

EL GOBIERNO QUIERE LIMITAR LA DURACIÓN MÁXIMA DE LOS NUEVOS ERTE A UN AÑO

18/10/2021



El borrador de la reforma laboral que están debatiendo el Gobierno, la patronal y los sindicatos incluye una cláusula de mantenimiento de la plantilla de seis meses en el Mecanismo de Sostenibilidad del Empleo.

[LA INFORMACIÓN](#)

El borrador de la reforma laboral que se ha debatido este mismo miércoles en la mesa de diálogo social contempla que la nueva herramienta de flexibilidad interna para las empresas en crisis -el denominado Mecanismo de Sostenibilidad del Empleo (MSE) que acompañará a la figura de los expedientes de regulación temporal de empleo en la legislación que entre en vigor el 1 de enero- solo podrá aplicarse por un máximo de un año, en el caso de que exista un acuerdo con los sindicatos, o de seis meses en el supuesto de que sea autorizado por la Autoridad Laboral sin que haya acuerdo.

Así consta en el último borrador, al que ha tenido acceso La Información y que recoge un cambio sustancial respecto a la actual legislación de los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE), que no tienen una duración máxima (ni mínima) y pueden extenderse durante todo el tiempo que necesite la empresa. La crisis de la Covid ha demostrado que la necesidad empresarial puede alargarse durante meses, o incluso años, y este coto sería una solución a esta problemática que supone destinar una gran cantidad de recursos públicos a modo de prestaciones y exoneraciones de cotizaciones.

El ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá

Mira también

Escrivá sube las bases máximas un 1,7% sin consultar con patronal y sindicatos

El texto, tal y como está redactado en estos momentos, establece que el MSE "solo podrá ser aplicado durante un concreto periodo temporal de referencia y por un porcentaje máximo de reducción de la jornada ordinaria a desarrollar dentro del mismo". En concreto, "el periodo de referencia podrá tener una duración máxima de 12 meses en caso de existir acuerdo en el periodo de consultas y de 6 meses en el supuesto de que el MSE sea autorizado por la autoridad laboral cuando no exista acuerdo". "En cualquier caso, el periodo de referencia será de la duración estricta imprescindible para responder al supuesto en el que se fundamenta el Mecanismo", matiza.

Asimismo, se determina que el periodo temporal de referencia y el porcentaje de reducción de jornada serán "idénticos para todas las personas trabajadoras de un mismo centro de trabajo afectadas por el Mecanismo de Sostenibilidad del Empleo", aunque se añade que "siempre que concurren causas justificativas debidamente acreditadas podrán fijarse distintos porcentajes de reducción de jornada en función de los grupos profesionales, funciones o puestos de trabajo

afectados". Una opción, esta última, que parece más lógica para las empresas que acudan a este mecanismo de flexibilidad interna por necesidades graves.

El borrador, elaborado con contribuciones de todas las partes -matizan fuentes del Ministerio de Trabajo- también contempla que los beneficios en materia de cotizaciones sociales vinculados al MSE (aún por definir) estarán condicionados al cumplimiento por parte de la empresa de una serie de obligaciones, entre ellas, el mantenimiento del empleo de las personas afectadas durante los seis meses siguientes a la finalización de la aplicación del mecanismo. Se trata de una cláusula de salvaguarda de las plantillas, similar a la que opera en los actuales ERTE, que prohibirá a las empresas despedir a los trabajadores afectados por estos procesos hasta medio año después de que haya finalizado el MSE.

Además, como adelantó la vicepresidenta Yolanda Díaz, será obligatorio el desarrollo de acciones formativas y, en algunos casos, la recolocación de un mínimo del 20% de los afectados por el MSE. Esta última condición será obligatoria para las empresas que se acojan al Mecanismo en el supuesto de "procesos de transición profesional de las personas trabajadoras hacia empleos en otras empresas o sectores". En paralelo, tal y como plantea el borrador, el MSE también podrá emplearse cuando concurren causas económicas, técnicas, organizativas o de producción o "por necesidades de recualificación de las personas trabajadoras afectadas para garantizar su empleo en la propia empresa".

Temporalidad máxima del 15%

Otra de las principales novedades del borrador debatido este miércoles es que limita la contratación temporal en las empresas al 15% de la plantilla o al porcentaje inferior que establezca la negociación colectiva. Según lo planteado, las empresas deberán informar a la representación legal de los trabajadores, durante el mes de enero de cada ejercicio, sobre la proporción de plantilla temporal y presentar una propuesta concreta de transformaciones o contrataciones a efectuar para cumplir con el mínimo, unas conversiones y contrataciones que deberán hacerse efectiva antes del mes de marzo del año correspondiente.

En el paquete para reducir la elevada tasa de temporalidad del mercado laboral patrio también figura un planteamiento para mejorar la protección de los trabajadores en las empresas de trabajo temporal (las denominadas ETT). En concreto, la propuesta permite la celebración de contratos de puesta a disposición para trabajos temporales siempre que la relación laboral de la persona cedida esté concertada por tiempo indefinido. De llevarse a cabo, sería otro cambio sustancial en la actual legislación.

IAG FICHA EN EL DUEÑO DE PREMIER INN A SU DIRECTOR FINANCIERO

18/10/2021



IAG ha fichado en la empresa británica Whitbread, dueño de la firma hotelera Premier Inn y de varias cadenas de restaurantes, a su nuevo director financiero, Nicholas Cadbury, tras la renuncia de Steve Gunning, que abandonará su cargo tras la publicación de los resultados anuales de la empresa

[EXPANSIÓN](#)

International Airlines Group (IAG), el holding aéreo al que pertenecen British Airways, Iberia, Vueling y Aer Lingus, ha comunicado que Steve Gunning "ha decidido dejar el cargo de director financiero", y ha fichado a Nicholas Cadbury para sustituirle, quien ocupa el mismo cargo desde el año 2012 en Whitbread PLC.

Gunning, que dejará también el grupo en el que lleva trabajando más de 20 años tras la publicación de los resultados correspondientes al 2021, había asumido dicha responsabilidad en el 2019 para tomar a su vez el relevo a Enrique Dupuy, cuando era director financiero de British Airways.

Cadbury, que también es consejero no ejecutivo y presidente de la Comisión de Auditoría de Land Securities, cuenta con amplia experiencia tras su paso por Whitbread, Premier Farnell o Dixons Carphone.

El consejero delegado de IAG, Luis Gallego, agradeció a Gunning el papel "clave" ejercido en los últimos 18 meses, con un reconocimiento de que su labor ha permitido al grupo "sortear la pandemia mejor que la mayoría de nuestro sector y garantizar que estamos bien situados para aprovechar las enormes oportunidades que se presentarán", y dio la bienvenida al nuevo director financiero.

"En el corto plazo, nuestro objetivo sigue siendo proporcionar el mejor resultado posible en 2021 y asegurar que estamos preparados para retornar a la rentabilidad en 2022", explicó Gallego.

EEUU REABRIRÁ SUS FRONTERAS EL 8 DE NOVIEMBRE PARA VACUNADOS

18/10/2021



Lo que no estén vacunados no podrán entrar salvo excepciones

[EL MUNDO](#)

Estados Unidos anunció el viernes el final de las restricciones para viajeros extranjeros con la vacuna contra la Covid-19. A partir del 8 de noviembre habrá libertad para ingresar de nuevo a la primera potencia mundial para hacer turismo, visitar familiares o por trabajo, poniendo fin a más de año y medio de

limitaciones, de acuerdo a la Casa Blanca.

Fue en enero de 2020 cuando el ex presidente Donald Trump prohibió la entrada de los ciudadanos chinos por temor a que el virus llegara hasta EEUU, una prohibición que posteriormente extendió a otros países y que en la actualidad limitaba los ingresos a territorio nacional a cualquier viajero foráneo que no argumentara una causa excepcional.

La nueva normativa beneficia a ciudadanos de los países de la Unión Europea, además de Reino Unido, China, India, Sudáfrica, Irán o Brasil, y obligará a los pasajeros a presentar, además de su tarjeta de vacunación, una prueba negativa de Covid antes de subirse al avión rumbo a EEUU. Las vacunas deberán estar aprobadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), una lista en la que también está la de AstraZeneca.

La prueba negativa de Covid-19 no será necesaria para extranjeros que crucen por Canadá o por México, exentos también de cualquier tipo de cuarentena. Aquellos que no estén vacunados aún no podrán entrar a EEUU, aunque la Casa Blanca ha admitido que podría haber excepciones, como

menores de 18 años, algo que todavía se está debatiendo.

SUBIDAS BURSÁTILES

Más en El Mundo

¿Por qué sigue Miley Cyrus a Úrsula Corberó de 'La Casa de papel' en Instagram?

La dura historia de María Bravo que la condujo a la filantropía, más allá de su relación con Bruce Willis

El anuncio fue recibido con agrado por Wall Street, con subidas del 2% para las principales aerolíneas del país, Delta, United Airlines y American. También supone un alivio importante para el sector turístico, uno de los más castigados durante la pandemia. Roger Dow, presidente de la Asociación de Viajes de EEUU, indicó en un comunicado que "es críticamente importante para planear, para las aerolíneas y para millones de viajeros de todo el mundo".

El momento en EEUU es de optimismo y cautela con respecto a la pandemia. Por un lado es evidente el descenso en el número de positivos diarios por Covid, un 22% con respecto a los últimos 14 días (ligeramente por encima de 86.000) y de hospitalizados. Pero la cifra de muertos sigue siendo muy elevada, más de 1.800 al día y con tan solo un 57% de la población vacunada con la pauta completa.

USCA AVISA DE RETRASOS EN LOS AEROPUERTOS EN 2022 SI ENAIRE NO REFUERZA LA PLANTILLA EL SINDICATO DENUNCIA EL INCUMPLIMIENTO DEL ACUERDO DE INCORPORACIÓN DE EFECTIVOS FIRMADO EN OCTUBRE DE 2018

18/10/2021



[CINCO DÍAS](#)

El congreso nacional que celebrará la semana que viene el sindicato de controladores USCA se antoja caliente y muy crítico con la gestión de la pública Enaire. En la antesala del mismo ya se advierte de un problema de falta de efectivos para el próximo ejercicio.

El colectivo reunirá a casi un centenar de profesionales en Barcelona, entre los días 18 y 20, para analizar, entre otras cosas, la situación de la plantilla ante la reactivación del tráfico. Asistirán miembros de la junta directiva, de secretarías, delegados y colaboradores del colectivo.

USCA denunciará la "modificación unilateral" de la planificación de personal por parte de Enaire. Esta fue pactada para el periodo 2018-2025, pero el colectivo dice estar ahora ante una "carencia de personal alarmante" que supondrá en 2022 "un escenario de demoras" en los vuelos operados en la red de Enaire.

El citado acuerdo nacional de bases fue firmado en octubre de 2018 por el entonces secretario de Estado de Infraestructuras Pedro Saura y el sindicato USCA. Implicaba un incremento neto de la plantilla en 420 controladores hasta 2025 (471 por tasa de reposición y 196 adicionales). Este

refuerzo suponía un alza del 21% y llegar a una nómina de 2.394 efectivos.

También se incorporó un nuevo modelo de masa salarial y productividad vinculado al cumplimiento de objetivos, y el sindicato se comprometió a la paz social hasta el citado 2025. El resultado era el rejuvenecimiento de la plantilla y la búsqueda de una mayor flexibilidad en los servicios.

La rebaja de expectativas que denuncia USCA se habría dado la pasada primavera en una reunión entre empresa y sindicato, en la que se anunció la posible afectación del programa de incorporaciones esencialmente por la pandemia. El colectivo echa de menos la entrada de 265 controladores, entre tasa de reposición y fichajes adicionales, entre 2019 y este 2021.

Jubilaciones

También estará sobre la mesa del Congreso de controladores la reciente polémica por la jubilación forzosa de trabajadores al cumplir los 65 años. El sindicato denuncia que se están produciendo despidos de facto "después de 36 ó 37 años de servicio".

Y un último punto de fricción entre USCA y la estatal Enaire es el del retraso en la negociación del tercer convenio colectivo "únicamente achacable a la empresa por la ausencia de propuestas o alternativas a las realizadas por el sindicato".

Ya en 2018 las partes coincidieron en que el acuerdo nacional de bases suponía una notable modificación del segundo convenio colectivo, cuya vigencia alcanzaba hasta final de 2020. En ese marco, empresa y sindicatos acordaron tratar un nuevo marco laboral para tenerlo activo en el verano de 2019.

LOS PERITOS CREEN QUE EXISTEN "DUDAS MÁS QUE RAZONABLES" DE QUE PLUS ULTRA CUMPLIERA TODAS LAS CONDICIONES PARA SER RESCATADA

18/10/2021



Cuestionan que la aerolínea no se encontrara en una situación de crisis financiera en diciembre de 2019 y creen que el resto de requisitos los cumplía

[EL MUNDO](#)

El informe pericial remitido a la titular del Juzgado de Instrucción número 15 de Madrid, Esperanza Collazos, encargada de investigar el rescate estatal a la aerolínea Plus Ultra, concluye que existen "dudas más que razonables" sobre cuál era la situación patrimonial de la compañía en diciembre de 2019 y, en consecuencia, sobre el cumplimiento de todas condiciones exigidas para poder acceder a la concesión de una ayuda pública aprobada por el Gobierno de Pedro Sánchez por valor de 53 millones de euros. Creen que existe una "alta probabilidad" de que la compañía estuviera en suspensión de pagos al cierre del citado ejercicio.

En el documento de 499 páginas, al que ha tenido acceso EL MUNDO, los peritos oficiales designados por la instructora de Madrid cuestionan que la compañía cumpliera con la exigencia de no encontrarse en una situación de crisis financiera a 31 de diciembre de 2019 para poder ser

rescatada por el Ejecutivo.

Las dudas radican en la posibilidad real de que la aerolínea se hallase en una situación de insolvencia con anterioridad a la citada fecha, circunstancia que le habría impedido acceder al rescate estatal.

Sobre el resto de exigencias legales previstas para acceder a los fondos públicos como, por ejemplo, ser considerada una compañía de carácter estratégico en el sector aéreo, los expertos creen que Plus Ultra sí las cumplía "a pesar del amplio espectro de alguna de las mismas".

La titular del Juzgado de Instrucción número 15 de Madrid ordenó en un auto dictado el pasado 14 de junio que se llevara a cabo este peritaje independiente sobre el polémico rescate de la aerolínea con el objetivo de continuar investigando o no la concesión de las ayudas públicas. Fueron designados por el juzgado como peritos independientes los economistas Alfredo Moreno Mínguez y Pedro Bautista Martín Molina, encargados de redactar el extenso informe.

EL EXPEDIENTE DE LA SEPI

En concreto, los peritos han examinado si la aerolínea se ajustaba a las condiciones establecidas en la propia Orden PCM/679/2020, de 23 de julio, por la que se publica el acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de julio de 2020, que rige el funcionamiento del citado fondo de ayuda a empresas estratégicas.

En dicha orden se recoge como condición para acceder a las ayudas la obligatoriedad de "no constituir una empresa en crisis a 31 de diciembre de 2019, en los términos establecidos por el artículo 2 del Reglamento de la Comisión de la Unión Europea número 651/2014, de 17 de junio".

Los economistas centran su análisis en el expediente remitido por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) al juzgado. En el citado expediente constan la solicitud inicial y definitiva de Plus Ultra con cargo al fondo de apoyo a la solvencia de empresas estratégicas; los informes emitidos por expertos independientes; las solicitudes de información, documentación y aclaraciones realizadas por parte de la Sepi; la aportación de información y documentación adicional por parte de la compañía; el informe favorable Consejo Gestor del Fondo (de la Sepi); y las escrituras y/o contratos relativos a la financiación obtenida.

Tras llevar a cabo un examen exhaustivo de la documentación, los peritos llegan a la conclusión de que existen dudas de que Plus Ultra no se encontrara en "situación de crisis" a fecha de 31 de diciembre de 2019 en los términos establecidos por el Reglamento de la Comisión Europea.

La razón reside en que en sus cuentas anuales constata existencia de un préstamo participativo otorgado por la sociedad financiera panameña Panacorp Casa de Valores, S.A., suscrito en fecha de 22 de diciembre de 2017, por importe de 6.304.314,71 euros.

SOLVENCIA "FICTICIA"

Asimismo, los expertos económicos resaltan que ese préstamo participativo mantenía como "garantía" una cantidad líquida "indisponible" por importe de 4.046.116,29 euros a 31 de enero de 2020. Dicha garantía se encontraba depositada en el banco Commonwealth Bank and Trust LTD en la República de Dominicana, "paraíso fiscal" y como establece la propia Agencia Tributaria española".

Sobre este préstamo concedido cuatro años antes de que la compañía fuera rescatada por el Gobierno de Pedro Sánchez, los peritos sostienen que "resulta contrario a la lógica económica mantener indisponible, durante toda la vida del préstamo, una cantidad, que además ni genera ningún rendimiento para la prestamista ni tampoco ninguna utilidad para la entidad Plus Ultra".

Los expertos dejan entrever, además, que la única finalidad de esta operación -que tiene visos de ser ficticia- era "la de representar una situación de solvencia frente a terceros". De hecho, los peritos apuntan a que existía una "alta probabilidad" de suspensión de pago al cierre de 2019 si se valora la cuantía neta del préstamo recibido dos años antes.

En contraposición, los expertos designados por el juzgado de Madrid sí que validan el resto de exigencias que debía cumplir la aerolínea para acceder a las ayudas públicas del Estado español. Destacan que si Plus Ultra no hubiera recibido los fondos públicos hubiera tenido graves problemas para mantener su continuidad.

AEROLÍNEA ESTRATÉGICA

Por otro lado, afirman que se trata de una compañía estratégica. "Cabe pensar que si bien el peso específico de la sociedad Plus Ultra, en términos económicos, no es demasiado elevado en comparación con otros competidores, su ventaja estratégica reside en la dificultad de poder suplir su puesto en el total de compañías que actualmente operan en el mercado español", reza el informe.

En el documento entregado a la juez Collazos se explica además que la aerolínea cubre prácticamente en exclusividad la línea Tenerife Norte-Caracas, con un 98,4% de la cuota de mercado, "aunque su principal centro de operaciones se sitúa en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, siendo su peso en el mismo bastante reducido". Los peritos también resaltan que los precios de los billetes de la sociedad son comparativamente más bajos que los de sus competidoras en los tres países a los que vuela.

Tras recibir el informe, la instructora del procedimiento abierto a raíz de las querellas del PP y Vox deberá decidir si cita o no en el juzgado a los directivos de la Sepi en calidad de testigos. La juez investiga si se pudieron cometer delitos contra la Hacienda Pública, fraude de subvenciones, malversación, cohecho y tráfico de influencias.

ESPAÑA HACE 'LOBBY' EN BRUSELAS PARA FACILITAR LA OPERACIÓN IBERIA-AIR EUROPA

18/10/2021



Las primeras conclusiones no permiten que la venta salga adelante por ahora. El objetivo es rebajar las exigencias de la UE para que la compra tenga sentido.

[EL ECONOMISTA](#)

Iberia y Air Europa siguen luchando para que la operación más importante de los últimos años en el sector aeronáutico español salga adelante. En las últimas semanas, de acuerdo con fuentes conocedoras, ha surgido con fuerza un lobby español en Bruselas que trata de empujar la compra de la aerolínea de los Hidalgo por parte de la compañía de IAG. Todo ello, pese a que las primeras conclusiones sobre este movimiento por parte de las autoridades de Competencia de la Unión Europea, el denominado Statement of Objections, no ha hecho más que sumir a todas las partes en la negatividad sobre el futuro de esta operación.

Las grandes aerolíneas de bandera europeas, entre las que se encuentran, según fuentes comunitarias, Air France-KLM y Lufthansa, llevan meses tratando de empujar en el sentido contrario, mostrando sus diferencias con respecto a esta operación y sus consecuencias para, entre otras

cosas, la competencia y los consumidores. En este sentido, los competidores que forman el lobby aéreo estarían presionando para que la anglo-española cumpla "a rajatabla" las normas de competencia, entre las que se incluyen la cesión de algunos slots en rutas clave para el sentido empresarial de la operación.

En el lado contrario, se encontrarían, además de las propias empresas, para las que esta operación es clave de cara a su futuro -bien por supervivencia o por su crecimiento-, un grupo de presión que encabezan diferentes políticos y técnicos españoles en Bruselas que tratan de conseguir que esta operación salga adelante. "Todos estamos trabajando en la misma dirección", señalan a elEconomista fuentes al tanto de estos movimientos en la capital de la UE.

El Statement of Objections enviado por la autoridad de Competencia de la Unión Europea a las compañías y sus asesores hace poco más de dos semanas dificulta, según fuentes de cercanas a las negociaciones consultadas por elEconomista, los planes de compra de la aerolínea de la familia Hidalgo al obligar a ceder a un tercero parte de las rutas clave que son la base de la operación de adquisición de Air Europa por parte de Iberia.

Ahora, es precisamente la antigua aerolínea de bandera española la que ha de enviar a Bruselas sus consideraciones al respecto y las propuestas para evitar que la operación dañe el libre mercado y merme las opciones para los clientes, al tiempo que debe tener sentido empresarial y estratégico para ellos. La conjunción de estas dos variables no es, según las fuentes consultadas, nada fácil, pues las rutas más rentables y relevantes para la aerolínea son precisamente las que la Comisión Europea considera vulnerables a nivel de competencia.

Para llegar a estas conclusiones, Europa tomó como referencia los datos de vuelos de 2019, es decir, de antes de la pandemia. Ahora, tras meses de cambios en las rutas y paralización de los aviones como consecuencia de los daños del Covid y aún sin una recuperación del tráfico que se asemeje a las cifras de entonces, estas han quedado desfasadas, por lo que este es uno de los polos de actuación principales.

Pero si Europa no rebaja sus exigencias o las reduce hasta niveles que todavía harían inviable la operación, opción que barajan las fuentes consultadas, "habrá que optar por un plan B", señalan en el entorno de la operación. Este lobby español en Bruselas está, precisamente, trabajando en tratar de que la UE rebaje estas exigencias del primer documento. Para ello, ponen sobre la mesa los beneficios de la operación tanto para la creación de un hub intercontinental en Barajas que pueda abrir nuevas rutas que conecten el sur de Europa con Asia y refuercen la posición con Latinoamérica, como para el futuro de la aerolínea de los Hidalgo.

Air Europa apenas ha recuperado el 46,8% de los vuelos que operó durante el año 2019. Cabe recordar que Air Europa se encuentra en una situación financiera "muy delicada", según varias fuentes al tanto de sus cuentas, lo que urgiría que la operación saliese adelante lo antes posible. La compañía del Grupo Globalia todavía no ha recuperado la mayor parte de su tráfico tras el golpe del Covid y, según los datos de Eurocontrol, en los últimos siete días solo ha operado un 46,8% de sus vuelos de 2019. Esto estaría dañando directamente la caja de la empresa que merma cada vez más pese a los rescates y créditos garantizados por el Estado que le fueron concedidos hace ya varios meses.

La compañía estaría, de acuerdo con las mismas fuentes, en una situación comprometida para seguir en solitario, por lo que si Iberia finalmente decidiese echarse atrás pagando la penalización de 40 millones que se recoge en el contrato de compra que está supeditado a la autorización de la operación por parte de Bruselas, Air Europa se vería forzado a buscar una alternativa privada que garantice su viabilidad a medio y largo plazo.

La existencia o no de una tercera empresa que estuviese dispuesta a entrar en la ecuación podría inclinar la balanza hacia el lado de Iberia o, por el contrario, dejar a Air Europa en manos de este

tercer actor que debería hacerse cargo de la delicada situación financiera de la aerolínea. De ello dependerá también el futuro de miles de trabajadores, 2.917 entre directos e indirectos según las últimas cuentas de Air Europa Líneas Aéreas que obran en poder del Registro Mercantil, que miran de reojo lo que pasa en la compañía al tiempo que todavía continúan afectados por los Erte como consecuencia del golpe que supuso la irrupción de la pandemia de la Covid-19.

EL AEROPUERTO DE CASTELLÓN INICIA SU DESPEGUE COMO POLO INDUSTRIAL

18/10/2021



La pandemia y el parón de la aviación ha acelerado su diversificación. Empresas como Brok-Air y eCube se han establecido en el recinto. El Gobierno valenciano quiere invertir 105 millones en una zona complementaria.

[EL ECONOMISTA](#)

Una década después de la inauguración del que se bautizó popularmente como aeropuerto sin aviones de Castellón el paisaje de la pista y las plataformas de la instalación ha sufrido un cambio radical. La crisis del transporte aéreo por la pandemia del coronavirus convirtió a la instalación castellonense en un gran parking de aviones, con más de 50 aparatos simultáneamente estacionados sobre su asfalto.

"En 2020 fuimos el cuarto aeropuerto por aparatos estacionados en España, por detrás de Barajas, Ciudad Real y Teruel", apunta Blanca Marín, directora general de Aerocas, la firma pública de la Generalitat Valenciana que lo gestiona.

Una realidad que no hubiera sido posible sin el giro que el aeródromo emprendió hace tres años para tratar de atraer a empresas vinculadas a la industria y los servicios aeronáuticos y que ha permitido que tras la recuperación de los vuelos sus instalaciones aún sigan albergando a decenas de naves para operaciones de mantenimiento o para su desmantelamiento.

El aterrizaje de dos compañías especializadas en la industria aérea, Brok-Air, dedicada a los servicios de mantenimiento de aeronaves, y la británica eCube, que realiza labores de desmantelamiento y recuperación de piezas, ha sido determinantes en este nuevo despegue.

La explosión de la pandemia supuso un duro revés para los planes de crecimiento de Aerocas en aviación comercial y tráfico de pasajeros, después de haber llegado a acuerdos para potenciar mediante ayudas varias rutas. Ante el parón de ese negocio, "optamos por acelerar el proceso de diversificación potenciando toda la cartera de servicios para el sector aéreo", explica Blanca Marín.

Las instalaciones ubicadas entre los municipios de Vilanova d'Alcolea y Benlloc hicieron un esfuerzo para optimizar los espacios para dar cabida a los aviones que necesitaban un lugar donde aparcar, pero también los exigentes servicios de mantenimiento homologados que se exige en el sector. "El coste de tener un mes un avión estacionado se sitúa entre 800.000 euros y 1 millón de euros", comenta Marín, para destacar la importancia de este negocio.

Para darle respuesta, se aprovechó la falta de vuelos comerciales para impulsar el desarrollo de nuevas inversiones, que han sumado más de 6 millones de euros en el último año. Así, eCube amplió la zona de estacionamiento de aeronaves en 20.000 metros cuadrados a principios de año.

Por su parte, Brok-Air ha levantado un nuevo hangar de 2.500 metros cuadrados de superficie construida para ampliar su centro de mantenimiento. Y la propia Aerocas ha construido una nueva plataforma de 30.000 metros cuadrados destinada a que se ubiquen en ella otras industrias vinculadas a la aeronáutica.

Pero los planes de la Generalitat Valenciana para el aeródromo castellonense con la diversificación industrial van mucho más allá. La joya de la corona es el desarrollo de una nueva Zona de Actividades Complementarias (ZAC), que contempla destinar 2,5 millones de metros cuadrados muy cercanos a la pista para desarrollar un polo industrial vinculado al sector.

"Actualmente se encuentra en fase de tramitación urbanística y el objetivo es licitar el próximo año el proyecto de urbanización", explica la directora general de Aerocas. A la vez, la instalación está trabajando para poder poner en marcha el próximo año la actividad logística ligada a la carga de mercancía aérea. "Este verano ya hemos obtenido el certificado como agente acreditado de carga de Aesa, para aplicar los controles y seguridad para actividad de carga" añade Marín, que apunta a que ahora una de sus prioridades es impulsar la llegada de operadores de carga para desarrollar ese negocio. Una actividad para la que buscan sinergias con otras inversiones en marcha en la zona, como la nueva plataforma logística de Amazon en Onda.

Formación y mano de obra

Una de las teclas básicas que Aerocas quiere ofrecer para atraer a las empresas a la vez que diversificar la actividad en el recinto es la de la formación. "Hace tres años empezamos a acoger una escuela de vuelo, Panamedia, y a otras empresas formativas. Nos posicionó como uno de los aeropuertos con más operaciones en 2020, y entre los únicos dos que incrementamos operaciones por la actividad de estas escuelas de vuelo", señala Marín.

Esa apuesta crecerá con el inicio de cursos de Formación Profesional ligada al sector aeronáutico. Este curso arrancará un primer ciclo de FP de mantenimiento del sector aéreo, pero la intención es ir mucho más allá. "Queremos reforzarlo con más ciclos superiores de FP ligados al sector industrial y planeamos implantar al menos cinco ciclos de grado medio y superior que esperamos que sumen unos 300 alumnos anuales cuando estén en marcha".

Pese a esta estrategia de diversificación, que se ha visto reforzada por el Covid, Aerocas tiene claro que su futuro sigue pasando por el tráfico comercial para cumplir uno de los objetivos por los que se creó el polémico aeropuerto: servir de puerta de entrada al turismo a la provincia de Castellón, la única del Mediterráneo que no tenía un aeródromo. "Apostamos por un modelo mixto de aviación comercial e industrial", asevera Marín, que reconoce que la cuenta de explotación de la empresa pública es deficitaria y es realista al no plantearse un plazo para salir de números rojos.

"El punto de equilibrio comercial está en torno a 800.000 pasajeros -en 2019 recibió algo más de 125.000-. Los ingresos de explotación vendrán fundamentalmente de los pasajeros, pero tanto la actividad industrial como logística deben permitirnos acortar los plazos para conseguirlo", añade.

Más ingresos, pero lejos de revertir su déficit

El aeropuerto de Castellón se ha convertido en un quebradero de cabeza para los Gobiernos valencianos desde hace dos décadas. Su proyecto fue una iniciativa personal del líder del PP en esa provincia Carlos Fabra. Ante la negativa de Aena y Fomento a desarrollarlo por la proximidad a Manises, la Generalitat del PP se convirtió en su promotor, mediante una fórmula de concesión por la que cedía la explotación a cambio de la construcción. Los vientos a favor cambiaron y en plena crisis económica la concesionaria y la Generalitat fueron a juicio. Finalmente la Administración autonómica pagó el coste de las obras, más de 150 millones sin incluir las carreteras de acceso.

El Gobierno de Alberto Fabra encargó una segunda concesión de la gestión al grupo canadiense SNC Lavalin-Edeis, que suponía abonarle 24 millones. Con el Gobierno socialista de Ximo Puig, ambas partes rescindieron el acuerdo. Aunque en 2020 Aerocas multiplicó por 7 sus ingresos hasta

0,8 millones de euros, su pérdidas anuales siguen siendo muy superiores, con 5,9 millones.

DOS RUTAS AÉREAS ENTRE PALMA Y ALEMANIA, ENTRE LAS 10 MÁS TRANSITADAS DE EUROPA

18/10/2021



Dos de las diez rutas aéreas con más tráfico de Europa unen el aeropuerto palmesano de Son Sant Joan con Alemania: la conexión Düsseldorf-Palma es la quinta con mayor capacidad programada de Europa y Fráncfort-Palma es la séptima, según la consultora especialista Official Airline Guide (OAG).

[ULTIMA HORA](#)

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el octavo más transitado del mundo en cuanto a la capacidad programada para vuelos internacionales en octubre, según los datos de la consultora especialista en el sector aéreo OAG.

Así se desprende del informe mensual de OAG con los datos actualizados de octubre, según el cual el aeropuerto madrileño registra un total de 1,30 millones de plazas internacionales, lo que le permite ascender seis posiciones desde el puesto número 14 que ocupaba en octubre de 2019, antes de la pandemia.

El aeropuerto internacional de Dubái (Emiratos Árabes Unidos) se mantiene como el más transitado internacionalmente, con una capacidad programada de 2,73 millones de plazas, por delante del aeropuerto Schiphol de Ámsterdam (2,48 millones) y el de Fráncfort (2,19 millones).

Completan los primeros diez puestos del ranking de tráfico internacional los aeropuertos de Heathrow (Reino Unido), Estambul, Charles de Gaulle (Francia), Doha (Catar), Antalya (Turquía) y Viena.

Sin embargo, si se tiene en cuenta la capacidad programada tanto para vuelos internacionales como domésticos, los tres aeropuertos más transitados se encuentran en los Estados Unidos.

En este sentido, el aeropuerto Hartsfield-Jackson Internacional, en la ciudad de Atlanta, se sitúa como el que mayor tráfico registra a nivel absoluto, con 4,56 millones de asientos, seguido del aeropuerto internacional de O'Hare, en Chicago, con 3,67 millones, y del aeropuerto de Dallas-Fort Worth (3,66 millones).

Los últimos datos de la consultora aérea OAG también analizan las rutas internacionales más transitadas, tanto a nivel global como por regiones, siempre atendiendo a la capacidad programada para este mes de octubre.

Por regiones, cuatro de las diez rutas más transitadas en Europa tienen como origen o destino algún aeropuerto español, concretamente el de Palma de Mallorca o el de Madrid.

Así, la ruta entre Düsseldorf (Alemania) y Palma de Mallorca es la quinta con mayor capacidad programada de Europa, con 131.284 plazas, mientras que la que opera entre Fráncfort y el

aeropuerto balear se sitúa en el séptimo puesto con 121.205 asientos.

Por su parte, la ruta entre Madrid y el aeropuerto de Paris-Orly es la novena más transitada, con 114.960 plazas, y la que transcurre entre Lisboa (Portugal) y Madrid cierra el ranking de las diez rutas internacionales con mayor capacidad programada en Europa con 113.686 plazas.

A nivel global, la ruta entre Antalya y Moscú (Rusia) se sitúa como la más transitada, con 270.402 plazas programadas, seguida de la que conecta Dubái con Riad (Arabia Saudí), con 240.938, y la que opera entre Dubái y Heathrow (217.668).

LAS AEROLÍNEAS INTERNACIONALES LANZAN VUELOS DIRECTOS PARA LOS PRINCIPALES DESTINOS NACIONALES

18/10/2021



El anuncio de United Airlines de establecer conexiones desde Nueva York a Palma y Tenerife Sur abre el camino para un verano 2022 de recuperación del mercado aéreo con América

[EL CONFIDENCIAL](#)

Aún con cierta timidez y pies de plomo, las aerolíneas internacionales vuelven a poner el punto de mira en los principales destinos turísticos españoles para su campaña de primavera/verano de 2022. Se trata de vuelos directos que pueden ayudar a recuperar el mercado aéreo. Y hay un país clave: Estados Unidos.

United Airlines acaba de anunciar la conexión entre Nueva York (el aeródromo de Newark) y los aeropuertos de Son Sant Joan (Palma) y Tenerife Sur. En el caso de Mallorca, es la primera vez que la isla tiene una conexión directa con el país estadounidense. El sector turístico balear lo había pedido con insistencia desde hace décadas y la llegada en estos momentos ha causado sorpresa y un cierto optimismo.

¿Qué ventajas aporta esta nueva ruta? El alto poder adquisitivo del mercado de Estados Unidos, ávido por viajar a entornos seguros, posiciona tanto a Canarias como a Baleares como destinos que se pueden ver beneficiados del factor insular. En principio serán tres vuelos semanales entre el 3 de junio y el 23 de septiembre.

La aspiración sería que la ruta pudiera ser estable durante todo el año. El ejemplo del vuelo Málaga-Nueva York, suspendido en 2020 y cuya cancelación la aerolínea Delta ya había anunciado en noviembre de 2019, no presagia que pueda pasar algo distinto con las conexiones a Palma y Tenerife. La demanda suele ser insuficiente más allá de la temporada alta. En Baleares se prevé una colaboración promocional con la Fundación Mallorca Turisme y Turespaña. En idénticos términos, se espera con el Gobierno de Canarias.

Turismo Costa del Sol ya anunció el pasado mes de julio que está en conversaciones con varias compañías aéreas para lograr vuelos directos entre Málaga y Miami. La ventaja del trayecto directo con el enclave turístico de Florida radica en la capacidad que tiene el aeropuerto estadounidense de recoger vuelos de México, Brasil o Argentina. También se barajan vuelos con Atlanta, 'hub' de referencia en Estados Unidos.

"Todas las aerolíneas están buscando sitios hacia donde volar. El tipo de demanda que se está recuperando antes es la vacacional".

El aeropuerto de Sevilla tampoco ha descartado la conexión andaluza con Nueva York. Ya hubo contactos en la pasada edición de Fitur del concejal de Turismo y teniente de alcalde del Ayuntamiento con Sevilla, Antonio Muñoz, con expertos de aerolíneas en Estados Unidos. La Junta de Andalucía respaldaría la iniciativa de Sevilla.

"Todas las aerolíneas están buscando sitios hacia donde volar. El tipo de demanda que se está recuperando antes es la vacacional", apunta a este diario Javier Gándara, presidente de ALA (Asociación de Líneas Aéreas), tras remarcar cómo el turismo de negocios y congresos aún tardará en regresar a sus niveles prepandemia, y que cada compañía aérea busca resituar su red. Los aeropuertos integrados en la red de Aena ya han recuperado el 60% del tráfico precovid. Los números son buenos, pero aún queda trecho para volver a los datos de 2019.

Iberia lanza más vuelos

Iberia es otra de las compañías que está decidida a volver al mercado estadounidense. Para esta temporada de invierno, que comienza el 31 de octubre, ha programado desde Madrid diez vuelos semanales con Nueva York (tres más que en verano); diez vuelos semanales con Miami (también tres más); cinco vuelos con Chicago (dos más que en julio/agosto); tres vuelos con Boston y otros tres con Los Ángeles. El aeropuerto madrileño se ha convertido en el octavo recinto del mundo con más tráfico internacional de los vuelos programados para el mes de octubre, según el informe mensual de la consultora especialista en el sector aéreo Official Airline Guide (OAG). Adolfo Suárez Madrid-Barajas contabiliza 1,30 millones de plazas internacionales: asciende seis posiciones desde el puesto número 14 que ocupaba en octubre de 2019, antes de la pandemia.

Fuentes de la compañía explican a El Confidencial que ya han detectado un incremento de las reservas en estos vuelos desde que se anunció la apertura de Estados Unidos al turismo. Fue este miércoles cuando el Centro para el Control de Enfermedades (CDC) de EEUU retiró a España de la lista con países con riesgo muy alto por la pandemia de covid-19. A partir del próximo 8 de noviembre habrá exigencia de vacunación y la necesidad de un test para entrar al país.

Level (grupo IAG), aerolínea de bajo coste de largo radio que opera desde El Prat, vuela desde Barcelona a Nueva York, Boston y San Francisco. Si la fusión entre IAG y Air Europa consigue materializarse, el gran 'hub' internacional aéreo que supondría Madrid redimensionaría las conexiones directas con Estados Unidos. Se da por hecho que el anuncio de United Airlines no será el único para los próximos meses.

ANUNCIAN LA CREACIÓN DE UNA NUEVA AEROLÍNEA PRIVADA: FLY AQABA

18/10/2021



Las autoridades jordanas anunciaron este domingo la firma de un acuerdo para la creación de una aerolínea privada, con capital saudí-jordano.

[TRIBUNA NOTICIAS](#)

La aerolínea, bautizada “Fly Aqaba”, se creó “con fondos de inversión jordanos y saudíes por valor de 20 millones de dólares (unos 17 millones de euros), pertenecientes al sector privado, y su sede estará en Aqaba”, en el Mar Rojo, dijo el presidente de la Autoridad de la Zona Económica Especial de Aqaba (ASEZA), Nayef Bakhit.

Se espera que proporcione vuelos entre la ciudad de Aqaba, en el sur de Jordania, y otros destinos árabes y europeos.

ASEZA se creó en 2001 para atraer inversiones industriales y turísticas a Aqaba, la única ciudad portuaria de Jordania. Los inversores se benefician de exenciones fiscales y aduaneras.

Según Bakhit, la nueva empresa “operará inicialmente dos aviones para facilitar la llegada de turistas a Jordania”, sobre todo al sur, donde se encuentra Aqaba, pero también Petra y el valle del desierto de Wadi Rum.

Es “la primera inversión en el sector aéreo para ASEZA”, añadió Bakhit.

La crisis provocada por la pandemia de covid-19 ha afectado duramente al sector turístico, que representa el 14% del PIB de Jordania.

DIVISIÓN EN EL SECTOR TURÍSTICO ANTE LA VACUNACIÓN OBLIGATORIA

18/10/2021



Varias compañías incluyen entre sus requisitos de viaje la inmunización de los pasajeros, una tendencia con la que no todas las empresas del turismo español están de acuerdo

[AGENTTRAVEL](#)

En los últimos meses, varias compañías del sector turístico han incluido entre sus políticas una directriz clara: “Si no está vacunado, no puede viajar”. Buscan evitar contagios entre sus clientes y ofrecer una imagen de seguridad con la que desean atraer al turista más cauteloso; al que observa con lupa los protocolos anti-COVID antes de adquirir un servicio.

Las cruceristas han sido las primeras en sumarse a esta tendencia. Royal Caribbean, por ejemplo, considera que “el planteamiento más sólido para proteger a sus pasajeros, tripulación y las comunidades que visitan es que todos los adultos estén completamente vacunados”, mientras que Norwegian Cruise Line ha extendido los requisitos de vacunación de los huéspedes para todos los viajes hasta el 31 de diciembre.

Costa Cruceros asegura a AGENTTRAVEL que está monitorizando los avances en la vacunación y la evolución de la normativa, pero aún no ha tomado una decisión al respecto. “Queremos observar y

decidir con los elementos de juicio necesario”, sostienen.

En el sector aéreo, compañías como Qantas han comunicado que exigirán a los pasajeros que estén vacunados para los vuelos de largo radio. En el ámbito hotelero, la cadena alemana Allsun, con establecimientos en Canarias y Mallorca, establecerá la inmunización obligatoria para acceder a sus instalaciones a partir del 31 de octubre.

En España, el director del Mercado Español de Europamundo, Carlos González, pronostica que la vacunación obligatoria “tarde o temprano acabará llegando a todo el sector”. Por ello, “es posible que, a no mucho tardar” el turoperador implemente la medida, aunque por el momento aún acepta a pasajeros con PCR.

“Acataremos las decisiones sanitarias”

Pero no todos están de acuerdo con esta medida. El secretario general de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos (Cehat) asegura a este medio que “el sector hotelero no se está planteando ninguna medida especial en cuanto a la exigencia de certificado de vacunación, sino hacer exactamente lo que digan las autoridades y la legislación”.

Estalella apunta, además, que la exigencia de algunos países de no aceptar viajeros si no llegan con certificado de vacunación “va a generar problemas entre los españoles que solo se han puesto una dosis por el hecho de haber pasado antes el coronavirus”.

Según el secretario general de la organización, la propuesta de Cehat es clara: “Pedimos la menor restricción posible de llegadas al turismo y hacer exactamente lo que nos marquen las autoridades sanitarias, sin exigir de forma unilateral algo”.

Coincide con Estalella el CEO de Luxotour, Antonio Guerra. “Soy partidario de que haya un orden institucional en este tema y que sean las autoridades sanitarias las que nos guíen”, apunta. El turoperador “acatará cualquier decisión sanitaria que se marque”, pero no implementará la vacunación obligatoria ‘motu proprio’.

Guerra insiste en que se necesita “una legislación clara y contundente” y que no se tomen las decisiones “por países o continentes”. “En ningún caso beneficiará al sector turístico que no haya un guion claro a seguir, la clientela necesita tener sus pautas de comportamiento y legales para sus viajes”, enfatiza.

NARCOPILOTOS DE SINALOA TRAFICANDO POR EL ESTRECHO A 50.000 EUROS LA NOCHE

18/10/2021



Llegaban a España con los gastos pagados para conducir avionetas y helicópteros llenos de hachís desde Marruecos. Su jefe era español y tenía pistas de aterrizaje ocultas en campos de carreras de galgos y hasta monitores de vuelo. Cada vez más droga viaja por el aire.

[EL MUNDO](#)

El sinaloense Raúl René Leal Galaviz, de 31 años, pensó que ya podía respirar tranquilo cuando la avioneta que pilotaba tocó tierra en la pista de aterrizaje clandestina que su banda tenía en una zona seca del embalse Torre del Águila, a las afueras de Utrera (Sevilla).

El piloto, que estaba a más de 9.200 kilómetros de casa, había conseguido su doble cometido: traerse desde Marruecos casi media tonelada de hachís en un solo vuelo que había durado cerca de seis horas entre ida y vuelta, y salir sano y salvo de su última y arriesgada travesía aérea.

Pronto podría extender la palma de la mano, coger sus 50.000 euros y volverse a México, su país natal, para disfrutar de las ganancias, como ya se sabe que han hecho otros.

Aquella noche, la del 19 de noviembre de 2019, Raúl René aprovechó dos circunstancias para cruzar hasta África: que había cielo raso y que todavía una luna menguante iluminaba las aguas del Estrecho de Gibraltar. Partió desde el aeródromo de Santarem, una ciudad del centro de Portugal, a 70 kilómetros al norte de Lisboa.

El piloto voló a baja altura -no más de 300 metros- para intentar evitar ser detectado por los radares. Se desplazó en todo momento con las luces apagadas de su aeronave, una Piper de fabricación francesa, y ayudado de unas sofisticadas gafas de visión nocturna.

Tres de los pilotos mexicanos acusados de traficar con hachís en aeronaves: (de izquierda a derecha) Raúl René Leal, Édgar Omar Ramírez y Alberto Tavera Martínez. En la imagen de apertura del reportaje aparece una de las avionetas intervenidas junto a 420 kilos de hachís incautados. Tres de los pilotos mexicanos acusados de traficar con hachís en aeronaves: (de izquierda a derecha) Raúl René Leal, Édgar Omar Ramírez y Alberto Tavera Martínez. En la imagen de apertura del reportaje aparece una de las avionetas intervenidas junto a 420 kilos de hachís incautados.

El sinaloense voló solo. Una potente organización de narcos andaluces que había empezado a explotar la vía aérea para traficar con hachís -no se descarta que también pudieran haberlo hecho con cocaína- le había pagado el billete de avión hasta España. Al llegar, lo había instalado en un hotel de cuatro estrellas en Sanlúcar la Mayor (Sevilla). Allí esperaba hasta que todo estuviera listo para que él entrara en acción.

Tras varios vuelos de prueba, aquel día Raúl René se subió a la aeronave y aterrizó en algún punto que se desconoce del norte de Marruecos, donde recibió la carga. El vuelo hasta allí duró casi tres horas. Los mecánicos de la banda que lo contrató habían retirado antes tres de los cuatro asientos de su avioneta. Así dispondría de mayor espacio libre para introducir los fardos de hachís.

Pese a que, ya de vuelta, el sinaloense consiguió aterrizar en Utrera con 420 kilos de 'chocolate', la Guardia Civil lo estaba esperando a pie de pista, señalizada por sus compinches con balizas luminosas a ambos lados para facilitar que tomase tierra. Efectivos del Órgano de Coordinación contra el Narcotráfico (OCON) le seguían la pista desde días atrás.

«Pensamos que por el camino tuvo que hacer alguna escala para repostar», apuntan fuentes del OCON. Aquel fue el último vuelo de Raúl René. A las pocas horas ingresó en prisión.

La presión policial ejercida contra los clanes de la droga que operan principalmente en la provincia de Cádiz ha provocado que las organizaciones criminales deriven su negocio hacia las costas este y oeste de Andalucía, pero también que algunas bandas inviertan miles de euros en comprar avionetas y helicópteros con los que transportar la droga por vía aérea a través del Estrecho.

Para pilotar las aeronaves se están en ocasiones en ciudadanos mexicanos dependientes del estado de Sinaloa, la tierra donde nacieron Joaquín Guzmán Loera, el Chapo -el mayor narcotraficante del mundo, ahora en una prisión de EEUU- o Miguel Ángel Félix Gallardo, un expolicía sinaloense también preso en su país que en los años 80 montó un imperio de la cocaína

obligando a los carteles colombianos a sus rutas aéreas si querían trasladar toneladas de dama blanca hasta EEUU.

A los pilotos mexicanos se les trae a España a gastos pagados. Una vez en la Península, se les dan cursillos exprés para adaptarse al manejo de las aeronaves que habrán de pilotar, hacen varios vuelos de prueba con distintas cargas, viajan hasta Marruecos -algunos, hasta dos y tres veces, casi sin descanso- y se vuelven a marchar a su país. Algunos aterrizajes los hacen en pistas de tierra donde se celebran carreras de galgos con liebres mecánicas.

También hay pilotos españoles, aunque son los menos. En septiembre de este año falleció un hombre valenciano que trabajaba para la misma banda que Raúl René Leal. Su avioneta se estrelló en la cordillera del Atlas. Estaba casado con una mujer de Bolivia, país en el que se sacó el título de aviación. Murió carbonizado.

Días antes del suceso, su padre denunció que llevaba seis meses sin saber de él. La Guardia Civil no pudo notificarle el deceso de su hijo hasta varias semanas después, cuando se levantó el secreto de sumario de una investigación judicial en la que el fallecido aparecía como investigado.

«Desde hace dos años los narcovuelos se han reactivado con mucha intensidad», explica una fuente del OCON. «Si ahora les es complicado alijar por mar, los clanes buscan alternativas. Igual que se desplazan hacia Huelva y la frontera con Portugal, abren otras vías de entrada», añade. «Si se confía en pilotos mexicanos es, probablemente, porque de algún modo allí ya han tenido contacto previo con el narcotráfico».

Desde 2014, sólo el cuerpo de la Guardia Civil se ha incautado de 18 aeronaves destinadas al tráfico de drogas por el Estrecho, entre avionetas y helicópteros. Recientemente, gracias a la Operación Limoneros, en la que han caído detenidas 41 personas, entre ellas, los pilotos mexicanos Raúl René Leal Galaviz y Édgar Omar Ramírez, se han intervenido cinco avionetas y dos helicópteros. Dicha investigación se inició en 2019, justo hace dos años, cuando la ruta aérea del hachís volvió a tomar impulso.

LA PISTA CLAVE

6 de septiembre de 2019. Dos meses y 13 días antes del decomiso de 420 kilos de hachís al sinaloense Raúl René Leal. Las autoridades marroquíes trasladan a las españolas que una aeronave que había partido desde Andalucía se ha estrellado en territorio marroquí. La pilotaba Alberto Tavera Martínez, un mexicano de Sinaloa, de 54 años, que resulta ileso del accidente. Ni rastro de droga. Un juez lo condenará después a 19 años de prisión por invadir el espacio aéreo de Marruecos.

«Ahí comenzamos nuestra investigación. Ese siniestro nos señaló que algo estaba pasando a este lado del Estrecho. No era normal que un mexicano se estrellara en Marruecos habiendo partido antes desde la Península», explican fuentes al frente de la investigación.

6 de noviembre de 2019. 13 días antes del decomiso de 420 kilos de hachís en un embalse de Utrera. Agentes de la Guardia Civil detectan un aterrizaje forzoso de una avioneta en una pista forestal de Valdemusa, un pueblo del interior de la provincia de Huelva y a una treintena de kilómetros de Portugal. La aeronave también va vacía de droga. Los agentes que acuden al lugar del aterrizaje se sorprenden cuando miran la documentación del piloto y ven que procede de Sinaloa. Se llama Raúl René Leal.

Como los ocupantes de la avioneta sólo han cometido una infracción de la normativa aérea -ni siquiera comunican el aterrizaje a la torre de control-, se les lleva al cuartel de Valverde del Camino para que expliquen lo sucedido. Pero poco más. Allí, ofrecen una explicación peregrina. Cuentan sin rubor que usan la aeronave para trasladar a un veterinario de una parte a otra de una inmensa

finca que tienen en el sur de Extremadura y que han tenido complicaciones durante el vuelo.

En el cuartel se presentan dos agentes de paisano del OCON que se hacen pasar por inspectores de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Raúl René Leal, que desconoce que se trata de guardias civiles, les plantea de una forma sibilina dejarse corromper y hacer la vista gorda a cambio de dinero: «Esto en mi país se soluciona de alguna manera con los funcionarios...», les dice.

Aquellos dos agentes se muerden la lengua y, finalmente, dejan marchar a la tripulación de aquella avioneta. Sin embargo, ya no despegarán sus ojos de aquel sinaloense hasta su detención, 13 días más tarde, tras aterrizar con casi media tonelada de hachís traída desde Marruecos en esa misma aeronave. La banda para la que trabajaba pagó por ella 40.000 euros a un vendedor en Portugal.

Aquella investigación policial continuó durante casi dos años más. En sus inicios, la Guardia Civil pensó que el jefe de la organización que estaba trayendo narcopilotos mexicanos a España era Juan Miguel Limones Parrilla, un sevillano de Huévar del Aljarafe que en ese momento tenía pendiente de cumplir una pena de siete años de prisión por traficar con cocaína mediante aeronaves en 2013. El sospechoso, que se movía con documentación falsa, entraba y salía de prisión hasta que, a principios de 2020, le llegó la sentencia firme de la Audiencia Provincial de Sevilla.

Las pesquisas de los investigadores del OCON dieron sus frutos. La Guardia Civil supo que por encima de Limones Parrilla se encontraba un joven onubense. «Es quien pone el dinero pero no se mancha las manos. En el pasado tuvo contacto con el Messi del hachís (Abdellah El Haj Sadek El Membri, un marroquí prófugo de la justicia española al que se le considera el mayor narcotraficante del Estrecho)».

La banda de estos traficantes frenó su actividad con la llegada de la pandemia. En septiembre de 2020 retomaron sus planes. Trajeron a un piloto, también mexicano, para que hiciera pruebas con una aeronave en un aeródromo de Naval Moral de la Mata (Cáceres). Consistían en ir añadiendo sacos de tierra a la avioneta y ver cómo respondía con los incrementos de peso. A los pocos días sufrió un accidente: la avioneta «pegó un barrigazo» en un aterrizaje y se le partió el tren delantero. «Querían hacer los vuelos a Marruecos de forma inminente», destacan desde el OCON. «Pero de nuevo tienen que interrumpirlos».

EL INSTRUCTOR CANARIO

El clan de estos narcos andaluces se reactivó de nuevo en enero de 2021. En marzo de este año compraron una avioneta por 35.000 euros y un helicóptero por 50.000. «Nos dijimos: 'Tienen que tener varios pilotos'. Aquello era señal de que tenían dos vías de entrada distintas y mercancía que traer en gran cantidad», apuntan los investigadores.

Este verano llegó a España otro piloto mexicano, Edgar Omar Ramírez Gámez, de Ciudad del Carmen, una ciudad del sureste de México. Se trataba de una persona que en su país tenía una empresa de vuelos turísticos en helicóptero. Los investigadores lo detectaron el pasado 2 de agosto.

Le interceptaron una llamada telefónica con un instructor de vuelo canario propietario de una escuela de pilotaje. Ramírez Gámez le pidió que le enviase a uno de sus monitores a Málaga para dar clases a pilotos que su clan quería formar. Le sugirió que iba a cobrar mucho dinero -en negro- y sin que quedase registro alguno de aquellos cursillos exprés que sólo durarían dos o tres días.

La Guardia Civil ya supo a principios del pasado septiembre que esta banda que traía narcopilotos mexicanos a España tenía una partida de 3.600 kilos de hachís por recoger en Marruecos. Los investigadores, dirigidos por el Juzgado de Instrucción número 4 de Sanlúcar la Mayor, sospechan que entre finales de septiembre y principios de octubre de este año al menos un piloto mexicano -desconocen su ciudad natal- pudo hacer algún vuelo hasta Marruecos en busca de parte de ese cargamento ya que el 4 de octubre, cuando se realiza la explotación del operativo y se desarticula la organización, se incautaron de 120 kilos de hachís escondidos en una finca de Fuentes de

Andalucía (Sevilla).

Allí, al igual que en otra finca agrícola de Carmona, a 27 kilómetros de distancia, la organización desarticulada había convertido unos canódromos para carreras de galgos con liebres mecánicas en pistas de aterrizaje clandestinas. «Con entre 600 y 800 metros de tierra firme y despejada tienen suficiente para los despegues y aterrizajes».

El OCON cree que ese piloto mexicano salió de España un día antes del operativo y que ahora está disfrutando en su país del cobro por su trabajo. «Se les paga entre 30 y 50.000 euros. Depende de los vuelos que lleguen a hacer o de quién sea el piloto. Pero de esas cifras no se bajan. Vienen, hacen su trabajo y se marchan».

BARAJAS, EN EL TOP5 DE LOS AEROPUERTOS MÁS CONTAMINANTES DE EUROPA

18/10/2021



Solo en España el transporte aéreo de pasajeros es responsable de la producción de 19,7 millones de toneladas de CO2. Un 6% más de emisiones que en Francia, pese a que ésta tiene un 42% más de población. Según los datos del Inventario Nacional de Emisiones de 2020, el transporte aéreo nacional contabilizó menos del 0,6%. Sin embargo, si se tuvieran en cuenta todas las emisiones de este sector (incluyendo los vuelos dentro de Europa e internacionales), la aviación alcanzaría casi el 7% de las emisiones totales de España.

[INFOLIBRE](#)

El rastreador de aeropuertos en línea Airport Tracker –creado por ODI, Transport and Environment (T&E) y el Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT)– revela, por primera vez, la cantidad exacta de CO2 que generan los aeropuertos y las regiones a las que sirven.

El aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas es el mayor emisor del Estado y el quinto a nivel europeo en lo que a vuelos de pasajeros se refiere, solo por detrás de otros cuatro monstruos del transporte de pasajeros como son Londres-Heathrow, París-Charles de Gaulle, Frankfurt y Ámsterdam-Schiphol. Los vuelos de pasajeros procedentes de este Top5 de aeropuertos contaminantes producen un total de 53 millones de toneladas de CO2 –más que todas las emisiones de Suecia–, de las cuales menos del 15% están incluidas en los sistemas de comercio de emisiones de la UE y el Reino Unido. Estos sistemas sólo incluyen los vuelos nacionales y al interno de la UE, es decir, los vuelos que salen de Europa no están incluidos y no pagan por sus emisiones.

En concreto, los vuelos de pasajeros que salen de Madrid-Barajas emiten un total de 7,12 millones de toneladas de CO2 (lo que equivaldría al uso de 3,5 millones de coches), más del 70% proceden de vuelos de larga distancia por cuyas emisiones las aerolíneas no pagan. A nivel nacional, le sigue Barcelona-El Prat, que ocupa el segundo puesto con 3,56 millones de toneladas y un 40% de larga distancia. Ambos aeropuertos constan de planes de ampliación, que han suscitado un gran debate público, y que, de realizarse, resultarían en una ampliación también de sus emisiones. En cambio, en el aeropuerto de Palma de Mallorca –el tercero en el podio nacional con 1,37 MtCO2– la mayoría

de sus vuelos son de corta o media distancia. Los aeropuertos más pequeños pagan mucho más por su contaminación que los más grandes, ya que dan soporte a vuelos más largos y con altas emisiones pero que quedan fuera de los actuales sistemas de comercialización de emisiones.

A diferencia de los coches o las centrales eléctricas, la mayoría de los vuelos van más allá de las fronteras nacionales, por lo que gran parte de las emisiones de los aeropuertos se pasan por alto de forma escandalosa. Todos los vuelos deberían incluirse en el sistema de comercio de emisiones, no sólo los que se realizan dentro de Europa.

Estas emisiones de carbono no documentadas ni gravadas son importantes a la hora de considerar la ampliación de los aeropuertos. A nivel internacional, las emisiones del sector de la aviación crecieron un 5% anual entre 2013 y 2018, alcanzando el 2,5% de las emisiones mundiales de CO₂, el séptimo mayor emisor si fuera un país.

Gracias a esta nueva herramienta podemos visualizar el aterrador alcance de las emisiones de los aeropuertos y está claro que el sector de la aviación no está haciendo lo suficiente para frenar sus emisiones. Los grandes aeropuertos mencionados tienen planes de ampliación, pero no podemos justificar la expansión de los aeropuertos en un momento de profunda emergencia climática y ante el objetivo europeo de reducción de las emisiones del 55% para 2030. El sector de la aviación debe enfocarse en la reducción de emisiones y para ello debe comenzar cuantificando y pagando por todas ellas, además de reformular todo el sistema de transporte mediante la optimización de las rutas y la utilización de combustibles con menos emisiones.