
LA GENERALITAT SALE AL RESCATE DE AIR NOSTRUM CON UNA SUBVENCIÓN DE 9 MILLONES

11/10/2021



El gobierno valenciano aprueba una ayuda para paliar las pérdidas sufridas por la aerolínea como consecuencia del Covid.

EXPANSIÓN

El Consell ha acudido en ayuda de Air Nostrum, la aerolínea valenciana de vuelos regionales franquiciada de Iberia, para paliar el impacto del parón de actividad sufrido por la pandemia.

En su reunión de hoy, el ejecutivo valenciano ha aprobado un decreto para la concesión de una ayuda directa de nueve millones de euros. Según el comunicado del Consell, el objetivo es "paliar las pérdidas ocasionadas como consecuencia de la COVID-19 y apoyar la competitividad de las empresas con base en la Comunitat Valenciana y la sostenibilidad del transporte aéreo".

Air Nostrum perdió 140 millones de euros el año pasado, la cifra de negocio se redujo a menos de la mitad, al situarse en 256 millones de euros, frente a los 539 millones que había ingresado en 2019.

La aerolínea solicitó también 103 millones de euros al fondo de SEPI para ayudar a las empresas estratégicas, una cantidad que la empresa devolvería en un plazo de siete años.

La Generalitat enmarca esta subvención en el conjunto de ayudas que está facilitando al sector del transporte por las limitaciones sufridas como consecuencia de la pandemia, que "provocaron una drástica caída de la demanda y de los ingresos de las compañías aéreas. Ante esta situación, la Generalitat ha adoptado medidas para paliar los efectos de esta crisis en una de las principales compañías de aviación regional cuya presencia y actividad se traduce en más de 1.400 empleos".

Subvenciones al autobús y al taxi

Así, ha asignado más de 30 millones de euros en ayudas para garantizar el transporte de viajeros por carretera en autobús ante el descenso del número de personas usuarias y el incremento de los costes de limpieza y desinfección provocados por la pandemia.

También para el sector del taxi, la Generalitat ha presupuestado 4,75 millones de euros para contrarrestar el importante descenso de ingresos

IBERIA SE LLEVA LOS MEJORES LOTES DE LOS VIAJES DEL IMSERSO Y ÁVORIS SE PLANTEA RECURRIR

11/10/2021



Mundiplan, suma de fuerzas de Iberia, IAG7 y Alsa, ha sido elegida para gestionar los viajes a la costa peninsular y a las islas. La agencia de Barceló ha ganado los circuitos culturales

EL CONFIDENCIAL

Nueva polémica por la adjudicación de los viajes del Imsero. Tras el revés que se llevó el instituto público en los tribunales hace pocos meses, cuando la Audiencia Nacional anuló dos adjudicaciones a Barceló y Halcón Viajes, ahora son estas dos empresas, rebautizadas como Ávoris, las que se plantean impugnar el veredicto que la mesa de contratación acaba de dar para repartir estos viajes. El jueves, tres meses después de lanzar la licitación, el Imsero propuso adjudicar a Mundiplan, la suma de fuerzas de Iberia, IAG7 y Alsa, los dos paquetes más jugosos del concurso: el conocido como lote 1, que abarca los destinos de costa peninsular, y el lote 2, centrado en las islas. A Ávoris le ha otorgado el lote 3 circuitos culturales, un "premio de consolación" con el que la agencia del Grupo Barceló no parece dispuesta a conformarse.

Ávoris está analizando seriamente recurrir esta decisión, sobre la base de que las ofertas económicas de Mundiplan podrían incurrir en bajas temerarias, un paso que, si termina dándolo, se estructuraría inicialmente como un recurso ante el Tribunal Administrativo central de Recursos Contractuales, cuya resolución podría retrasarse alrededor de un mes, lo que llevaría el arranque de la operación del programa hasta noviembre. Tanto si se pronuncia a favor de Mundiplan o de Ávoris, la parte perjudicada por la decisión final podría presentar otro recurso, en esta ocasión, por la vía administrativa y cuyo fallo se podría demorar alrededor de tres años, el mismo tiempo que dura, con sus prórrogas, el concurso que ahora está adjudicando el Imsero.

placeholderUnos jubilados de una asociación de Fuenlabrada que han organizado un viaje a Benidorm al estilo Imsero.

La propia mesa de adjudicación, en la documentación oficial de este concurso, habla de "ofertas anormalmente bajas o desproporcionadas" a la hora de referirse a las propuestas de Iberia, IAG7 y Alsa. A mediados de septiembre concedió a estas empresas un trámite de audiencia para justificar los importes propuestos, explicaciones tras las cuales fueron elegidas ganadoras de los lotes uno y dos. Mundiplan ha puesto sobre la mesa 19,6 millones por hacerse con el lote 1 (IVA aparte), 13,5 millones por el lote 2 y 6,35 millones por el lote 3. Ávoris, por su parte, ha ofertado 23,8 millones, 15,8 millones y siete millones de euros, respectivamente. Además, ha habido un tercer interesado, Traveltino que ha ofrecido 23,8 millones, 17,88 millones y 7,47 millones, respectivamente, y que no se ha adjudicado ninguno de los paquetes de viajes.

El Gobierno lanzó esta nueva edición de los viajes de la tercera edad manteniendo el presupuesto base de licitación en 66,7 millones de euros, impuestos incluidos, y un total de 816.029 plazas, cifra inferior a las entre 896.666 y 1,13 millones de plazas que convocaron cada año desde 2010 y hasta 2019, último año antes de que el Ejecutivo tuviera que suspender abruptamente este programa por la pandemia del covid-19. Además, la repercusión económica de este plan es estimó en cerca de 280 millones de euros, cifra que es casi un 20% inferior a los 343 millones de 2019 y menor a la vista durante cualquier ejercicio de la última década, en la que cada año se logró una repercusión económica que osciló entre 311 y 353 millones de euros. Desde el lanzamiento de la licitación, los pliegos han contemplado la posibilidad de que si hay ofertas a la baja, se pueda aprovechar este excedente presupuestario para poner más plazas en circulación, lo que permite confiar, a tenor de la elección de los ganadores, en que se ampliará el número de beneficiarios y que así termine moviéndose en el entorno clásico de las 900.000 personas.

AENA SE LANZA A LA BÚSQUEDA DE UN SOCIO PARA EL DESARROLLO LOGÍSTICO DE BARAJAS

11/10/2021



Merlin, Goodman, VGP y Segro, entre las candidatas para explotar las primeras 28 hectáreas del plan inmobiliario

[CINCO DÍAS](#)

Aena ha otorgado un breve plazo, hasta el 7 de noviembre, para la presentación de candidaturas al desarrollo de actividad logística en la denominada Área 1 del aeropuerto de Madrid-Barajas. El inicio del proceso de licitación obtuvo el visto bueno del consejo de administración el pasado 28 de septiembre y la compañía ha publicado los pliegos por los que elegirá, en el primer trimestre del próximo ejercicio, a un socio con el que formará una empresa conjunta.

El presupuesto base de licitación alcanza los 107 millones antes de impuestos y Aena excluirá ofertas por debajo de los 57,6 millones. La futura sociedad conjunta, en la que el operador aeroportuario se reserva un 35% del capital, tendrá los derechos de suelo por un plazo de 75 años.

El Área 1 tiene una extensión de 28 hectáreas y está ubicada en las inmediaciones de las carreteras M-12, M-50, A-2, y del Corredor de Henares. Su desarrollo incluye 153.000 metros cuadrados de edificabilidad y 4 hectáreas dedicadas a zonas verdes.

UN PRIMER PASO PARA LA AIRPORT CITY

La licitación para la selección de un socio para desarrollar el Área 1 es el primer gran paso de Aena dentro de su proyecto Airport City para Madrid-Barajas. Este incluye 323 hectáreas de superficie, con una edificabilidad de 2,1 millones de metros cuadrados para naves logísticas, edificios de oficinas y espacios comerciales, entre otros usos.

La licitación prevé una primera fase de puntuación técnica en la que 70 puntos dependerán del plan de negocio y los otros 30, del plan urbanístico. Las propuestas que superen los 70 puntos podrán pasar a la fase económica, donde gana la oferta más ventajosa para Aena.

El desarrollo logístico de Barajas persigue un mayor grado de explotación de la infraestructura madrileña más allá del transporte de viajeros. Aena busca generar ingresos por la vía comercial y complementar su oferta aeroportuaria. En el caso del Área 1 se piensa aumentar el volumen de suelo dedicado a actividades logísticas y muy especialmente al comercio electrónico. Además de naves de almacenaje también tendrán cabida instalaciones de servicio a la aviación.

El concurso sigue el modelo del procedimiento restringido y, tal y como adelantó Cinco Días, Merlin, VGP o Segro están entre las interesadas.

Las candidatas deben tener experiencia en el diseño y promoción de un mínimo de 300.000 metros cuadrados de superficie dedicada a logística en los últimos 15 años, y demostrar al menos cinco años de gestión de activos por el mismo volumen.

LA GENERALITAT TRABAJA AHORA EN ESCENARIOS ALTERNATIVOS PARA AMPLIAR EL AEROPUERTO DE EL PRAT

11/10/2021



La conselleria de Territorio, en manos de JxCat, reabre el debate tras el rechazo de Esquerra

[LA RAZÓN](#)

Cataluña se ha quedado sin la ampliación del aeropuerto de El Prat por las desavenencias del Govern, aunque la consellería de Territorio, en manos de JxCat y liderada por Jordi Puigneró sigue sin arrojar la toalla. Ahora, el vicepresidente de la Generalitat ha rescatado el proyecto y está estudiando escenarios alternativos para materializar la reforma de una infraestructura vital para el crecimiento de Cataluña, a pesar de que deberá, sobre todo, conseguir el pláacet de Pere Aragonès y Esquerra, que se ha convertido en su principal obstáculo.

El Gobierno decidió paralizar la ampliación de El Prat tras detectar una fuerte resistencia de Esquerra -algunos consellers de su partido tenían previsto acudir a una manifestación contra este proyecto en Barcelona- y, finalmente, se ha quedado fuera del Documento de Regulación Aeroportuaria entre 2022 y 2026, que recoge todos los proyectos de AENA: una inversión de 2.250 millones de euros durante cinco años, de los cuales 120 estaban asignados para El Prat, pero se redirigirán a actuaciones medioambientales (Barajas, por ejemplo, se llevará 433 millones).

La previsión era de 120 millones de euros hasta 2026, pero 1.700 millones de euros en una década, que tendrían un impacto económico colosal: 83.000 empleos directo y un sustancial crecimiento del PIB (el aeropuerto pasaría de generar el 7% del PIB catalán al 9%). De hecho, según un estudio de la Universidad de Barcelona, entre 2022 y 2042, la ampliación de El Prat aportaría casi 100.000 millones de euros al PIB catalán (entre la actividad aeroportuaria y el desarrollo urbanístico de los alrededores).

Si bien, parece muy difícil un replanteamiento de las posiciones porque están muy enconadas. Y eso que los agentes sociales han presionado también para forzar un acuerdo: en primera línea ha estado Foment del Treball con Josep Sánchez Llibre al frente, que lideró en junio un encuentro con entidades y empresarios a favor de la ampliación de El Prat y ha insistido durante estas últimas semanas en reclamar al Govern que rectifique. Los principales sindicatos (CC.OO. y UGT) también se han expresado en la misma línea por la gran cantidad de puestos de trabajo que se crearían.

Puigneró pactó la ampliación junto a la Ministra de Transportes, Raquel Sánchez, pero se encontró desde primera hora con con el rechazo de Podemos y, más tarde, de Esquerra porque consideran que va a tener unas consecuencias medioambientales muy altas para la autonomía: por un lado, porque la ampliación de la tercera pista obliga a invadir una parte de la laguna de La Ricarda, de mucho valor ecológico; y, por otro lado, por el aumento de tráfico aéreo que iría asociado (ahora se ha alcanzado unos 55 millones de pasajeros al año y se aspira a llegar a 70 millones).

Lo cierto es que el aeropuerto ha destapado alianzas cruzadas porque Esquerra y Podemos han rechazado una ampliación por las consecuencias medioambientales, mientras que JxCat y PSOE se han mostrado a favor porque sostienen que es una gran oportunidad económica porque permitiría conectar a Barcelona de forma intercontinental (vuelos a Asia, América o África). En todo caso, como ha dicho esta mañana el presidente de AENA, Maurici Lucena, el desafío de nuestro tiempo es afrontar el dilema entre “progreso económico y protección ambiental”. Y, en este punto, ha señalado que El Prat es un “aperitivo”.

Desde la conselleria de Territorio sostienen que siempre han querido hacer viable la ampliación de la capacidad de vuelo del aeropuerto garantizando la preservación ambiental y de la Laguna de la Ricarda, por ello, están trabajando ahora en "diversos escenarios" para adaptarse a "estos condicionantes". De momento, en todo caso, Territorio tampoco quiere dar más detalles ni concretar cuál puede ser la alternativa que dibuja porque quiere hacerlo de forma consensuada con los ayuntamientos del entorno de El Prat, que se han mostrado muy recelosos o críticos con la ampliación.

Una de las alternativas que podría trazar la Generalitat es extender la tercera pista -necesaria para que operen los aviones de gran fuselaje que ofrecen vuelos intercontinentales- hacia el oeste y hacia el este, y no solo hacia el este como pretendía Aena. De este modo, se minimizaría el impacto sobre la laguna de La Ricarda, situada al este de la actual tercera pista.

En todo caso, tampoco parece que la Generalitat pueda llegar a tiempo porque el Gobierno aprobó el 28 de septiembre el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que incluye todos los proyectos aeroportuarios entre 2022 y 2026. Y, el Gobierno, ya avisó que enterraba el debate hasta 2026. JxCat parece con ganas de reabrirlo desde ya.

MAURICILUCENA (AENA): LA POLÉMICA SOBRE EL PRAT "SOLO ES EL APERITIVO" DEL DILEMA PROGRESO-MEDIOAMBIENTE

11/10/2021



El presidente de Aena, Maurici Lucena, ha advertido este sábado de que la polémica sobre la ampliación del Aeropuerto de El Prat "sólo es el aperitivo" de un debate general, que durará lustros, sobre el dilema entre progreso económico y protección medioambiental.

[EXPANSIÓN](#)

Lucena ha compartido uno de los debates de la Escola de Tardor del PSC con la ministra de Transportes, Raquel Sánchez; el presidente de Renfe, Isafías Táboas; el primer teniente de alcalde de Barcelona, Jaume Collboni, y la alcaldesa de Badia del Vallès y presidenta de Desarrollo Económico de la Diputación de Barcelona, Eva Menor.

"Éste el gran desafío de nuestro tiempo: cómo resolvemos el aparente dilema entre progreso económico y protección medioambiental", ha dicho.

Ha cifrado en más de 11 millones el número de personas con problemas económicos en España y, por eso mismo, ha advertido de que la transición ecológica debe gestionarse con mucho cuidado o tendrá importantes costes "que deberán absorber las personas y también las empresas".

También ha avisado de que, si no se compagina progreso económico y protección medioambiental, habrá "fenómenos de un gran daño y que tendrán consecuencias políticas", aunque considera que los partidos socialdemócratas sabrán compaginarlo.

Además, ha mostrado su preocupación por "el coqueteo que se percibe en posiciones ideológicas de extrema izquierda, velada o explícitamente, con las tesis de decrecimiento económico", según

recoge Europa Press.

Y ha pedido que la izquierda se esfuerce en superar la sensación "profundamente injusta" que ve reflejada en las encuestas de que los partidos de derecha o centro pueden gestionar mejor la economía.

Lucena ha explicado que en 2050 habrá que alcanzar las emisiones cero, y que, si algunas tecnologías no pueden alcanzar ese nivel para entonces, "habrá que tener otras que capturen las emisiones" de aquéllas.

En el caso de los aeropuertos de Aena, deben tener cero emisiones antes de 2040, y su presidente ha destacado que los aviones deben evolucionar tecnológicamente en el mismo sentido que los aeropuertos.

Táboas

Isaías Táboas ha explicado que la recuperación de la actual crisis económica debe también "disminuir el grado de incertidumbre, porque provoca una reacción de miedo y un descenso del consumo y de la actividad".

El presidente de Renfe constata que se va recuperando la demanda de sus servicios, pero le sorprende que no se recupere tanto la demanda de Cercanías, por lo que detecta "un traspaso del transporte público al de la carretera"; por eso ve necesario impulsar políticas para que la gente vuelva al transporte público.

Sobre la digitalización ferroviaria, ha dicho que servirá en gran parte para mejorar el servicio al cliente -por ejemplo, optimizando el pago-; para mejorar la comunicación con el pasajero -en buena parte, informándole directamente de posibles problemas-, y para que un solo movimiento en una app sirva para alquilar un vehículo que lleve al viajero a la estación de tren y también para comprar el billete.

Según él, todo eso debe favorecer al transporte público frente al privado de cara al futuro, y ha defendido a la vez el pago por uso en la red viaria: no solo para el mantenimiento de la red, sino porque "si no existe este pago, la gente tiene tendencia a utilizar el vehículo privado en vez del vehículo público".

"No podemos mirar las infraestructuras y la movilidad independientemente", lo cual requiere coordinación entre empresas y administraciones implicadas en la movilidad.

AENA RENOVARÁ SU HANDLING EN UN CONCURSO QUE OFRECE MÁS DE 4.000 MILLONES EN VENTAS

11/10/2021



Adaptará el pliego a la experiencia adquirida con la pandemia y exigirá flotas sostenibles

[CINCO DÍAS](#)

Toda la red de aeropuertos de Aena, repartida en 21 lotes, va a verse en un macroconcurso en los próximos meses para la renovación de los servicios de handling en rampa a terceros. La concesión de hasta 41 licencias abarcará el periodo 2022-2029 a la vista de que los actuales contratos vencen a lo largo del cuarto trimestre del próximo año.

Esta actividad es atendida por más de 30.000 trabajadores, desde los 18.000 del año 2013, y su generación de ingresos en 2019 ascendió a 690 millones de euros (540 millones en 2013, año previo al reparto de los contratos en vigor).

El handling en rampa abarca los trabajos de mantenimiento y verificación de aeronaves (excepto la recarga de combustible y el catering), transporte de viajeros y tripulaciones, limpieza, deshielo, remolque de aviones y la gestión y carga del equipaje, entre otros. Para Aena, las prestaciones patrimoniales de servicios en tierra supusieron ingresos por 91,7 millones en 2019, que bajaron a 34,8 millones en 2020 debido al desplome de la actividad.

Las 41 licencias, en 21 lotes de los que tres agrupan varios aeropuertos pequeños, serán licitadas para el periodo 2022-2029

En función de estas cifras, la empresa pública podría captar más de 500 millones entre 2022 y 2029, y las proveedoras del handling se disputan más de 4.000 millones, dependiendo de los volúmenes de actividad una vez superada la crisis sanitaria.

El operador que preside Maurici Lucena lleva varios meses de trabajo interno y de interlocución con agentes del sector de los servicios aeroportuarios para adaptar los pliegos a imprevistos como ha sido la pandemia del Covid-19. También se pretende dar a estos contratos un claro enfoque hacia la sostenibilidad ambiental.

El borrador del pliego está ya en manos de las empresas de handling con la intención de que realicen las últimas aportaciones y poder culminar el documento definitivo a finales de año. Este será el primer gran concurso basado en las estimaciones de tráfico del nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2), que prevé para 2025 la vuelta a los niveles de viajeros de 2019. Con esas expectativas ya sobre el papel se ha decidido mantener el número de licencias en cada uno de los 21 lotes.

Habrán tres operadores en Madrid-Barajas y otros tantos en Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga y Alicante. Gran Canaria conservará dos licencias de handling en rampa, al igual que Tenerife Sur, Tenerife Norte, Valencia, Ibiza, Sevilla, Lanzarote, Bilbao, Fuerteventura y Menorca, entre otros. Y con una licencia estarán Reus, Valladolid, San Sebastián, A Coruña, Santander, Burgos, Pamplona, etcétera.

El operador toma las previsiones de tráfico del DORA 2 y mantiene el número de licencias

Según información a la que ha tenido acceso Cinco Días, el peso de las ofertas económicas y técnicas estarán balanceadas al 50%. La parte económica del concurso se basa en una tarifa máxima propuesta por cada operador. La cantidad de partida es la mayor oferta en el concurso de 2014 en cada lote. A partir de esa base, cada agente de handling ofertará un descuento y el adjudicatario marcará la nueva tarifa máxima. Bajo ese techo, la compañía ganadora podrá negociar libremente precios a la baja con las aerolíneas.

Incorporaciones

Con la experiencia adquirida por el paso de la pandemia, los pliegos introducen la novedad de que estos proveedores de servicios puedan adaptar sus medios y horarios a la demanda en el caso de que un evento extraordinario derive en una bajada de actividad aérea. En esta situación, se trata de garantizar la rentabilidad de los contratos en marcha y la eficiencia de los activos en operación.

El pliego contemplará la migración hacia vehículos eléctricos o diésel HVO

Respecto a la sostenibilidad ambiental, Aena exigirá la instalación de puntos de recarga y la gradual entrada de vehículos verdes dentro de las flotas: eléctricos, alimentados con diésel sintético HVO (aceite vegetal hidrogenado) o que reposten con certificados HVO (combustible de origen renovable).

Los objetivos marcados por el gestor aeroportuario exigen que un 23% de las flotas sean sostenibles en 2022, subiendo a una cuota del 78% en el ejercicio 2030.

UN RAMILLETE DE GRANDES JUGADORES

El líder. Iberia es el gran prestador de servicios de handling en rampa en España. Tras el concurso fallado en 2015 se encuentra en Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Asturias, Bilbao, Girona, Gran Canaria, Ibiza, Menorca, Reus, Santiago, Tenerife Norte y Tenerife sur. Entre los 20 mayores aeropuertos de Aena solo está ausente en Fuerteventura, Lanzarote, Sevilla, Valencia y el tándem La Gomera-El Hierro.

El gran rival local. Groundforce, del holding Globalia, tiene como principales plazas Madrid-Barajas, El Prat, Palma de Mallorca, Alicante, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Tenerife Norte y Valencia.

Otros jugadores destacados. WFS, Swissport, Aviapartner y Atlantica de Handling se reparten el resto de licencias.

Apetito. Aena recibió 167 propuestas en el concurso del handling de rampa que fue fallado en mayo de 2015 y que agrupaba la veintena de aeropuertos con más de un millón de viajeros al año. Clece, Lesma, Menzies o Ryanair también estuvieron entre las concursantes.

EL GOBIERNO RECHAZA DAR DATOS A VOX SOBRE EL RESCATE DE PLUS ULTRA

11/10/2021



El Gobierno ha declinado proporcionar a Vox los datos que reclamaba en el Congreso sobre el expediente de la ayuda pública de 53 millones de euros que la SEPI otorgó a la aerolínea Plus Ultra. Según señala, toda la información es reservada y no se puede dar a conocer a terceros, máxime cuando el caso está siendo investigado en un juzgado y su publicidad puede causar indefensión.

[EXPANSION](#)

En una respuesta parlamentaria, el Gobierno se limita a proporcionar el enlace a la referencia del Consejo de Ministros del 9 de marzo de 2021 que difundió en su día Moncloa, pero subraya que "toda la información y documentación correspondiente a los expedientes tramitados y/o autorizados con cargo al Fondo de Solvencia está sujeta a condicionantes legales que impiden que pueda ser divulgada o facilitada a terceros".

Se remite al artículo 2.17 del Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para

apoyar la reactivación económica y el empleo, en el que se habla de que los datos que maneja el consejo gestor de los fondos "tendrán carácter reservado y, con las excepciones previstas en la normativa vigente, no podrán ser divulgados a ninguna persona o autoridad, ni utilizados con finalidades distintas de aquellas para las que fueron obtenidos", según apunta Europa Press.

El Gobierno subraya que esa obligación de "guardar secreto y a no utilizar la información recibida con finalidades distintas de aquella para la que les sea suministrada los auditores de cuentas" afecta también a los asesores legales y demás expertos independientes que puedan ser designados por el Consejo Gestor y por SEPI en relación con el cumplimiento de las funciones que tienen legalmente atribuidas.

Eso sí, recuerda que "este carácter reservado cesará desde el momento en que los interesados hagan públicos los hechos a los que los datos, documentos e informaciones se refieren", y que, a los tres meses de la operación de recapitalización de la empresa, el Estado hará pública información relevante, como la identidad de la empresa, los importes nominales de ayuda concedida y sus términos.

Razones fundadas

Además, y para asegurar la debida transparencia de la gestión de los recursos públicos, los beneficiarios deben dar a conocer en sus portales corporativos información sobre la utilización de la ayuda recibida en un plazo de doce meses desde la fecha de concesión de la ayuda y, posteriormente, de forma periódica cada doce meses, hasta el pleno reembolso de la ayuda.

A todo ello añade que la concesión de esta ayuda a Plus Ultra está siendo investigada en el Juzgado de Instrucción número 15 de Madrid, "por lo que facilitar información a terceros al margen del procedimiento judicial en curso podría producir una situación de indefensión, lo que resulta contrario a la protección establecida en el artículo 24 de la Constitución Española".

"En conclusión, existen razones fundadas en derecho para no facilitar la información solicitada en esta iniciativa parlamentaria", remata el Ejecutivo.

Batería de preguntas

En sus preguntas, los diputados de Vox pedían, entre otras cuestiones, conocer qué miembros de la SEPI estuvieron presentes en la Junta General Extraordinaria de accionistas de Plus Ultra de junio o qué personas forma partes del equipo directivo de esa compañía tras la aportación realizada por el Estado.

Asimismo, y dada la participación del Estado en Plus Ultra, preguntaban al Ejecutivo por el importe neto de la cifra de negocios de la compañía del primer semestre de 2019, 2020 y 2021, por los flujos de efectivo que han salido desde el primer desembolso del Fondo de la SEPI y por los motivos que le han llevado a reducir el capital antes de recibir la segunda parte de asistencia financiera por parte del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas.

Los de Abascal también quieren que el Gobierno especifique los mecanismos que está desplegando para asegurar una situación de rentabilidad positiva y adecuada solvencia que permita al Estado recuperar los 53 millones de euros otorgados como apoyo financiero.

LA COMIDA DE PEPE HIDALGO CON ZAPATERO PARA HACER DE PARACAIDISTA DE AIR EUROPA

11/10/2021



El presidente de Globalia le pide a su buen amigo líder del PSOE que intermedie en su nombre ante Pedro Sánchez para salvar a la aerolínea de la quiebra

EL CONFIDENCIAL

Lunes 27 de septiembre. Los nervios se apoderan de los cielos españoles, por donde planean Air Europa e Iberia. La gran operación del sector aéreo nacional, la compra de la empresa de los Hidalgo por parte de la ahora filial de la hispano-británica International Airlines Group (IAG), amenaza con estrellarse ante las severas condiciones que está exigiendo la Comisión Europea para aprobar la integración. Unas sospechas que se exponen unos días antes, en un consejo de administración en el que la familia fundadora pone de manifiesto a los consejeros impuestos por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) que el accidente es irremediable si no se actúa de inmediato. Los representantes del organismo público, unos técnicos que se ajustan al contrato por el que el Gobierno le dio hace ahora un año 475 millones de euros a la aerolínea, encajan las acaloradas palabras del Pepe Hidalgo, presidente de Air Europa y de Globalia, el mayor 'holding' turístico español. Un hombre hecho a sí mismo, trabajador incansable, que a sus 80 y pocos años quería repartir en metálico la herencia a sus tres hijos antes de que la segunda generación, con puntos de vista distintos sobre el negocio, pusiera en riesgo los 15.000 empleos de sus trabajadores. La desesperación es tal que Hidalgo padre, que ya había recibido otros 140 millones en forma de préstamos ICO, llama a José Luis Rodríguez Zapatero, el que fuera presidente del Gobierno entre 2004 y 2011, para pedirle ayuda. Para solicitarle que intermedie con Moncloa para salvar una situación en la que todos pierden. Los Hidalgo porque se quedan sin su activo más preciado; Iberia, porque pierde una oportunidad histórica de crear la gran aerolínea española; y el Gobierno, porque va a ver cómo tira por la ventana más de doce veces (615 millones) lo que le dio a Plus Ultra.

La compañía se ha quedado sin combustible por los últimos efectos del covid-19, que ha echado por tierra el ejercicio 2021 y las previsiones sobre las que el organismo dependiente del Ministerio de Hacienda calculó su cheque. El grupo aéreo, cuyos dueños acordaron su venta en 2019 a Iberia por 1.000 millones de euros, ahora vale cero. Ni los 500 millones que las dos partes renegociaron a principios de este año, ya con la pandemia haciendo estragos, a pagar o cobrar en cinco años, en 2026. Y cero, siendo optimistas, porque la empresa va a acabar el curso actual con un patrimonio negativo de más de 600 millones y una deuda real superior a los 800 millones. Ante esta coyuntura, Hidalgo llamó a Zapatero, gran amigo suyo, tanto por sus afinidades políticas como porque en 2008 hablaron mucho sobre comprar Iberia. Air Europa, ayudada por algún fondo de capital riesgo, intentó echarle el lazo a la antigua aerolínea de bandera nacional, que finalmente fue adquirida por British Airways. La familia estuvo muchas veces en Moncloa, pero no hubo forma de concretar esa acrobacia. De esa operación nació IAG, que ahora se quería comer la compañía de los Hidalgo, a un precio de derribo, que el Hidalgo padre no está dispuesto a aceptar bajo ninguna circunstancia. Incluida una pandemia histórica. Ese lunes 27 de septiembre, el presidente de Air Europa invita a comer al expresidente del Gobierno a su mansión de Puerta de Hierro. Almuerzo servido en la primera planta del refugio del patriarca de los Hidalgo, que incluye un casino para bolsillos generosos, un spa de película y un salón con recuerdos imborrables sobre la vida de un hombre que empezó de la nada y se ha codeado con mandatarios de todo el mundo, Iglesia incluida. Hidalgo le conmina a Zapatero, en presencia de alguna otra persona próxima a Globalia, a que le pida a Sánchez y a Iberia a que hagan lo que sea necesario para sacar la compañía de esta ruina. "Vamos a perder todos, empezando por el país", le viene a decir a Zapatero, al que le inquiera a que envíe el mensaje a Moncloa y a los que mandan ahora en

Rodríguez Zapatero sabe de aviones lo mismo que Antonio Miguel Carmona del sector eléctrico —lo justo—, pero tiene cierto sentido de Estado. No ha sido investido vicepresidente de Air Europa como si lo ha sido el locuaz tertuliano de Iberdrola, pero desde la discreción se ha comprometido a echar

una mano a su amigo Hidalgo con la colaboración de José Blanco, su ministro de Fomento, ahora al frente de una consultora, Acento, desde la que ejerce tareas de 'lobby'. Hidalgo quiere que el PSOE, su partido, donde colocó a algún amigo como Cortés Elvira, al que después metió en su consejo, haga lo que haga falta, ya sea en Madrid o en Bruselas, por salvar su pacto con Iberia. Una operación cuyo futuro se va a ventilar en las tres próximas semanas, para bien o para mal. Zapatero ya se ha puesto a trabajar para que el aterrizaje no sea en ningún caso forzoso. El fichaje como virtual consejero delegado de Globalia de Pablo Ferre, la mano derecha de Rosaura Varo, el 'golden boy' de Pedro Sánchez, con asiento preferente en Prisa, Acciona y Telefónica, va en la misma dirección. Air Europa es ya una operación de Estado. Y del PSOE.

LAS AEROLÍNEAS DEBEN REFORESTAR 20 VECES ESPAÑA HASTA 2050 PARA REDUCIR LAS EMISIONES A CERO

11/10/2021



IATA exige a todas las partes interesadas con el impacto ambiental El objetivo final supone plantar más de 897,5 millones de hectáreas La Comisión aboga por que el Viejo Continente sea neutro en 2050

[EL ECONOMISTA](#)

Este lunes la Asamblea General Anual de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) aprobó una resolución para conseguir cero emisiones netas de dióxido de carbono (CO₂) en los próximos 30 años. Desde hoy y hasta 2050, el compromiso neto cero emisiones del sector aéreo recoge que se tendrán que reducir un total acumulado de 21.200 millones de toneladas de CO₂. El objetivo final, teniendo en cuenta que mediante estas compensaciones solamente se contempla cubrir el 8% del total, implicaría la plantación de más de 897,5 millones de hectáreas en las próximas tres décadas, lo que correspondería a reforestar la superficie de España veinte veces.

La única compañía que ha puesto números a la operación ha sido Delta: mitigar 13 millones de toneladas de emisiones de dióxido de carbono requeriría plantar casi 6,88 millones de hectáreas (17 millones de acres). Si extrapolamos estas cifras a los objetivos de la IATA, las aerolíneas necesitarían plantar unos 76 millones de hectáreas, o lo que es lo mismo, una España y media de árboles en tan solo un año para cumplir con su estrategia de descarbonización.

Un ejemplo práctico lo ofrece el director de la asociación, Willie Walsh. Para satisfacer las necesidades de los diez mil millones de personas que se espera que vuelen en 2050 sería necesario mitigar al menos 1.800 millones de toneladas de carbono solamente ese año, de las cuales el 8% (un total de 144 millones de toneladas) se podría compensar con plantación de árboles.

Además de cubrir el 8% con compensaciones, el plan de la IATA contempla un escenario potencial en el que el 65% del objetivo se reducirá a través de combustibles de aviación sostenibles. Por otro lado, se espera que la nueva tecnología de propulsión, como es el caso del hidrógeno, se encargue de otro 13%. Las mejoras de eficiencia supondrán un 3% más. El resto, que sería un 11% en total, podría conseguirse mediante captura y almacenamiento de carbono.

La resolución de la Asamblea General Anual de la patronal exige que todas las partes interesadas

de la industria se comprometan con el tratamiento urgente del impacto ambiental a través de sus políticas, productos y actividades con acciones concretas y plazos claros, entre los que destacan; las empresas productoras de combustible que aporten al mercado combustibles de aviación sostenibles (SAF) a gran escala y con costes competitivos; los gobiernos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) que eliminen las ineficiencias en la infraestructura del espacio aéreo y en la gestión del tráfico aéreo; los fabricantes de aviones y motores que produzcan tecnologías de propulsión y de fuselaje radicalmente más eficientes; y los operadores de aeropuertos que proporcionen la infraestructura necesaria para suministrar SAF, a precio de coste y de manera rentable.

La transición energética necesaria para lograr el cero neto debe estar respaldada por un marco político integral centrado en la creación de soluciones rentables, especialmente en el área de SAF. Existe tecnología, pero se necesita incentivar la producción para aumentar la oferta y reducir los costes. La resolución insta a los gobiernos, a través de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), a que acuerden un objetivo a largo plazo equivalente al compromiso de cero neto de la industria para 2050. En consonancia con la estrategia cero emisiones netas de CO₂ en 2050 a largo plazo para gestionar el impacto del cambio climático de la aviación, la resolución también pide a los gobiernos su respaldo al Sistema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (Corsia, por sus siglas en inglés) y la coordinación y armonización de medidas políticas a todos los niveles.

"Los gobiernos deben ser socios activos para lograr cero neto en 2050", explicó Walsh. Según el director de la IATA, al igual que ocurre con todas las demás transiciones energéticas exitosas, las políticas gubernamentales han marcado el rumbo y han abierto un camino hacia el éxito. De no ser así, los costes y los riesgos de inversión son demasiado altos. "La reducción de carbono debe estar en el punto de mira, limitar los vuelos con impuestos retrógrados y punitivos solo castiga la inversión y limita volar a los ricos". Hasta ahora, la asociación reclama no haber visto un impuesto medioambiental que financie realmente iniciativas para la reducción de carbono. "Los incentivos han demostrado ser el camino a seguir, resuelven el problema, crean empleo y aumentan la prosperidad", puntualizó Walsh.

El retraso tecnológico

Las aerolíneas, de esta manera, se ven presionadas para avanzar rápidamente hacia la reducción de las emisiones, a pesar de que la tecnología de vanguardia, como los aviones a hidrógeno, está a años de distancia. Mientras que los fabricantes de automóviles y la industria energética han hecho progresos tangibles para volverse más ecológicos, los largos plazos de desarrollo de la aviación y las prerrogativas de seguridad hacen que el cambio sea mucho más lento. Algunas compañías se han comprometido a avanzar más rápidamente, pero las alternativas son limitadas: el llamado combustible de aviación sostenible es caro y todavía escaso, mientras que la compra de compensaciones de carbono ha sido criticada por su ineficacia. De hecho, Lufthansa se enfrentó a algunas críticas por parte de las compañías aéreas chinas, las cuales se han comprometido alcanzar las emisiones netas cero en 2060.

El director general de Saudi Arabian Airlines, Ibrahim Al-Omar, también dijo que los esfuerzos para abordar la huella de carbono de la industria de la aviación "no deberían centrarse únicamente en las llamadas tecnologías sostenibles". China Southern Airlines, por su parte, propuso una enmienda para tener en cuenta los diferentes calendarios nacionales, pero no obtuvo apoyos suficientes. Sin embargo, desde la IATA han reconocido que las compañías aéreas individuales pueden, en última instancia, establecer sus propios objetivos. Tan es así que IAG, Delta Air Lines y United Airlines ya han asumido compromisos cero emisiones. Asimismo, JetBlue Airways, cuyo director general, Robin Hayes, es el actual presidente del consejo de administración de la patronal, se ha fijado como objetivo el año 2040.

"No tenemos una solución clara a corto plazo", declaró Walsh y a lo que añadió "pero sí creemos firmemente que hay un camino creíble hacia el cero neto para 2050 y, cada vez más, un camino

creíble hacia la descarbonización".

Antes de la pandemia, el sector de la aviación mundial causaba alrededor del 2% de todas las emisiones de CO2. Es poco probable que el descenso temporal, aunque brusco debido a que la gente se ha quedado en casa, tenga un impacto real en el cambio climático porque el gas permanece en la atmósfera durante cientos de años. Las compañías aéreas también están presionadas para recuperarse de la crisis. "Si el sector está por fin dispuesto a hacer frente a sus emisiones, debería apoyar las políticas europeas de Green Deal, cuyo objetivo es aplicar un precio efectivo a la contaminación y desplegar un combustible de aviación más limpio", dijo Jo Dardenne, responsable de aviación de la organización sin ánimo de lucro Transport & Environment, con sede en Bruselas.

Descarbonización

La Comisión Europea aboga por una Europa climáticamente neutra de aquí a 2050. El 28 de noviembre de 2018, la Comisión presentó su visión estratégica a largo plazo que según definen, conlleva a una economía "próspera, moderna, competitiva y neutra desde el punto de vista del clima de aquí a 2050". A raíz de las invitaciones formuladas por el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo, la visión de la Comisión para un futuro climáticamente neutro abarca prácticamente todas las políticas de la UE y está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura global muy por debajo de 2°C y de proseguir los esfuerzos para mantenerlo en 1,5°C.

En el caso de España, tras cerrarse el periodo de información pública el pasado 30 de septiembre, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica, aprobó la Estrategia a Largo Plazo para una Economía Española Moderna, Competitiva y Climáticamente Neutra en 2050 (ELP 2050). Esta hoja de ruta guiará a España en la descarbonización de la economía con el fin de alcanzar la neutralidad climática antes de 2050 y cumplir con los compromisos como país miembro de la Unión Europea y el Acuerdo de París. Tal y como sale reflejado en el documento proporcionado por el Ejecutivo, la ELP permitirá que España reduzca sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 90% respecto a 1990 antes del año 2050. El 10% de emisiones de GEI restantes será absorbido por sumideros de carbono. Este documento estratégico muestra, además, las múltiples oportunidades para la creación de empleo y el crecimiento económico basándose en la tecnología y el conocimiento científico-técnico disponible.

Entre los diferentes objetivos de la ELP 2050 destacan; situar el conjunto de energías renovables sobre la energía final en un 97%, reduciendo los consumos de energía primaria y final en torno a un 50% desde 2020 hasta 2050; conseguir que el sector eléctrico sea 100% renovable; descender la dependencia energética del exterior del 73% hasta el 13%, produciéndose un ahorro de 344.000 millones de euros en importaciones de combustibles fósiles; electrificar más del 50% de la economía instalando en torno a 250 GW de potencia renovable; y mitigar y fomentar los sumideros de carbono que permitirán alcanzar la neutralidad climática.