

ÁREAS, LÍDER DE RESTAURACIÓN EN AEROPUERTOS, PIDE UN RESCATE DE 120 MILLONES A LA SEPI

15/09/2021



Áreas, líder en restauración en los aeropuertos de España, ha pedido un crédito de 120 millones al fondo de rescate de la SEPI tras el desplome de ingresos por la pandemia

[VOZ POPULI](#)

Áreas, operador de restauración especializado en áreas de servicio, estaciones de tren y aeropuertos, ha solicitado 120 millones de euros de rescate al fondo de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), según explican fuentes consultadas por *Vozpópuli*. Se trata de la compañía líder en el negocio de restauración en los aeropuertos del país.

La empresa, capitaneada en España por Sergio Rodríguez, va a vehicular su acceso a los fondos estatales a través de un préstamo participativo de 105 millones de euros y otro ordinario de 15 millones. Esta combinación de préstamos es la fórmula utilizada en la práctica totalidad de los rescates solicitados al organismo estatal.

Durante el ejercicio fiscal 2019-2020, el primero afectado por la covid-19, Áreas declaró una facturación de 214 millones de euros, un 54% menos frente a los 469,4 millones registrados en el curso previo. Este desplome de los ingresos por culpa de la pandemia le llevó a firmar unas pérdidas antes de impuestos de 137,9 millones, cifra que incluye los 109,9 millones correspondientes a la totalidad de la Renta Mínima Anual Garantiza (MAG) que le exigió Aena. Este asunto está judicializado y, por ahora, el gestor aeroportuario ya ha cosechado varias derrotas a favor de inquilinos que reclamaban que los alquileres se ajustasen a la actividad real.

El grupo cuenta en España con 3.763 empleados y 513 establecimientos (224 en áreas de servicio, 99 en estaciones de tren, 182 en aeropuertos y 8 en el centro de ciudad) a través de los que da servicio diariamente a más de 100.000 personas, según los datos recogidos en su última memoria.

La división más afectada (y la más importante para el grupo) es la de los locales ubicados en los aeropuertos, cuya actividad ha registrado durante la pandemia un desplome del 90%. A priori, el caso de Áreas encaja con los requisitos impuestos por la SEPI para acceder al fondo.

Áreas, golpeado por la pandemia

Áreas, fundado en 1968 en Barcelona, está presente en trece países europeos, Estados Unidos, México y Chile. La compañía fue comprada hace dos años por el fondo de capital privado PAI Partners por 1.542 millones. El curso pasado, el operador amplió posiciones en España con la adquisición de la división española de Autogrill, que contaba con una importante red de establecimientos en aeropuertos y carreteras.

La empresa cuenta con marcas propias de restauración (Deli&Cia, Airea, Farine, Como, StrEat, La Pausa, Café-Café, Gastro Hub, Caffriccio, Eating Point y Pepito Grillo), de 'retail' (Sibarium Delicatessen, Eureka!, The Market, Divers y Sweet Market) y franquicias de restauración (Kirei by Kabuki, MasQMenos, Burger King, Urban Grill, Santagloria, Rodilla, Subway, Starbucks y La Place) y de 'retail' (Adolfo Domínguez, FCBarcelona y Adidas)

Tras la declaración del estado de alarma, Áreas aprobó un Expediente Temporal de Regulación de Empleo (ERTE) para el 98% de su plantilla en los comienzos de la pandemia y puso en marcha un plan de contingencia para ahorrar costes (por ejemplo, con el traslado de las oficinas fuera del centro de Barcelona) y contener en la medida de lo posible la sangría económica que ha provocado la pandemia en el sector turístico.

Este diario se ha puesto en contacto con Áreas, que ha declinado hacer valoraciones sobre esta información.

**LAS AEROLÍNEAS RECHAZAN PRORROGAR UN AÑO EL DORA
TRAS LA SUSPENSIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE EL PRAT**

15/09/2021



[ACTUALIDAD AEROSPACIAL](#)

La Asociación de Líneas Aéreas (ALA), organización líder del sector en España con el 85% del tráfico aéreo en nuestro país, rechaza frontalmente la posibilidad de que el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) actualmente vigente, que comprende el período 2017-2021, pueda prorrogarse un año y, por tanto, retrasar el mismo período el segundo DORA, que está previsto para el quinquenio 2022-2026

La Asociación de Líneas Aéreas (ALA), organización líder del sector en España con el 85% del tráfico aéreo en nuestro país, rechaza frontalmente la posibilidad de que el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) actualmente vigente, que comprende el período 2017-2021, pueda prorrogarse un año y, por tanto, retrasar el mismo período el segundo DORA, que está previsto para el quinquenio 2022-2026. Este retraso añadiría más incertidumbre a un sector que requiere de estabilidad y certidumbre en los próximos años, que serán clave para su recuperación.

La posibilidad de retrasar un año la aprobación del DORA II ha surgido después de que el Gobierno anunciase la suspensión de la ampliación de El Prat prevista en dicho documento (que contaba con una inversión de 120 millones de euros de los 1.700 millones contabilizados para acometer esta obra en el horizonte 2030), para dar así 12 meses adicionales a las negociaciones entre el Gobierno central y la Generalitat que les permitiese acercar posturas sobre esta obra.

“Las compañías aéreas se muestran en contra de prorrogar el actual DORA, cuya vigencia finaliza este año, pues iría en contra del espíritu de la propia regulación aeroportuaria, que es el de construir un marco de estabilidad y predictibilidad en los próximos cinco años”, señala el presidente de ALA, Javier Gándara.

“Retrasar un año el actual DORA introduciría incertidumbre, pues dejaría abierto el DORA II, habría que retomar los procesos de consultas y comenzar de nuevo casi de cero. Nos encontramos ya inmersos en un período de gran incertidumbre, con una recuperación del sector aéreo incierta que, en el mejor de los casos, se producirá en 2023 o 2024. Frente a esta situación, lo que el sector aéreo necesita es certidumbre y la mayor visibilidad posible en el tiempo sobre las actuaciones previstas en nuestros aeropuertos para los próximos años”, ha afirmado.

El DORA es el instrumento básico de definición de las condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias, y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos de la red de aeropuertos de Aena por

períodos quinquenales. Es decir, fija las condiciones mínimas con las que deben contar los aeropuertos, los estándares de calidad o inversiones a acometer y la senda tarifaria, entre otras cuestiones, para el conjunto de los 47 aeropuertos que integran la red de Aena.

Por todo ello, el máximo representante de ALA ha insistido en que se debe mantener el calendario previsto para el DORA II, que debe ser aprobado antes del 30 de septiembre. Además, Gándara ha señalado que no solamente es importante mantener el calendario previsto, sino que el sector necesita una bajada de tarifas aeroportuarias, tal y como ha propuesto la CNMC en su informe al respecto, que daba la razón a las compañías aéreas al coincidir en que esta reducción no comprometería la sostenibilidad del gestor aeroportuario ni los estándares de calidad.

BOEING ELEVA LAS PREVISIONES DE NEGOCIO DE LA AERONÁUTICA A 9 BILLONES DE DÓLARES HASTA 2030

15/09/2021



El informe Boeing Market Outlook eleva en 500.000 millones las estimaciones ofrecidas en 2020

[CINCO DÍAS](#)

Uno de los informes con mayor reputación sobre las perspectivas de negocio de la industria aeronáutica, el Boeing Market Outlook (BMO) que publica cada año el fabricante estadounidense Boeing, apunta que las oportunidades de negocio hasta 2030 ascienden a 9 billones de dólares (7,6 billones de euros). Una cifra 500.000 millones superior a la ofrecida en 2020, cuando aún pesaba fuerte incertidumbre sobre el sector aéreo por el impacto de la pandemia. La estimación en 2019, previa a la pandemia, era de 8,7 billones de dólares.

Esta perspectiva comercial, referida tanto al mercado comercial como de defensa, deja a las claras signos de recuperación. La nueva edición del BMO habla de estabilidad en los mercados de defensa, espacio y servicios gubernamentales, y mejoría en el de los aviones comerciales.

Boeing prevé una oportunidad por valor de 3,2 billones de dólares para su mercado de servicios; los servicios de aviación comerciales, de negocios y general se elevan a 1,7 billones de dólares, y los servicios gubernamentales representan 1,5 billones hasta 2030. La oportunidad en el mercado de defensa y aeroespacial se mantendrá en línea con la previsión del año pasado, de 2,6 billones de

dólares.

En 2040, según reza en el BMO, la flota mundial de aviones de carga será un 70% mayor que en 2019

El director de Estrategia de Boeing, Marc Allen, ha destacado tanto la labor de la comunidad científica, con el desarrollo de las vacunas contra la Covid-19, como la confianza de los pasajeros en los viajes en avión.

En el segmento de la aviación comercial, la recuperación viene de la mano de las operaciones domésticas; se espera la inmediata reacción de los vuelos intrarregionales, y entre 2023 y 2024 debe llegar el turno de las conexiones de largo radio.

La estimación de demanda de las aerolíneas, según el estudio de Boeing, es de 19.000 aviones comerciales en los próximos diez años, el 75% de ellos de pasillo único. Esa eventual flota entrante estaría valorada en 3,2 billones de dólares. Ya a 20 años vista, el fabricante apunta a un volumen de 43.500 aviones, con un precio global de 7,2 billones de dólares. Esta última cuantía varía al alza en 500 aviones respecto a las expectativas de 2020.

China, Europa, América del Norte y los países de la región Asia-Pacífico representarán, cada uno, cerca del 20% de las nuevas entregas de aviones. El 20% restante se otorga al resto de países emergentes.

El tirón de la carga

La ausencia de viajeros entre marzo de 2019 y el verano de 2020, y la lenta recuperación posterior, hizo que las aerolíneas se volcaran con el transporte de mercancías con el fin de mantener niveles mínimos de actividad. Una estrategia que se consolida de la mano del tirón del comercio electrónico. Al respecto, los analistas de Boeing esperan un significativo incremento en la demanda

de cargueros: en 2040, según reza en el BMO, la flota mundial de aviones de carga será un 70% mayor que en 2019.

Boeing también reserva un apartado para el asunto laboral y cree que el sector aéreo precisará 2,1 millones de empleados para operar y mantener la flota mundial de aviones comerciales: 612.000 pilotos, 626.000 técnicos de mantenimiento y 886.000 tripulantes de cabina.

LOS AEROPUERTOS DE GALICIA Y ASTURIAS, LOS QUE MEJOR SE RECUPERAN DE ESPAÑA

15/09/2021



Las terminales gallegas cierran el trimestre estival a solo un 33 % del 2019

[LA VOZ DE GALICIA](#)

A los aeropuertos gallegos y al de Asturias les ha sentado mejor el verano que al resto de las principales terminales aéreas de España. Son los que más han recuperado respecto al período vacacional previo a la crisis sanitaria provocada por el coronavirus. El noroeste certifica con la evolución en su tráfico de pasajeros el atractivo que ha suscitado este pasado trimestre estival, en el que la red aérea gallega se ha quedado solo un 33 % por debajo de los registros conseguidos entre junio y septiembre del 2019. Y el aeropuerto de Asturias cerró el mismo período un 22 % por debajo de sus registros de hace dos años.

Ninguna otra comunidad de las 11 que mueven en sus terminales aéreas más de un millón de pasajeros al año ha recuperado más del 60 % del tráfico previo al covid. Los aeropuertos de la Región de Murcia, Cataluña, Madrid y la Comunidad Valenciana son, por ese orden, donde la recuperación está siendo más lenta, con cifras que distan entre el 52 y el 70 % sobre los registros de hace dos veranos.

Según el balance hecho público ayer por Aena, Lavacolla, Alvedro y Peinador han sumado de junio a agosto 1,02 millones de pasajeros frente a los 1,5 del mismo período del 2019. La pista del Principado se queda a cien mil viajeros en la misma comparativa, superando ahora los 337.000.

Pero el comportamiento de las tres terminales de Galicia no ha sido idéntico. Los 28 destinos que en el grueso del trimestre ha mantenido activos Lavacolla y la alta demanda en algunas de sus rutas, que ha llevado a varias compañías a sustituir sus aviones por otros de mayor capacidad, se han dejado notar en una recuperación más rápida que la media española. También es una mejoría más veloz que la media gallega, perdiendo algo menos de uno de cada cuatro pasajeros que movía el Rosalía de Castro hace dos veranos.

La dura competencia que mantienen Vueling y Ryanair en Santiago ha incidido en un mayor número de frecuencias y ofertas hacia los destinos vacacionales más demandados. Quedarse como única opción para volar al extranjero en toda la comunidad completa la fórmula del éxito poscovid de la pista central gallega. Ginebra, Londres Stansted y Gatwick, Fráncfort Main y Hahn, París Orly, Basilea, Dublín, Ámsterdam, Bruselas, Milán Bérgamo y Zúrich, los destinos al extranjero ofertados desde Santiago, siguen incluso activos a esta altura de septiembre, mientras Alvedro y Peinador no logran volver a lucir su condición internacional en vuelos regulares desde que la pandemia se hizo patente en la primavera del año pasado.

Un panorama diferente

Pese a que el vuelo a Londres era un destino diario consolidado en la parrilla de Alvedro, esa ruta sigue sin aparecer en los canales de venta de Vueling para los próximos 12 meses, como tampoco ocurre con las opciones internacionales estivales que a cargo de Air Nostrum tenía Peinador.

Ambas terminales han ofrecido nueve destinos a lo largo de todo el verano, todos ellos nacionales, con la diferencia de Sevilla y Bilbao en Alvedro e Ibiza y Tenerife sur en Peinador. Todas las rutas de las dos pistas estaban presentes en Lavacolla y con más de una aerolínea incluso

Si el aeropuerto compostelano cerró el trimestre estival un 27 % por debajo respecto al 2019, el coruñés lo hizo un -46 % y, el vigués, un -36 %.

Ampliando el campo temporal a lo que va de año, Lavacolla está al 42,6 % de su tráfico de los

primeros ocho meses del 2019; Peinador al 43,8 y Alvedro al 36,4, mientras que la media estatal se sitúa al 32,2 % de los registros de hace dos años.

El AVE condicionará en breve la oferta con novedades para este invierno de Ryanair y Transavia

Este ha sido el último verano en los aeropuertos gallegos sin la competencia del AVE, que cambiará la correlación de viajeros a Madrid, el principal destino aéreo de la comunidad. Peinador y Alvedro son los más dependientes de Barajas, al concentrar al 62,6 y 55,1 % respectivamente de todos sus pasajeros este año. Lavacolla, que ha conseguido diversificar su oferta, solo tiene en la relación con Madrid al 17,3 % de sus usuarios, siendo superada incluso en número de vuelos este verano en la ruta con Barcelona.

Aún queda mes y medio en todo caso para que dé comienzo la temporada aérea de invierno, pero es en el aeropuerto de Santiago donde se anticipan ya las principales novedades. Estas llegarán fundamentalmente de la mano de Ryanair, líder indiscutible en Lavacolla con el 40 % de los pasajeros que han pasado por la terminal en los ocho primeros meses del año. La compañía irlandesa prevé abrir este invierno con dos vuelos a la semana la ruta a Bolonia, antes explotada desde Vigo. Prolongará a la próxima campaña la relación con Fuerteventura, también con dos aviones semanales y aumentará frecuencias con Málaga y Gran Canaria. Ryanair regresará tras dos años y medio de ausencia el 31 de octubre a Peinador para volar a Barcelona.

El 22 de octubre comenzará Transavia a operar su vuelo Santiago-París Orly desde 31 euros, y en el mismo aeropuerto gallego Edelweiss retomará su ruta a Zúrich. La TAP, en cambio, se vuelve a demorar, ahora hasta marzo. En Alvedro, de momento, las novedades llegan en forma de más frecuencias y plazas a Madrid con Iberia y Air Europa.

EL AEROPUERTO DE VALENCIA BAJA UN 25% EL NÚMERO DE PASAJEROS RESPECTO A 2019

15/09/2021



VALÈNCIA. (EFE) El aeropuerto Alicante-Elche redujo un 44,6 % el número de pasajeros en agosto y el de Valencia, un 25 % respecto a 2019, año previo a la covid-19, y en su conjunto los aeropuertos de la red de Aena registraron más de 60,2 millones de pasajeros en los ocho primeros meses de 2021, lo que supone una caída del 68 % % respecto a hace dos años y una subida del 1,4 % frente al pasado ejercicio.

VALENCIA PLAZA

VALÈNCIA. (EFE) El aeropuerto Alicante-Elche redujo un 44,6 % el número de pasajeros en agosto y el de Valencia, un 25 % respecto a 2019, año previo a la covid-19, y en su conjunto los aeropuertos de la red de Aena registraron más de 60,2 millones de pasajeros en los ocho primeros meses de 2021, lo que supone una caída del 68 % % respecto a hace dos años y una subida del 1,4 % frente al pasado ejercicio.

En agosto, por los aeropuertos españoles pasaron 18 millones de pasajeros, un 39 % menos que en el mismo mes de 2019 y el doble que un año antes, ha informado este lunes el gestor aeroportuario en un comunicado.

En los ocho primeros meses de 2021 se realizaron 892.063 movimientos de aeronaves en los aeropuertos españoles, un 44,3 % menos que en 2019 y un 18,9 % más que en 2020.

Aena tiene en servicio todas las terminales de sus aeropuertos, ante el aumento de la demanda en la época estival y después de que algunas de ellas cerraran, debido al desplome del tráfico de pasajeros, cuando se decretaron las restricciones a la movilidad.

Sólo en agosto se registraron 189.070 operaciones, un 19,5 % menos que durante el mismo mes antes de la covid-19 y un 32,2 % más que hace un año.

De esta forma, los aeropuertos de la red de Aena recuperaron un 32 % del tráfico de pasajeros de antes de la pandemia en lo que va de año y más del 60 % en el mes de agosto, y un 56 % y un 80,5 % de las operaciones, respectivamente.

Del total de pasajeros en agosto, 17,9 millones correspondieron al tráfico comercial, de los que 7,6 millones tuvieron origen o destino nacional (un 7,9 % menos que en 2019) y 10,3 millones volaron hacia o desde el extranjero (un 51,2 % menos).

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas contabilizó el mayor número de usuarios, con 12 millones de pasajeros hasta agosto (un 70,6 % menos que en 2019 y un 12,1 % menos que en 2020) y casi 3 millones en ese mes (48,7 % menos que en 2019 y un 119 % más que en 2020).

A continuación, se situaron Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con cerca de 9 millones de pasajeros en los ocho primeros meses del año (un 74,8 % menos que en 2019) y con 2,9 millones en agosto (un 47,3 % menos); Palma de Mallorca, con 8,4 millones (un 60,3 % menos) y 2,7 millones (un 38,1 % menos), respectivamente, y Málaga-Costa del Sol -4,2 millones (un 69,2 % menos que en 2019) y 1,4 millones (un 36,5 % menos)-.

Otros aeropuertos destacables son: Ibiza, con más de 1 millón de pasajeros en agosto (un 26,1 % menos que en 2019); Alicante-Elche Miguel Hernández, con 938.204 (un 44,6 % menos); Gran Canaria, con 782.670 (un 27,7 % menos), y Valencia, con 666.894 (un 25 % menos).

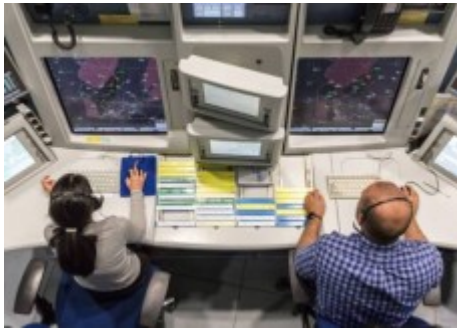
Adolfo Suárez Madrid-Barajas fue también el aeropuerto que registró un mayor número de operaciones en los ocho primeros meses de 2021 y durante agosto, con 121.651 (un 57,1 % menos que en 2019) y 23.371 (un 37,1 % menos), respectivamente, seguido de Palma de Mallorca y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

En cuanto al tráfico de mercancías, durante los ocho primeros meses del año se transportaron a través de los aeropuertos de la red de Aena 612.985 toneladas de mercancía, lo que supone un descenso del 8,8 % respecto a 2019, y 79.746 toneladas en agosto, un 4,8 % menos.

El aeropuerto que registró mayor tráfico de carga fue Adolfo Suárez Madrid-Barajas, seguido de Zaragoza, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Vitoria-.

LOS CONTROLADORES DEMANDARÁN A ENAIRE POR LAS RESCISIONES DE CONTRATOS A LOS 65 AÑOS

15/09/2021



USCA presentará una denuncia colectiva ante la Audiencia Nacional, y los afectados lo harán de forma individual

[CINCO DÍAS](#)

El choque entre Enaire y los controladores, por la rescisión de nueve contratos de trabajadores de 65 años en las últimas semanas, va camino de los tribunales. El sindicato USCA habla de despidos, mientras que la empresa pública se refiere a jubilaciones forzosas al alcanzar la edad prevista en la Ley 9/2010, que regula los servicios de tránsito aéreo.

El colectivo sindical decidió ayer, en su comité ejecutivo, demandar a Enaire ante la Audiencia Nacional en defensa de los afectados y buscando un respaldo judicial que evite nuevas salidas. Entre los controladores señalados se ultiman denuncias de carácter individual que se esperan a lo largo de esta semana.

La dirección de Personas de Enaire remitió en agosto notificaciones a los nueve empleados, comunicando la conclusión de la relación laboral independientemente de los años cotizados. Los abogados de USCA mantienen que “la extinción del contrato por jubilación no es válida cuando el trabajador no puede acceder a la prestación contributiva de jubilación”. Y este es el caso.

Enaire comunicó en agosto a nueve empleados la jubilación forzosa independientemente de los años cotizados

Tal y como adelantó Cinco Días, la dirección de Enaire trasladó el viernes a la representación de la plantilla que buscaría una solución. Un compromiso que ha frenado otras acciones sindicales. Se trata de garantizar una pensión para este colectivo especial en la futura Ley de la Seguridad Social.

Como solución, el sindicato reclama que los empleados puedan completar el periodo de cotización desempeñando otras labores. Enaire, por su parte, intentará que los controladores que tengan que salir a los 65 años tengan la garantía de que recibirán una pensión.

En el pasado ya hubo demandas de trabajadores por entender que la finalización de un contrato por cuestión de edad es discriminatoria. La empresa ganó con el respaldo del punto 3 de la Disposición Adicional cuarta de la Ley 9/2010, que fija que la jubilación de los controladores es obligatoria, sin excepción alguna, a los 65 años. Un mandato que se impone al artículo 175 del convenio, que recoge que la salida se producirá a esa edad “siempre que el trabajador afectado tenga cubiertos los periodos mínimos de cotización”.

La Abogacía General del Estado respaldó en agosto la finalización de la relación laboral conforme a la citada Ley 9/2010. Enaire cuenta con 2.200 efectivos en el control; en lo que resta de ejercicio alcanzarán los 65 años 23 afiliados al USCA, y el próximo año, otros 50 llegarán a la jubilación forzosa.

IHG ABRIRÁ HOTELES EN DOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA EN 2023

15/09/2021



Intercontinental Hotel Group (IHG) está reforzando la presencia de sus marcas Holiday Inn Hoteles & Resorts y Holiday Inn Express en cinco países de Europa y en 2023 tiene prevista la apertura de dos hoteles en los aeropuertos de Madrid y Sevilla.

[HOSTELTUR](#)

“Nuestras marcas Holiday Inn y Holiday Inn Express han demostrado una resistencia real en estos tiempos difíciles, representando más de la mitad de todas las nuevas firmas de IHG Hotels & Resorts en 2020 y el 60% de las nuevas aperturas a pesar de los desafíos de Covid -19”, ha destacado Willemijn Geels, Vicepresidenta de Desarrollo en Europa de IHG Hotels & Resorts.

La ambición de la cadena es “expandirse a largo plazo en una multitud de ciudades europeas a medida que continúa la recuperación de la industria” y lo harán con las marcas Holiday Inn en

“ubicaciones clave de aeropuertos”

En sociedad con Asal Grup Otomotiv İnşaat Ticaret la cadena abrirá el año próximo en Turquía el hotel Holiday Inn Express Ankara Airport, que será el primer establecimiento de la marca en Ankara y ofrecerá 122 habitaciones.

Por esa razón, en 2023 está prevista a apertura en España de dos hoteles: el Holiday Inn Express Madrid Airport, firmado en asociación con Bartila, que contará con 156 habitaciones, restaurante, bar y una piscina al aire libre. Y el Holiday Inn Express Seville Airport, un proyecto de 146 habitaciones firmado con Cayman Group.

El mismo año, pero en Italia, abrirá el Holiday Inn Express Rome Airport, de 224 habitaciones, gracias a un acuerdo de franquicia con Caltagirone Group y Borealis Hotel Group. El hotel situado en el centro comercial y de negocios Parco Leonardo, el hotel ofrece fácil acceso al aeropuerto internacional de Roma Fiumicino y está a 25 minutos en coche de la capital italiana.

Estos cuatro nuevos hoteles se suman al Holiday Inn Express Nice - Grand Arenas (Francia) que ha abierto en asociación con HPVA y forma parte de una propiedad de doble marca junto al Crowne Plaza Nice - Grand Arenas. Recientemente la cadena también ha inaugurado en la capital de Irlanda el Holiday Inn Dublin Airport, propiedad del grupo JMK, que es un hotel de nueva construcción de 421 habitaciones.

BRUSELAS APRUEBA UNA AYUDA HÚNGARA DE SIETE MILLONES DE EUROS EL AEROPUERTO DE DEBRECEN

15/09/2021



La Comisión Europea ha aprobado, en virtud de las normas de la UE sobre ayudas estatales, aproximadamente siete millones de euros en apoyo público del gobierno húngaro y el municipio de Debrecen al propietario del aeropuerto internacional de Debrecen en Hungría.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

La Comisión Europea ha aprobado, en virtud de las normas de la UE sobre ayudas estatales, aproximadamente siete millones de euros en apoyo público del gobierno húngaro y el municipio de Debrecen al propietario del aeropuerto internacional de Debrecen en Hungría. La ayuda está destinada a financiar el déficit de financiación de capital de un proyecto de inversión destinado a garantizar el funcionamiento continuo y seguro del aeropuerto.

El proyecto comprende la compra de dos vehículos de extinción de incendios, la compra de equipos de extinción de incendios, la planificación y construcción de cuarteles de extinción de incendios, la licencia y planos de construcción de una nueva pista, el desarrollo de la infraestructura de la red informática y la mejora del control de seguridad de los pasajeros.

Las autoridades húngaras financiarán la parte de los costes de inversión que no esté cubierta por los ingresos generados por el propietario del aeropuerto de Debrecen.

La Comisión concluyó que el plan facilitará el desarrollo del aeropuerto de Debrecen, que a su vez promoverá el desarrollo de la región circundante al contribuir a su conectividad con el resto de la Unión Europea. También constató que la medida es proporcionada, ya que la compensación no excede de lo necesario para llevar a cabo la ejecución del proyecto de inversión.

VIDEO | 5 CURIOSIDADES DE LA AVIACIÓN QUE TE SORPRENDERÁN

15/09/2021



El canal 3 Minutes of Aviation ofrece siempre videos de cosas sorprendentes y chuscas en el mundo de la aviación. En esta ocasión ofrece la colección de estos videos recientes de sucesos en la aviación.

[TRANSPONDER 1200](#)

En el primero un Boeing 727 carguero de ServeAir realizó un aterrizaje de emergencia por problemas del hidráulico en N'Djiri, poco después de haber despegado, los pilotos evacuaron por el tobogán de emergencia pero se les olvidó poner el freno de mano, así que el avión se fue hacia atrás hasta donde se acaba la plataforma, en donde se detuvo abruptamente y alzó la nariz.

En el segundo, un Airbus A319 del gobierno de Eslovaquia realizó un *low-pass* muy cerca del piso, realmente impresionante.

En el aeropuerto de Dar Es Salaam, Tanzania, se tuvo la brecha de seguridad más grande de la historia, cuando una multitud encontró por donde entrar a la plataforma del aeropuerto para dar el último adiós al fallecido ex presidente Mugufuli.

Al parecer el piloto de un MD-88 de Delta Air Lines tenía prisa por despegar y aceleró fuerte antes de alinearse a la pista, por lo que los motores empujaron al avión hacia adelante y no giró como estaba previsto, sino que se patinó el tren de nariz. Aparentemente no hubo daños así que en lugar de revisarlo, después de alinearse, volvió a acelerar para despegar.

Por último, una réplica de un Spitfire se accidentó en el despegue cuando la hélice golpeó el piso y provocó que el avión se volcara. Afortunadamente el piloto salió ileso pero el avión se declaró pérdida total.