

ASÍ CAMBIÓ NUESTRA VIDA: AEROPUERTOS Y AVIONES BLINDADOS

13/09/2021



Antes de los atentados del 11-S no era obligatorio descalzarse, quitarse el cinturón y el abrigo, pasar el portátil y los aparatos electrónicos por la cinta de rayos X ni separar los líquidos para su inspección

[ABC](#)

Mohamed Atta y Abdulaziz al-Omari viajaron desde Portland a Boston a primera hora del martes 11 de septiembre. Lo que estaba por ocurrir marcaría un antes y un después en la historia de Occidente. Durante el chequeo de las maletas, Atta fue seleccionado por el sistema automático de preselección de pasajeros (CAPPS, en sus siglas en inglés) para realizarle una inspección especial de seguridad. En aquel momento, las normas establecían que las maletas debían permanecer fuera del avión hasta que se confirmara que el pasajero había abordado el vuelo. Pero ese pequeño incidente no supuso cambios en los planes de los terroristas.

Al llegar a Boston, Atta y Al-Omari pasaron, con total normalidad, por los controles de seguridad del Aeropuerto Internacional de Logan. Colocaron el equipaje de mano en la cinta del escáner de rayos X y atravesaron el viejo arco detector de metales. Los agentes no identificaron en la inspección el arma blanca y el gas pimienta que presuntamente habrían utilizado después para someter a la tripulación y se dirigieron a la puerta de embarque. Allí abordarían el segundo avión con destino a Los Ángeles, el vuelo 11 de American Airlines, que estrellarían más tarde contra la torre norte de las Torres Gemelas

«Antes del 11-S, nadie esperaba que unos secuestradores se inmolaran en un avión» Javier Martín-Chico , Director del departamento técnico de Sepia

Este detallado relato aparece reflejado en el informe de la Comisión Nacional sobre los ataques terroristas (Comisión 11-S), que fue puesto en marcha por el entonces presidente George Bush para analizar los errores que se habían cometido en la actividad aeroportuaria y aeronáutica aquel día y prevenir futuros atentados no solo en Estados Unidos, sino en el mundo entero.

La investigación sentó las bases para cambiar radicalmente los controles de seguridad en los aeropuertos e introducir nuevas normativas y tecnologías de inspección que suponen en muchas ocasiones un dolor de cabeza para los pasajeros, pero brindan un viaje seguro al destino. «El 11-S cambió la forma de volar para todos y se endurecieron los controles de seguridad de los aeropuertos para prevenir ataques terroristas», explica a ABC Javier Martín-Chico, director del departamento técnico de Sepia (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas).

«Desde entonces, los filtros de seguridad son mucho más exhaustivos: descalzarse, retirarse el cinturón y el abrigo y colocarlos en las bandejas que pasan por las máquinas de rayos X», dice el piloto. Levantar los brazos dentro de un escáner corporal de 360º también fue una novedad.

Explosivos líquidos

La inspección de los portátiles y aparatos electrónicos cobraron particular importancia tras los atentados, así que ahora hay que desfundarlos y pasarlos por los escáneres; los detectores de metales son mucho más sensibles, hasta el punto de identificar una moneda en un bolsillo, y los equipos detectores de trazas de explosivos hacen saltar las alarmas si el viajero ha estado en contacto previamente con material peligroso.

El control de líquidos fue fundamental para proteger los aviones frente a la amenaza de los explosivos líquidos. Fuentes de AENA dijeron a ABC que esta medida llegó a los aeropuertos tras los intentos de ataque inminente en 2006 en Londres, donde se trató de atentar con explosivos

líquidos, y desencadenó el control e inspección de los mismos en el equipaje de mano. Desde entonces, solo está permitido transportar líquidos en envases de capacidad no superior a 100 mililitros y dentro de una bolsa de plástico transparente, permitiendo solo una bolsa por pasajero.

Los aviones también han sufrido cambios radicales después del 11-S. «Se desinstalaron las puertas que llevábamos y se sustituyeron por unas blindadas que pesan casi cien kilos», comenta el piloto de Sepla, y enfatiza que «desde afuera es absolutamente imposible de abrir». Se creó además un sistema de código que bloquea la puerta de la cabina del piloto. La tripulación conoce el código, pero eso no significa que puedan abrir el habitáculo. El desbloqueo de la cabina se autoriza tras la llamada del sobrecargo y una vez que el piloto confirma a través de las cámaras de seguridad la identidad de quien llama y que no esté amenazada.

«Antes del 11-S, nadie se esperaba que unos secuestradores se inmolaran dentro de un avión», dice Martín-Chico. Los terroristas Mohamed Atta en el vuelo 11 de American Airlines y Marwan al-Shehii en el 175 de United Airlines se hicieron con el control del avión y eran los únicos dos radicales que estaban preparados para pilotar la aeronave.

Estas medidas de seguridad tuvieron que ser replanteadas años más tarde cuando sucedió el trágico suceso del avión de Germanwings. En 2015, el copiloto Andreas Lubitz no permitió a su compañero entrar a la cabina y estrelló la nave contra los Alpes franceses con 150 pasajeros a bordo. «Siempre se pensó que la amenaza estaría fuera y aquí estaba dentro», dice el piloto de Sepla.

A raíz de este episodio, se han incrementado los controles psicológicos y médicos a los pilotos. Por normativa, todos los operadores aéreos tienen que tener un programa de ayuda al piloto (PAPI) para que notifiquen a uno de sus compañeros si están pasando por un mal momento y no está en condición de volar.

Incidente en Barajas

El problema más reciente son los incidentes causados por drones, vehículos aéreos no tripulados que a diario sobrevuelan la ciudad y son intervenidos por la 'policía del aire'. El año

pasado, un incidente con drones en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas descubrió un punto ciego cerca del aeródromo, que no pudo ser identificado por el sistema de interceptación de estos aparatos. La alerta supuso el cierre total durante más de una hora y el desvío de al menos una veintena de vuelos. Según AENA, «se han implementado protocolos de respuesta ante este tipo de amenazas a nivel europeo», a raíz de diversos incidentes con drones que han tenido lugar en los últimos años, destacando los del Reino Unido y España.

Medidas de seguridad

La puerta blindada de la cabina

En los aviones, todo está pensado para que nada pese. «Todo debe ser liviano». Pero la puerta blindada de la cabina del piloto es la excepción. Según el director del departamento técnico de Sepia, Javier Martín-Chico, la puerta pesa casi cien kilos y es imposible abrirla desde afuera. La puerta también tiene una especie de trampilla de emergencia por si el código de acceso falla. Si el piloto necesita salir del habitáculo, puede quitar unas visagras manuales para que la trampilla caiga y se abra. Desde fuera, es absolutamente imposible de abrir.

Botón que controla el acceso al interior

La tripulación conoce el código para abrir la puerta. Pero eso no significa que se pueda abrir. Solo se puede entrar a la cabina si el código es correcto y el comandante o el copiloto confirman la identidad de quien está intentando entrar y autoriza el acceso. ¿Cómo? A través de un botón que tiene tres posiciones: bloqueado, normal y desbloqueado. Cuando está normal y se introduce el código, se puede abrir la cabina.

Cámaras de seguridad

Tras los atentados del 11-S, la seguridad de las cabinas de pilotaje se modificó radicalmente. Las puertas tienen una mirilla por donde el piloto puede identificar a la persona que está llamando a la puerta, así como cámaras de seguridad con bastante amplitud para cubrir todos los puntos ciegos posibles.

Reconocimiento facial

Varios aeropuertos están haciendo controles faciales para facilitar la identificación de los pasajeros en todo momento. El aeropuerto de Heathrow, en Londres, implementó el programa piloto en 2019 para reemplazar la presentación del pasaporte por tecnología de reconocimiento facial.

Programa de Apoyo al Piloto (PAPI)

Por normativa europea, los operadores aéreos tienen como obligación introducir un programas de apoyo de las tripulaciones de vuelo. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) es la encargada de regular la normativa en España. En noviembre, publicó la guía oficial PAPI, la cual facilita a los operadores el cumplimiento de los requisitos establecidos.

TELEDIARIO FIN DE SEMANA

13/09/2021



Memorial atentados del 11s

[RTVE](#)

Puedes ver la noticia pinchando en el siguiente enlace;

<https://www.rtve.es/play/videos/telediario-fin-de-semana/21-horas-12-09-2021/6092831/> a partir del minuto 17:23.

HOMENAJES POR EL 20 ANIVERSARIO DE LOS ATENTADOS CONTRA LAS TORRES GEMELAS

13/09/2021



El pasado sábado se cumplieron veinte años de los peores atentados terroristas de la historia.

[INFORMATIVOS TELECINCO](#)

El pasado sábado se cumplieron veinte años de los peores atentados terroristas de la historia. El 11 de septiembre de 2001 dos aviones desviados de su ruta por los terroristas de Al Qaeda se estrellaban contra las Torres Gemelas de Nueva York, símbolo de la ciudad de los rascacielos. Otro aparato hacía lo propio con el Pentágono y un cuarto avión se estrellaba en Pensilvania. Los pasajeros evitaron que se consumara el cuarto de los ataques planificados. El terror islamista quitó 2 977 vidas y dejó a 25 000 personas heridas.

Dos décadas después se recuerda a las víctimas en que se repetirán a lo largo del día. En Nueva York, en el distrito financiero se lee también a estas horas los nombres de las casi 3 000 víctimas mortales que se produjeron aquel inolvidable 11 de septiembre. Joe Biden, que participará en los homenajes que se celebrarán en los distintos escenarios de los atentados, ha pedido unidad a sus ciudadanos y dejar el miedo atrás.

Puedes ver la noticia pinchando en el enlace, a partir del minuto 3:09.

https://www.telecinco.es/informativos/a-la-carta/fin-de-semana/informativo-fin-semana-miércoles-sábado-11-09-2021_18_3201196292.html

LA CRISIS DE EL PRAT: AENA ACABARÁ VOLVIENDO PERO CATALUÑA PAGARÁ EL COSTE DE OPORTUNIDAD

13/09/2021



El año o los dos años perdidos, en comparación con los aeropuertos de Barajas, Viena o Roma... eso no se lo quitará nadie a la economía catalana, que asume un nuevo varapalo

[COTIZALIA](#)

Resulta divertido cómo se percibe la figura de Maurici Lucena entre el independentismo. Para ERC, Lucena es un 'bluf'. Los republicanos están convencidos de que Lucena ha fracasado como parlamentario del PSC y que ahora ha querido resarcirse intentando hacer política como presidente de AENA. Los viejos convergentes, muchos de ellos ahora en JxCAT, lo ven de manera diferente. Según ellos, Maurici Lucena es un genio del mal, el Florentino Pérez del transporte aéreo. Este personaje maligno habría tendido una trampa con la ampliación de El Prat al independentismo y la Generalitat habría caído de bruces. Que ni unos ni otros se preocupen: AENA volverá a plantear su inversión en Barcelona. Otra cosa es el coste de oportunidad, ese ya lo han perdido para siempre los catalanes mientras que Barajas aprueba su plan de 1.700 millones. Madrid va haciendo sus deberes y Barcelona se repliega en sí misma para no asumir el precio de las cosas.

Lucena lo ha dejado muy claro: volver a plantear la inversión deberá esperar el nuevo plan quinquenal de AENA. Eso quiere decir dentro de cinco años. Pero solo hay que mirar las cuentas de AENA para ver que ahí va de farol: El Prat es el segundo activo más valioso de AENA, una compañía con una deuda financiera neta de 7.000 millones y pérdidas de 346 millones en el primer semestre y 364 millones de números rojos al cierre del 2021 por culpa del covid. Desde que empezó la crisis de El Prat, las acciones de AENA, ya muy castigadas, han caído un 3,4%.

Ahora, su Ayuntamiento cobra más de 30 M al año del IBI de la instalación aeroportuaria

Ruth Ugalde lo explicaba muy bien en El Confidencial: AENA tiene que movilizar sus activos inmobiliarios vinculados a Barajas y El Prat para reducir su deuda y recuperar valor en bolsa. Se calcula que hay posibilidades de captar más de 4.000 millones. Por tanto, en un año, dos años como mucho, es previsible que la ampliación se vuelva a poner sobre la mesa. La ministra de Transportes, Raquel Sánchez, ya explicó que la inversión podría volver a la palestra con un plan especial. Eso siempre que sigan al frente los dos catalanes socialdemócratas que están ahora comandando este entramado. Y no, no se trata de una conspiración, ni de tender otra trampa al independentismo. Se trata de preservar el valor para el accionista. Y al final Maurici Lucena en un directivo del Ibex-35, algo que sus contrapartes en Cataluña no han entendido todavía. La otra que tampoco asumen es que hace mucho que el independentismo no necesita que nadie les tienda emboscadas, se las ponen ellos solos.

La clave es que AENA no puede irse. Si no, que se lo pregunten al alcalde de El Prat, Lluís Mijoler (Comunes). Como sus predecesores, todos del PSUC o sus herederos políticos, ha hecho su carrera política criticando al aeropuerto. Fue el primero en poner al frente de la oposición política a la ampliación. Ahora, su Ayuntamiento cobra más de 30 millones de euros al año del IBI de la instalación aeroportuaria. Con una mano se lleva el dinero para desplegar políticas sociales y con la otra se manifiesta contra la ampliación. Es como si el alcalde de Ascó estuviese todo el día criticando a las nucleares. La diferencia solo es una: una nuclear siempre se puede marchar. En cambio, El Prat es una infraestructura cautiva.

Cuestión de tiempo

Por eso AENA volverá. Por eso llevaba planeando esta operación desde 2019. Porque no le queda otra. Ahora, el año o los dos años perdidos, en comparación con los aeropuertos de Barajas, Viena o Roma... eso no se lo quita nadie a Cataluña. Es lo que los economistas llaman coste de oportunidad. En este caso de oportunidad perdida. Ahora, a la 'consellera' de Agricultura i Acció Climàtica Teresa Jordà y a las bases de ERC que la apoyan, y que juntas han conseguido doblegar a Pere Aragonès en solo cinco días, no les importa lo que es el coste de oportunidad. Jordà triunfó como 'consellera' de Agricultura bloqueando durante tres años todos los proyectos de renovables en Cataluña. La ampliación del aeropuerto solo es otra muesa en la culata de su ecológico revólver

En su planteamiento, los ecologistas mantienen su manifestación para el 19 de septiembre contra una ampliación que ya se ha paralizado. Ganan, pero eso es igual, lo importante es manifestarse y paralizar cosas. Ahí está Ada Colau, que ya lleva dos mandatos parando cosas como los hoteles, la promoción inmobiliaria o el 22@. El aeropuerto no ha sido cosa de ella, pero la edil de los Comunes no tardó ni un día en atribuirse la victoria. Faltaría más. A ella le van a escamotear un nuevo parón económico en Cataluña

Teresa Jordà y sus bases republicanas han demostrado que mandan más que el presidente de la Generalitat, quien primero subcontrató en su vicepresidente Jordi Puigneró una misión que le incomodaba y luego optó por bajarse del caballo cuando estaba a medio camino de cruzar el río. Pero Aragonès debería tomar nota de lo que pasó en el aeropuerto de Heathrow (Londres). En 2020 ecologistas y laboristas paralizaron la ampliación del mayor aeropuerto del Reino Unido. ¿Pero quién gobierna en el número 10 de Downing Street? Sí, un conservador, Boris Johnson. La victoria en el aeropuerto no se pudo trasladar al Parlamento británico.

El problema es que el regreso de AENA y su inversión a Cataluña dependen de una conjunción de factores que se da ahora, pero que no puede asegurarse en el futuro. Dentro de uno o dos años será más difícil financiar una inversión de 1.700 millones. Dentro de dos años, podría estar gobernando el PP en España. Y eso lo cambiaría todo. La sensibilidad procatalana que se da ahora en el mundo de las infraestructuras no se encuentra asegurada de manera indefinida. Aragonès lo sabe. Lucena puede ser tonto, como piensan en ERC, pero lo que seguro que no será es eterno como presidente de AENA. De nuevo, el coste de oportunidad, incalculable para Cataluña. Aquí, el Círculo de Economía, Fomento del Trabajo y Pimec tienen mucha razón. Cuando estos empresarios veían la luz al final del túnel, ahora descubren que Pere Aragonès era el hombre equivocado. Que su propuesta de gobernar él mientras tanto, solo quería decir "esperar, mientras tanto".

Vuelta más cara

Y el regreso saldrá más caro a todos sus protagonistas. No solo por un posible repunte de los tipos a medio plazo. También porque las exigencias a los políticos serán mayores y los opositores, como la alcaldesa de Barcelona Ada Colau y los Comunes, gesticularán más. Es lo que tienen las dilaciones, que luego hay que pasar por caja. AENA lo está pagando en bolsa estos días. A Aragonès le podría pasar factura en las urnas. En todo caso, se le resuelve un problema. Cuando Gobierno y Generalitat se queden sin tema en la Mesa de Diálogo acabarán tratando sobre el futuro del aeropuerto. Y puede que esta vez Aragonès no pueda delegar en su vicepresidente ni tampoco cerrarlo con un apretón de manos. Esta vez, visto lo visto, habrá que firmar algún papel.

AENA DESCARTÓ CINCO OPCIONES PARA AMPLIAR EL PRAT POR SU ALTO IMPACTO

13/09/2021



Estas operaciones podían superar los 90 vuelos por hora. Sigue adelante el plan de mejora de Reus y Girona

[EL ECONOMISTA.](#)

La paralización de la ampliación del Aeropuerto de El Prat ha puesto en guardia a todos los sectores económicos y políticos. La "falta de confianza" por parte del Govern de Catalunya, tal y como denunció la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, hace unos días, llevó a la cancelación de un

proyecto que se veía obligado a invadir el espacio natural protegido de La Ricarda para evitar que la infraestructura catalana se quedase rezagada frente a sus competidores europeos. Aena, encargada de desarrollar el proyecto, descartó durante los primeros meses de trabajo hasta cinco opciones alternativas para este plan de ampliación al considerar que tendrían un alto impacto sobre el territorio y la población y se decantó finalmente por la propuesta que ahora se queda en el cajón.

En concreto, como se puede ver en los planos adjuntos, la compañía que encabeza Maurici Lucena optó por presentar varias alternativas que pasaban por la creación de nuevas pistas que permitiesen alcanzar el objetivo de operar con la capacidad de 90 operaciones cada hora. Para ello se plantearon dos opciones principales, la modificación del modo de operación actual de las pistas (modo mixto o modo segregado con cambio de rol de pistas) o la disposición de una pista con longitud suficiente para la operación de aeronaves *widebody*, es decir, aquellas que tienen doble pasillo y que se utilizan principalmente para vuelos de largo radio. Esta última opción requería de la ampliación de una de las actuales pistas o la construcción de una nueva. Con esta idea, se plantearon varias opciones de actuación.

La primera de ellas consistía en mantener la configuración existente y añadir mejoras operacionales en modo mixto, o cambios de rol de pistas en modo segregado, permitiendo conseguir ese objetivo de 90 operaciones por hora. Desde el punto de vista del impacto sobre áreas protegidas, estas alternativas serían las más adecuadas, al mantenerse el límite actual de la zona de servicio aeroportuaria. En cambio, aumentaría los ruidos y, como consecuencia, las molestias hacia los vecinos de las zonas colindantes. Por ello, se planteó una segunda opción, extender la pista 07R/25L en modo segregado, ocupando la zona de La Ricarda. Pese a que a nivel medioambiental esta solución no era la más adecuada, la ampliación hacia el este (hacia Barcelona) es la que menor ruido genera, y mejora la situación actual, al permitir que los virajes hacia el mar se produzcan antes para la mayor parte de las operaciones de despegue, consiguiendo 90 maniobras por hora.

Adicionalmente, se plantearon otras opciones, como la construcción de una nueva pista hacia el Sur en modo segregado o en modo mixto independiente o la creación de otra hacia el Norte en ambos formatos. Todas ellas, de acuerdo con Aena, pueden proporcionar una capacidad incluso superior a las 90 operaciones por hora que se buscan por la ampliación, pero han sido descartadas debido a su "alto impacto en el territorio".

Finalmente, la opción elegida fue la segunda que, tal y como se ve en el plano, invadía la zona protegida de La Ricarda. En cambio, según fuentes de Aena, tanto el Gobierno central como la Generalitat y el gestor aeroportuario estaban de acuerdo en que esta era la mejor opción al menos

hasta la reunión del pasado día 3 de septiembre, cuando todas las partes dieron su beneplácito al proyecto. Esta opción permite al aeropuerto planificar un mayor número de vuelos de largo radio, aumentar la eficiencia y el rendimiento de uso de las pistas paralelas y reducir el impacto acústico de los despegues, reducir el tiempo de rodaje de los despegues de la T2, con el correspondiente ahorro en combustible y emisiones contaminantes gracias al *by-pass* que se construiría.

Para compensar el daño sobre la zona protegida, Aena planteó diferentes actuaciones con el fin de mantener en un estado de conservación favorable los hábitats y las poblaciones de las especies presentes en el espacio. En este sentido, propuso incrementar en 280,8 hectáreas los terrenos bajo protección y restaurar otras partes, con protección especial para diferentes especies presentes en el territorio. Todas estas medidas, de acuerdo con el operador aeroportuario, no sólo mejorarían la situación actual de la Red Natura en la zona, sino que la ampliarían notablemente también, "convirtiéndose en un referente de sostenibilidad".

Sea como fuere, en los últimos meses Aena y Enaire ya han implantado algunas medidas para maximizar la capacidad de El Prat con las características técnicas actuales. En este sentido, el pasado mes de febrero se redujo la mínima separación entre aeronaves de 3 millas náuticas a 2,5 siempre y cuando se cumplan ciertas medidas de seguridad, como que la pista esté seca y haya una visibilidad igual o mayor a 10 kilómetros. El Plan Director que debe aprobarse a futuro debe garantizar la posibilidad de mantener la media de tiempo de ocupación de pista de las aeronaves menor o igual a 50 segundos, facilitando el rápido despegue.

Aumento de precios

El presidente de Aena, Maurici Lucena, vaticinó ayer que la no ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat llevará a su saturación a partir de 2026, lo que provocará la subida de los precios de los vuelos de las aerolíneas que operan desde allí. "Barcelona llegará a un nivel próximo a la saturación de aquí a unos años y tendrá que hacer frente a la competencia de otros aeropuertos como los de Milán, Roma y Viena, y que deben estar contentos porque tienen un competidor menos", afirmó en una entrevista en *SER-Catalunya*.

Esta saturación, tal y como ya señaló *elEconomista*, hará imposible que se incorporen más rutas y ello llevará a un aumento de los precios por parte de las líneas aéreas "por la regla de la oferta y la demanda". Por ello, el presidente de Aena ha abierto la puerta a "seguir hablando con las

autoridades públicas", después de que el Gobierno haya dado por roto el acuerdo con el Govern para aprobar la inversión de 1.700 millones de euros que debía permitir la conversión del aeropuerto de Barcelona en un *hub*.

Planes de Girona y Reus

Pero más allá de la paralización de los planes de ampliación de El Prat, Aena mantiene las inversiones previstas para las infraestructuras de Girona y Reus. Estas mejoras servirán para incrementar la capacidad de los otros dos aeropuertos catalanes, pero no permitirán crear el gran *hub* intercontinental en el que buscaba convertirse el aeropuerto de la Ciudad Condal. Aena afirma que el desarrollo de un *hub* "no es factible con dos aeropuertos en diferentes ubicaciones" y una distancia de alrededor de 100 kilómetros entre ellos, "ya que requiere unas conexiones ágiles con tiempos de escala reducidos".

En concreto, en el aeródromo de Girona se construirá una estación de alta velocidad y se llevarán a cabo actuaciones destinadas a la mejora y ampliación tanto de la terminal como de la plataforma, tal y como se puede ver en el plano. Para ello, se invertirán 367 millones de euros a través del Plan Director del aeropuerto con el fin de conseguir multiplicar por cinco el número de pasajeros que utilicen estas instalaciones hasta los 10,1 millones.

Por su parte, en Reus Aena invertirá en mejoras de la pista y plataforma y la renovación del sistema de inspección de equipajes de bodega, entre otras cosas, con la ampliación del Edificio Terminal puesta en servicio recientemente. El objetivo de esta infraestructura es alcanzar los 2.622.200 pasajeros al final del horizonte marcado en su Plan Director. "No renunciamos a seguir trabajando y colaborando en potenciar la complementariedad de los Aeropuertos de Girona y de Reus", señaló Sánchez el miércoles.

LA AMPLIACIÓN DE EL PRAT APORTARÍA CASI 100.000 MILLONES AL PIB CATALÁN HASTA 2042

13/09/2021



La patronal llama gobiernos a recuperar acuerdo aeropuerto con apoyo de los sindicatos

CINCO DÍAS

Un estudio elaborado por el Departamento de Econometría Estadística y Economía Aplicada de la Universidad de Barcelona concluye que la ampliación del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat aportaría un total de 97.473,4 millones de euros al PIB de Cataluña entre los años 2022 y 2042, cifra que equivale al 40,5% del PIB de esta comunidad autónoma en el año 2021.

Así se recoge en un informe publicado por Aena, y recibido por Servimedia, después de que las discrepancias entre el Gobierno y la Generalitat hayan llevado al Ejecutivo central a suspender la inversión de 1.700 millones prevista para llevar a cabo esta ampliación del principal aeropuerto de Cataluña.

Esta diferencia en la actividad económica generada por el aeropuerto se basa en la diferente capacidad que puede alcanzar, ya que la ampliación permitiría llegar a los 72 millones de pasajeros anuales, frente a los 60 millones de capacidad actual.

Además, el estudio analiza cuál puede ser el impacto del desarrollo urbanístico de los terrenos del aeropuerto, el proyecto conocido como la ciudad aeroportuaria, que también tiene previsto desarrollar Aena en los próximos años.

En este caso, dicho proyecto podría aportar al PIB catalán un total de 47.121,1 millones de euros entre el año 2022 y el 2042, con lo que junto a la ampliación elevaría dicha aportación a las cuentas catalanas hasta los 144.594,5 millones de euros, el 60% del PIB catalán en 2021.

En 2042, si se llevara a cabo la ampliación del aeropuerto y de la ciudad aeroportuaria el PIB catalán lograría un incremento adicional del 3,64% (11.994,7 millones), un 2,24% aportado por la mayor capacidad de el Prat (7.378,8 millones) y el 1,4% restante por el desarrollo urbanístico (4.615,9 millones).

La reacción patronal

El presidente de la patronal catalana Foment del Treball, Josep Sánchez Llibre, ha pedido este domingo el apoyo explícito de los sindicatos a la ampliación del aeropuerto de El Prat y ha llamado a todos los actores implicados en el proyecto, sobre todo Gobierno y Generalitat, a "recuperar" el acuerdo para impulsar esa obra.

En un comunicado, recobido por Efe, emitido un día después de que la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, dijese que aún queda margen para retomar el consenso sobre ese proyecto con una inversión de 1.700 millones, y de que la consellera de la Presidencia del Govern, Laura Vilagrà, ofreciese negociar una ampliación del aeropuerto que "respete" las directivas medioambientales, el presidente de la patronal afirma que "aún estamos a tiempo" para pactar esa obra.

Sánchez Llibre "insta y reclama" al Gobierno y a la Generalitat a que "recuperen sin dilación la negociación" para aprobar el plan de inversiones del aeropuerto y su ampliación.

"Diálogo, negociación y pacto. Este es el camino", dice Sánchez Llibre, quien adelanta que está en contacto con las entidades promotoras del acto "Sí a la ampliación del aeropuerto JT Barcelona-El Prat", celebrado el pasado 2 de junio en ESADE, para pedirles que hagan uso de "su capacidad de influencia" y que "desplieguen toda la presión que consideren para reconducir la situación".

"Continúa vigente el espíritu de ESADE del 2 de junio -agrega la nota-, acto en el que más de 200 organizaciones de la sociedad civil y la economía dijeron 'sí' con mucha contundencia a la ampliación del Prat".

En la misma línea, Sánchez Llibre pide a los sindicatos CCOO y UGT "su apoyo, influencia y contribución" para sumar y contribuir a hacer posible recuperar el acuerdo para la ampliación.

El presidente de la patronal reclama a los gobiernos central y autonómico "no tirar la toalla" y les insta a "recuperar urgentemente el consenso y el acuerdo".

EL GOBIERNO DE AYUSO SÍ AMARRA 1.600 MILLONES EN BARAJAS: "NO NOS PODEMOS PERMITIR DESPRECIAR INVERSIÓN COMO LA GENERALITAT"

13/09/2021



El Ejecutivo regional bendice el proyecto de ampliación del aeropuerto y Errejón pide que lo rechace

[EL MUNDO](#)

El Gobierno regional de Isabel Díaz Ayuso se desmarca de la Generalitat catalana y bendice y amarra la fuerte inversión del Estado en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas. «No estamos acostumbrados a que Pedro Sánchez invierta en Madrid y para una vez que lo hace no nos podemos permitir despreciar inversiones como la Generalitat de Cataluña», declara a EL MUNDO el consejero autonómico de Transportes, David Pérez. «El aeropuerto es un pilar para la economía de Madrid y aunque estaremos vigilantes para mitigar cualquier afectación al descanso de los madrileños y al medioambiente, es importante que se produzca la inversión», asegura.

Por su parte, un portavoz de la empresa estatal Aena confirma a este diario que la inversión de 1.600 millones para ampliar el aeropuerto de la capital se mantendrá en el proyecto sometido a aprobación en el Consejo de Ministros de este mes aunque haya sido suspendida la ampliación de El Prat en Cataluña y el objetivo era un equilibrio entre ambos complejos. En Aena no consideran que haya dificultades por parte del gobierno autonómico de Díaz Ayuso como las que ha opuesto el de Pere Aragonés.

En el llamado Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) se había previsto como grandes proyectos estratégicos una inversión de 1.700 millones en El Prat y la mencionada cifra en ampliar la Terminal 4 su satélite en el Adolfo Suárez. Ambos ya fueron impulsados por el Gobierno del PP en sus últimos meses en el poder y retomados por el actual que debe ya tomar una decisión este mes porque las inversiones está previsto que se inicien en el DORA de los años 2022 a 2026.

El consejero regional de Transportes critica que no ha obtenido del Ministerio la información y el diálogo que sí ha dedicado a la Generalitat. Recuerda que la inversión en El Prat fue anunciada el pasado 2 de agosto tras una reunión bilateral del Gobierno central con el Govern. «Esperemos que sea más fluida la relación con la nueva ministra de Transportes en interés de todos, pero vemos con buenos ojos esta inversión en el aeropuerto de Madrid. Somos plenamente conscientes de la importancia de potenciarlo para la Comunidad y para el conjunto de España», afirma.

En el Gobierno de Díaz Ayuso no celebran la decisión de la Generalitat con El Prat. «Es una irresponsabilidad que desprecien una inversión que puede crear 83.000 empleos en Cataluña. Es compatible que se produzca con defender que no se dañe el medioambiente, pero para eso hay que trabajar y dialogar», reprocha.

La ampliación de Barajas no está exenta de polémica y varios alcaldes de municipios afectados han mostrado oposición por el impacto acústico y medioambiental que tendrá. El principal partido de la oposición a Díaz Ayuso, Más Madrid, sí anuncia en cambio batalla política por su bendición al plan de Aena. Su líder, Íñigo Errejón, se mostró este viernes contrario a la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas que el Gobierno tiene previsto aprobar este mes porque, a su juicio, «la T-4 está infrautilizada».

En Aena niegan que la inversión en Madrid implique daños medioambientales al no incluir ampliación de pista como en Barcelona, sino una mejora sustancial del recinto aeroportuario actual. Se trata de unificar las cuatro terminales, mejorar su capacidad y conexiones y construir una ciudad aeroportuaria con tiendas y hoteles multiplicando la acogida de viajeros.

Errejón sostiene que fomenta un medio de transporte contaminante y un modelo de desarrollo económico no sostenible, según afirmó en *La Sexta*. También apoyó que no haya ampliación de El Prat: «Yo no creo que Barcelona necesite más turistas».

En contraste, el alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, fue más lejos este viernes que el gobierno regional y planteó que si el Estado ya no va a invertir 1.700 millones en El Prat los destine a algún proyecto de infraestructuras en su municipio. «Estamos dispuestos a recibir el dinero que no quieren en Cataluña. Que no se pregunten por cómo está Madrid porque nosotros no

rechazamos oportunidades, no rechazamos inversión. La cuestión de por qué Madrid está dónde está y Barcelona está dónde está, se explica claramente con el aeropuerto de El Prat», afirmó. No obstante, no es un dinero que se ahorrará el Ministerio de Transportes, sino Aena, que espera reactivar el plan para Barcelona en 2026, en el siguiente DORA.

El presidente de Aena, el socialista catalán Maurici Lucena, insiste en que los plazos de inversión obligan a tomar ya ahora una decisión cerrada hasta 2026. En declaraciones a la Cadena Ser lamentó que Madrid pueda reforzar su aeropuerto pero no la capital catalana por el rechazo del Govern. «Barcelona llegará a un nivel próximo a la saturación de aquí a unos años y tendrá que hacer frente a la competencia de otros aeropuertos como los de Milán, Roma y Viena, y que deben estar contentos porque tienen un competidor menos», ha afirmado.

No obstante, dio a entender que aún hay tiempo para negociar con la Generalitat antes de final de mes y que Aena «siempre mantiene la mano tendida».

Lucena augura que la no ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat llevará a su saturación a partir de 2025 o 2026, lo que provocará la subida de los precios de los vuelos de las aerolíneas que operan desde allí. «Hará imposible que se incorporen más rutas y ello llevará a un aumento de los precios por parte de las líneas aéreas por la regla de la oferta y la demanda», dijo Lucena, que justifica el parón por «razones empresariales».

AIR EUROPA PLANEA OTRO RESCATE DE 150 MILLONES TRAS DUPLICAR SU CÚPULA

13/09/2021



La compañía redujo su plantilla en un 30% en 2020. Durante el último ejercicio perdió 428 millones de euros

[EL ECONOMISTA.](#)

Air Europa se plantea pedir otro rescate público que la salve del impacto del Covid-19. y trabaja con una cantidad objetivo de 150 millones de euros. La compañía aérea señala en sus cuentas anuales de 2020 la necesidad de este salvavidas que complemente a los que ya ha recibido en los últimos meses y que le permita seguir a flote. Todo ello se preparaba, mientras disparaba el número de

directivos, pasando de 16 en el año 2019 a 29 en el año 2020 y reducía su plantilla en un 30%.

Según las fuentes consultadas, la nueva solicitud rondaría los 150 millones de euros. Esta cifra habría que sumarla a los 475 millones que recibió en noviembre de 2020 del fondo de rescate de empresas estratégicas que gestiona la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) y los 140 millones de euros que consiguió de la banca avalados en un 70% por el Instituto de Crédito Oficial. Es decir, solo contando con las cuantías derivadas de la situación provocada por el Covid-19, Air Europa habría aumentado su deuda en 765 millones de euros con unos plazos de vencimiento ajustados.

En concreto, la ayuda aprobada por Sepi -que se divide en dos préstamos, uno participativo de 240 millones y otro ordinario de 235- tiene como plazo para repagarla hasta 2026. En el caso de la financiación bancaria garantizada por el ICO, el periodo de vencimiento se extiende hasta 2025 si bien consiguieron un año de carencia.

¿Cómo cumplir esos vencimientos? Las cuentas se antojan complicadas. En el mejor año de la compañía, 2019, el beneficio fue de 27,7 millones de euros. En un ejercicio teórico en el que todos los años fuesen como este y se dedicase el total del beneficio al pago de la deuda, la aerolínea tardaría más de 28 años en poder devolver este dinero.

Pero nada más lejos de la realidad. El Covid puso patas arriba al sector de la aviación y los números de 2019 van a tardar en volver a verse. En 2020, Air Europa facturó un 40% de un ejercicio normal y en 2021 los números no pintan mucho mejor. A día de hoy, la aerolínea todavía opera menos de la mitad de los vuelos de antes de la pandemia y la recuperación de las conexiones de largo radio todavía tendrán que esperar. Las mejores previsiones del sector auguran una "vuelta a la normalidad" relativa a partir de 2024, si bien se estima una recuperación completa para 2026. Las cifras récord que se consiguieron en 2019 parecen por tanto difíciles de conseguir en el corto-medio plazo.

Esta situación se produce en medio de la operación de compra de la compañía por parte de Iberia, que se cerró finalmente en 500 millones de euros. Este movimiento todavía debe ser aprobado por parte de las autoridades de Competencia de la Unión Europea que pueden establecer condiciones sobre la adquisición.

LA CRISIS DISPARA EL NEGOCIO DE CARGA DE LAS AEROLÍNEAS Y AMAZON CREA SU PROPIA FLOTA

13/09/2021



IAG ya gana uno de cada cuatro euros de este negocio, mientras que Lufthansa habla abiertamente de "situación ideal" y DHL compra aviones para hacer frente a la demanda

[COTIZALIA](#)

La crisis de suministros que vive el mundo y que lastra la recuperación ha generado un 'ganador' inesperado: las aerolíneas. Con las rutas marítimas y la logística sufriendo, los negocios de transporte de mercancías de las principales firmas aéreas han visto cómo la demanda se disparaba. Con la caída de clientes por la pandemia del coronavirus, algunas empresas están encontrando un balón de oxígeno en el transporte de carga, que ha pasado de ser algo complementario a un elemento clave en sus cuentas en una situación crítica.

Así lo demuestran los datos de IAG Cargo, la filial de la firma anglo-española, propietaria de firmas como Iberia, British Airways o Aer Lingus. Si la facturación total del grupo ascendió a los 2.212 millones de euros este segundo trimestre, su sección de mercancías alcanzó un récord histórico de 419 millones de euros en ingresos. Mientras el negocio de pasajeros era un 50% inferior al precrisis, el negocio de transporte de mercancías ha subido un 49% desde que empezó la crisis, cuando la firma ganó cerca de 281 millones de euros por estos servicios.

IAG, en 'cuarentena' por Reino Unido: el mercado sube el listón tras tanto sufrimiento

Valor Añadido

El transporte de mercancías era un servicio secundario para IAG y para la mayor parte de las aerolíneas. De hecho, la mayor parte se hacía en los propios aviones destinados a pasajeros. Sin

embargo, la cosa cambió en 2020, cuando Iberia ya empezaba a transformar algunos de sus aviones de pasajeros en cargueros. El primero fue uno de sus A330, que fue reformado para realizar vuelos de carga entre España y Los Ángeles, aunque también fue utilizado para líneas de suministro con China.

Pasado 2020 y a medida que el covid retrocedía, este fenómeno se ha intensificado. Hay múltiples motivos, pero las propias aerolíneas reconocen que el principal es la crisis de suministros que vive el mundo por la variante delta del covid. Especialmente en Asia, el comercio vía barco se ha interrumpido en numerosas ocasiones. El mes pasado, por ejemplo, China sufrió un cierre parcial en el puerto de Ningbo-Zhoushan y esa misma semana cerró varias terminales en Shenzhen.

Según datos de Freightos, el coste derivado de los cuellos de botella provocados en la logística mundial ha aumentado los precios de transporte 10 veces respecto a 2019 y un 50% respecto al mes pasado. Los clientes, en consecuencia, han optado por pedir a las aerolíneas que transporten sus pedidos, disparando los ingresos por carga de las mismas.

La crisis "es ideal para el negocio del transporte aéreo de mercancía", "la industria automovilística es nuestro mayor cliente"

En ese sentido, el sector que más encargos está haciendo es el automovilístico, que necesita semiconductores que se fabrican en Asia y está viviendo una fuerte crisis por su escasez, con parones en sus fábricas y recortes en la producción.

El consejero delegado de Lufthansa, Carsten Spohr, reconocía en su última rueda de prensa que la situación actual "es ideal para el negocio del transporte aéreo de mercancías" y añadía que "la industria automovilística es nuestro mayor cliente, pero también es muy importante la farmacéutica, de productos médicos".

Otra prueba de este auge es que DHL Express ha pedido ocho cargueros Boeing 77F para cubrir la demanda creciente. Además, el grupo está contratando pilotos en Alemania para hacer frente a los pedidos en aumento y satisfacer la demanda de las empresas y usuarios. En concreto, el grupo destaca que está aumentando de forma más sensible los pedidos urgentes.

El segundo motivo al margen de la crisis de suministro es el aumento del 'e-commerce'. Con el aumento de transacciones en las ventas 'online', los negocios necesitan que lleguen cuanto antes los pedidos del extranjero para reponer sus 'stocks'. Todas las empresas que cuentan con aviones han aludido a este fenómeno como uno de los principales responsables del aumento de su negocio de carga, sin embargo, hay un caso que lo ilustra mejor que cualquier otro: Amazon.

Amazon Prime Air

El gigante estadounidense ha puesto en marcha su propio negocio de aviones de carga. Amazon Air ya es una realidad tras la compra este mismo año de 11 aviones. Hace cinco años, ya se especuló con que pudiera entrar al negocio, pero los alicientes actuales son los que la han empujado a dar el paso. Concretamente, se han hecho con 11 modelos Boeing 767.300 comprándoselos a las aerolíneas Delta y WestJet, golpeadas duramente por la crisis. La compañía ya ha anunciado que espera aumentar su flota hasta los 80 a inicios de 2022.

La idea de la empresa fundada por Jeff Bezos es reducir sus costes haciéndose ellos con todas las partes de su cadena de producción. Hasta ahora, alquilaban aviones a terceros o subcontrataban la actividad, pero a partir de 2021 entran directamente en un negocio que parece que va a ser cada vez más importante para las aerolíneas.

Por último, otro de los motivos que favorecen la mayor demanda han sido también los propios vuelos de pasajeros, que ya son mayores que en 2020. La mayoría de las aerolíneas aprovechaba los vuelos comerciales para enviar también carga, por lo que la reactivación del turismo (aunque limitada por la variante delta) ha permitido hacer rentables numerosos envíos.

EASYJET CUENTA CON UN PARACAÍDAS EN FORMA DE FUSIÓN

13/09/2021



Si todo lo demás falla, los accionistas tienen el consuelo de una posible bajada en picado de un ambicioso rival como Wizz Air

[CINCO DÍAS](#)

Para las aerolíneas, la seguridad lo es todo. La última ampliación de capital de EasyJet, de 1.400 millones de euros, y otro salvavidas de sus bancos, elevarán sus reservas de efectivo a 4.700 millones, suficiente para mantenerse a flote durante años. Si todo lo demás falla, los accionistas tienen el consuelo de una posible bajada en picado de un ambicioso rival de bajo coste como Wizz Air.

El CEO, Johan Lundgren, intentó dar un giro positivo a su segunda emisión en poco más de un año. Con sus depósitos financieros llenos hasta el borde, la aerolínea, cuyo valor de mercado antes de la ampliación era de 4.200 millones, puede adquirir rutas, a medida que sus rivales en apuros se deshacen de slots de aterrizaje. Los accionistas obtendrán su recompensa cuando la recuperación aterrice en la ampliada red europea de EasyJet.

La alternativa más sombría es que Lundgren esté recaudando fondos de reserva mientras puede. Con modelos de negocio contruidos sobre el transporte lo más barato posible hacia y desde el sol, low cost como EasyJet, Ryanair y Wizz tienen flujos de caja muy estacionales. EasyJet ya tenía 3.400 millones de liquidez disponible en junio. Salvo ajustes desde entonces, la ampliación y otra línea de crédito de 340 millones elevarán esa cifra a unos 5.100 millones, lo que le garantiza sobrevivir al invierno. Solo gastó 64 millones en abril-junio. Los despidos han reducido los costes fijos más el gasto de capital a 40 millones semanales. Incluso si los ingresos se desploman de nuevo -¿por una cepa resistente a las vacunas?- podría seguir volando durante dos años.

Si Lundgren no llega a su destino, los accionistas tienen un respaldo en forma de fusión. El jueves, dijo que había rechazado una oferta de compra de todas las acciones, que, según Reuters, procedía de la londinense Wizz, por considerarla demasiado baja. Tanto esta como Ryanair han capeado el temporal mucho mejor, y cotizan por encima de los niveles prepandemia, mientras que EasyJet ha caído un 55%. Su voluntad de aprovecharse de los rivales más débiles debería al menos de garantizar que las pérdidas de los accionistas de EasyJet no empeoren mucho.