

EL GOBIERNO PARALIZA LA INVERSIÓN DE 1.700 MILLONES PARA AMPLIAR EL AEROPUERTO DE BARCELONA

09/09/2021



La Generalitat acusa de tomar una “decisión unilateral” a Aena pese al acuerdo pactado en agosto

[EL PAÍS](#)

La inversión de 1.700 millones de euros para ampliar el aeropuerto barcelonés de El Prat ha quedado en suspenso. El Gobierno ha decidido paralizar el proyecto ante la oposición mostrada por el Ejecutivo catalán desde el pasado viernes, pese a que el 2 de agosto alcanzó un acuerdo para desencallar la inversión. Así, la empresa controlada por el Estado, Aena, retirará de su Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-26 (DORA) que prevé aprobar el Consejo de Ministros este mes toda referencia a sus planes para Barcelona, que incluía la prolongación de una de sus pistas para ganar operatividad, la construcción de otra terminal para agilizar el previsto crecimiento de viajeros e incluso un nuevo aparcamiento. La Generalitat había incorporado también en el acuerdo la construcción de sendas estaciones del tren de alta velocidad en los aeropuertos de Reus (Tarragona) y Vilobí d’Onyar (Girona). El *vicepresident* Jordi Puigneró ha lamentado la decisión del Gobierno, que considera “unilateral” pero también cargó contra sus socios de ERC por haber cuestionado la inversión de manera “frívola”.

“Después de un mes el pacto se ha quebrado por una pérdida de confianza manifiesta”, ha asegurado este miércoles desde Barcelona la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, para justificar la ruptura. El Gobierno ha tomado la decisión después de la polémica abierta el viernes pasado, cuando Aena dio a conocer el DORA, un documento a través del cual se fija la futura política tarifaria en los aeropuertos españoles atendiendo a las necesidades de inversión. En él por primera vez se hacía mención en documentación oficial que la ampliación de la pista tendría una afectación sobre la zona de La Ricarda, una zona protegida por la red Natura 2000. Pero el documento también incluía una salvaguarda: que el proyecto quedaba condicionado al beneplácito medioambiental de la Comisión Europea, además de la de la Generalitat y del Ministerio de Transición Ecológica.

La reacción de la Generalitat ha llegado desde Bruselas, donde el vicepresidente Jordi Puigneró se encuentra, junto al resto de diputados de Junts per Catalunya, en unas jornadas de preparación del curso político. El número dos del Ejecutivo catalán ha cargado a dos niveles. En primer lugar contra el Gobierno central, al que ha acusado de actuar de manera unilateral. Puigneró ha criticado que se “tome decisiones sobre el futuro de Cataluña sin contar con el Govern” y ha calificado de “nueva deslealtad” todo el episodio. Pero también ha tenido palabras contra sus socios de Govern, ERC, que en las últimas horas habían asegurado que participarían en la manifestación en contra de la ampliación. Para el vicepresidente cierta “frivolidad” ha generado “confusión” y ha asegurado que así se lo ha transmitido al presidente Pere Aragonès.

El alcalde de El Prat, uno de los opositores a la ampliación y presente en la reunión informativa donde se presentó el DORA el viernes, había acusado al Govern de la Generalitat de haber pactado la afectación del espacio. Horas después de ese revuelo, el president Pere Aragonès demandó a Aena explicaciones y una rectificación a la documentación. Poco después fue ERC, uno de los dos socios del Govern, el que remitió un comunicado en contra del DORA, ante el silencio de Junts, que ha dirigido las negociaciones con el Gobierno. Aena defendía que nada de lo incluido sobrepasaba lo pactado con la Generalitat.

El *president* ha evitado responder este miércoles a las críticas de Puigneró y se ha limitado, en un extenso tuit, a reforzar el mensaje de su partido: Aena ha actuado desde el “chantaje” y ha acusado al Gobierno central de querer imponer su modelo, “destrozando un espacio natural y protegido sin escuchar al territorio ni la Generalitat”. “Una vez más se ratifica la necesidad que Cataluña decida su futuro político”, ha remachado Aragonès.

En vídeo, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, anuncia que el Gobierno suspende la inversión en el Aeropuerto de El Prat.(EUROPA PRESS)

Desde entonces, la tensión ha crecido e incluso se plantea la posibilidad de que algunos consejeros de la Generalitat acudan a una manifestación en contra de la ampliación aeroportuaria el próximo día 19. Ante esa oposición manifiesta, el Gobierno ha decidido hoy dar un paso y dejar al menos en barbecho sus planes para Barcelona.

“El pacto se ha quebrado por una pérdida de confianza manifiesta. Es imposible llevarlo a cabo sin apoyo del Govern y la Generalitat no tiene una posición madura”, ha dicho Raquel Sánchez, ministra de Transportes en una intervención convocada de forma urgente en la Delegación del Gobierno en Barcelona, en la que ha dicho estar sorprendida por la reacción de Aragonès. Y ha remachado que el Ejecutivo “no va a imponer la ampliación porque la Generalitat no lo hace posible”.

El Gobierno considera que se ha roto el consenso del 2 de agosto, cuando aprovechando la reunión de la comisión bilateral Estado-Generalitat ambos ejecutivos acordaron negociar los términos de la ampliación a expensas del beneplácito definitivo de la Unión Europea. Aena propone ampliar 500 metros la pista del lado mar, afectando a una zona de especial protección ecológica. Sánchez ha defendido esta tarde que la compensación que propone Aena supondría ampliar la zona protegida en un 25% a través de compensaciones, por lo que “cumple con las exigencias de la directiva Hábitats de la UE”.

Sánchez ha advertido de que ha dado permiso a Aena para que, en un ejercicio de “transparencia”, saque a la luz la documentación que se ha intercambiado durante todas las reuniones mantenidas entre las dos administraciones.

La decisión del Ejecutivo supone una suspensión y no un no definitivo a la operación. La ministra ha expresado la “voluntad de mano tendida” por parte del Gobierno, pero también ha asegurado que la elaboración del plan director que se tenía que abordar tras la inclusión de la inversión en el DORA ha perdido toda necesidad y ha dado permiso a Aena a hacer públicos los documentos fruto de las reuniones celebradas con la Generalitat.

Aena planteaba ampliar una de las pistas del aeropuerto y construir una nueva terminal para ganar operatividad, ya que sus estimaciones prevén que las instalaciones quedarán saturadas en algunas franjas horarias a partir de 2026. Defiende que la inversión es imprescindible para convertir El Prat en un nodo de vuelos intercontinentales y que beneficiaría a la población de diversos municipios (Castelldefels y Gavà) al reducir el número de aeronaves que sobrevolarán sus territorios. Las obras no estarían previstas hasta 2030.

El frenazo de la ampliación de El Prat no arrastra, por ahora, los proyectos de desarrollo previstos para los aeropuertos de Girona y Reus. Sobre el papel, tampoco altera la convocatoria de la mesa de diálogo entre Estado y Generalitat, fijada, aun sin día, para la semana que viene. El cambio de postura del Govern con respecto al acuerdo del 2 de agosto “no cuestiona la voluntad de diálogo permanente que el gobierno de España quiere mantener con la Generalitat y no debería afectar a la mesa de diálogo”, anunció la ministra Sánchez.

El Prat celebra la decisión

El alcalde de El Prat de Llobregat , Lluís Mijoler (El Prat en Comú), ha comparecido este miércoles y ha celebrado la decisión del Gobierno pero ha dicho que “el partido no ha acabado y habrá que jugar una prórroga”, informa Clara Blanchar. “El PSOE sitúa al Govern en un jaque, le traslada la presión en un chantaje del todo o nada”, ha manifestado. “Constatamos que AENA no se movería ni un centímetro y que la ampliación pasaba por la ampliación de la tercera pista con la destrucción de espacios naturales”, ha manifestado.

Eso sí, ha celebrado “que se impone el sentido común y la presión de la gente y los políticos que decimos las cosas por su nombre ante la opacidad y la pretensión de preservar el delta del Llobregat”. El alcalde ha exigido, por último, la convocatoria de la mesa institucional que el presidente de la Generalitat expresen su posicionamiento.

La alcaldesa de Barcelona, Ada Colau no hará declaraciones este miércoles, han informado fuentes municipales. Sí lo hará mañana en la visita que tiene previsto hacer a La Ricarda con el alcalde de El Prat y la vicepresidenta segunda y ministra del Gobierno Yolanda Díaz. Mientras, el concejal de Presidencia del consistorio barcelonés, Jordi Martí, ha escrito en Twitter: “Los proyectos que no tienen sentido caen a al primer golpe de viento, nadie tenía ganas de que Europa lo parara. El error de Aena y de su presidente ejecutivo es mayúsculo”.

El socio de Colau en el Ayuntamiento , el socialista Jaume Collboni, ha tachado al Govern de “irresponsable” y ha instado en Twitter “a recapacitar por el futuro de Barcelona y Catalunya y apoye la propuesta de ampliación del aeropuerto”. “Un país sin consenso es un país en retroceso. La falta de liderazgo y la irresponsabilidad del Gobierno lleva a la pérdida de oportunidades, de empleo y de inversión”.

GOBIERNO Y GENERALITAT SE ENZARZAN POR LA SUSPENSIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE EL PRAT

09/09/2021



La ministra de Transportes achaca la cancelación del plan de 1.700 millones a que el Gobierno catalán no ofrece un apoyo sin fisuras

CINCO DÍAS

Cruce de graves acusaciones entre el Gobierno y la Generalitat de Cataluña después de que la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, haya sorprendido a media tarde con la cancelación de la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Los unos hablan de quiebra de la confianza, tras lo que aprecian como la ruptura del pacto sobre las obras alcanzado el 2 de agosto, y los otros hablan de una “nueva deslealtad” desde Madrid que sirve de munición para el independentismo.

Este nuevo desencuentro da al traste por el momento con un macroplan de 1.700 millones de inversión para llevar la capacidad de la infraestructura de los 55 millones de viajeros actuales hasta los 70 millones. El Gobierno de Pedro Sánchez dice suspender la actuación, paralela a la remodelación de Madrid-Barajas y con un presupuesto similar, por la indecisión que aprecia en la Generalitat de Cataluña en el apoyo a la iniciativa.

La ministra Sánchez ha recordado en su comparecencia pública, celebrada en la sede barcelonesa de la Delegación del Gobierno en Cataluña, que el Govern de Pere Aragonès se comprometió el 2 de agosto a respaldar la actuación, pero recientes declaraciones del presidente catalán y de portavoces de su Ejecutivo van contra las obras previstas. Contar con la sintonía de la Generalitat es clave debido a que es la instancia autonómica quien debe tramitar los permisos ambientales ante la UE.

El Govern catalán sospecha que el parón se debe a las presiones de Unidas Podemos

Según Raquel Sánchez, “la Generalitat no tiene una decisión madura y hemos sabido que miembros del Govern asistirán a la manifestación del día 19 [en Barcelona] contra la ampliación. El pacto se ha roto por pérdida de confianza”. La titular de Transportes añadió que “si no hay apoyo sin fisuras de la Generalitat es imposible acometer el proyecto”.

A salvo, según la ministra, están las inversiones programadas en los aeropuertos de Girona y Reus, así como las relacionadas con la mejora de Rodalíes.

El presidente catalán, Pere Aragonés, ha utilizado su cuenta en Twitter para ofrecer una dura réplica. "Hemos conocido, al tiempo que se publicaba en los medios, el anuncio del gobierno español de paralizar el proyecto de la posible ampliación del aeropuerto de El Prat", se queja en un primer mensaje. A continuación afirma que la situación "nos ratifica en la idea de que es imprescindible que los aeropuertos catalanes sean gestionados por las instituciones de Cataluña para garantizar el consenso de sus inversiones y el necesario compromiso ambiental". Y concluye añadiendo "la necesidad de que Cataluña decida sobre su futuro político. No podemos seguir aceptando este modelo de imposición permanente".

Apenas una hora después de la rueda de prensa de Raquel Sánchez había sido el vicepresidente de la Generalitat, Jordi Puigneró, quien salió ante los medios cargando contra el Ejecutivo central: "Lamento la decisión del Gobierno de España de romper unilateralmente una inversión muy importante para Cataluña". Este alto representante del Govern explicó que la parte catalana no se ha movido ni un milímetro del pacto del 2 de agosto, y sospecha que ha sido la presión del socio de Gobierno de Pedro Sánchez, Unidas Podemos, la que ha motivado un giro del Ministerio de Transportes.

Puigneró ha elevado el tono al hablar de "una nueva deslealtad" desde Madrid "que hace que muchos optemos por un proyecto de independencia para este país". Para el vicepresidente, "España ni invierte ni deja invertir en infraestructuras que son vitales para Cataluña".

Área de valor ambiental

La extensión en más de 500 metros de la pista que da al mar en El Prat, así como la construcción de una terminal satélite y la reforma de la T1, para convertir la infraestructura catalana en un *hub* internacional, figura en la planificación de Aena desde 2017. Pero fue en 2019 cuando entró en vía rápida con reiteradas reuniones entre las partes afectadas, incluidos los ayuntamientos del entorno. Constata la división generada en el Govern catalán e incluso en las filas de Unidas Podemos, la ministra remarcó ayer que la tramitación de este proyecto se ha llevado a cabo con la máxima transparencia.

Saldrán del DORA 2 inversiones por 132 millones que daban inicio a la extensión de pista en 2025

La polémica en las últimas semanas se ha centrado en el impacto en el delta del Llobregat, concretamente en el área conocida como La Ricarda. Sobre este particular, Aena dice tener diseñado un programa para evitar cualquier efecto negativo en la laguna e incluso mejorar la zona protegida. “El plan cumple con las exigencias de la directiva Hábitats y amplía un 25% las 923 hectáreas protegidas”, resaltó la ministra durante su intervención.

La citada propuesta de Aena es preservar y mantener diez hectáreas por cada una afectada, creando un corredor para las especies que habitan en La Ricarda. La empresa pública, que iba a acometer las inversiones, estaba dispuesta incluso a anticipar las labores de protección a las de la remodelación de la pista.

Raquel Sánchez da ahora por perdida la oportunidad de tener la ampliación de El Prat concluida en 2031. Sin embargo, no cierra la puerta al diálogo ni a que este proyecto “estratégico para Cataluña, España y Europa” salga adelante en el futuro. Puigneró también se mostró dispuesto a hablar sobre un pacto que fijaba la ampliación de El Prat “con total respeto a la laguna de La Ricarda”.

La programación del Gobierno incluía los primeros trabajos de ampliación en el segundo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2), con 120 millones de inversión más 12 millones en obras asociadas. El documento está en estos momentos en manos de la Dirección General de Aviación Civil tras un largo proceso de tramitación en el que han participado Aena, el sector aéreo, la CNMC u organizaciones de distinta índole. La versión final irá para su aprobación al último Consejo de Ministros de este mes, previsiblemente sin el gran proyecto de El Prat.

Se mantienen en el próximo DORA, eso sí, partidas de inversión relacionadas con el aeropuerto catalán por 250 millones, a las que se suman inversiones por otros 75 millones en iniciativas no reguladas.

Infraestructura saturada

El aeropuerto barcelonés sirve de base a la local Vueling, pero la aspiración de Aena es convertirlo en un nodo internacional en competencia con Roma, Milán o Viena.

Raquel Sánchez refrescó datos del tráfico aéreo de 2019 para indicar que la infraestructura estaba prácticamente saturada con 53 millones de viajeros al año, sobre una capacidad de 55 millones, y volverá a estarlo en 2026. “La ampliación es una oportunidad para la economía catalana, afectando al 9% del PIB y creando la base para la implantación de multinacionales, iniciativas de I+D y grandes eventos”. Antes de la pandemia, El Prat atendía 47 rutas de largo radio a América, África, Oriente Medio y países asiáticos como China o Singapur.

Su capacidad está limitada a 80 operaciones cada hora (pudiendo llegar a 90) al no utilizar cada una de sus dos pistas de forma independiente para evitar el impacto acústico. Los aviones de largo radio solo pueden despegar por una de esas pistas, problema que sería resuelto con la extensión. También se podría dar acogida a los mayores aviones del mercado sin superar las 90 operaciones que marca el plan director.

REACCIONES A LA NEGATIVA DEL GOBIERNO A AMPLIAR EL AEROPUERTO DE EL PRAT

09/09/2021



Aena preveía ampliar la tercera pista de El Prat afectando a La Ricarda

[EL PERIÓDICO.COM](https://www.elperiodico.com)

El Gobierno ha anunciado este miércoles, a través de la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, que desestima el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat a partir de la prolongación de la tercera pista en dirección este, lo que podría causar un impacto sobre la laguna

de La Ricarda, espacio natural protegido.

Abrimos un hilo informativo para seguir en directo, al minuto, las reacciones a la negativa.

Hace 1 hora

EDITORIAL: 'El futuro de El Prat, en vilo'

La suspensión del proyecto muestra que las discrepancias no son menores. Pero el 'no' puede reconducirse si impera la responsabilidad. 'El futuro de El Prat, en vilo', el editorial de EL PERIÓDICO tras la decisión del Gobierno de no ampliar el aeropuerto.

Hace 1 hora

La ministra Díaz y Colau visitan La Ricarda

La viceministra segunda y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, y los alcaldes de Barcelona y de El Prat, Ada Colau y Lluís Mijoler, visitan este jueves a las 11.00 la laguna de la Ricarda, un espacio natural que ha estado en el ojo del huracán por la ahora fallida ampliación del aeropuerto. Una visita ya programada y que se produce después que el Gobierno ha suspendido la inversión en la tercera pista del aeropuerto de Barcelona-El Prat por la falta de apoyo de la Generalitat.

Hace 1 hora

Comparecencia de Aragonès

El 'president', Pere Aragonès, comparece este jueves a las 11.00 en rueda de prensa para pronunciarse sobre la suspensión del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona. En su primera reacción pública, a través de Twitter, calificó la decisión del Gobierno de "deslealtad".

Hace 10 horas

Díaz ve una "gran noticia" que se "replantee" la ampliación de El Prat

La vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, ha asegurado este miércoles que ve como "una gran noticia" que se "conservé intacto" el espacio natural de La Ricarda y "se replantee la ampliación" del Aeropuerto de El Prat "en plena emergencia climática". Díaz se ha mostrado "segura" de que "con diálogo y colaboración" se logre "avanzar en propuestas de futuro, que apuesten por la movilidad sostenible". Así, ha anunciado que visitará este jueves La Ricarda junto al alcalde de El Prat, Lluís Mijole, y la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau.

Hace 10 horas

Pimec exige "responsabilidad" para que El Prat sea un "hub" internacional

El presidente de Pimec, Antoni Cañete, ha reclamado este miércoles "responsabilidad" al Gobierno y a la Generalitat para buscar una solución que permita a Catalunya tener en el aeropuerto de Barcelona-El Prat un "hub" internacional. "Sería un gran problema para el país -ha añadido- no tener un aeropuerto que nos pueda permitir tener esta conectividad que nos daría una situación sin duda diferente en un ámbito y en un contexto económico de conectividad".

Hace 11 horas

Barcelona Global pide más seriedad al abordar la ampliación

La entidad Barcelona Global, que busca atraer talento e inversiones a la ciudad, reclama dejarse de tacticismos y exige "rigor, excelencia y visión de futuro" a los ejecutivos a la hora de abordar una cuestión tan estratégica como convertir el aeropuerto de Barcelona en un hub internacional. Reclama "agotar en este sentido todas las posibilidades técnicas que hay para hacerlo compatible con la sostenibilidad a la que aspiramos. El proceso solo había hecho que empezar y suspenderlo en esta fase no es el que desde Barcelona Global podíamos esperar".

Hace 11 horas

CCOO pide volver a negociar sobre El Prat "sin la batalla partidista"

El secretario general de CCOO de Catalunya, Javier Pacheco, ha reclamado la reapertura de las negociaciones entre los Gobiernos catalán y español "fuera de la batalla política partidaria" para hacer posible la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Pacheco ha pedido, además, la participación de los agentes sociales y económicos en el proceso de negociaciones, tras denunciar

que no han estado presentes en ella. "Se puede hacer perfectamente compatible las inversiones en infraestructuras con el respeto al medio ambiente garantizando el necesario cambio de modelo productivo hacia uno sostenible", ha asegurado el líder del primer sindicato catalán.

Hace 11 horas

Oriol Junqueras: "Acusarán al Govern"

El líder de ERC en una entrevista a El Periódico, realizada este martes y aún no publicada, auguró que el Gobierno echaría la culpa a la Generalitat de la falta de inversión en el aeropuerto de El Prat porque no tenían intención de hacerlo.

Hace 11 horas

El alcalde de El Prat: "Se ha impuesto el sentido común"

El alcalde del Prat, Lluís Mijoler, ha afirmado que el anuncio de la suspensión de la ampliación del aeropuerto demuestra que el PSOE "está trasladando la presión política al Govern" y ha asegurado que este gesto "es un chantaje del todo o nada". Mijoler ha asegurado que espera "valentía" de Pere Aragonès para "poner de manifiesto que la inversión en el aeropuerto era imposible desde el primer momento" y ha defendido que "se ha impuesto el sentido común".

Hace 11 horas

Aragonès: "Han hecho una operación de chantaje y nunca tuvieron intención de invertir"

El presidente de la Generalitat ha publicado como respuesta un hilo en Twitter en el que afirma que la Generalitat ha recibido la noticia de la suspensión de inversiones en El Prat al mismo tiempo que los medios de comunicación, y ha considerado que la pretensión de ampliar el aeropuerto no era más que "una operación de chantaje" y que nunca hubo intención real de invertir en la infraestructura.

Hace 11 horas

Artadi (Junts) asegura que la intención del PSOE es "invertir en Barajas y abandonar el Prat"

La vicepresidenta de Junts, Elsa Artadi, ha asegurado este miércoles que el PSOE "acabará haciendo lo que quería desde el principio: invertir en Barajas y abandonar el Prat", después de que el Gobierno haya anunciado que suspende la inversión en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Lo ha dicho en un tuit en el que ha señalado que los socialistas lo harán "con la colaboración necesaria de Colau, la alcaldesa del decrecimiento y el empobrecimiento de Barcelona".

Hace 12 horas

Greenpeace celebra la suspensión de la inversión en el Aeropuerto del Prat

Greenpeace ha celebrado la suspensión de la inversión para ampliar el Aeropuerto de Barcelona - El

Prat, después del anuncio que ha hecho este mismo miércoles la ministra de Transportes. La organización ecologista ha considerado en un comunicado que con esta decisión "el Gobierno cede a la presión de las entidades ecologistas, vecinales y sociales agrupadas en la Plataforma ZeroPort" que se oponen al proyecto por su impacto medioambiental. "Los planes de Aena chocaban frontalmente con los objetivos climáticos de Catalunya y demostraban la falta de compromiso con el clima y el medioambiente de ambas administraciones", ha reprochado Greenpeace.

Hace 12 horas

Chacón (PDeCat) critica que Junts y ERC no hayan podido "consensuar" un plan para El Prat

La secretaria general del PDeCAT, Àngels Chacón, ha criticado que los partidos que forman el Govern, ERC y Junts, no hayan sido capaces de "consensuar" una propuesta sobre el futuro del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. En un apunte en Twitter, ha calificado de lamentable la gestión del Govern tras el anuncio del Gobierno central de suspender la inversión para ampliar el aeropuerto. "Queremos la gestión de los aeropuertos, sí. Querríamos poder decidir desde Catalunya, sí. Eso no excusa está incompetencia que hace perder oportunidades", ha criticado.

Hace 12 horas

Jordà acusa al Gobierno de estar desconectado de la realidad catalana

La 'consellera' de Agricultura, Teresa Jordà, ha incidido en la línea del "chantaje" que ha mostrado su partido, ERC, y ha acusado al Gobierno de estar desconectado de las peticiones de la sociedad catalana, que pide más respeto al medio ambiente.

Hace 12 horas

Collboni insta al Govern a recapacitar y apoyar la propuesta de ampliación

El primer teniente de alcalde de Barcelona, Jaume Collboni, ha instado este miércoles al Govern a recapacitar "por el futuro de Barcelona y Catalunya" y a apoyar la propuesta de ampliación del Aeropuerto de

Barcelona-El Prat después de que el Gobierno haya suspendido la inversión. "La falta de liderazgo y la irresponsabilidad del Govern lleva a la pérdida de oportunidades, de trabajo e inversión", ha criticado en un apunte en Twitter. "Un país sin consenso es un país en retroceso", ha apuntado.

Hace 12 horas

La Cambra de Comerç califica de medida de presión la suspensión

La Cambra de Comerç de Barcelona cree que el anuncio de esta tarde de la ministra de Transportes de dejar en suspenso la inversión de 1.700 millones de euros prevista en el aeropuerto de Barcelona-El Prat supone "una medida de presión" por parte del Ejecutivo español. "Una vez más el Gobierno español toma una decisión unilateral en lugar de negociarla con el Govern", ha asegurado la presidenta de esta corporación de derecho público, Mònica Roca, que ha vuelto a reclamar al Gobierno el "traspaso" de la gestión del aeropuerto al ejecutivo catalán.

Hace 12 horas

Albiach pide la ratificación de la Generalitat al 'no'

La presidenta del grupo de En Comú Podem en el Parlament reclama que el Govern ratifique su apoyo a no reformar el aeropuerto, que considera "una victoria social y climática que ha llegado por la movilización popular".

Hace 12 horas

Puigneró acusa al Gobierno de "deslealtad"

La Generalitat defiende que la reculada del Gobierno en la ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat es una "nueva deslealtad" porque nada ha cambiado desde el acuerdo forjado en agosto. El 'vicepresidente', Jordi Puigneró, ha dejado la puerta abierta a continuar negociando para reactivar la reforma porque ve "injustificable" que se eche atrás la inversión de 1.700 millones de euros. "El Estado español no cumple una vez más con Catalunya", ha espetado.

Hace 12 horas

El Círculo de Economía pide que se siga negociando un pacto por El Prat

El Círculo de Economía ha reclamado hoy al Gobierno de España y a la Generalitat que "sigan trabajando" y por "responsabilidad" pacten una fórmula que permita mantener la ampliación del aeropuerto de El Prat-Barcelona. "El Cercle se reafirma en la defensa de invertir en una

infraestructura que es la más importante del país. Pedimos a las dos administraciones que vuelvan a la mesa de diálogo y continúen trabajando para hacer posible esta ampliación siguiendo el principio del pacto del 2 de agosto", ha explicado el presidente de la entidad, Xavier Faus. "Pedimos sentido de la responsabilidad y de país. Cataluña necesita avanzar".

Hace 12 horas

Vilalta (ERC): "Todo ha sido una farsa"

La secretaria general adjunta y portavoz de ERC, Marta Vilalta, ha criticado al Gobierno tras suspenderse la inversión para ampliar el Aeropuerto de Barcelona-El Prat anunciada por la ministra de Transportes, Raquel Sánchez: "Queda demostrado que todo ha sido una farsa. Que solo entienden de sumisiones". "Han querido imponer un modelo que aquí no genera consenso. Pero su chantaje no funciona ni funcionará. Seguimos. Defendemos las inversiones necesarias y decidir desde aquí", ha expresado en un tuit.

Hace 12 horas

El alcalde de Viladecans pide poder decidir

El alcalde de Viladecans, Carles Ruiz Novella, del PSC, ha comentado en Twitter que "parece que el delta del Llobregat no puede ser nunca protagonista de su destino. Todo el mundo opina pero nadie hace nada".

Hace 12 horas

Rufián (ERC) asegura que la ampliación del aeropuerto "era un chantaje"

El portavoz de ERC en el Congreso, Gabriel Rufián, ha asegurado este miércoles que la ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat no era una inversión: "Era un chantaje". Lo ha dicho en un tuit después de que el Gobierno haya anunciado que suspende la inversión en el aeropuerto por falta de "confianza" del Govern.

Hace 12 horas

Fernández (PP) ironiza: "Maldito Franco"

El líder del PP catalán, Alejandro Fernández, ha ironizado este miércoles sobre el anuncio del Gobierno de suspender la inversión para ampliar el Aeropuerto de Barcelona-El Prat: "Maldito Franco". En un tuit ha dicho que "el maldito Franco sigue haciéndole la vida imposible a Catalunya" y ha adjuntado la noticia de la suspensión de inversiones.

Hace 12 horas

UGT Catalunya pide un nuevo acuerdo

El secretario general de UGT de Cataluña, Camil Ros, ha reclamado esta tarde a los gobiernos español y catalán que se sienten a negociar un nuevo acuerdo sobre la ampliación del aeropuerto de El Prat que haga posible mantener la inversión prevista, que considera muy necesaria. Ros ha calificado como "un desastre" el anuncio de la ministra. "Es necesario que los dos gobiernos se sienten a hablar y lleguen a un acuerdo para no perder la inversión prevista para que Barcelona se convierta en el 'hub' del Mediterráneo", ha señalado.

Hace 12 horas

Illa: "Catalunya no puede perder más oportunidades"

El líder del PSC en el Parlament, Salvador Illa, ha criticado que las "ambigüedades" del Govern ponen en riesgo la ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat y ha avisado: "Cataluña no puede perder más oportunidades". "Las ambigüedades del Govern de la Generalitat ponen en riesgo la ampliación del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, una infraestructura primordial para conectarnos al mundo", ha escrito Illa. Fuentes socialistas recuerdan que el vicepresidente Jordi Puigneró firmó su apoyo al proyecto de ampliación de El Prat sin el acuerdo de ERC y los republicanos no iban a dar ahora su apoyo al proyecto cuando ello pondría en jaque el apoyo de la CUP a los próximos Presupuestos de la Generalitat.

LOS VUELOS TRANSOCEÁNICOS NO DESPEGAN: SÓLO SE HAN RECUPERADO DOS DE CADA 10 PASAJEROS

09/09/2021



Las restricciones en terceros países complican la recuperación de estas rutas a Latinoamérica y EEUU, donde Iberia y Air Europa tienen fuerte presencia

[EL MUNDO](#)

La lenta recuperación de los vuelos transatlánticos, también llamados de largo radio, genera paradojas, como que Iberia haya tenido que aumentar sus frecuencias a destinos como República Dominicana, con más vuelos que en época precovid, y sin embargo haya reducido los vuelos a otros destinos de EEUU, por ejemplo. Hasta julio han volado los mismos pasajeros desde España al primer país que al segundo, algo insólito.

Las restricciones a la movilidad y los viajes que hay aún en Europa para terceros países y viceversa, la propagación de la variante Delta del Covid, el hecho de que aún no se hayan recuperado los viajes de negocios y las reticencias de los viajeros a irse tan lejos están complicando la recuperación de estos vuelos transoceánicos.

De enero a julio sólo han volado en estas rutas dos millones de pasajeros. Es el 18% de los que lo hacían en 2019, de manera que se han recuperado menos de dos de cada 10 pasajeros. En el mismo periodo del año anterior al Covid las aerolíneas habían transportado desde España a estos destinos más alejados 11 millones de pasajeros, según datos de ALA, la Asociación de Líneas Aéreas, que agrupa a más de 80 compañías que operan en España.

LOS VIAJES DE NEGOCIOS, PARADOS

«El largo radio se está recuperando de manera mucho más lenta que el corto y medio (vuelos domésticos y los europeos) porque los viajes que se están haciendo son por vacaciones o para hacer visitas a amigos o allegados, mientras que los viajes de negocios siguen parados», señala Javier Gándara, presidente de ALA. «Estos viajes de negocios son una importante fuente de ingresos para las aerolíneas, que ingresan más por los billetes Business», explica una fuente del sector.

Esta parálisis es un mazazo para compañías españolas como Iberia y Air Europa, muy presentes en estas rutas. Tienen conexiones con EEUU y América Latina y, en menor medida, con Asia, y obtienen más de la mitad de sus ingresos gracias a estas rutas.

Ambas han tenido que readaptar sus programas, «se han ajustado en función de la demanda», señalan desde Iberia. A medida que se levantaban las restricciones en algunos países se han abierto rutas (el 80% está ya operativa), sobre todo para mantener la conectividad entre los destinos, pero con menos frecuencias de vuelos diarios o semanales. Iberia ha recuperado 21 de 24 rutas a Latinoamérica y Air Europa, el 80%.

En el caso de los países con restricciones a la movilidad (cuarentenas...) estos vuelos se mantienen sobre todo para viajes esenciales, pero no por turismo. La Unión Europea, de hecho, decidió la semana pasada volver a restringir los viajes hacia EEUU por turismo, apenas tres meses después de abrir las fronteras a estos ciudadanos.

LA EXCEPCIÓN, EL CARIBE

Por destinos, la recuperación está siendo muy desigual. Los vacacionales lo están haciendo más rápido. Hay casos llamativos, como el citado de República Dominicana, donde Iberia aumentó incluso las frecuencias con respecto a antes de la pandemia, de siete semanales a 11.

A este destino volaron hasta el mes de julio 270.000 pasajeros, el 73% de los que lo hicieron en el mismo periodo de 2019, mientras que a Estados Unidos (la otra cara de la moneda) sólo lo ha hecho un 10%. Es más, en lo que llevamos de año han volado los mismos pasajeros entre España y República Dominicana que entre España y Estados Unidos. México, otro destino vacacional, ha recuperado el 37% de los viajeros.

«La distancia, la ausencia o no de restricciones y las motivaciones de los pasajeros para viajar -vacaciones y visitas a amigos o familiares- siguen siendo determinantes», explica Gándara.

RYANAIR CARGA CONTRA LOS RESCATES DE LA SEPI Y URGE UNA REBAJA TARIFARIA A AENA

09/09/2021



Anuncia que recuperará el 100% de su producción en España esta temporada de invierno

CINCO DÍAS

La aerolínea con mayor volumen de tráfico en España, Ryanair, ha reclamado esta mañana en Madrid, en boca de su consejero delegado Eddie Wilson, una rebaja tarifaria de Aena e incentivos al tráfico hasta 2026. La *low cost* respalda el informe de la CNMC en la que se recomienda un recorte del 2% en el próximo quinquenio regulado (2022-2026): “No es momento de subir tarifas sino de aplicar incentivos para recuperar la conectividad, que ha caído un 20% en el caso del corto radio, y relanzar unos vuelos de larga distancia que aún tienen dos años por delante para llegar a niveles de 2019”, ha indicado Wilson.

Donde Aena ha propuesto un alza del 0,52% anual hasta 2025 y del 3,29% en 2026, la CNMC pide un recorte del 0,44% por ejercicio. La decisión última está en manos de la Dirección General de Aviación Civil y la senda tarifaria para los próximos cinco años será aprobada en Consejo de Ministros a finales de mes

El primer ejecutivo de Ryanair ha aprovechado su estancia en la capital española para presentar una programación para la temporada de invierno, que arranca el 1 de noviembre, en la que espera la recuperación del 100% del volumen de actividad previo a la pandemia. Esto supone operar 523 rutas hacia o desde España, de las que 52 tienen origen o destino en Madrid-Barajas, siete de ellas nuevas.

A lo largo de agosto, la irlandesa ha superado las 600 rutas en este país, llegando a reactivar el 80% de sus destinos en agosto. La apuesta por España es decidida: volando desde o hacia 27 aeropuertos de la red de Aena y con 71 aviones en una decena de bases, Eddie Wilson ha confirmado esta mañana que Ryanair mantendrá activa a toda su plantilla española también en invierno. Esta fue la primera referencia del sector aéreo, en el inicio de julio, en casar a toda su plantilla española del mecanismo del ERTE por fuerza mayor.

La previsión de la *low cost* es cerrar este año fiscal el próximo mes de marzo con 100 millones de viajeros en toda su red, frente a los 150 millones previos a la pandemia. El reto para 2026, una vez remontada la crisis, ha sido fijado en 200 millones de pasajeros. En estos momentos de incertidumbre la clave para la aerolínea está en recuperar un factor de ocupación en sus vuelos

que ronda actualmente el 80% y que antes de la pandemia era superior al 95%.

Ayudas a empresas en dificultades

Respecto a las ayudas públicas recibidas por competidores como Air Europa, Plus Ultra o las demandadas por AirNostrum, el CEO de Ryanair dice no entender cómo el Gobierno español ha podido activar un fondo de 10.000 millones para sacar a flote a empresas que llegaron en mala situación a la crisis y no puede recortar los precios de Aena o activar incentivos a largo plazo. Tomando esta última vía, ha insistido el CEO, se ayudaría a generar capacidad a compañías como Easyjet o la propia Ryanair.

Wilson ha insistido en que el fondo de rescate de empresas estratégicas que gestiona la SEPI solo es accesible para empresas españolas, "mientras que el líder en el mercado español, que es Ryanair, no podría aspirar a ayuda alguna. España debería centrarse en recuperar el tráfico y la conectividad". Para la aerolínea con mayor tráfico en este mercado, se va a dar una competencia entre países, incluso entre aeropuertos, por atraer capacidad por la vía de los incentivos a las compañías aéreas.

Como suele ser habitual, Ryanair no se casa con nadie y ha reclamado la liberación de *slots* en el caso de que Air Europa e Iberia acaben integrándose. "Slots en A Coruña, Gran Canaria o Palma de Mallorca que hoy opera Air Europa podrían ir a manos de una compañía con precios más competitivos que Iberia, como es Ryanair".

RYANAIR ARREMETE CONTRA EL RESCATE DE AIR EUROPA Y PIDE AL GOBIERNO UN PLAN PARA INCENTIVAR EL TRÁFICO

09/09/2021



La aerolínea irlandesa Ryanair, líder en tráfico en España, ha pedido al Gobierno que apruebe un plan de incentivos que incluya una rebaja en las tasas aeroportuarias de Aena, para que "España sea más competitiva" y para incentivar la demanda y recuperar la conectividad y el tráfico perdido tras la pandemia.

[EL MUNDO](#)

La aerolínea irlandesa Ryanair, líder en tráfico en España, ha pedido al Gobierno que apruebe un plan de incentivos que incluya una rebaja en las tasas aeroportuarias de Aena, para que "España sea más competitiva" y para incentivar la demanda y recuperar la conectividad y el tráfico perdido tras la pandemia.

Así lo ha pedido en rueda de prensa el CEO de la aerolínea de bajo coste, Eddie Wilson, que ha criticado las ayudas públicas concedidas a "empresas que ya iban mal", en referencia a los rescates aprobados por el Gobierno a Air Europa y Plus Ultra y gestionados por la Sociedad Estatal de Participación Industriales (Sepi).

En concreto, se ha referido a la primera, cuya compra por parte de Iberia está pendiente de recibir la aprobación de Bruselas. Ha criticado que el Gobierno "siga invirtiendo, con ayudas, en una compañía que sabemos que ha fallado".

También ha pedido los slots de ésta (los tramos que le corresponden para despegar y aterrizar) en caso de que finalmente se acabe integrando con Iberia. "Tiene que liberar slots, con la fusión, para estimular la recuperación y la competencia", ha dicho.

Wilson ha advertido al Gobierno de que España puede perder posiciones como mercado turístico si no incentiva este tráfico. Ha recordado que nuestro país compite con el resto de estados miembros para captar esta capacidad y ya hay aeropuertos que están dando incentivos a las compañías, como Grecia, Estocolmo o Helsinki, y "no queremos que España pierda oportunidades".

"¿Por qué el Gobierno crea un fondo de 10.000 millones para rescatar a empresas cuyos negocios han fallado y no puede bajar las tasas de Aena, que es una medida accesible para todas las aerolíneas?", se ha preguntado el directivo. "Esa es la estrategia que el Gobierno de España tiene que seguir", ha añadido.

El invierno

"España tiene las infraestructuras necesarias, pero el Gobierno tienen que darse cuenta de que, en lugar de poner dinero en Air Europa, que estaba en situación complicada, hay aerolíneas, como Ryanair, que podrían llenar el vacío que dejan otras".

El directivo ha querido destacar el papel que tiene la aerolínea en España. Es la que más tráfico mueve, "la que mejor balance tiene" tras este año y medio de pandemia. Este verano ha operado 600 rutas y ha recuperado el 80% de la capacidad con respecto a 2019.

La aerolínea ha anunciado además su calendario de vuelos para este invierno, en el que espera recuperar la capacidad previa a la pandemia, alcanzar los 100 millones de pasajeros (en global) y prevé operar 523 rutas, 52 de ellas en Madrid. Desde Barajas abrirá nuevas a La Palma, Lisboa Turín o Bristol, entre otras.

Tienen previsiones hasta para 2026, cuando esperan llegar a los 200 millones de pasajeros en total. "Ryanair lidera la recuperación de España con cero ayudas públicas", ha insistido. La plantilla de Ryanair en España ronda las 40.000 personas. Ninguna está ya en situación de ERTE.

RYANAIR ADVIERTE DEL POSIBLE MONOPOLIO EN ALGUNAS RUTAS SI IBERIA COMPRA AIR EUROPA

09/09/2021



La aerolínea carga contra un posible segundo rescate a Air Europa y pide bajar las tasas aeroportuarias.

[EXPANSIÓN](#)

El consejero delegado de la aerolínea Ryanair, Eddie Wilson, ha advertido hoy de que la compra de Air Europa por Iberia podría conducir a un "monopolio en determinadas rutas y en un incremento de precios" dependiendo de las condiciones que ponga la Comisión Europea a la operación. Bruselas debe pronunciarse, inicialmente, el próximo diciembre.

Wilson ha pedido liberar los derechos de despegue y aterrizaje de Air Europa de las rutas de corto radio en aeropuertos como los de Canarias o Baleares para "incentivar la competencia" y ha dudado de que cedernos a Volotea sea la solución: "No es creíble que será una competencia para Iberia". La compañía, que en los próximos años recibirá 200 aviones, se muestra confiada en que podría cubrir el hueco que libere "a precios más bajos".

También ha cargado contra el rescate de 475 millones de Air Europa y contra la posibilidad de una segunda intervención pública, después de que la aerolínea española haya reconocido que baraja esta opción, tras perder 427,7 millones de euros el año pasado y de que la sangría se mantenga en 2021. "Es mejor reducir tarifas, que dan oportunidades por igual a todos, que inyectar dinero en una aerolínea quebrada", ha subrayado el segundo ejecutivo del grupo irlandés.

La compañía mantiene que Air Europa "no es estratégica". "Hay que bajar tasas, es la mejor forma de atraer turistas, más que perder dinero en aerolíneas quebradas", ha incidido Wilson, que se ha preguntado si España "será capaz de atraer tráfico" aéreo el año que viene.

Ryanair ha pedido acciones decididas al Gobierno para incentivar los vuelos en los próximos meses porque los "turistas no vendrán solos". En su caso, se ha referido a la rebaja de tasas aeroportuarias. Ryanair, "el único que puede recuperar la conectividad en España", según Wilson, se ha unido a la propuesta de Competencia de reducir las tasas entre 2022 y 2026 en un 2,18% de forma acumulada.

La aerolínea opera actualmente unas 600 rutas en España y para el próximo invierno ofrecerá 523 conexiones en el país. Actualmente opera al 80% de su capacidad previa al coronavirus y en pocos meses espera alcanzar el 100%. Ryanair operará 66 rutas desde Barcelona y 52 desde Madrid-Barajas.

La compañía mantiene la expectativa de cerrar su ejercicio fiscal, que terminará el proxio 30 de marzo, con 100 millones de pasajeros, y llegar al año terminado en marzo de 2026 con 200 millones de usuarios y 600 aviones, frente a las 470 naves actuales.

LA FALTA DE PERSONAL EN LOS CONTROLES SANITARIOS PROVOCA AGLOMERACIONES EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA

09/09/2021



Diez vuelos internacionales aterrizaron este domingo entre las 22.30 y 00.30 horas y se colapsó la terminal de llegadas. Aena confirma los hechos y asegura que ya se ha pedido a las empresas adjudicatarias del servicio que doten mejor los filtros

[DIARIOSUR](#)

Los viajeros que llegaron este domingo por la noche al aeropuerto de Málaga se toparon con una sorpresa desagradable. Largas colas y aglomeraciones para pasar el control sanitario que exigen los protocolos covid a las personas procedentes de vuelos internacionales. La razón estuvo en que el dispositivo, consistente en dos filtros de seguridad, fue insuficiente para garantizar un flujo ágil de los viajeros que procedían a abandonar el aeropuerto después de recoger sus maletas en las cintas transportadoras. Como se puede ver en las imágenes que acompañan esta información, subidas a redes sociales por usuarios que sufrieron estos inconvenientes, se formaron importantes tapones y se generó malestar.

El domingo, entre las 22.30 y las 00.30 horas, llegaron al aeropuerto de Málaga un total de diez vuelos internacionales.

Rachel O'Shea, una viajera de Irlanda, comentó la situación de manera irónica: «Bienvenidos al control covid en el aeropuerto de Málaga». Es una de las conclusiones que quedan al ver las imágenes. Los estrictos protocolos sanitarios y la falta de personal suficiente en los controles provocaron justo aquello que se pretende evitar durante toda la pandemia: muchas personas juntas y sin distancia alguna en un lugar cerrado.

Varias personas presentes estiman que las colas provocaron esperas que superaron una hora. Aena ha confirmado lo sucedido a SUR, aunque matizando que se ha tratado de un hecho «puntual», al coincidir la llegada de varios vuelos en poco espacio de tiempo. «Ya hemos hablado con las empresas adjudicatarias del servicio de control sanitario para pedirles que aumenten las dotaciones, sobre todo, cuando se prevé la llegada de varios aviones juntos», ha añadido una portavoz del aeropuerto.

De momento, así también se ha explicado, los hechos de este domingo han provocado que se aumente el número de filtros de control en la terminal de llegadas, pasando de dos a tres. Aena estima que no se repetirán escenas como las vividas el domingo. En todo caso, recuerdan que la situación en los aeropuertos, desde la irrupción del covid, es complicada: «Hay que controlar a muchas personas, tomar la temperatura y revisar los registros documentales».

Aunque se avisa de que los protocolos son "muy cambiantes" y varían en función del país de procedencia de cada pasajero, el control gira en torno al mencionado registro documental. Se trata, según lo explicado, de un formulario que tiene que rellenar cada pasajero antes de subir a un vuelo. Una vez completado, se genera un código QR que es escaneado en los controles sanitarios.

Así, el personal en los filtros sabe cómo proceder y qué exigir. Si pasaporte de vacunación o una PCR negativa, por ejemplo. En Málaga, se precisa, no es necesario en estos momentos presentar el mencionado registro si se procede de vuelos nacionales. Este requisito sí existe en otras comunidades autónomas como, por ejemplo, Baleares.

Según Aena, para poder cumplir con los protocolos exigidos, se adjudicó el control sanitario en la terminal de llegadas a dos empresas: Mitie y Quirón. La primera se encarga de la parte administrativa y la segunda de las cuestiones sanitarias. En el caso de que un pasajero no supere el control de temperatura, se le pasa a una sala para una examinación más exhaustiva y decidir, posteriormente, si se avisa a las autoridades sanitarias de la Junta de Andalucía.

Varios medios británicos se han hecho eco de lo sucedido en el aeropuerto de Málaga.

DEFENSA ADJUDICA A INDRA UN CONTRATO DE 120 MILLONES DE EUROS PARA MODERNIZAR LA RED DE VIGILANCIA AÉREA

09/09/2021



Indra, una de las principales empresas globales de tecnología y consultoría, modernizará la red de vigilancia aérea del Ejército del Aire, tras la firma con la DGAM (Dirección General de Armamento y Material) de un contrato que asciende a un total de 120 millones de euros.

ACTUALIDAD AEROESPACIAL

Indra, una de las principales empresas globales de tecnología y consultoría, modernizará la red de vigilancia aérea del Ejército del Aire, tras la firma con la DGAM (Dirección General de Armamento y Material) de un contrato que asciende a un total de 120 millones de euros.

La aplicación de las tecnologías más vanguardistas, desarrolladas por Indra, hacen del Lanza 3D uno de los radares más avanzados y fiables del mercado, preparado para detectar una gran diversidad de blancos, incluidos los cazas de quinta generación.

Con esta operación se completará el despliegue de este radar en todos los Escuadrones de Vigilancia Aérea (EVAs) del Ejército del Aire, lo que convertirá a España en uno de los países con una defensa aérea más sólida.

Los nuevos radares Lanza 3D, que se suministrarán en versión fija y desplegable, cumplen con los requisitos técnicos y operativos más exigentes de la Alianza Atlántica y son un elemento central del Sistema Integrado de Defensa Aérea y Antimisil de la OTAN (NATINAMDS) que protege a toda Europa.

Estos sistemas destacan por su elevada capacidad de detección a larga distancia de todo tipo de aeronaves en vuelo, incluyendo los cazas de quinta generación que incorporan las tecnologías de baja detectabilidad (stealth). También localiza con precisión aeronaves remotamente tripuladas y misiles balísticos tácticos, garantizando la necesaria alerta temprana del sistema de defensa en los entornos operativos más demandantes (por ejemplo, a muy baja cota y en presencia de perturbaciones y contramedidas electrónicas). Todo ello, con la más alta disponibilidad y fiabilidad operativa.

Por otra parte, los nuevos radares fijos desarrollados por Indra facilitarán el despliegue de la red de comunicaciones 5G en España. Los Lanza 3D, gracias a su tecnología, despejarán el camino para el despliegue completo y sin limitaciones de un servicio que multiplicará por diez la velocidad de las comunicaciones, al sustituir a otros radares de tecnología no nacional, en fase final de su vida y que en este momento están operando en una banda de frecuencia que interfiere con este tipo de comunicaciones.

Además del suministro de los Lanza 3D, Indra integrará los radares en los Grupos de Mando y Control del Sistema de Vigilancia y Control Aeroespacial, y aportará los elementos necesarios para asegurar la autonomía del Ejército del Aire en su operación, prestando apoyo logístico a los nuevos sistemas.

La constante evolución tecnológica de los radares de la familia Lanza 3D tiene su origen en la colaboración que el Ministerio de Defensa y el Ejército del Aire e Indra iniciaron hace décadas. Gracias a ello, nuestro país cuenta hoy con una tecnología propia estratégica para su defensa y soberanía. El Ejército del Aire recibió en la primera década de 2000 los 10 primeros radares de Indra, que fueron desplegados en los EVAs, por entonces conocidos como el Sistema de Mando y Control Aéreo. Desde entonces, estos sistemas no han dejado de evolucionar y perfeccionarse hasta convertirse en uno de los más avanzados del mercado.

El desarrollo continuo por parte de Indra de tecnologías vanguardistas que facilita que el Lanza 3D sea uno de los radares más avanzados que existen en el mercado está relacionado con su posición como líder internacional en la industria de Defensa. Indra desarrolla proyectos críticos para la defensa nacional de los países para los que trabaja, participa en los grandes programas europeos y en el marco de la OTAN y presenta una relevante capacidad exportadora. Indra es coordinador nacional industrial español en el programa europeo de desarrollo del Sistema de Combate Aéreo del Futuro NGWS/FCAS, en el que es líder internacional del pilar de sensores y nacional de otros tres pilares.

Los radares más potentes del mundo

Indra es uno de los principales fabricantes de radares del mundo. La protección del espacio aéreo europeo, la supervivencia del Eurofighter y de los buques de varias Armadas e incluso la protección de satélites en órbita dependen del dominio que la compañía española tiene de esta tecnología.

Con más de 40 años a sus espaldas trabajando en el desarrollo de estos sistemas, Indra puede presumir de ser el proveedor preferido de la OTAN a la hora de adquirir radares móviles de defensa aérea. La compañía ha ganado todas las licitaciones abiertas por la Alianza en los últimos quince años para hacerse con este tipo de sistema.

En San Fernando de Henares, Madrid, Indra cuenta además con una de las mayores factorías de radares de Europa con más de 7.000 metros cuadrados y 200 profesionales especializados. Los ingenieros de la compañía están detrás del diseño del CAPTOR, el radar que aporta su superioridad al Eurofighter y le permite 'ver sin ser visto'. En este momento trabajan además en su evolución hacia una configuración de barrido electrónico más avanzada aún.

También ha desarrollado radares que protegen fragatas, buques y submarinos de varias Armadas de todo el mundo. En el ámbito civil, suministra sistemas a proveedores de servicios de navegación de todo el planeta, reforzando la seguridad del tráfico aéreo.

Por último, la compañía ha desarrollado en los últimos años un radar de vigilancia espacial, el radar S3T, que se encuentra instalado en la Base Aérea de Morón, en Sevilla. Este sistema protege a la Estación Espacial Internacional, satélites, naves y sondas que se lanzan al espacio frente al riesgo de impacto con alguno de los restos que orbitan sin control alrededor de la Tierra. Con un alcance de más de 2.000 kilómetros es uno de los más potentes de Europa y del mundo.

AIRBUS VENDE 108 AVIONES EN AGOSTO Y ENTREGA 40

09/09/2021



El equipo de ventas de Airbus cierra el mes de agosto con el mayor número de contratos de venta del año.

[FLYNEWS](#)

Los 108 aviones vendidos en el mes de agosto es el récord de este año para Airbus, que suma ya

269 pedidos brutos este año. Los cinco contratos en que se han repartido estos aviones supone también el máximo de estos firmados en un solo mes este 2021.

Las entregas en el mes sumaron 40, lejos de las cifras de otros meses de este año. Estas fueron 5 A220-300; 16 A320neo; 1A321ceo; 16 A321neo; y 2 A350-900. Con ellas son ya 384 los aviones entregados, 50 menos que los que sumaba en agosto de 2020.

En cuanto a las cancelaciones, ha sumado la de un A220-300 (por parte de Air Vanuatu); 2 A321neo (de CDB leasing), y 2 A350-1000 (Latam).

LUFTHANSA AGRUPA EN BERLÍN SUS CENTROS DE FORMACIÓN DE TRIPULACIONES

09/09/2021



Lufthansa Aviation Training (LAT) agrupa la cartera de formación para pilotos y tripulantes de cabina en su segunda ubicación más grande en Berlín-Schönefeld. La ubicación es históricamente importante ya que ha sido el hogar de formación de pilotos durante más de 30 años.

[ACTUALIDAD AEROESPACIAL](#)

Desde comienzos de este mes, también se ha ofrecido allí formación en seguridad para tripulaciones, unos cursos que se han llevado a cabo en Berlín-Waltersdorf durante los últimos 10 años.

“Con el traslado de la formación en seguridad a Schönefeld hemos logrado aprovechar las sinergias y espacio optimizado, actuando así de manera más consciente de los costes y al mismo tiempo aumentando el rango de servicios para nuestros clientes. Al mismo tiempo, mantenemos nuestro alto nivel de formación y nuestros clientes serán atendidos por personas de contacto probadas en todos los cursos de formación”, señala Andrea Resch, responsable de Seguridad, Servicio y Formación CRM en LAT.

Después de la finalización de los entrenamientos en Waltersdorf el 4 de agosto, todo el equipo de este centro fue desalojado de allí. Durante un mes se trasladó al Hall E del centro de formación de Schönefeld, incluido un A320 de entrenamiento de evacuación de emergencia en cabina (CEET), un tobogán A320, una torre de tobogán B777, un entrenador de puerta B777, un entrenador de teclado de puerta de cabina y una salida de emergencia de cabina. Además, se ha instalado un entrenador antiincendios real (RFFT) en el exterior.

“La fusión de los dos sitios, además de ahorrar dinero, solo trae beneficios. La proximidad al nuevo aeropuerto de la capital BER es particularmente atractivo para nuestros clientes, al igual que la elección de hoteles en condiciones de Lufthansa. Ahora los pilotos y tripulantes de cabina pueden completar su formación en seguridad aquí juntos”, añade Holger Klein, manager del centro de formación en Berlín.