

IBERIA SE AFERRA A BRUSELAS PARA NO PAGAR 40 MILLONES SI RENUNCIA A AIR EUROPA

07/10/2021



La aerolínea de IAG sigue esperando un nuevo pronunciamiento de la Comisión Europea. Está a la espera de conocer si los descartes regulatorios exceden los límites el acuerdo alcanzado con la firma de Globalia.

[LA INFORMACIÓN](#)

La compra de Air Europa por parte de Iberia sigue pendiente de la Comisión Europea. Lo que Bruselas determine influirá directamente en la decisión de la compañía dirigida por Javier Sánchez Prieto, que anunció la adquisición en 2019 por 1.000 millones de euros y la rebajó dos años más tarde a la mitad con motivo de la crisis del coronavirus. La situación de la compañía de Globalia, asistida ahora mismo por el Gobierno a través de la SEPI, es muy distinta a la del pasado y obliga a cambiar todos los planteamientos. Sin embargo, lo que sigue intacto es el compromiso de pago si la operación no llega a buen puerto. Esta cláusula, fijada en el primer acuerdo, asciende a 40 millones de euros a cualquiera de las partes que dé marcha atrás.

De acuerdo a las fuentes consultadas por La Información, el dictamen de Bruselas y la imposición de sus descartes regulatorios pueden librar a la compañía del grupo hispano-británico a esquivar dicho pago. La Comisión Europea es consciente de que la suma de Iberia y Air Europa se traducirá en una situación cercana al monopolio en rutas desde y hacia América Latina, lo que obligará a la compañía compradora a desprenderse de parte de estas rutas y, además, de derechos de despegue y aterrizajes (*slots*) en los aeropuertos congestionados. Son estas dos condiciones las que pueden determinar la operación, haciéndola descarrilar por completo. Pero estos descartes regulatorios (*remedies*, en el argot financiero) también pueden sobrepasar el marco del acuerdo que fijaron Iberia y Air Europa en 2019, por el que se fijaba una suerte de indemnización a la otra parte en el caso de desistir. La matriz IAG ligó este pago a "no obtener las autorizaciones regulatorias", sin entrar a dar mayor detallberia, por su parte, está visibilizando que seguirá adelante por la compra hasta donde pueda, sin ocultar las dificultades existentes. Pese a la crisis del coronavirus, la aerolínea siguió apostando por la compañía de Globalia y aprovechó para renegociar el precio. Los 1.000 millones a pagar en efectivo pasaron a ser 500 y a tener un nuevo calendario de pago, fijando el primer desembolso a partir de 2026, es decir, cuando la recuperación por la crisis del coronavirus hubiese dado un respiro a la situación financiera de las aerolíneas. El segundo elemento clave para aplazar el pago, según contó el propio Luis Gallego, consejero delegado del grupo IAG, es que en ese momento el grupo resultante ya estaría "obteniendo sinergias significativas como resultado de la transacción".

No obstante, apareció un nuevo condicionante en la operación: el rescate del Gobierno a Air Europa, con 475 millones a través de la SEPI (235 de euros en ayudas ordinarias y otros 240 en un préstamo participativo), del Ministerio de Hacienda. La operación, de esta forma, sumaba a un tercero en discordia y quedaba "sujeta" a una negociación paralela con la administración, como explicaron las partes en su momento. Y se ha ensombrecido en las últimas semanas a raíz de varios motivos, como la publicación de las cuentas de la compañía, en las que se descubría un agujero financiero más grande de lo previsto (427 millones de pérdidas frente a un beneficio de 27,7 un año antes) y se abría la puerta a un segundo rescate.

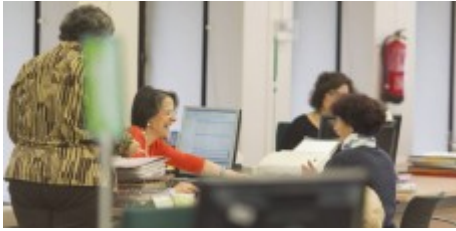
A la espera del primer análisis

A día de hoy, la operación sigue examinándose. Fue notificada por primera vez el 25 de mayo y contestada desde la Comisión Europea apenas un mes más tarde. La comisaria de competencia, Margrethe Vestager, advirtió que una compra de tal calibre le preocupaba porque, entre otros motivos, "podría dar lugar a precios más elevados y a una menor calidad para los viajeros". Ante estas declaraciones, la propia Iberia pidió más margen para convencer al Ejecutivo comunitario con sus argumentos. En paralelo, se puso en manos de la consultora Acento, del exministro socialista José Blanco, para que le representara en Bruselas. Cuatro meses después de que el expediente entrara en la Comisión, ambas partes esperan ya al Statement of Objections, el documento que marcará las concesiones que tendrá que realizar Iberia si quiere asegurar la operación. Tanto Iberia como Air Europa han defendido los beneficios de una integración, sobre todo aludiendo a cómo se beneficiaría el aeropuerto de Madrid-Barajas, donde sumarían sus fuerzas, como *hub* europeo. Allí, la cuota conjunta pasaría a ser del 39%, menor que la que tienen los competidores en plazas como el aeropuerto París Charles de Gaulle (Francia), el de Fráncfurt (Alemania) o el de Ámsterdam (Países Bajos). En cuanto al impacto en la compañía, la combinación de negocios daría lugar a un crecimiento del 35% en número de pasajeros hasta alcanzar los 12 millones, con buena parte de ellos en el largo radio. Por destinos, la incorporación al perímetro de IAG suponía sumar 69 nuevas rutas (24 en América, 16 en Europa, 25 en España y 4 en Oriente Medio y Norte de África), según la notificación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

Mientras, los rivales de Iberia han aprovechado para influir en la resolución final. Uno de ellos ha sido Ryanair, que ha cargado públicamente contra esta operación porque, en su opinión, distorsiona la competencia. El consejero delegado de la compañía de bajo coste, Eddie Wilson, criticó que la compra siguiera viva por la colaboración del Gobierno, que ha librado a Air Europa de la quiebra. En cualquier caso, reclama parte de los *slots* del aeropuerto de Barajas que ahora mismo tiene la firma de los Hidalgo. Air France tampoco vio con buenos ojos la concentración. Ben Smith, máximo responsable, salió al paso para mostrar su disconformidad. El ejecutivo de la aerolínea, que también sondeó en su día la compra de Air Europa, aseguró que seguiría la operación "muy de cerca" porque, a su parecer, tenía "grandes implicaciones antimonopolio".

LA REFORMA LABORAL ABORDA LA ELIMINACIÓN DE LOS ERE EN LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

07/10/2021



UGT plantea la derogación de los despidos colectivos en todo el sector público y Trabajo remite al sindicato al área de Hacienda y Función Pública

[CINCO DÍAS](#)

La reforma laboral del Gobierno del PP en 2012 acometió numerosos cambios en la normativa laboral. Uno de ellos, que levantó cierta polémica pero que como la mayoría aún se mantiene en la legislación, fue la autorización de realización de despidos colectivos (ERE) entre el personal laboral de las administraciones públicas. El sindicato UGT, a instancias de su Federación de Servicios Públicos, planteó ayer en la mesa para la modernización del mercado de trabajo -también conocida como contrarreforma laboral porque el Gobierno persigue desmontar los principales elementos de la reforma de 2012- esta posibilidad de revertir los ERE del sector público.

Además, la federación de Servicios Públicos de UGT reclamó también ayer públicamente la derogación de las disposiciones adicionales 16 y 17 del Estatuto de los Trabajadores, que regula los despidos por causas técnicas, organizativas y económicas del personal laboral de las administraciones públicas.

Fuentes conocedoras de lo ocurrido ayer en la reunión de los sindicatos y empresarios con el Ministerio de Trabajo explicaron que los responsables gubernamentales sortearon esta demanda de UGT argumentando que revertir los ERE en todo el sector público sería una competencia del área de Función Pública encuadrada dentro del Ministerio de Hacienda.

Sin embargo, desde la Federación de Servicios Públicos de UGT no tiran la toalla y aseguraban a este periódico que ayer fue la primera vez que se abordaba esta cuestión en la mesa para la reforma laboral "pero que no será la última".

Estas mismas fuentes indicaron que será una prioridad para este sindicato "cerrar la puerta al despido de miles de trabajadores que entraron en la Administración con las mismas condiciones y garantías que los funcionarios". Desde que esta posibilidad existe hasta septiembre pasado, esto es nueve años, se ha producido el despido de 2.500 trabajadores laborales.

Desde UGT añaden que mantener la posibilidad de estos despidos es totalmente incongruente tras la firma en julio de este año de un acuerdo entre el Gobierno y los sindicatos para terminar con la temporalidad del sector público. Y después de que el propio Gobierno reconociera el martes pasado la necesidad de aumentar las plantillas públicas elevando la tasa de reposición.

EL DETERIORO DE AIR EUROPA POR LA CRISIS ABRE NUEVOS ESCENARIOS PARA SU ATERRIZAJE EN IAG

07/10/2021



Iberia prepara su réplica a los recortes a la fusión remitidos por la CE mientras la situación abona la vía de la excepción por empresa en crisis

[CINCO DÍAS](#)

La dirección de Iberia y el Gobierno español van a pelear hasta el último minuto por sacar adelante la integración de Air Europa en IAG. Más allá de que Iberia buscará rebajar el pago en efectivo en función del endeudamiento de su rival, la compañía sigue creyendo en un proyecto cada vez más complicado y no quiere dar cabida a que un inversor se lleve Air Europa en el último minuto a precio de saldo.

El Ejecutivo, por su parte, se juega más de 600 millones entre el préstamo del fondo de rescate de empresas estratégicas gestionado por la SEPI y avales prestados por el ICO. Ese dinero solo será devuelto si Air Europa consigue ser mucho más solvente que antes de la pandemia.

El partido se disputa en Bruselas, donde no faltan presiones: Francia, Alemania y Holanda han apretado contra el fortalecimiento de Madrid-Barajas como *hub*, y firmas como Ryanair lo han hecho para recoger las partes del negocio que deban ser liberadas. La *low cost* irlandesa piensa especialmente en los vuelos a las islas.

Bruselas aceptó la fusión de Aegean y Olympic en 2013 por el mal estado de la segunda y ante la grave crisis de Grecia

Iberia recibió el viernes el *Statement of Objections* (pliego de cargos) remitido por la Dirección General de Competencia con la propuesta de soluciones a efectos anticompetitivos. Abogados y personal financiero de Iberia analizan si los recortes a la operación encajan en los presupuestos, pero se da por descontado que habrá réplica desde Madrid.

De hecho, Competencia podría detener el reloj del proceso de revisión, que tiene fin de plazo el 3 de diciembre, para analizar cuanto tenga que decir la compañía de IAG. Un parón supondría dilatar varias semanas el cierre de la operación, que comenzó a fraguarse en noviembre de 2019 y que ha sufrido el impacto de la crisis sanitaria.

Mientras se libra el pulso entre Iberia y Competencia, comienza a tomar fuerza una nueva vía debido al progresivo deterioro de las finanzas de Air Europa: la petición de la aplicación de la *failing firm defence* o excepción por empresa en crisis, por el que concentraciones que en circunstancias normales serían frenadas, obtienen el visto bueno si es para garantizar la viabilidad de una compañía.

Como caso reciente destaca la entrada de Amazon en Deliveroo, el año pasado, ante el estado de quiebra inminente de esta última por la debacle del sector de la restauración.

La ministra Raquel Sánchez ha trasladado el interés de España en la fusión a su homóloga en la CE, Adina Valean

Obtener este tipo de permisos no es sencillo al existir claros límites por parte de Bruselas. El apartado 90 de las Directrices sobre Concentraciones Horizontales exige que la empresa adquirida esté cerca de salir del mercado por su situación financiera, y no debe existir otra posible operación corporativa menos restrictiva para la competencia. Globalia, según informó *El Confidencial*, busca un plan B para su aerolínea por si decae el interés de Iberia.

Hasta iniciada la presente crisis, la CE solo había aceptado en cuatro ocasiones la aplicación de la *failing firm defence*, entre los casi 10.000 casos de concentración autorizados desde 1989, tal y como recuerdan abogados de Cuatrecasas (Claudia Valdés, Victoria Rivas y Andrew Ward) en un artículo escrito al hilo del aterrizaje de Amazon en Deliveroo.

El precedente más claro en el sector aéreo está fechado en octubre de 2013, cuando se permitió la integración de Aegean y Olympic Air en plena crisis griega. La Comisión, que había rechazado dos años antes la misma operación entre las dos mayores aerolíneas de Grecia, tuvo en cuenta el entorno de recesión y que Olympic estaba en jaque.

Este camino no dejaría de ser una moneda al aire para Iberia, apuntan fuentes jurídicas, a la vista de otros procedimientos.

Contactos al más alto nivel

El Ministerio de Transportes también está jugando sus bazas. La ministra Raquel Sánchez mantuvo el 22 de septiembre un encuentro bilateral con la comisaria de Transportes de la UE, Adina Valean, en el que defendió el interés del matrimonio entre Iberia y Air Europa. El Gobierno presenta tres argumentos esenciales: el refuerzo de Barajas como hub en un contexto de desequilibrio en el tráfico a favor de los aeropuertos del norte de Europa; el mantenimiento del empleo y activos de

Air Europa, y la necesidad de garantizar el retorno de los préstamos entregados a la filial de Globalia.

En el sector es un secreto a voces que Air Europa tiene muy difícil sobrevivir al invierno y la propia compañía reconoció la necesidad de ampliar el rescate público.

Ante esta situación crítica, las distintas partes se preparan para entrar en una nueva fase en la que todos tendrían que ceder: la familia Hidalgo, en el precio; Iberia, en remedios para favorecer la competencia; no se descarta que IAG tenga que entrar en la operación, y, en última instancia, se estudiarán posibilidades por las que el Gobierno podría capitalizar deuda o aligerar las condiciones de amortización de la misma.

LOS ANTECEDENTES MÁS RECIENTES DE LA 'FAILING FIRM DEFENCE'

Condiciones desde Bruselas. La Comisión Europea frenó en abril de este año la fusión de Air Canada y Air Transat al imponer condiciones que no fueron asumibles por parte de Air Canadá. La integración venía con la bendición del órgano canadiense de competencia por la vía del failing firm defence, pero en Bruselas se apreció una seria afectación al tráfico aéreo transatlántico.

Visto bueno en Malasia. El pasado mes de septiembre la Comisión de Aviación de Malasia (MAVCOM) aprobó la fusión transfronteriza de Korean Air y Asiana Airlines como mecanismo de defensa de una empresa en quiebra. "Asiana Airlines ha estado en una situación de dificultades financieras durante algún tiempo y no puede rehabilitarse si no es por la fusión prevista", explicita el regulador.

El caso Iberia-Air Europa. La CE tiene la lupa puesta sobre el solapamiento de Iberia y Air Europa en rutas a América, como son las de Miami, Quito, La Habana, Montevideo, Ciudad de Panamá y Santo Domingo. En el mercado doméstico, también hay conexiones bajo estudio como las que enlazan Madrid con Valencia, Bilbao, Valencia o Sevilla.

EL MINISTRO DE AGRICULTURA Y EL DIRECTOR GENERAL DE LA ESA ANALIZARON DIFERENTES ASPECTOS DEL PROGRAMA COPERNICUS

07/10/2021



El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, recibió este miércoles al director general de la Agencia Espacial Europea (ESA), Josef Aschbacher, con quien analizó diferentes aspectos del programa Copernicus, una iniciativa conjunta de la Comisión Europea y la ESA para construir un sistema autónomo de observación de la tierra que permita entender mejor los cambios ambientales.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, recibió este miércoles al director general de la Agencia Espacial Europea (ESA), Josef Aschbacher, con quien analizó diferentes aspectos del programa Copernicus, una iniciativa conjunta de la Comisión Europea y la ESA para construir un sistema autónomo de observación de la tierra que permita entender mejor los cambios ambientales.

Copernicus ofrece grandes oportunidades a todo el sector agrario, a los gestores de las administraciones públicas, los centros de investigación y las empresas, a los que puede ofrecer valiosa información relacionada con la evolución de los cultivos, el agua, la monitorización de los cambios de uso del suelo o la situación de los recursos pesqueros.

España ha asumido un fuerte compromiso con el desarrollo de este método de control, hasta el punto de ser el país con más superficie agraria monitorizada a través de los satélites de Copernicus.

En su cuenta de Twitter, Josef Aschbacher escribió que “acabo de conocer al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas; a la directora general de Desarrollo Rural, Innovación y Formación Agroalimentaria, Isabel Bombal; y a Miguel Ángel Riesgo, presidente de FEGA, para debatir sobre la descarbonización, la gestión del suelo y la transformación digital. España es un país bastante avanzado en transformación digital con ambiciosos objetivos para 2025 y énfasis en la digitalización del sector agroalimentario, mercados de datos y pymes. Muchos programas y actividades de la ESA son muy relevantes para la impresionante agenda digital del país”.

JET2.COM ENCARGA 15 NUEVOS A321NEOS A AIRBUS

07/10/2021



La aerolínea Jet2.com ha realizado un nuevo pedido a Airbus para encargar 15 nuevos A321neos, después del pedido inicial de 36 aviones que llevó a cabo en agosto de 2021. De esta forma, la compañía aérea contará con un total de 51 nuevos A321neos.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

La aerolínea Jet2.com ha realizado un nuevo pedido a Airbus para encargarse de 15 nuevos A321neos, después del pedido inicial de 36 aviones que llevó a cabo en agosto de 2021. De esta forma, la compañía aérea contará con un total de 51 nuevos A321neos.

Los dos pedidos reflejan los ambiciosos planes de renovación y expansión de la flota de la aerolínea con sede en Leeds, Reino Unido. La selección del motor se realizará en una fecha posterior.

Las aeronaves estarán configuradas para 232 asientos con una cabina Airspace con iluminación innovadora, nuevos asientos y compartimentos superiores para equipaje un 60% más grandes para mayor almacenamiento personal.

La familia A320neo incorpora las últimas tecnologías, incluidos motores de nueva generación y Sharklets, lo que ofrece una reducción del 20% en el consumo de combustible por asiento. Con un alcance adicional de hasta 900 kilómetros o dos toneladas de carga útil adicional, el A321neo entregará a Jet2.com un potencial de ingresos adicional.

A finales de agosto de 2021, la familia A320neo había ganado más de 7.500 pedidos en firme de más de 120 clientes en todo el mundo.

BRITISH AIRWAYS REACTIVA SUS A380 Y LANZA SU PROGRAMA MÁS GRANDE DESDE MARZO DE 2020

07/10/2021



British Airways se dispone a recibir en noviembre al primero de sus cuatro A380 que recuperará inicialmente y operará con él su mayor horario desde marzo de 2020, con servicios adicionales a ciudades de todo el mundo, incluido EEUU.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

British Airways se dispone a recibir en noviembre al primero de sus cuatro A380 que recuperará inicialmente y operará con él su mayor horario desde marzo de 2020, con servicios adicionales a ciudades de todo el mundo, incluido EEUU.

El A380 de British Airways operará inicialmente a varios destinos de corta distancia para permitir que la tripulación se familiarice con el servicio en noviembre, seguido poco después por operar a Miami y Los Ángeles en EEUU, así como a Dubai en diciembre.

La noticia de que el avión A380 de la aerolínea se está reincorporando a su flota sigue al anuncio de que los británicos vacunados podrán viajar a los Estados Unidos a partir de noviembre. La aerolínea volará a 23 aeropuertos de EEUU. Este invierno con hasta 246 vuelos a la semana, más que cualquier otra aerolínea transatlántica.

En toda su red estadounidense, British Airways aumentará el número de vuelos que opera con servicios a destinos urbanos, incluida Nueva York, que inicialmente aumentará a cinco por día, seguidos de ocho en diciembre. La aerolínea también operará servicios diarios dobles a Boston, Chicago, Los Ángeles, San Francisco, Washington, Dallas, Miami y Toronto, así como servicios diarios a Filadelfia, Phoenix, Seattle, Atlanta, Denver, Houston y Vancouver.

Además de los aumentos de frecuencia, en octubre y noviembre, British Airways reiniciará los servicios a Austin, Orlando, Tampa, San Diego, Las Vegas y Baltimore. En diciembre, la aerolínea también comenzará a volar a Nashville y Nueva Orleans una vez más, que demostraron ser un éxito entre los clientes cuando se lanzaron por primera vez.

Más cerca de casa, British Airways ha aumentado los vuelos a varios destinos de corta distancia al agregar 13.000 asientos más a los lugares de vacaciones para que las familias se escapen este octubre. Los destinos populares de ocio en Marrakech y Dalaman aparecerán nuevamente en los horarios de vuelo a tiempo para el semestre de octubre, y también se lanzarán nuevos servicios al complejo turístico turco de Antalya. De cara al invierno, British Airways reiniciará varios destinos de esquí, incluidos Innsbruck, Grenoble y Salzburgo a partir de diciembre.

Neil Chernoff, director de Red y Alianzas de British Airways, asegura que “este es un momento emocionante para British Airways y nuestros clientes, ya que vemos la reapertura de las fronteras. Con buenas noticias de EEUU, estamos aumentando drásticamente los vuelos y trayendo a casa algunos de nuestros A380 para ofrecer a nuestros clientes tantas opciones como sea posible. En otras partes de nuestra red, también estamos agregando servicios adicionales a destinos en todo el mundo, para garantizar que nuestros clientes puedan aprovechar unas vacaciones tan necesarias».

DOS AVIONES QUE ENLAZABAN VIGO Y MADRID TUVIERON PROBLEMAS EN EL TREN DE ATERRIZAJE EL MISMO DÍA

07/10/2021



Uno no llegó a salir tras advertirse los problemas; el otro tuvo que ser desviado a Oporto. Un pasajero estuvo en ambos: «Cuando me enteré, se me pusieron los pelos de punta»

[LA VOZ DE GALICIA](#)

Dos aviones que enlazaban Vigo y Madrid el pasado sábado tuvieron problemas en el tren de aterrizaje. El primero tenía que salir de la capital española y llegar a Vigo en torno a las 21 horas. Cuando ya habían embarcado, los pasajeros fueron avisados por el comandante de que una rueda del tren de aterrizaje estaba desgastada y tenían que cambiar de avión, según relata un viajero, vecino de Vigo. Tras pasar a otra nave emprendieron el vuelo a la ciudad olívica y aterrizaron en Peinador sin incidencias aparentes.

Ese mismo avión se destinó recién llegado a realizar el último vuelo del día entre Vigo y Madrid. Cuando apenas llevaba media hora en el aire fue desviado a Oporto por problemas en el tren de aterrizaje, tal como informó el comandante de la nave.

«Cuando leí la noticia de este desvío a Oporto se me pusieron los pelos de punta, me di cuenta de que era el avión en el que yo había venido de Madrid tras cambiarnos de otro que también tenía problemas en el tren de aterrizaje», comenta C. S., el pasajero vigués que vivió la experiencia. Le preocupa cómo se revisan las ruedas cuando se hace el mantenimiento. «Una rueda no se gasta de un día para otro ni en dos vuelos, nos extrañó mucho cuando nos lo comunicaron, sobre todo, que no se detectase antes y nos lo dijeran cuando ya estábamos subidos en el avión», añade. Viaja con frecuencia a Madrid y tras vivir esta experiencia teme que se repita y que con el covid se haya bajado la guardia en mantenimiento.

Desde Iberia explican lo ocurrido con estos dos aviones como «una casualidad» y lo del vecino de Vigo como «mala suerte».

«Es la primera vez que pasa esto en los últimos años, igual la rueda no tienen nada en una década y en dos meses coinciden dos casos; puede pasar, pero no es preocupante. Eso ocurre también a nivel doméstico, que la lavadora funciona bien diez años y un día falla. La seguridad está por encima de todo; ante cualquier detalle se va a otro aeropuerto cercano», indica la compañía. Asegura que las revisiones son constantes y puntuales, por número de aterrizajes o años, y que con el covid se aprovechó incluso para revisar más a fondo.

GESTAIR MANTENDRÁ LOS AVIONES DEL GOBIERNO POR 64 MILLONES

07/10/2021



La empresa firma un acuerdo marco durante cuatro años. El contrato incluye los Falcon, Airbus A310 y los Cessna

[EL ECONOMISTA](#)

64,5 millones de euros. Esta es la cantidad que el Gobierno invertirá en mantener los tres modelos de aviones que utilizan habitualmente los miembros del Ejecutivo durante los próximos cuatro años, que podrá ser prorrogado doce meses más como es habitual en este tipo de acuerdos. Para ello, ha contratado a la empresa Gestair que, entre otros servicios, también ofrece el alquiler de *jets* privados por horas y cuenta con hangares propios en varios aeropuertos a nivel nacional.

El Mando de Apoyo Logístico del Ejército del Aire, organismo encargado de su gestión, sacó a licitación un acuerdo marco para desarrollar esta función hace unos meses. Ahora, ha sido Gestair la empresa que ha resultado adjudicataria de los dos lotes en los que se divide el contrato y la única que ha pujado para conseguirlo.

De acuerdo con la documentación de este acuerdo marco, el objeto del contrato es el "sostenimiento de los aviones T.18 (Falcon 900), T.22 (Airbus A310) y T.20 (Cessna Citation V)". El primer lote, formado por los Falcon y los Airbus, recibirá servicio en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, mientras que el segundo, el de los Cessna, lo hará en Getafe.

Los Falcon (un total de cinco unidades) son los que utiliza habitualmente el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez. De acuerdo con la información que facilita el Ejército del Aire, su principal misión es "el traslado de VIP y de ayuda humanitaria". Es utilizado principalmente para vuelos transoceánicos y entró en operación en España en 1988.

La segunda de las aeronaves que se incluye en este contrato es el Airbus A310, del que se cuenta con dos unidades. Según el Ejército del Aire, se fabricaron en 1990 pero entraron en servicio en España en 2003, y se utiliza habitualmente para vuelos más largos. La última de las que incluye el contrato es el Cessna Citation V, del que se cuenta con tres unidades que se fabricaron en 1992, y que son utilizadas para el desarrollo de este mismo tipo de transportes.

POR QUÉ SOBREVUELAN MADRID LOS AVIONES DEL EJÉRCITO

07/10/2021



Los aviones y cazas de combate se preparan para las exhibiciones del próximo desfile militar del 12 de octubre.

[20 MINUTOS](#)

Como todos los años, durante los días anteriores al desfile militar que se lleva a cabo con motivo del Día de la Hispanidad, los aviones del ejército o cazas de combate sobrevuelan Madrid durante los ensayos previos al desfile del 12 de octubre.

Así, son muchos los madrileños que han podido oír e incluso observar ya a los aviones militares que han sobrevolado la capital, ya que el mencionado desfile de las Fuerzas Armadas suele comenzar con las exhibiciones y vuelos de los diferentes aviones y cazas del Ejército del Aire.

Así, durante este miércoles, los aviones del Ejército han sobrevolado desde las 11.30 horas de la mañana el cielo de Madrid para que el 12 de octubre el desfile sea de nuevo un éxito.

"Hoy, a partir de las 11:30 h, si estás en Madrid mira al cielo. Podrás ver a nuestras aeronaves participar en los ensayos del desfile aéreo para el Día de la Fiesta Nacional", indicaba el Ejército del Aire en su cuenta oficial de Twitter.