
NO ES UN DÍA CUALQUIERA

22/11/2021



Pilota de drones - Rosa María Calaf - El café de las 9

[RTVE](#)

Nos tomamos el 'Café de las 9' con Rosa María Calaf, que ha invitado a Sonia García, pilota de drones y directora de Formación de la escuela Rpascurso, la primera que forma a mujeres del entorno rural en el pilotaje de estas aeronaves.

EL CIERRE DEL AEROPUERTO DE LA PALMA POR EL VOLCÁN BLOQUEA LA SALIDA DE MILES DE TURISTAS

22/11/2021



El aeródromo seguirá cerrado al menos hasta el lunes y los ferris cuelgan el cartel de 'completo'. La lava destruye ocho hectáreas más de terreno en el último día

[EL PAÍS](#)

El volcán de La Palma hace que la isla se llene de turistas los fines de semana. Y, a veces, provoca que estos no puedan salir de ella. O que les resulte extremadamente difícil. La isla se ha convertido en un embudo para los miles de turistas que han llenado hoteles y carreteras en los últimos dos días. El motivo, los vientos del oeste, que han dispersado hacia el este la nube de cenizas procedentes del cono eruptivo y han vuelto a dejar inoperativo el aeropuerto de la isla desde la una de la tarde del sábado (hora local). Las aerolíneas han suspendido la decena de vuelos programados para este domingo. Las condiciones desfavorables continuarán, al menos, durante las próximas 48 horas, ha informado este domingo la portavoz científica del Plan de Emergencias Volcánicas de Canarias, Carmen López. La alternativa, huir en ferri hasta Tenerife.

“Lo de Iberia es una vergüenza”, exclama Unai sentado en un banco del aeródromo mientras busca desesperadamente en su ordenador billetes para llegar a Bilbao. Llevan una semana en la isla. “La ventanilla está cerrada y no abren hasta las cuatro y media. Es una vergüenza... Es la hostia”. En idéntica situación está Víctor Caballero, portavoz de la asociación de trekking Gran Canaria a pie. Llegó el viernes al frente de una comitiva de 25 personas para caminar por los senderos de la isla y, de paso, ver el volcán. “Binter [la aerolínea regional que copa los vuelos interinsulares] no nos ha dado ninguna alternativa, [nos dicen que] que la valoremos nosotros”.

Fin de semana en La Palma: lleno por volcán

La alternativa se llama barco a Los Cristianos (Tenerife) y de ahí traslado al aeropuerto de Tenerife Norte, un trayecto que cuesta unos 94 euros en taxi. En el puerto de Santa Cruz de La Palma, se han agotado los billetes de las navieras Fred Olsen y Armas (propietaria a su vez de Transmediterránea). Los pasajes para subirse a bordo con un coche ya se habían agotado a las doce del mediodía. Las barcelonesas Esther y Neus esperan a embarcarse a la una y media rumbo a la isla vecina. “Íbamos a salir el sábado, y nos cancelaron el vuelo sin más explicaciones el viernes por la noche”, explica Esther, que se une a las críticas contra Iberia. “Ya tendría que haber un dispositivo montado con más barcos para situaciones como esta. Si no, la gente no va a venir...”.

La arena volcánica representa un serio peligro para la navegación aérea. Por varios motivos: en primer lugar, provocan un bloqueo de las sondas que permiten conocer la presión estática y la presión dinámica, imprescindibles para saber la altitud y velocidad de un avión. Además, provocan un desgaste de las ventanillas delanteras por erosión, lo que dificulta o impide la visión a los pilotos. Y lo que es más grave: la ceniza es abrasiva y causa desgastes en elementos del motor a reacción tales como el compresor, los inyectores, las cámaras de combustión o la turbina. Estos desgastes pueden producir una reducción o pérdida del empuje de los reactores. En 2010, el volcán islandés Eyjafjallajökull provocó el cierre del espacio aéreo en casi toda Europa, y dejó en tierra a más de 10 millones de pasajeros.

“Yo tengo que estar mañana en Madrid”, se desespera Sandra Sánchez en la terminal portuaria, mientras controla a su hijo de seis años con un ojo y busca desesperadamente dos billetes para volar. “Y no lo voy a conseguir. Ya no hay plazas”.

Las cenizas y los gases no solo bloquean las operaciones aeronáuticas civiles. Siguen causando algunos problemas a la población palmera, pese a que la calidad del aire es, en la actualidad, razonablemente buena. La baja calidad del aire en la zona sur ha lastrado la entrada de vecinos en las zonas evacuadas, donde la concentración de dióxido de azufre es mayor. La emisión de este gas proveniente del penacho “tiende al descenso permanente”, según ha informado el director técnico del Plan de Emergencias Volcánicas de Canarias (Pevolca), Miguel Ángel Morcuende. Aun así, ha emitido entre 7.000 y 18.000 toneladas diarias, niveles considerados “altos” por el Pevolca. La ceniza, por su parte, ha pasado a afectar más a la zona este de la isla, lo que hace recomendable el uso de mascarillas FFP2 en buena parte de La Palma.

El volcán mantiene su actividad haciendo caso omiso de las personas a quien pueda afectar. En las últimas horas, se han producido varios desbordamientos del cono eruptivo, que han seguido alimentando una colada central que se ha unido a una de las coladas anteriores (concretamente la 7) y ha arrasado con unas ocho hectáreas de terreno que no había sido previamente afectado. El terreno sepultado asciende en la actualidad a 1.058 hectáreas. El delta lávico sigue creciendo, y por ahora mide 53 hectáreas.

La sismicidad sí ha dado un respiro a la población. Apenas se han registrado una veintena de temblores en el domingo, la mayor parte de ellos a profundidades superiores a 20 kilómetros. La magnitud máxima ha sido 4.2 de un evento el que se produjo el sábado a las 19.20 a profundidad de 35 kilómetros, sentido con intensidad III. Morcuende ha alertado en su intervención ante el relajamiento de la población ante los sismos, y ha reclamado a la población que contribuya con los científicos participando en las encuestas para conocer la intensidad de cada evento. “Yo mismo me sorprendo sintiendo esta relajación”, ha admitido.

La intensidad mide cómo perciben los ciudadanos y las infraestructuras cada movimiento. La escala en este caso va de I a XII, y un IV es moderado: se aprecia dentro de los edificios, se nota en puertas y ventanas y los coches estacionados se agitan. La magnitud, por su parte, barema la fuerza del terremoto, independientemente de cómo se sienta en la superficie.

IAG, AIR FRANCE Y LUFTHANSA APLACAN LA CRISIS GRACIAS AL AUGE DE LA CARGA

22/11/2021



Las mercancías ya suman el 26% de los ingresos totales de los principales grupos de aerolíneas. Más demanda y menos oferta impulsan los precios en plena crisis del transporte.

EXPANSIÓN

"Los ingresos de carga descendieron debido a la debilidad del mercado del transporte aéreo de carga y comercio mundial". Desde que se escribió esta frase, extraída del informe de IAG del tercer trimestre de 2019, han cambiado mucho las cosas. Tanto, que la matriz de British Airways, Iberia y Vueling ha disparado sus ingresos por carga en un 42% en apenas dos años y el peso de esta actividad sobre los ingresos totales ha subido del 4,2% de 2019 al 23,9% actual.

La situación es homologable en los grandes grupos europeos de aerolíneas de red, que han encontrado en el transporte de mercancías un gran revulsivo para la cifra de negocio, a la espera de la reactivación del transporte de viajeros, de nuevo con dudas por el alza de los contagios. IAG, Air France-KLM y Lufthansa dispararon la facturación en un segmento que representó un 26% de los ingresos entre enero y septiembre.

El caso de IAG es significativo de cómo se encuentra el sector. El grupo dirigido por Luis Gallego ha reducido el número de toneladas totales transportadas, pero ha incrementado sus ingresos después de doblar el precio cobrado (ver gráfico adjunto).

"La congestión de las cadenas de suministro favorece al transporte aéreo de carga por su rapidez, pero la escasez de capacidad limita a su vez nuestra capacidad para absorber la demanda adicional", exponía recientemente Willie Walsh, director general de IATA, la asociación mundial del sector aéreo. El ex consejero delegado de IAG demanda abordar la "congestión de las cadenas de suministro" para "no retrasar la recuperación económica". El precio medio de la carga aérea triplica ahora el del transporte marítimo, frente a las 12,5 veces más caro que era antes del Covid.

Según los datos de IATA del pasado septiembre, la demanda en Europa fue un 5,3% superior a la del mismo mes de 2019, frente a una contracción de la capacidad del 13,5%. En consecuencia, la ocupación de carga de los aviones subió 10,4 puntos sobre 2019, hasta el 60,4%, el nivel más alto de todo el mundo, solo tras el 68% de Asia. Air France-KLM y Lufthansa han conseguido elevar sus niveles por encima del 72% en el acumulado de 2021.

La carga ha permitido mantener algunas rutas, rentabilizar operaciones y contener la sangría económica. "Los ingresos de carga han tenido que cubrir íntegramente el coste de operación de un vuelo únicamente de carga, sin ingresos de pasaje y en aviones configurados para pasajeros", reconoce IAG en su última memoria.

Air France-KLM asume que su capacidad está aún un 20% por debajo de la de 2019 y para el trimestre actual pronostica "una fuerte demanda" impulsada por el "boom del comercio mundial y

los cuellos de botella del transporte por mar". Lufthansa añade otro factor: el constreñimiento de la capacidad ofrecida por las aerolíneas que, aunque han realizado más vuelos exclusivos de mercancías, todavía no han recuperado los comerciales de pasajeros, que son los que históricamente han dado más capacidad y variedad de conexiones.

Para Iberia, ha sido "clave" el transporte de mercancías para mantener -y ahora incrementar- la capacidad en destinos como México, Buenos Aires o Bogotá, ciudad con la que la aerolínea ya ha programado 14 frecuencias semanales de ida y vuelta (dos al día), más que antes de la crisis. Cubrir dos franjas horarias es un revulsivo para favorecer la carga con Europa.

Santiago de Chile, Lima, Ecuador, Miami y Sao Paulo son las otras ciudades que destacan en la carga en el largo radio para el grupo española, mientras que dentro de Europa sobresalen Londres y Tel Aviv para conectar con el hub de mercancías de la capital española. Por ejemplo, Iberia opera seis conexiones diarias con Londres.

IBERIA VENDE SU FILIAL CACESA AL FONDO ESPAÑOL TALDE

22/11/2021



El precio ronda los 45 millones de euros.

[EXPANSIÓN](#)

Iberia firmó ayer la venta de Cacesa, operador logístico de carga aérea que forma parte del grupo IAG, al fondo de capital riesgo español Talde Private Equity por un precio que se sitúa en torno a los 45 millones de euros, según fuentes conocedoras consultadas por EXPANSIÓN.

Como adelantó este periódico el pasado 19 de septiembre, Talde era uno de los candidatos mejor colocados de un proceso competitivo en el que participaron también varios grupos industriales.

Cacesa, filial denominada formalmente Compañía Auxiliar al Cargo Expres, está participada al 75% por Iberia, mientras que el 25% restante del capital está en manos de Maresa Logística, sociedad fruto de la fusión en 2019 de Maresa con Martín e Hijos y en la que participa el fondo de capital riesgo Nexus Iberia.

Esta sociedad se dedica a trámites administrativos y aduaneros en el comercio electrónico y la paquetería exprés. La participación de Iberia -cuyo negocio de carga, al igual que el resto de filiales del grupo, es canalizado por IAG Cargo- era meramente financiera y no era estratégica.

La compañía está liderada por Ángel Marcos Fernández, el antiguo director de la división de Servicios Aeroportuarios de Iberia, desde el pasado mes de febrero. Cacesa cerró el pasado ejercicio 2019, el último con datos disponibles, con una facturación de 36 millones de euros, mientras que su resultado de explotación (ebitda) fue de 2,18 millones de euros. Ese año se anotó un beneficio neto de 1,72 millones de euros.

Nueva inversión

Con Cacesa, Talde gestora de bilbaína especializada en invertir en pymes españolas, incorporará una nueva compañía a su cartera de participadas, de la que ya forman parte Naming (Alimentación), Patia (Biotecnología) o Grand Visión (Óptica), entre otras.

Pese a que el proceso de venta se lanzó antes del Covid, la venta de Cacesa supone para Iberia una

buena inyección de liquidez en un momento en el que la aerolínea sigue acusando la crisis del coronavirus al no haber recuperado aún los niveles de actividad previos a la pandemia.

ANNE RIGAIL: “LAS AYUDAS A AIR FRANCE NO HAN SIDO NINGÚN REGALO”

22/11/2021



La directora ejecutiva de la aerolínea afirma que "la aviación de hoy es un reto continuo y hay que hacer equilibrios para ser rentables y sostenibles"

[LA VANGUARDIA](#)

Anne Rigail es respetada y sobre todo estimada por los equipos de tierra y vuelo, a quienes conoce bien, pues ha trabajado codo a codo con ellos en diferentes proyectos.

Tras pasar por servicios al cliente, asistencia en tierra, gestión de tripulaciones y coordinación del hub de París, ahora, a sus 52 años, esta ingeniera que también es buena amazona y viajera vocacional se enfrenta al reto más grande de su carrera: encarrilar a Air France tras la mayor crisis del sector de la aviación y devolver los 7.000 millones de euros en préstamos públicos.

Todo ello con el añadido de la sostenibilidad, que ya no es una asignatura complementaria, sino el eje central de la industria del transporte aéreo.

La reciente apertura de las rutas del Atlántico norte debe haber sido una buena noticia para ustedes.

La decisión de permitir los viajes a Estados Unidos por parte de Washington ha sido una decisión maravillosa y muy esperada que se ha traducido en un inmediato incremento de reservas y una alegría para todos los que trabajamos en esta industria.

También hay directivos del sector que han puesto el grito en el cielo con las ayudas estatales recibidas por parte del grupo Air France/KLM.

Bueno, permítame que sea clara en este punto: sin ayudas gubernamentales no habríamos salido adelante y esto les pasa a muchas más empresas en casi todos los sectores. Las ayudas, eso sí, no han sido una barra libre y recibirlas implicó unas contrapartidas claras. Para empezar, no fueron ningún regalo: son un préstamo y hay que devolverlo en plazo. Hasta entonces no podemos hacer ninguna adquisición y quizá sería un buen momento para hacerlo, pero no podemos. Por otro lado, también nos vimos obligados a desprendernos de activos muy valiosos como 18 slots en el aeropuerto de Orly por orden de la Comisión Europea y que enseguida han sido aprovechados.

Vueling, compañía de nueva generación, ha sido la que ha abierto nuevas líneas desde París con los antiguos slots de Air France, una clásica del sector que cumplirá 90 años en el 2023. ¿Cómo mantienen ustedes el pulso con las aerolíneas con estructuras más ligeras?

La aviación es un reto continuo y hay que estar haciendo siempre equilibrios para ser rentables y sostenibles. En el caso de los vuelos de corto y medio radio hemos potenciado mucho la división francesa de nuestra filial Transavia, que en breve llegará a los 61 aviones. Por estructura y costes es la ideal para vuelos desde ciudades francesas a Europa y desde París Orly a diferentes

aeropuertos de Francia. Mientras, Air France como tal está centrada en alimentar el hub del aeropuerto de Roissy y solo mantenemos fuera de este un servicio llamado Navette: el puente aéreo que une Orly con Toulouse, Niza y Marsella.

Sobre vuelos interiores se ha hecho muy conocida en Europa la normativa francesa de sustituir avión por tren en líneas en que el ferrocarril garantice una conexión rápida. ¿Juegan con desventaja?

Todo cambia. Mire: antes de la pandemia perdíamos 200 millones de euros anuales en la operación de vuelos interiores. Eso era una sangría y necesitábamos ser rentables. Nos parece bien que el tren pueda alimentar nuestros vuelos en el aeropuerto de París desde ciudades que estén a menos de 2,5 horas en alta velocidad. Por su parte, Aeroports de Paris ha paralizado cualquier desarrollo aeronáutico nuevo del Charles de Gaulle para analizar su sostenibilidad y estudian una mayor presencia del ferrocarril en el aeropuerto. Hoy vemos con buenos ojos una intermodalidad tren-avión con confort y lógica para el pasajero.

¿Qué es lo que más le preocupa en este momento?

Tenemos muchos frentes abiertos: Asia en general está a mínimos y el importante mercado chino sigue sin moverse. Por otro lado, el regreso de los viajes de negocios y de las tarifas superiores no está siendo tan rápido como era de esperar. ¿Puede haber cambios de costumbres sobre esto último? Quizá. Y quizá se viaje algo menos por trabajo o no se hagan viajes para reuniones de dos horas, pues para eso está la tecnología. Sin embargo, el mundo necesita conectar y conectarse. Ese es nuestro negocio: unir a las personas.

¿En sus preocupaciones está también la fusión de Iberia y Air Europa para construir un gran 'hub' en Madrid a modo de fuerte competencia con ustedes hacia Latinoamérica?

Obviamente lo seguimos de cerca por las implicaciones antimonopolio, aunque no nos pronunciamos sobre ello. Nuestra fuerza en toda América es notable y además tenemos un muy buen socio en Brasil, Gol, que nos da muy buen apoyo. Veremos qué sucede con esa consolidación española.

Estos días ha empezado a operar en Barcelona y Madrid un nuevo avión: el Airbus A220. Podría llamar la atención que en estos momentos tan complicados se estén comprando aviones nuevos.

El 220 es un avión delicioso y el pasajero está encantado desde que embarca. Hay algo que en nuestro equipo hemos tenido claro: en situaciones excepcionales como la vivida había que tomar decisiones drásticas para hacer frente a esta crisis. Todos los planes de inversión han quedado en pausa salvo la renovación de flota: si queremos salir de ésta reforzados necesitamos aviones más modernos y eficientes como estos nuevos 220, los Airbus 350 y los Boeing 787. Estos nuevos aparatos nos ayudan a rebajar la huella de carbono y a ser mucho más rentables. Cada año estamos invirtiendo 1.000 millones en nueva flota.

Esta flota está preparada para volar con unos combustibles de nueva generación, aunque son mucho más caros. Es inevitable pensar que repercutirá en los precios.

Si hay algo que tenemos claro es que hay que ser sostenibles, aunque esta sostenibilidad no será gratis. Los nuevos combustibles cuestan hasta ocho veces más que el actual y no queda otro remedio que ir a ellos. De momento ya estamos obligados a usar SAF, combustibles sostenibles. Inicialmente en porcentajes pequeños, aunque esto irá a más exponencialmente y seguimos también el desarrollo del hidrógeno como combustible.

Una curiosidad: Junto a British Airways fueron ustedes los únicos operadores del Concorde. ¿Cómo se ven desde Air France los aviones supersónicos de nueva generación?

El Concorde es un mito de la aviación y fue un orgullo para Air France y para Francia. Su construcción formó parte de otra manera de entender la aviación, de demostrar avances tecnológicos y cumplir con aquel deseo de cada vez más rápido. Todo ha cambiado mucho hoy y ganar alguna hora en un viaje no es ahora lo prioritario: hay muchas más cosas que interesan a las compañías aéreas y a los pasajeros. Por nuestra parte no vemos esta apuesta por una nueva generación de estos aviones, la verdad.

BUSCAN A HOMBRE QUE HUYÓ DEL CONTROL DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO DE ATLANTA LUEGO DE QUE SE DESCARGARA UN ARMA DURANTE EL CONTROL POR AYA ELAMROUSSI

22/11/2021



Las autoridades buscan al hombre que se escapó de un control de seguridad del aeropuerto de Atlanta después de que se descargara un arma el sábado, lo que asustó a los viajeros e interrumpió temporalmente los vuelos en uno de los aeropuertos más concurridos del mundo, el fin de semana antes del Día de Acción de Gracias.

[CNN ESPAÑOL](#)

Las autoridades creen que el arma que se disparó en el Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson de Atlanta estaba en una bolsa que pertenecía a Kenny Wells, un pasajero que, según la policía, huyó con el arma en la mano.

Wells, de 42 años, es buscado por órdenes de arresto que le acusan de llevar un arma oculta en un aeropuerto comercial, posesión de un arma de fuego por un delincuente convicto, descarga de un arma de fuego y conducta imprudente, dijo el Comandante de la Comisaría del Aeropuerto del Departamento de Policía de Atlanta, Reginald L. Moorman.

"Estamos persiguiendo activamente a este individuo", añadió Moorman.

Armas en el aeropuerto de Atlanta

Es ilegal que las personas lleven armas de fuego a través de los puntos de control de seguridad en los aeropuertos de Estados Unidos, según Page Pate, un abogado de defensa criminal de Georgia y abogado constitucional.

En los primeros 10 meses de este año, la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA por sus siglas en inglés) interceptó 4.650 armas de fuego -la mayoría de las cuales estaban cargadas- en los controles de seguridad, superando el récord de todo el año de 4.432 establecido en 2019.

En el aeropuerto de Atlanta, se han detectado 450 armas de fuego en los puntos de control en lo que va de año, dijo el sábado la TSA.

¿Qué pasó?

El incidente del sábado se desarrolló alrededor de la 1:30 p.m., cuando el equipaje del pasajero fue marcado para una "búsqueda secundaria" después de que la revisión de rayos X en el punto de control de seguridad detectara un "artículo prohibido", explicó Robert Spinden, director de seguridad federal de la TSA para Georgia, durante una conferencia de prensa.

"Durante ese registro secundario, el pasajero se abalanzó sobre su equipaje, agarrando un arma de fuego que se encontraba en su interior, que finalmente se disparó", dijo Spinden. "El pasajero huyó entonces del control de seguridad a través de un carril de salida adyacente con su arma de fuego".

"Tenemos la suerte de que cuando el arma de fuego se disparó, nadie resultó gravemente herido", añadió Spinden.

Tres heridos

El incidente dejó a tres personas con heridas que no ponen en peligro su vida, dijeron funcionarios de la TSA. Una fuente familiarizada con el asunto dijo a CNN que los heridos no recibieron disparos, sino que resultaron heridos mientras se evacuaba el aeropuerto. El arma de fuego se descargó en el interior del equipaje de la persona que trajo el arma, dijo la fuente.

Todos los heridos eran adultos, dos de los cuales fueron trasladados al hospital, según la fuente.

Tres personas heridas tras descarga accidental de un arma en el aeropuerto de Atlanta, dice la TSA. El portavoz del aeropuerto, Andrew Gobeil, calificó la descarga de accidental y añadió que el fuerte ruido creó una "sensación de caos". La investigación sobre lo ocurrido está en curso, dijo.

El susto se produjo un día después de que la TSA controlara el viernes a más de 2,2 millones de viajeros en los aeropuertos de todo el país, el mayor volumen de controles para un solo día desde que comenzó la pandemia de covid-19, dijo un portavoz de la agencia.

Videos muestran caos en el aeropuerto de Atlanta

La descarga del arma desató el pánico en el aeropuerto internacional de Atlanta, donde los funcionarios federales de aviación decretaron una breve parada en tierra para los vuelos de salida.

Los videos del interior del aeropuerto y los relatos de los testigos ilustran la confusión y el miedo que se desató.

En un video publicado por Stephoñ Stafford, los separadores de línea son derribados mientras la gente se tumba en el suelo en un aparente intento de buscar protección mientras se escucha a alguien gritar: "Agáchate". Stafford dijo que estaba a punto de pasar por seguridad con su hijo.

Otro video que compartió Haşmet Asilkan en Twitter desde el exterior del aeropuerto muestra a muchas personas corriendo alborotadas mientras se oye a alguien gritar a la gente que corra.

Dianne Callahan viajaba con su hijo y había embarcado en su vuelo a Nueva York. Dijo que escuchó gritos fuera del avión cuando la tripulación cerró la puerta. También escuchó sirenas, dijo Callahan, y no sabía qué estaba pasando.

"Era una situación extremadamente tensa", comentó. "La gente estaba presionando para subir al avión que ni siquiera estaba en nuestro vuelo. Así de asustados estaban".

Callahan y su hijo fueron enviados de nuevo a través de la seguridad, afirmó.

IBERIA VUELVE A CALI Y LLEGARÁ A DOS VUELOS DIARIOS A BOGOTÁ

22/11/2021



Iberia apuesta fuerte por Colombia, uno de los países en América Latina que ha levantado las restricciones para los viajes desde España, y desde el 1 de febrero operará dos vuelos diarios y directos entre Madrid y Bogotá, operados por un Airbus A350 con 348 asientos, además de que, a partir de diciembre, recupera también su ruta directa Cali-Madrid.

[REPORTUR](#)

Iberia incrementa así sus vuelos entre Madrid y Bogotá de diez a catorce frecuencias semanales, con lo que supera la capacidad que tenía antes de la pandemia, mientras que para el Cali-Madrid arranca con tres frecuencias semanales, operadas con aviones Airbus A330/200, informó la aerolínea en una nota remitida a REPORTUR.co.

Los horarios de estos vuelos mejoran las conexiones desde los más de 90 destinos que Iberia ofrece en Europa, mientras dentro de Colombia, Iberia ofrece conexiones con otros 12 destinos en código compartido con sus socios en el país, como Armenia, Barranquilla, Bucaramanga, Cartagena, Cúcuta, Leticia, Medellín, Montería, Pereira, San Andrés, Santa Marta y Yopal,

Iberia, además, ha firmado este viernes la venta de Cacesa, operador logístico de carga aérea que forma parte del grupo IAG, al fondo de capital riesgo español Talde Private Equity por 45 millones de euros.

Iberia, asimismo, ha propuesto a la Comisión Europea la cesión de slots hasta en 24 rutas que comparte con Air Europa, como Miami o Montevideo, con el fin de que Bruselas le facilite la absorción de la aerolínea de Globalia (Iberia propone a Bruselas ceder 24 rutas para absorber Air Europa).

La Comisión Europea reconoce la difícil situación financiera por la que pasa Air Europa, por lo que ha incluido en la documentación que prepara la opción de quiebra de la aerolínea en el caso de no finiquitarse la compra por parte de Iberia. Air Europa, que hace dos años operaba una flota de 50 aeronaves, la mayoría con menos de cuatro años de antigüedad, pero luego de la fuerte crisis ha perdido casi un tercio hasta quedar en 35 aviones.

EL SECTOR TURÍSTICO SUFRE EN BOLSA ANTE LA ALERTA ROJA DE AUSTRIA POR EL COVID

22/11/2021



IAG baja un 3,49%, Amadeus un 4,75%, NH cede un 3,82% e eDreams, un 5,16%

[CINCO DÍAS](#)

El fantasma del coronavirus regresa con fuerza a las Bolsas y golpea de forma intensa al eslabón más débil de la cadena: el sector turístico. Austria ha anunciado este viernes que confinará a toda su población –no solo a la vacunada– y que la vacunación será obligatoria a partir de febrero. Alemania y su actual ola del coronavirus también han hecho saltar las alarmas.

El sector turístico casi se había recuperado en Bolsa después del fuerte castigo que sufrió el año pasado, a medida que se fueron suavizando las limitaciones de movilidad. En Reino Unido, de hecho, ni siquiera es obligatoria la mascarilla y en España, solo lo es en interiores. Pero el temor a que se vuelvan a paralizar los viajes de negocio y de ocio pesa sobre las cotizaciones del sector.

En los índices europeos, las mayores caídas fueron para eDreams que se hundió un 5,15%. Muy cerca, Amadeus retrocedió un 4,75%; Aena un 3,60% e IAG un 3,49%. Las hoteleras Meliá y NH Hoteles también sufrieron, con retrocesos de 1,24% y 3,82%, respectivamente. En el resto del Viejo Continente la situación fue similar, con las grandes aerolíneas cayendo de manera notable. Ryanair cayó un 2,03%; Lufthansa, un 2,21%; Air France-KLM, un 1,15%; e Easyjet, un 2,7%. El turoperador alemán TUI se hundió un 2,47%.

En el lado opuesto, el sector farmacéutico reaccionó con subidas ante las expectativas de que sus sueros anti-Covid puedan llegar a ser obligatorios. Biontech subió un 5,46% en Alemania; Rovi, que envasa la vacuna de Moderna, avanzó un 2,69%, mientras que Pfizer y Moderna subieron un 0,06% y un 6,20%, respectivamente, a media sesión del Wall Street.

Sacudida en Alemania

“Estamos en una situación en la que no podemos descartar nada”, ha asegurado este viernes el ministro de Sanidad alemán, Jens Spahn, abriendo la puerta a nuevas restricciones después de que el país sumara 53.000 nuevos contagios en 25 horas. El anuncio ha causado una sacudida en la Bolsa alemana, con el DAX 40 de Fráncfort retrocediendo un 0,38 %, arrastrado por las pérdidas de Deutsche Bank, que bajó un 4,9 %, y las compañías industriales. En cambio, la posibilidad de un nuevo confinamiento disparó a otras empresas como Zalando, que subió un 4,1% y la compañía de entrega de comida a domicilio HelloFresh que ganó un 3,4%.

MALAS NOTICIAS PARA ESPAÑA: LOS REBROTES EN EUROPA FRENARÁN LA RECUPERACIÓN NACIONAL

22/11/2021



España tiene una gran dependencia de las exportaciones a Europa, tanto de bienes como de servicios. El 91% de los turistas recibidos en verano procedían del continente

[EL CONFIDENCIAL](#)

En Alemania el Gobierno cuenta con un consejo asesor independiente, popularmente conocido como 'los cinco sabios de la economía' (Fünf Wirtschaftsweisen), que ayuda en el análisis de la coyuntura y elabora recomendaciones. En su informe anual, publicado esta semana, recortó las previsiones de crecimiento para la locomotora europea: el PIB crecerá este año un 2,7% frente al 3,1% previsto. El recorte se debe a dos hechos que están actuando conjuntamente: el deterioro de la cadena de suministros y la propagación del coronavirus.

Los cinco sabios anticipan un pírrico crecimiento del PIB alemán del 0,4% en el último trimestre del año, muy lejos del 1,2% registrado durante el verano. No solo se están materializando los riesgos que los economistas veían en verano, además han surgido nuevos retos, como la cuarta ola del coronavirus, que está golpeando con dureza al centro y norte de Europa a pesar de las vacunas.

Todo ello a las puertas del invierno, el momento más delicado del año para la pandemia, ya que la

población se concentra en estancias cerradas. Y con los precios del gas en plena escalada, la ventilación dispara los costes de calefacción.

Alemania marcó su propio récord de contagios esta semana con más de 65.300 casos confirmados en un solo día, lo que eleva la incidencia por encima de 336 casos por cada 100.000 habitantes en siete días. En España la situación sanitaria es mucho más favorable, aunque también está empeorando en las últimas semanas. En concreto, la incidencia a siete días ha escalado hasta superar los 60 casos.

La pandemia está controlada dentro de España, al menos de momento, lo que permite evitar las restricciones a la actividad. Sin embargo, como la economía tiene una alta dependencia del sector exterior, los problemas sanitarios en el resto del continente se contagian rápidamente a la actividad interna. El 35% del PIB depende de las exportaciones de bienes y servicios, diez puntos más que en los años 2000. Esto ha permitido transformar el déficit de la balanza de pagos en superávit, que fue el gran cambio estructural de la economía española durante la crisis financiera.

Cada punto de crecimiento del PIB en Europa se traslada a España con un avance del 0,9%.

Esta fortaleza en términos competitivos supone, al mismo tiempo, una vulnerabilidad ante los problemas económicos en el resto de Europa. Según las estimaciones que realizó BBVA Research antes de la pandemia, la elasticidad de la economía española ante las oscilaciones del PIB europeo era de 0,9 a 1. Esto es, cada punto de crecimiento de la Unión Europea genera en España 0,9 puntos de crecimiento, y a la inversa ocurre en las recesiones. Esto significa que las oscilaciones de la economía europea tienen una gran incidencia sobre la actividad en España.

La situación es especialmente delicada para el sector turístico. Durante el pasado verano casi el 16% de los viajeros que visitaron España eran alemanes, el 20%, franceses y el 14%, británicos. Los viajeros de fuera de Europa apenas fueron un 9% del total. Esto significa que los turistas que le quedan a España ahora son los europeos, si el virus frena la movilidad, mucho menos querrán viajar al extranjero, provocando un nuevo parón en el turismo que previsiblemente se observará en las próximas semanas.

En estos momentos sería especialmente grave para Canarias, que entra ya en su temporada alta. También para las grandes ciudades, que atraen turismo cultural y de ocio durante el invierno. Salvar la campaña de Navidad es clave, pero ahora mismo ofrece más riesgos que oportunidades.

Los riesgos económicos están en permanente transformación durante esta pandemia. Si hasta hace unas semanas se centraban básicamente en la oferta (por los problemas de suministro y de vacantes), ahora vuelve a ser la demanda la que amenaza con una ralentización. Es el resultado de la vuelta de las restricciones a Europa por el aumento de la incidencia del virus: menos movilidad implica menor consumo.

Está por ver cómo funcionan en paralelo los problemas de oferta y demanda. Además, ambos son compatibles, ya que en el caso de la oferta la caída de la actividad se centra en la industria, mientras que en el lado de la demanda, el riesgo se concentra en los servicios turísticos. Una doble amenaza que se produce en el segundo pico de actividad estacional que tiene la economía española: la campaña de Navidad.

Rápida desaceleración

Este entorno plagado de incertidumbres está acelerando los recortes de la previsión de crecimiento para España de todos los organismos, públicos y privados. Todos salvo el Gobierno, que se mantiene firme en unas cifras que son casi inalcanzables con los datos actuales. Solo una revisión retrospectiva de la serie de contabilidad nacional por parte del INE podría conseguir que el PIB creciese tanto como prevé el Ministerio de Economía.

La encuesta mensual que elabora Bloomberg a las principales casas de análisis anticipa los efectos de la incertidumbre sobre la desaceleración. Las previsiones apuntan a un crecimiento del PIB del 1,4% en el cuarto trimestre del año, dos décimas por debajo de la previsión de octubre. Esto significa que la economía cerrará el año un 4,6% por encima del nivel existente hace un año (comparativa interanual del cuarto trimestre).

En apenas dos meses los analistas han recortado en dos puntos la previsión de crecimiento de España. Dos puntos equivale a todo el crecimiento que registró España en el año 2019. En este recorte influyen decisivamente los pobres datos de crecimiento del segundo y el tercer trimestre del año, que se quedaron muy por debajo de las previsiones.

Pero el pasado ya es historia y la clave está en el futuro. Y en los últimos días se están acumulando nubarrones. El Gobierno confiaba en que el crecimiento acelerara en 2022 a medida que la reapertura permitiese un impulso a la demanda, pero los problemas de oferta (incluyendo la inflación), junto con los rebotes del virus están complicando la coyuntura económica.

Los expertos del panel de Bloomberg estiman que la economía sufrirá una ralentización brusca durante el otoño: pasará de crecer un 2% a un 1,4%. Según sus previsiones, la desaceleración se mantendrá durante el invierno y descartan que vuelva a producirse una aceleración. Al contrario, estiman que el crecimiento del PIB convergerá al crecimiento potencial de la economía española, lo que dificultará enormemente que el país pueda recuperar la senda de crecimiento que tenía España antes de la pandemia. O lo que es lo mismo, la pandemia dejará cicatriz.

Aunque las previsiones en esta crisis están siendo papel mojado, con cambios bruscos incluso cada mes, lo relevante en este momento es que la recuperación se está enfriando. Eso no significa que no pueda producirse una aceleración en 2022, pero actualmente ese escenario parece poco probable.

A este ritmo, España no alcanzaría el nivel de PIB previo a la crisis hasta la primavera de 2023. Realmente es imposible hacer una previsión certera de cuándo se conseguirá este hito, pero cada día parece más claro que será, al menos, más de un año más tarde de lo que anunció la vicepresidenta económica, Nadia Calviño, el pasado mes de septiembre.

Uno de los factores que más han influido en el recorte de las previsiones es el retraso en la ejecución de los fondos europeos del Plan de Recuperación. Las dificultades de las diferentes administraciones públicas para poner en marcha este proyecto de inversión tan ambicioso ha provocado que la ejecución sea más lenta de lo estimado inicialmente. BBVA Research, por ejemplo, recortó en octubre en cuatro décimas la previsión de crecimiento del PIB de España este año por este motivo, y para 2022 ha quitado tres décimas adicionales.

En los próximos meses entrará en juego otro factor importante: las políticas económicas que va a desplegar el Gobierno en el marco de los compromisos alcanzados con Bruselas. En muchos casos el objetivo de estas políticas va a ser el factor trabajo, ya sea la subida de cotizaciones anunciadas, el endurecimiento de la regulación contractual, la subida del salario mínimo interprofesional, la subida de las bases de cotización, etc. Estos cambios legislativos están produciendo incertidumbre a corto plazo y, a medio, podrían provocar también efectos colaterales negativos sobre la contratación. Una amenaza adicional para la salida de la crisis, cuando el PIB de España está todavía en torno a un 5% por debajo de los niveles previos a la pandemia.

EL BCE Y LA COMISIÓN EUROPEA PIDEN A LAS EMPRESAS QUE NO SUBAN SALARIOS AL RITMO DE LOS PRECIOS

22/11/2021



Intentan concienciar a empresas y sindicatos de la importancia de no subir los sueldos en exceso, ya que eso podría generar una espiral inflacionista

[EL MUNDO](#)

Las señales desde Bruselas son muy claras: el Banco Central Europeo, la Comisión Europea y el Consejo Europeo coinciden en pedir a las empresas que se mantengan firmes en las negociaciones salariales y no accedan a subir los sueldos conforme a los precios, ya que eso podría llevar a una espiral inflacionista muy negativa para la economía.

No sólo lanzan este mensaje en cada una de sus intervenciones públicas, sino que estas tres instituciones se lo han trasladado directamente a patronal y sindicatos en los encuentros que mantienen periódicamente en la capital belga.

"En la última reunión del Diálogo Macroeconómico, hace dos semanas, nos dieron un mensaje muy claro de que teníamos que ser muy cuidadosos en las negociaciones salariales para no trasladar el alza de precios, que es probablemente temporal. No hay que pasarse por arriba en las expectativas salariales porque eso se traduciría a su vez en una espiral de inflación y eso sería super dañino", explicaba esta semana Markus J. Beyrer, director general de la patronal europea Business Europe, en una entrevista con este medio.

Beyrer hacía referencia a las reuniones que se celebran en Bruselas desde el año 1999 dos veces al año y en las que se dan cita el BCE, el Consejo Europeo, la Comisión Europea y los agentes sociales: la Confederación Europea de Sindicatos (CES), el Centro Europeo de la Empresa Pública (SGI, antes CEEP), la Unión Europea de la Pequeña y Mediana Empresa (SME, antes UEAPME) y Business Europe.

"Nos reunimos con los sindicatos y también con Christine Lagarde, la presidenta del BCE, con los miembros relevantes de la Comisión Europea, la Troika, los ministros de Finanzas... y ahí hablamos de política macroeconómica", detallaba Beyrer.

Estos diálogos están diseñados "para contribuir a las políticas monetarias y presupuestarias, así como a la evolución de los salarios. A través de este diálogo, se espera que los interlocutores sociales no solo logren una mejor comprensión de los problemas económicos a los que se enfrenta la UE, sino que también acuerden soluciones conjuntas", explica Bruselas.

En la última edición de este encuentro, que tuvo lugar el pasado 8 de noviembre, se analizaron los retos de digitalización de la Unión Europea, pero también se abordó el problema de la inflación y el riesgo de que se produzcan efectos de segunda ronda.

SUBIR SUELDOS CONFORME A LA INFLACIÓN SUBYACENTE

Las instituciones europeas y la patronal coinciden en que este episodio de subida de precios (la inflación creció un 4,1% interanual en octubre en la Unión Europea y un 5,4% en España) es temporal, por lo que es importante evitar que se traslade a los salarios, ya que eso a su vez empujaría al alza los precios.

"A nivel europeo, los sindicatos no son suficientemente conscientes del riesgo. En Austria, mi país, ha habido mucha tradición del diálogo social y muchas veces en la historia de las relaciones laborales se han producido efectos de segunda ronda en la inflación después de huelgas. Es una

aproximación populista. En la negociación salarial hay que mirar la inflación, pero no sólo la presente, también la pasada y las expectativas futuras, y también hay que mirar la productividad", recalca el jefe de la patronal europea.

Si se abandona esa lógica, avisa, se acaban produciendo subidas de salarios que no están avaladas por ganancias de la productividad, y la economía acaba teniendo un problema de competitividad y de inflación.

Por esta razón, distintas voces de las instituciones europeas ruegan que no se utilice el IPC para subir los salarios. El propio vicepresidente del banco central, Luis de Guindos, pedía este mes en una entrevista en Onda Cero que en todo caso la subida de sueldos se ligue a la inflación subyacente, "que es la que va a permanecer en el tiempo".

Esta inflación mide el precio de todos los bienes y servicios a excepción de la energía y los alimentos -los más volátiles y los que más están empujando al alza el índice general-, y actualmente se sitúa en el 2,1% en la UE y en el 1,4% en España.

En la práctica, hasta la fecha, este indicador es el que se está utilizando como referencia en las negociaciones salariales. De hecho, los convenios registrados hasta octubre recogen subidas de sueldos del 1,9% en la UE y del 1,55% en España, con algunas diferencias por sectores ya que las actividades en las que mejor se está comportando el empleo y en las que hay dificultades para cubrir vacantes los sueldos están subiendo a mejor ritmo.

De ahí que todavía no exista una preocupación. "Si los precios de la energía siguen subiendo o persisten las restricciones de oferta, la inflación puede permanecer más alta durante más tiempo de lo que anticipamos actualmente. Esto podría generar salarios más altos y, en consecuencia, precios más altos. Pero hasta ahora, no vemos evidencia de esto en los datos de los salarios negociados. Vemos que el crecimiento de los salarios el próximo año podría aumentar algo más que este año, pero el riesgo de efectos de segunda ronda sigue siendo limitado", tranquilizaba hace unos días la presidenta del BCE.

CONCIENCIAR A LOS SINDICATOS

Para que estos temidos efectos de segunda ronda sigan bajo control, es importante concienciar a los sindicatos de que las subidas deben ser moderadas.

Instituciones y patronal coinciden en que el BCE tiene razón y la inflación es temporal, con lo que ven inapropiado que haya subidas excesivas de sueldos que empujarían los precios al alza aún más de forma innecesaria.

Pero es que tampoco verían convenientes subidas exageradas en caso de que el BCE estuviera equivocado. Si la inflación no fuera permanente, entonces el BCE tendría que adelantar las subidas de tipos, que serían muy dañinas para la recuperación. En especial de los países más endeudados, como España.

"Si los salarios suben ahora más de lo que deben generarán más inflación, así que el BCE tendrá que subir los tipos antes, con el daño que eso hará a la economía. Así que si los sindicatos fueran analíticos verían este peligro. Pero no todos lo son, desafortunadamente", señalan fuentes cercanas a estos diálogos.

Los sindicatos, de hecho, se mantienen en su posición de defender incrementos de sueldos.

"La economía europea está creciendo, pero muchos trabajadores no se benefician de dicho crecimiento (...) Los trabajadores jóvenes y poco cualificados no tienen salarios adecuados y ven limitadas sus oportunidades. El gran aumento de los precios de la energía y la caída de los salarios en el segundo trimestre de este año suponen un riesgo real de pobreza energética masiva",

reivindicó en esa cumbre del día 8 de noviembre Luca Visentini, secretario general de la CES.

En España, UGT y CCOO también enarbolan esa bandera y están pidiendo subidas salariales.

Caos eléctrico para hogares y autónomos tras cinco meses sin factura: "Me acaban de pasar 2.000 euros en luz"

"UGT insta a subir los salarios y mejorar el empleo, ante la subida incontrolada de los precios (...)
La subida del 1,5% de los salarios de convenio y la del 1,6% del Salario Mínimo Interprofesional, que se aplica sólo en los últimos cuatro meses del año, resultan insuficientes", criticaban al conocer el dato del IPC de octubre.

CCOO ha ido más allá y ha pedido incluso que se recuperen las cláusulas de garantía salarial -que aseguran subidas de sueldo conforme al IPC- y que en España sólo se aplican ahora en el 17% de los convenios, en línea con lo que sucede en la mayor parte de los países de Europa.

EL RÓVER PERSEVERANCE CAPTA EN VIDEO EL VUELO DEL HELICÓPTERO EN MARTE Y LAS IMÁGENES BRINDAN "LA VISTA MÁS DETALLADA" DE LA AERONAVE EN ACCIÓN

22/11/2021



Se trata del 13 ° vuelo del helicóptero Ingenuity Mars, realizado el pasado 4 de septiembre.

[ACTUALIDAD RT](#)

La agencia señala que el vuelo duró 160,5 segundos y se considera uno de los más complicados, ya que "implicaba volar en terrenos variados dentro de la característica geológica 'Séitah' y tomar imágenes de un afloramiento desde múltiples ángulos para el equipo del róver". El helicóptero, cuyo peso es de tan solo 1,8 kilogramos, fue grabado por la Mastcam-Z de dos cámaras del explorador y se puede apreciar en dos videos. Uno destaca la mayoría del perfil de su vuelo, mientras que el otro proporciona un primer plano del despegue y el aterrizaje.

"El valor de Mastcam-Z realmente brilla con estos videoclips", afirmó Justin Maki, investigador principal adjunto del instrumento Mastcam-Z del Laboratorio de Propulsión a Chorro de la NASA, en California. "Incluso a 300 metros de distancia, obtenemos un magnífico primer plano del despegue y aterrizaje a través del 'ojo derecho' de Mastcam-Z. Y aunque el helicóptero es poco más que una mancha en la vista amplia tomada a través del 'ojo izquierdo', les da a los espectadores una buena idea del tamaño del entorno que está explorando Ingenuity", subrayó el científico.

Las grabaciones también permiten apreciar cómo Ingenuity mantiene la altitud durante el vuelo, revelando que tras su ascenso inicial a 8 metros es capaz de detectar un cambio en la elevación del terreno y ajustar su vuelo automáticamente. Durante la trayectoria, el helicóptero recopiló diez imágenes "del afloramiento rocoso con su cámara a color antes de regresar al encuadre y volver a aterrizar en la ubicación objetivo", señala el comunicado de la NASA.

Asimismo, la agencia comentó que las imágenes obtenidas con el helicóptero en septiembre se complementan con las que fueron recopiladas durante el vuelo número 12, "proporcionando información valiosa para los científicos de Perseverance y los conductores de vehículos

exploradores". Actualmente, Ingenuity se está preparando para realizar en breve su 16 vuelo.

TRUFAS, LANGOSTA O SOPA DE CANGURO: LOS MENÚES MÁS EXÓTICOS Y LUJOSOS SERVIDOS A BORDO DE UN AVIÓN

22/11/2021



Un recorrido por las comidas más exclusivas ofrecidas por las aerolíneas a lo largo de la historia en sus servicios de súper lujo

[INFOBAE](#)

En las décadas pasadas se podían comer los platos más lujosos y beber las bebidas más exclusivas a bordo de un avión

En las décadas pasadas se podían comer los platos más lujosos

y beber las bebidas más exclusivas a bordo de un avión

Cualquier persona que haya viajado en un avión de larga distancia en clase económica sabe bien que a la hora de la cena o el almuerzo las opciones son acotadas. La célebre pregunta "¿pasta o pollo?" se ha escuchado en boca de las azafatas de incontables aerolíneas del mundo a lo largo de los años.

En general las ofertas para comer son un plato de pastas (con alguna salsa básica) o un plato a base de carne, en general pollo pero en ocasiones también se ofrece carne vacuna. Es verdad que la mayoría de las aerolíneas han incorporado opciones vegetarianas en los últimos años, pero los menús no suelen ir más allá de estas tres opciones.

La historia de la comida en el avión se remonta a 1919, en ese año, la compañía Handley Page Transport Company fue la primera en ofrecer bocadillos y frutas a los pasajeros a bordo. A partir de allí, las demás empresas aéreas comenzaron a ofrecer diferentes alimentos hasta el punto en que los pasajeros podían elegir productos tan lujosos como caviar beluga o langosta.

En la década de 1920 las comidas en el avión eran mayormente frías, ya que las aeronaves no estaban equipadas para poder calentar o cocinar alimentos como lo están hoy. Por ello, en empresas como Imperial Airways -antecesora de British Airways- se les ofrecía a los pasajeros canastas de mimbre que incluían platos como ensaladas, sándwiches, quesos, foie gras y más alimentos propios de un picnic en el parque.

A su vez, esta empresa fue la primera en ofrecer un catering de súper lujo en los cielos. En 1927 Imperial Airways lanzó el servicio "Silver Wing" que estaba destinado a la primera clase y que era llevado a cabo por mayordomos vestidos con traje blanco, moño y boina. Además, los platos eran de porcelana fina, las copas de cristal y los cubiertos de plata y las mesas prolijas con manteles de lino.

Los años 30 fueron espectaculares para viajar a bordo de los aviones Clippers de Pan Am, en ellos se ofrecía roast beef que no era calentado sino que se asaba a bordo del avión. Además, los pasajeros podrían disfrutar de un salón comedor al cual podían acudir en grupos para disfrutar del buffet y comer en mesas con manteles blancos.

Quienes hayan viajado en primera clase desde Sydney hasta Londres con Qantas Airways durante la década de 1930 fueron los afortunados en recibir uno de los servicios de comida más exóticos que se hayan servido en un avión. Los viajeros podían disfrutar de langosta fresca, ostras, camarones, champagne, vino, cigarrillos e incluso sopa de canguro. Sí, la aerolínea australiana

ofrecía una sopa hecha con la cola de los característicos marsupiales del país.

Una mujer disfruta de su comida a bordo de un avión de Qantas Airways
Una mujer disfruta de su comida a bordo de un avión de Qantas Airways
Elegancia francesa

A bordo de los aviones de Air France durante la década de 1950 todo era exageradamente elegante, sobre todo las comidas. Las opciones incluían caviar beluga, ensalada de endivias, medallones de langosta y más. También se ofrecía champagne, vino y todo tipo de licores.

Por supuesto que no había nada de plástico, ni mucho menos bandejas recubiertas con papel aluminio: las bebidas se servían en la mejor cristalería y las comidas en platos de porcelana.

En la ya desaparecida aerolínea estadounidense TWA (Trans World Airlines) un pasajero podía recibir una torta por su cumpleaños sin previo aviso a mitad del vuelo. La aerolínea se encargaba de revisar todos los pasaportes de sus pasajeros en busca de algún cumpleaños para poder agasarlo mientras el avión surcaba los cielos. Además la empresa ofrecía platos como salmón ahumado, solomillo, lenguado y langosta fresca.

La aparición de las comidas congeladas en los aviones se produjo durante la segunda guerra mundial cuando el ejército estadounidense se dio cuenta de que sus soldados llegaban en una condición física insatisfactoria a Europa. Entonces, se comenzó a volar con platos congelados que eran calentados en el avión para que los soldados puedan nutrirse durante el viaje.

Este desarrollo ayudó a que empresas como Pan Am puedan preparar los clásicos estadounidenses en el aire. Por ejemplo, en Acción de gracias (Thanksgiving, en inglés), la aerolínea servía una cena de pavo completa sin importar dónde y entre qué países volaba. El pavo era servido con papas y la típica salsa de arándanos.

Durante la década del 60, la aerolínea alemana Lufthansa hacía circular a sus azafatas por los pasillos de sus aviones con un auténtico barril de cerveza alemana que era ofrecida y servida directamente en los vasos de los pasajeros.

Hoy es imposible imaginar a una persona con un cuchillo metálico en un avión, mucho menos pensar en una azafata que se pasea por las butacas con un filo de casi 30 centímetros ofreciendo fetas de jamón cortadas en el momento. Sin embargo, antes de la época de ultra vigilancia aeroportuaria, Scandinavian Airlines ofrecía a sus pasajeros un buffet que incluía piernas de jamón cortado en los pasillos, ensaladas, salmón y otras comidas que eran servidas por mayordomos propiamente vestidos.

Otra cosa que es impensable hoy en día es fumar en un avión. Antes no sólo era una práctica habitual sino que hasta las propias aerolíneas ofrecían cigarrillos a sus pasajeros. En la década de 1976, la empresa British Airways llegó a ofrecer un menú para primera clase compuesto por canapés de caviar y salmón ahumado como entrada, una pechuga de pollo fría con foie gras y espárragos, y una naranja escalfada en Grand Marnier -licor francés que se fabrica a partir del cognac y esencia de naranja- de postre, y un cigarro cubano para finalizar.

Pero este era uno de los menús que podían darte en primera clase de British Airways, en otros vuelos ofrecían salmón con huevos revueltos, bife de carne vacuna hecho al vino tinto, papas fritas, hojas de espinaca, fletán escalfado con salsa de langosta, pastel de manzanas, tablas de quesos y todo tipo de frutas.

El primer restaurante chino volador

China Airlines se autodenominó como “El primer restaurante chino volador del mundo” en la

década del 70'. Centró gran parte de sus publicidades de la época en promocionar la comida de sus vuelos, en las cuales se servía todo tipo de platos tradicionales chinos.

Los pasajeros podían disfrutar de arrolladitos primavera "sacados del horno en el momento preciso", cerdo agridulce "sobre el que se podría escribir un soneto" y pollo mandarín "condimentado a la perfección, servido con relucientes fideos dorados".

Philippine Airlines no fue sólo la primera empresa aérea asiática en ofrecer comida a bordo sino que además fue la primera de todas en contar con un menú de la nouvelle cuisine (nueva cocina). Este nombre hace referencia a un acercamiento a la cocina y a la presentación de los alimentos que contrasta y se aleja de la "cocina clásica".

Los canapés de primera clase incluían pumpernickel -pan de cereales alemán- con mousse de trucha ahumada y ensalada de perca marina en hojas de parra. Los postres presentaban elaboraciones muy complicadas como el milhojas Strasbourgeoise.

Cuando la compañía Virgin Atlantic comenzó a volar entre Londres y Nueva York en 1984 se asoció al célebre restaurante parisino Maxim's. El mismo fue fundado en 1893 y es uno de los más reconocidos de la "ciudad de la luz".

Las comidas eran servidas por mayordomos e incluían platos clásicos de alta cocina como caviar beluga sobre hielo, jamón de parma con maní en rodajas, filete de lenguado de Dover con mousse de langosta y codorniz deshuesada con hongos silvestres. Por supuesto que al tratarse de una asociación con un restaurante francés, los vinos no se quedaban atrás y eran botellas que subían al avión directamente desde la bodega de Maxim's.

Ya en la década del 90' la comida de los aviones se comenzó a parecer más y más a lo que conocemos hoy en día. Con la mayoría de los pasajeros en clase económica, las porciones se achicaron y los platos pasaron a ser más mundanos. Sin embargo, los pasajeros que querían lujo podían pagar primera clase y aún encontrar menús de alta calidad.

En 1992, en un vuelo de Air France operado por un avión Concorde todavía se podía comer caviar fresco, ensalada de langosta con trufas y gallina de Guinea cocida en salsa de champagne.

Cuando el mundo comenzó el nuevo milenio todo cambió. Tras los ataques del 11 de septiembre de 2001 se abandonaron por completo los cubiertos metálicos y se los reemplazó por plástico, se dejó de ofrecer comida en vuelos cortos y los platos que no son los básicos "pasta o pollo" quedaron reducidos para los pocos que pueden pagar la primera clase.