

## MUJERES QUE TOMAN EL MANDO DE SUS DRONES PARA MEJORAR EL MEDIO RURAL

15/11/2021



Dos centenares de mujeres dedicadas a la agricultura se han formado en el uso de nuevas herramientas para promover un sector más moderno e innovador

### [EL DIARIO](#)

Formar mujeres para ser pilotas de drones, una manera de "desmasculinizar" el sector primario con tecnología. En una manera de apostar por la modernización e innovación, FADEMUR organizó un pionero curso de formación destinado a mujeres en el pilotaje de drones. Este jueves 11, la localidad de Camarenilla ha sido el escenario de la parte práctica de la formación organizada por la Federación de Mujeres rurales, cuya parte teórica se impartió de manera on-line, debido a la crisis sanitaria.

Lola Martín, coordinadora de la Federación en Castilla-La Mancha, explica que la acción quiere "desmasculinizar" el medio rural. "Al final en la profesión se sigue hablando de el agricultor y de el ganadero; queremos feminizar el sector primario, porque las mujeres siempre han estado de forma oculta a pesar de llevar "lo más importante de las explotaciones". "Es importante que cojan las riendas de las explotaciones, a través del manejo de las nuevas tecnologías. Esto nos pone de manifiesto que cada vez hay más mujeres más formadas y esto repercutirá en la rentabilidad de las explotaciones", asegura Martín.

El uso de drones, recalca la coordinadora, supondrá un punto de "no retorno", al igual como ha ocurrido con la utilización de collares digitales y del control de salud de los animales. "Creemos que es algo muy importante y que hasta ahora pareció limitado a grandes explotaciones, pero cada vez se destina a pequeñas explotaciones", explica Martín. En este sentido, recalca que "no se trata de sustituir a las personas, pero de sí hacerles la vida más fácil". Además, la coordinadora de FADEMUR asegura que la sociedad es consciente de lo que ocurre, porque el número de solicitud de inscripciones ha sido "alucinante" y ha sido "muy difícil" seleccionar a las personas que han sido elegidas. "Nos habría gustado beneficiar a todas las personas. Nos gustaría llegar a más partes, y ahora esto mejorará", recalca.

### Alumnas del curso de pilotaje de drones FADEMUR

Sólo el 1% de las personas que pilotan drones en España son mujeres

Las participantes han aprendido primero a pilotar los aparatos y también han sido iniciadas en la interpretación y análisis de indicadores agrícolas a partir de imágenes multispectrales obtenidas con equipos RPAS. "Sabrán detectar, interpretar y monitorizar variables medioambientales y fitológicas. Así, podrán que optimizar las actividades agrícolas y los recursos utilizados en ellas", recalcan desde la Federación. Además, desde FADEMUR recalcan que solo el 1% de las personas que pilotan drones en España son mujeres, y por eso se ha realizado el esfuerzo de ofrecer la acción formativa a las mujeres rurales. La Federación ha trabajado en conjunto con el proyecto Aviadoras de SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas) y la empresa RPASCORSO para

poder realizar el curso.

Por otro lado, en el curso también se ha enseñado la historia y los orígenes de las innovaciones tecnológicas aplicadas a la agricultura; de este modo se ha estudiado cómo las innovaciones han ganado aceptación y normalización, tal y como se puede comprobar en "muchas" de las explotaciones agrícolas y ganaderas de Castilla-La Mancha. Por otra parte, se han abordado cuestiones relacionadas con la agricultura de precisión, para recoger, procesar y analizar datos temporales, espaciales e individuales y combinarlos con otras informaciones para respaldar decisiones.

Las alumnas han aprendido también teledetección óptica e índices de vegetación. Las imágenes multispectrales ofrecen los datos que permiten la elaboración de índices de vegetación. Así como optimización de materiales, recursos financieros y la gestión agrícola. Impactos económicos y medioambientales. Por supuesto, en la sesión practica se analizarán procedimientos aeronáuticos, un planteamiento genérico para abordar los aspectos mínimos de una investigación desde una perspectiva preventiva y/o de control.

"Dar espacio a la mujer en el mundo aeronáutico"

Sonia García es la profesora, una pilota profesional que se describe como "parte de un grupo de aviadoras que intenta dar espacio a la mujer en el mundo aeronáutico". "Yo siempre quise ser pilota y mi madre me metió a azafata", recalca. Durante los meses de la pandemia, sintió la necesidad de ayudar a otras mujeres, y por eso ideó este tipo de formaciones dedicadas al mundo rural. "Me di cuenta que se podía entrar a la agricultura de precisión y mi motivación como mujer es ayudar a las personas de mi género. ¿Por qué no intentar que las mujeres dominasen el mundo en el sector aeronáutico?", se pregunta.

Su escuela es la primera de formación creada por una mujer, y ha destacado que los cursos destinados a las mujeres han seguido creciendo. "Al final, manipular un dron es muy fácil y facilita mucho el uso de estas herramientas. De este modo, abrimos los brazos y las manos a que la nueva tecnología nos ayude a recoger datos y la digitalización del sector, que finalmente es el big data actual. Si toda esta información la podemos aplicar al sector agroalimentario y lo pueden llevar las mujeres, mejor", recalca.

"Creo que el problema es la falta de visibilidad de las mujeres, y por eso la acogida ha sido maravillosa, de mujeres con muchas ganas de formarse. Me ha dejado loca que no es que quieran aprender agricultura de precisión, sino que quieran ser pilotas. Gracias a FADEMUR y otras asociaciones y mujeres, ahora pueden hacerlo. Estoy fascinada con ellas, porque voy a hacer todo lo posible en ayudar para poder dominar el sector de la aeronáutica de los drones", concluye.

---

## **LA TARDANZA DE MARRUECOS EN FACILITAR DATOS CLAVE DE LOS HUIDOS DEL 'AVIÓN PATERA' COMPLICÓ SU BÚSQUEDA**

**15/11/2021**



Rabat no ha confirmado si todos forman parte del grupo de Facebook que supuestamente planificó la acción. Parques, casas okupas, hostales, barcos y aviones son controlados para dar con los inmigrantes irregulares

[ABC](#)

Los fugados de la 'patera aérea' de Palma se amotinaron dentro del avión  
Prisión provisional para todos los detenidos por la 'patera aérea' de Palma

A las 17.35 del pasado día 5 la torre de control del aeropuerto de Son Sant Joan de Palma de Mallorca recibió aviso de que el vuelo MAC437-CMN-SAW, de la compañía Air Arabia Maroc, que había despegado de Casablanca y que se dirigía a Estambul, debía tomar tierra porque un pasajero estaba enfermo. Nadie podía imaginar la cascada de acontecimientos que se iban a producir. En esos momentos los protocolos de seguridad vigentes aún parecían adecuados y la sensación era que se trataba de uno más de los múltiples incidentes a los que debe hacer frente estas instalaciones.

Hoy, una semana después, esos sucesos, que se prolongaron hasta que a la 1.18 horas de la madrugada del día 6 el aparato volvió a despegar de regreso a su punto de partida, han obligado a revisar los protocolos y, sobre todo, a analizar qué fallos pudieron producirse.

---

## EL JOVEN DEL COMA DIABÉTICO EN EL 'AVIÓN PATERA' DE MALLORCA, BUSCADO POR AGREDIR A UNOS POLICÍAS EN MARBELLA

15/11/2021



A los agentes que lo arrestaron lo habría amenazado con frases como: «Tengo la vida para buscaros y mataros, voy a violar a vuestras hijas, me da igual que me caigan 20 años»

[DIARIO SUR](#)

Yassine ocupaba el asiento F de la fila 4 del vuelo de la compañía Royal Air Maroc entre Casablanca (Marruecos) y Estambul (Turquía), más conocido por ser el primer 'avión patera' de Europa. Él fue quien, supuestamente, fingió un coma diabético para provocar el aterrizaje de emergencia en el aeropuerto de Mallorca.

El ardid permitió que 22 jóvenes marroquíes y un palestino huyeran por las pistas del aeropuerto balear, una situación que la jueza describe como un «caos» sin precedentes en el espacio aéreo europeo y de «dimensiones internacionales»: paralizó la actividad durante tres horas, ocasionó el desvío 11 vuelos a Ibiza y Menorca, y obligó a cancelar otros 22.

La policía cree que la enfermedad era el último eslabón de un plan preconcebido que se urdió en un grupo de Facebook llamado 'Brooklyn'. Los agentes del Grupo IV de la Ucrif de Palma de Mallorca pudieron recuperar algunos de los mensajes difundidos en la red social, pese a que ya habían sido borrados. Una de esas publicaciones es casi la crónica anunciada de lo que pasó en el aeropuerto. La jueza lo reproduce literalmente en uno de sus autos por el valor probatorio del texto:

Traducción del mensaje en Facebook que la policía incorporó al atestado y la jueza a los autos del caso.

Traducción del mensaje en Facebook que la policía incorporó al atestado y la jueza a los autos del caso.

La pieza clave de ese plan era Yassine, un joven de 24 años, natural de Marruecos, que quería volver a España y que presuntamente hizo de señuelo para provocar el aterrizaje de emergencia. Por los síntomas que mostraba, un doctor que iba a bordo (la magistrada precisa que el médico no fue uno de los que posteriormente huyeron) dijo que el pasajero del 4F posiblemente estaba sufriendo un coma diabético.

El avión tomó tierra en el aeropuerto de Son Sant Joan de Palma de Mallorca la tarde del 5 de noviembre. A las 18.25 horas, Yassine fue trasladado junto a un amigo en ambulancia al Hospital Son Llatzer. El acompañante aprovechó para escapar poco después de llegar al centro sanitario.

Tras realizarle varias pruebas, el médico de urgencias que atendió a Yassine constató que no presentaba signos de «patología urgente» ni enfermedad «objetivable en el momento actual», por lo que le dio el alta.

Lo que probablemente no sabía Yassine es que sobre él pesaba una requisitoria del Juzgado de Instrucción número 1 de Marbella, que lo puso en busca y captura para sentarlo en el banquillo por enfrentarse en Puerto Banús a cuatro policías locales. Ese fue el (primer) motivo de su detención en el hospital, aunque posteriormente le añadirían cargos por sedición y favorecimiento de la inmigración irregular.

Sucedió el 17 de agosto de 2020, sobre las 7.05 horas. La sala del 092 recibió una llamada que informaba de una pelea tumultuaria en la avenida de las Naciones Unidas, en Puerto Banús. Cuando la primera patrulla iba de camino, se registró un segundo aviso que alertaba de que se había producido también un atropello.

Al llegar, los agentes vieron a un muchacho que intentaba meterse debajo de una furgoneta de Acosol, la empresa pública de aguas de la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol occidental. El conductor pensó que intentaba simular un atropello.

El joven estaba muy nervioso. Iba desnudo de cintura hacia arriba, sangraba por la boca y por la nariz y tenía señales de golpes por todo el cuerpo. Dijo que le había agredido y que le habían robado el móvil, pero modificaba constantemente su versión sobre cómo habían sucedido los hechos.

Mientras lo atendían, unos viandantes se acercaron a los policías y les informaron de que el joven, efectivamente, había estado implicado en una pelea. Pero también señalaron que el chaval llevaba un rato buscando bronca y que incluso había interferido el tráfico hasta que, finalmente, fue agredido por un grupo de unas 20 personas.

El empleado de una pizzería cercana corroboró esta versión y además contó que el joven había estado lanzando piedras contra su establecimiento al tiempo que provocaba a todas las personas que se encontraban en la zona.

Lejos de calmarse, Yassine cargó entonces contra los policías locales, a los que supuestamente amenazó con frases como: «Tengo la vida para buscaros y mataros, voy a violar a vuestras hijas; soy un asesino, me da igual que me caigan 20 años».

Los agentes le pidieron que se identificara e indicara su domicilio. Según fuentes policiales, se negó a facilitarlo y proporcionó diferentes nombres. Luego cogió su cinturón, se lo ató al cuello y dijo que se iba a matar, intentando arrojarlo a la avenida.

Otra dotación acudió en apoyo de sus compañeros. Entre los cuatro trataron de quitarle el cinturón del cuello y mantenerlo en la acera. El joven, según la versión policial, reaccionó con violencia, dando golpes, empujones y una patada a un agente.

Mientras trataban de reducirlo, escupió «sangre y saliva» a los cuatro funcionarios -a uno de ellos lo alcanzó en la cara, el cuello y un brazo- mientras manifestaba que iba a contagiarles. Cuando lograron introducirlo en el patrulla, continuó profiriendo amenazas y se golpeó la cabeza contra el cristal hasta que terminó por romper la puerta trasera derecha.

En el Hospital Costa del Sol mantuvo la misma actitud. Lanzó una patada en la cabeza al vigilante de seguridad, que logró esquivarla «a duras penas», y se resistió a tumbarse en una camilla. Hubo que sedarlo e inmovilizarlo de pies y manos.

Cuando le tomaron la temperatura, tenía 38 grados, lo que obligó a los agentes a hacer cuarentena por el riesgo de contagio. En la documentación a la que ha tenido acceso este periódico ni en el escrito de acusación de la Fiscalía consta si finalmente dio positivo en Covid-19.

Al cachearlo, los policías encontraron, ocultos en sus genitales, un formulario de solicitud para el permiso de residencia -estaba en situación irregular en España- y un pasaporte marroquí. El nombre no coincidía con ninguno de los que proporcionó. Era Yassine, al mismo joven al que ahora se investiga por fingir el coma diabético en el avión.

Los hechos sucedieron en el aeropuerto de Palma de Mallorca.  
Los hechos sucedieron en el aeropuerto de Palma de Mallorca. / EFE

Por los hechos sucedidos en Marbella, la Fiscalía lo acusa de atentado a la autoridad, dos delitos leves de lesiones y daños. Pide para él una condena de un año y nueve meses de cárcel, una multa total de 8.280 euros y dos indemnizaciones: una de 210 euros para uno de los policías lesionados y otra de 528 euros para el Ayuntamiento por los desperfectos en el coche patrulla.

El juzgado trató de localizarlo para comunicarle el auto de procedimiento abreviado, pero no lo consiguió. El 17 de diciembre de 2020, lo puso en busca y captura. Yassine ya había vuelto a Marruecos y no habían vuelto a saber de él hasta el aterrizaje del 'avión patera' en Mallorca.

Yassine ha ingreso ya en prisión junto a otros 11 supuestos participantes del plan de fuga que -en palabras de la jueza- «puso en entredicho la seguridad del tráfico aéreo». Entre los encarcelados también está el joven que lo acompañó al hospital. De los 13 restantes, dos fueron devueltos al avión y 11 continúan a la fuga.

---

## **LA FUGA DE VIAJEROS DEL AVIÓN DE PALMA EVIDENCIA NUMEROSOS AGUJEROS DE SEGURIDAD**

**15/11/2021**



La jueza ha decretado una orden nacional de búsqueda contra los 13 hombres que permanecen huidos

### [EL PAÍS](#)

La fuga de más de una veintena de viajeros de un avión procedente de Casablanca corriendo pista a través en el aeropuerto de Palma de Mallorca la tarde del pasado viernes 5 de noviembre ha puesto en evidencia importantes agujeros de seguridad. Nadie vigilaba el avión, con un pasaje de 150 personas, tras el aterrizaje de emergencia de ese vuelo con destino a Estambul (Turquía) provocado por una presunta urgencia médica. Aparte del enfermo y su acompañante, se escaparon 23 personas (dos más, luego retornadas a la aeronave, según la compañía aérea), todos hombres jóvenes, menores de 30 años, y la mayoría marroquíes sin antecedentes penales, aunque fueron detenidos 12 posteriormente y ninguno prestó declaración ante la policía. Nadie vigiló al supuesto enfermo y a su acompañante en el hospital al que fueron trasladados en ambulancia desde el aeropuerto. Se escapó el acompañante aunque lograron apresarlos de nuevo más tarde. No se blindaron las salidas de la isla. Al menos dos pasajeros —que se haya confirmado— lograron salir en un ferri con destino a Barcelona. Policía y Guardia Civil continúan buscando a los fugados y la jueza del juzgado número seis que instruye esta causa ha decretado este viernes una orden nacional de búsqueda.

¿Qué dice el protocolo de seguridad ante un aterrizaje de emergencia? Según AENA, “todo está protocolizado”, pero “todo lo que tiene que ver con seguridad es confidencial” y “depende de las fuerzas y cuerpos: la Guardia Civil en la zona aire y la Policía Nacional en la zona tierra”. Según fuentes del organismo que gestiona los aeropuertos españoles y la navegación aérea “dependiendo del tipo de emergencia se activan unas u otras medidas establecidas en el protocolo”. En el caso de Palma, “al tratarse de una emergencia médica, se envió a un médico y, posteriormente, una patrulla de la Guardia Civil acompañó a la ambulancia hasta que salió de la zona aeroportuaria, como se hace con todos los vehículos que no son propios del aeropuerto”. Aena no aclara si el protocolo establece que un avión aterrizado de emergencia debe de permanecer vigilado: “Eso ya depende de Guardia Civil”. El atestado policial, fechado a las siete de la mañana del 6 de noviembre (el día siguiente de la fuga) arranca haciendo constar que “dada la dispersión de información se hace necesario realizar análisis de los hechos y obtener más datos”.

¿Tenía que permanecer vigilado el avión? Según fuentes de la Guardia Civil, competentes en esa zona aeroportuaria, la vigilancia de la nave solo se produce si es solicitada por el control del aeropuerto. No por defecto. En el caso del aeropuerto de Palma, no fue solicitada hasta que comenzaron a producirse altercados en el interior del avión. “Varios pasajeros se han abalanzado y, contra las indicaciones de la tripulación del avión, han forzado la puerta de la aeronave, llegando a causar daños de entidad en la misma, motivo por el cual posteriormente ha tenido que ser reparada para su correcto funcionamiento”, recoge el atestado policial en el que se afirma que “carecía de vigilancia alguna”. El mismo atestado afirma que “tan solo unos instantes después de la evacuación del enfermo, se produce un importante altercado en la aeronave, siendo la tripulación increpada e intimidada por varios pasajeros, que lograron forzar la puerta del avión”. En el informe de la compañía aérea puede leerse que nada más percatarse de la violenta salida de los pasajeros (18.45 horas) el comandante “informó inmediatamente a Control de Tráfico Aéreo y solicitó Policía y Seguridad”. Y agrega: “La policía llegó tarde (19.10 horas) con solo dos agentes y no se acercaron al avión”.

¿Por qué no se vigiló al supuesto paciente y a su acompañante? El atestado policial pasa por encima del asunto de la vigilancia en el hospital y se limita a constatar que “en un momento dado” el acompañante del presunto paciente (“sin signos de patología urgente”, “sin patología objetivable en el momento actual”, según el parte médico) se dio a la fuga y posteriormente fue detenido, fuentes de AENA y de la Guardia Civil confirman que las competencias de custodia del instituto



armado terminan “en el momento en el que sale de las instalaciones aeroportuarias”, donde además tiene competencias solo en la zona restringida, no en la zona pública, de la que se encarga la Policía Nacional. Eso explicaría que la patrulla solo acompañara a la ambulancia hasta que salió del aeropuerto camino del Hospital Son Llàtzer. Una vez allí, tanto el presunto enfermo como su acompañante permanecieron sin vigilancia policial alguna, coyuntura que aprovechó este último para huir. La policía recoge en su informe, precisamente, que la huida del acompañante apuntala su hipótesis de que se trata de un plan organizado desde una cuenta de Facebook tras una publicación del pasado mes de julio en esa red social en la que se describía un plan idéntico a lo ocurrido en el aeropuerto de Palma el pasado viernes y se reclutaban candidatos para llevarlo a cabo. La policía fue alerta alertada por los servicios de control del aeropuerto una vez se produjo la fuga de los pasajeros, cuando alguien cayó en la cuenta de que dos de ellos habían sido trasladados al hospital Son Llàtzer. Horas más tarde, la policía detenía al acompañante del supuesto enfermo. Agentes de ambos buscan desde entonces a otros 13 que lograron saltar o atravesar las vallas que delimitan la zona aeroportuaria.

¿Fueron devueltos al avión dos de los fugados? En el informe de la compañía aérea, Air Arabia, que obra en el sumario, se asegura que dos personas fueron devueltas al avión tras ser detenidas por agentes (no especifica cuáles) en las pistas y, posteriormente, detenidos por la policía marroquí al llegar de vuelta a Casablanca. “La policía trajo de regreso a dos de los pasajeros huidos”, y detalla sus nombres. Las versiones de la Guardia Civil son contradictorias. Fuentes del instituto armado en Palma aseguran que fueron devueltas al avión dos personas “que no tenían intención de escapar”, pero otras fuentes del cuerpo aseguran que “esos dos detenidos, como el resto, fueron también puestos a disposición judicial”. La policía no lo menciona en su atestado, que habla de “diferentes batidas” con un total de 12 detenidos, cuyas identidades habían sido facilitadas previamente por la compañía aérea y Aena, tras comprobar quienes faltaban en el avión. Por su parte, el Ministerio del Interior, asegura no tener información sobre si fueron devueltos “en caliente” dos de los detenidos.

¿Cómo pudieron escapar de la isla (al menos) dos personas en un ferri casi 14 horas más tarde de la fuga? La Policía, aunque tampoco lo recoge en su atestado, ha confirmado que “al menos dos personas tomaron un ferri con destino a Barcelona” a la mañana siguiente de los hechos. Fuentes de las fuerzas y cuerpos de seguridad aseguran que la llamada “operación jaula”, que implica cerrar entradas y salidas mediante estrictos controles, solo está prevista en caso de un ataque terrorista, por eso —aseguran— se limitaron a “extremar la vigilancia”.

¿Cuál es el operativo en marcha para localizar a los 13 huidos? Fuentes del Ministerio del Interior aseguran que se ha activado “el mismo operativo que siempre que se dicta una orden de busca y captura contra un fugitivo”, aunque en este caso son 13 que parten del mismo sitio a pie. Desde la Guardia Civil explican que se está poniendo especial hincapié en la isla, ya que se asume que la mayor parte de los huidos no ha logrado salir. La jueza decretó este viernes una orden nacional de búsqueda contra ellos, lo que implica que ya se les persigue más allá de la isla.

---

## **EL CASO LUFTHANSA-AUSTRIAN, LA BAZA PARA SALVAR LA COMPRA DE AIR EUROPA POR IBERIA**

**15/11/2021**



La toma de la austriaca por el grupo germano precisó que Austria asumiera deuda

### CINCO DÍAS

Una operación corporativa de calado en el sector aéreo europeo, ejecutada 12 años atrás, la compra de la entonces quebrada Austrian Airlines por Lufthansa, se ha convertido en caso de estudio para los abogados de Iberia, Air Europa y del propio Gobierno de Pedro Sánchez en la defensa de la integración de las dos aerolíneas españolas. Puede ser la última baza para salvar la operación.

Cada semana que pasa, y se resienten las finanzas de la filial de Globalia, más se complica el proyecto. Tanto es así que el consejero delegado de IAG, Luis Gallego, y el presidente de Iberia, Javier Sánchez-Prieto, han reconocido en público que el pacto de adquisición de hace dos años “solo saldrá adelante si todos ponemos de nuestra parte, incluido el Gobierno”. Analistas de HSBC firman un informe en el que aseveran que la mejor salida para IAG es abandonar, a no ser que el precio, concesiones para facilitar la competencia y la deuda que soporta Air Europa se queden en mínimos.

Esta última carga con 475 millones de euros prestados por el fondo de rescate de empresas estratégicas gestionado por la Sepi. Un balón de oxígeno prácticamente agotado, y al que se suman 140 millones de crédito avalado por el ICO, más deudas con arrendadores de aviones y clientes. La bola supera con creces los 700 millones y se está haciendo indigestible para Iberia, mientras que su rival languidece y le será prácticamente imposible amortizar ese endeudamiento en tiempo y forma.

La firma de IAG pide apoyo para reducir la carga financiera de su rival

Es en este escenario en el que todas las partes implicadas analizan una eventual participación del Estado, complicada por cuanto el soporte financiero prestado por el fondo de la Sepi no prevé una situación similar y la actuación de sus gestores está bajo lupa tras la ayuda a Plus Ultra.

En el antecedente de la entrada de Austrian Airlines en Lufthansa, la CE dio el visto bueno a que el Gobierno austriaco absorbiera 500 millones de deuda, un tercio de la cantidad que colgaba de Austrian, para hacer viable la operación. Esta se quedó en unos 220 millones para el conglomerado germano.

Distintas fuentes consultadas afirman que IAG no ha hablado de cifras con el Gobierno, pero sí ha demandado apoyo. La fórmula para aliviar la mochila de Air Europa podría ir desde la quita, hasta ampliaciones en los plazos de amortización y la capitalización.

Examen ante el mercado

La Dirección General de Competencia de la UE está enviando ya a todas las partes implicadas el plan de concesiones (remedies) ofrecido por Iberia para allanar el proyecto de adquisición de Air Europa: asociaciones de consumidores, aerolíneas rivales, administraciones públicas afectadas, gestores aeroportuarios, etcétera. Se trata de recopilar distintas sensibilidades ante una operación que se ha complicado por la dureza de la crisis y la extensión del procedimiento de análisis. En los cuarteles generales de IAG, matriz de Iberia, se espera la respuesta de Bruselas antes de que concluya el mes.

La CE sondea el mercado para comprobar si los ‘remedies’ de Iberia son suficiente

El conocido como test de mercado es parte fundamental de un examen de la operación que tiene fecha de conclusión el 4 de enero, pero no es la única. Fuentes conocedoras de los continuos contactos entre Iberia y la CE comentan que la aerolínea ha elevado los remedies que formaron



parte de su propuesta voluntaria inicial (fix-it first remedy) y que apenas podría moverse de esta última posición para que la adquisición del eterno rival siga teniendo sentido. La compañía que preside Javier Sánchez-Prieto sigue contando con Volotea y World2Fly para la cesión de aviones, ocho y dos, respectivamente, rutas de corto, medio y largo radio, y slots. A ello se han sumado otros derechos de despegue y aterrizaje, así como rutas que pueden ser ocupados por otros competidores.

Las fuentes consultadas explican que el órgano europeo de Competencia está poniendo una pega fundamental a los remedios: ni Volotea ni World2Fly son aerolíneas de red (con vuelos de corto y medio radio que conectan con otros de larga distancia) y difícilmente pueden ocupar espacios de Air Europa e Iberia sin perjudicar al consumidor. Un argumento ante el que IAG esgrime que no hay aerolínea que opere en red en España a la que cederle producción. Iberia ve más que generosas sus concesiones a la vista de que ambas compañías han mermado en tamaño y que la recuperación de los niveles de negocio de 2019 no se avista hasta 2025.

De ser aceptadas sus propuestas, la mayor referencia del sector aéreo español tendría dos problemas aún para sacar adelante una adquisición que acordó hace dos años, cuando aún no había rastro de la crisis sanitaria: el precio pactado con la familia Hidalgo, propietaria de Air Europa, y la citada mochila de deuda que va acumulando esta última.

La dirección de IAG ya negocia una rebaja de precio con la familia Hidalgo

Las conversaciones entre la dirección de IAG e Iberia con la familia de Juan José Hidalgo están en marcha. Su último contrato fue de 500 millones en efectivo, pagaderos en 2027, más la asunción de la deuda. Ahora se pretende bajar de nuevo la cifra, que inicialmente fue pactada en un solo pago en efectivo de 1.000 millones.

#### UNA FLOTA QUE YA PIERDE EL 30% DE SUS UNIDADES

Air Europa fue objeto de deseo de Iberia en su mejor momento. Al cierre de 2019 rozaba los 13 millones de viajeros, lo que supuso un alza de 1,3 millones respecto al año anterior y un incremento del 26% desde 2015. La salida de la crisis financiera y su estrategia comercial dieron lugar a beneficios, al encargo de aviones y a operar una flota de 50 aeronaves, la mayoría con menos de cuatro años de antigüedad. Tener una escuadra prácticamente nueva le valió en 2018 el apelativo de aerolínea de red más eficiente de Europa, según la organización medioambiental alemana Atmosfair.

El esfuerzo por crecer estaba hecho y los propietarios lograron un trato millonario con Iberia para desprenderse del activo estrella de Globalia. La pandemia ha truncado en buena parte el plan: Air Europa ha precisado ayuda pública para mantenerse viva a la vista del derrumbe de la actividad y del impacto de la crisis en los negocios turísticos de su matriz.

La flota se ha visto reducida un 30%, hasta los 35 aviones, y la producción está recortada mientras no se recupere la demanda. La dirección no descarta pedir una ampliación del rescate público.

Para Iberia, el adelgazamiento de Air Europa es, en sí mismo, un 'remedy' para facilitar la competencia en vuelos domésticos, intraeuropeos y hacia América. También presiona a favor de la integración la necesidad de soporte para Air Europa. Sobrevuela el fantasma de Alitalia.

---

## **BRUSELAS CONSULTA DE NUEVO A LOS RIVALES DE IBERIA SOBRE LA COMPRA DE AIR EUROPA**

**15/11/2021**



Competidores como Ryanair y Air France tendrán una segunda opción para mostrar sus discrepancias al Ejecutivo comunitario acerca de los 'remedies' ofrecidos por la aerolínea española.

### [LA INFORMACIÓN](#)

Nuevo capítulo en el periplo que ha supuesto la compra de Air Europa por parte de Iberia (IAG). La compañía española dirigida por Javier Sánchez Prieto presentó la pasada semana su propuesta de descartes regulatorios (remedies, en el argot de los servicios de Competencia) y extendió hasta 2022 el calendario para conocer el desenlace de la compra anunciada en 2019. Hasta entonces, la Comisión Europea, que lleva más de 170 días con el expediente de la fusión sobre la mesa, deberá examinar la propuesta compensatoria de la aerolínea y, sobre todo, someterla a la opinión de competidores de la talla de Air France y Ryanair.

Será la segunda ronda de consultas que la dirección capitaneada por Margrethe Vestager abre con los rivales de Iberia desde que el expediente se presentó a la Comisión Europea, según recuerdan las fuentes consultadas por La Información. Ya en la primera toma de contacto, algunas compañías como Ryanair rechazaron de lleno que Air Europa pudiese terminar en manos de Iberia y dominar así con mucha más fuerza las rutas hacia Latinoamérica y Estados Unidos. La compañía irlandesa de bajo coste presentó sus alegaciones y su consejero delegado, Eddie Willson, reclamó meses después públicamente parte de los derechos de despegue y aterrizaje de Air Europa si finalmente la fusión se producía.

Otro rival que no ha visto con buenos ojos la compra de Air Europa por parte de Iberia es Air France. La firma gala estuvo interesada en el pasado en hacerse con la compañía del grupo Globalia e incluso llegó a negociar en 2019 -en paralelo a Iberia- para hacerse con ella. Ben Smith, su director ejecutivo, aseguró que seguiría la operación "muy de cerca" porque, a su parecer, tenía "grandes implicaciones antimonopolio". Lo cierto es que Iberia y Air Europa trasladaron a los reguladores bursátiles en el primer acuerdo de compra que su unión aumentaría en un 35% el número de pasajeros combinados, con buena parte de ellos en el largo radio. Por destinos, la incorporación de Air Europa al perímetro de IAG suponía sumar 69 nuevas rutas (24 en América, 16 en Europa, 25 en España y 4 en Oriente Medio y Norte de África).

#### Propuesta "generosa"

Iberia, por su parte, ya ha presentado su propuesta definitiva de descartes regulatorios. Hace unos meses firmó un primer acuerdo con dos aerolíneas (World To Fly y Volotea), a quienes iba a ceder rutas y slots como prueba de buena fe. Pero ante las reticencias de Bruselas a esta concentración, el presidente de la compañía, Javier Sánchez Prieto, afirmó la semana pasada que los compromisos entregados en Bruselas habían terminado siendo "muy generosos" -no entró a dar detalles- respecto a la idea inicial.

La Comisión Europea tiene ahora hasta el próximo 4 de enero para pronunciarse. El reloj empezó a contar desde este verano, sin embargo el calendario se ha ido alterando hasta extender el tiempo de revisión de la operación a más de 170 días. Se da la circunstancia que Bruselas quiere agilizar los procesos de concentración y se está planeando revisar ciertos aspectos de procedimiento de las reglas de control de fusiones para hacerlas más eficientes y menos gravosas en los casos en que planteen problemas de competencia. Otro objetivo es permitir que la Comisión dedique más recursos para aquellos casos en los que se requiera una investigación detallada. A preguntas sobre los próximos pasos de los servicios de Competencia, una portavoz oficial de la Comisión Europea no quiso entrar en detalles escudándose a que la investigación de la operación "sigue en curso".

Iberia ya ha deslizado que la operación con Air Europa podría terminar como la de Norwegian. El estado de ánimo y las perspectivas de la operación han cambiado desde 2019, año en el que se

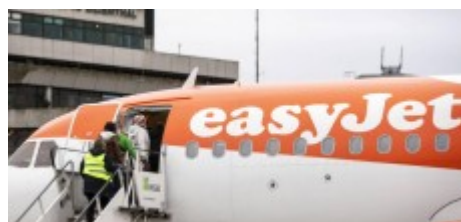
firmó el primer acuerdo. Frente a la euforia inicial, Iberia ahora reconoce ser "más pesimista" por las trabas regulatorias con las que se ha topado, a las que hay que sumar el condicionante de la situación financiera de Air Europa. La compañía de Globalia no resistió al golpe del coronavirus y tuvo que ser rescatada por el Estado con 475 millones de euros. Este dinero podría no ser suficiente un año después y necesitar una inyección adicional, lo que obliga a revisar las condiciones del acuerdo con Iberia. Iberia ya pasó de cerrar la operación por 1.000 millones en 2019 a solo 500 un año más tarde -y con un calendario de pagos mucho más favorable-. La compañía de IAG ya ha deslizado que podría no seguir adelante, como ya hizo hace años tras tantear la posibilidad de integrar Norwegian al perímetro de IAG.

Pese a todo, en Air Europa siguen esperanzados con la compra, según las fuentes consultadas. La compañía vive momentos de incertidumbre porque no ha podido recuperar el mismo nivel de actividad que otras aerolíneas, como se desprende de los datos del organismo internacional Eurocontrol y corroboran los recopilados por el gestor aeroportuario Aena. La compra apremia a la familia Hidalgo, que también pasa apuros en su holding turístico Globalia por la exposición a la crisis sanitaria de su división de hoteles y viajes. De no llegar a buen puerto, el único consuelo que le quedaría a la compañía serían los 40 millones de euros que acordó como cláusula de penalización en caso de no obtener luz verde por parte de las autoridades.

---

## CC OO ACUSA A EASYJET HANDLING DE REDUCIR COSTES SALARIALES CON UN "ERE ENCUBIERTO"

15/11/2021



El sindicato avisa de que la plantilla despedida es fundamentalmente el personal con mayor antigüedad

### [CINCO DÍAS](#)

CCOO ha acusado a la empresa Easyjet Handling de aprovechar el ERTE impuesto a consecuencia del Covid-19 para reducir costes salariales con una política de despidos puntuales, lo que el sindicato califica de "ERE encubierto con extinción de contratos".

En un comunicado, el sector aéreo y de servicios turísticos de CCOO asegura que la empresa de servicios de asistencia en tierra está "ninguneando la correspondiente negociación con los representantes sindicales" y "obviando requisitos legales obligatorios para poder acogerse a este mecanismo temporal de regulación de empleo".

Según el sindicato, la plantilla despedida es fundamentalmente el personal con mayor antigüedad, con el objetivo de "reducir gastos a cargo de salarios y condiciones de trabajo para poder competir, en mejores condiciones, en la próxima adjudicación de los concursos de servicio del handling y, a su vez, contratar personal nuevo con menos costes".

Además, denuncia que la empresa de servicios de asistencia en tierra de vuelos "interviene" para que CCOO no aumente su representación sindical, como ha sucedido en el centro de trabajo de Barcelona, donde en pleno proceso electoral, asegura, ha sido despedido el representante de este sindicato y cabeza de lista de las elecciones sindicales.

Desde el sector Aéreo y Servicios Turísticos de FSC-CCOO, insisten en que van a defender sindical y legalmente a toda la plantilla de Easyjet Handling: "Como siempre hemos hecho como sindicato mayoritario a nivel estatal, y pondremos todo nuestro esfuerzo en que todos los trabajadores y

trabajadoras tengan protección laboral y sindical y para que se reviertan los despidos y la pérdida de sus derechos".

---

## **AIRBUS VENDE 255 AVIONES A AEROLÍNEAS DE INDIGO PARTNERS POR UNOS 29.000 MILLONES**

**15/11/2021**



El contrato ha sido rubricado en el primer día del Dubai Airshow, el Salón Aeronáutico de Emiratos Árabes Unidos. El ministro de Economía de Francia, Bruno Le Maire, dice que la venta muestra que "hay futuro para la aeronáutica de Francia"

[CINCO DÍAS](#)

El fabricante europeo Airbus anunció este domingo la firma de un contrato con Indigo Partners para la venta de 255 aviones de la familia A321neo, un acuerdo que ha sido rubricado en el primer día del Dubai Airshow, el Salón Aeronáutico de Emiratos Árabes Unidos.

De acuerdo con un comunicado de Airbus, los 255 modelos de A321neo, además de 29 A321XLR, fueron vendidos a la compañía húngara Wizz Air (102), a la estadounidense Frontier Airlines (91), a la mexicana Volaris (39) y a la chilena JetSmart (23), todas ellas aerolíneas de la cartera del fondo de inversión estadounidense Indigo Partners.

Aunque la compañía no lo difundió, el montante de este encargo se calcula en unos 29.000 millones de euros, de acuerdo con los precios de catálogo de 2018.

El ministro de Economía de Francia, Bruno Le Maire, celebró ayer la multimillonaria venta de Airbus y señaló que esta operación demuestra que la aeronáutica francesa tiene futuro. "Hay futuro para la aeronáutica en Francia. La venta de hoy es prueba de ello", dijo en una entrevista a BFMTV.

En total, el número de aviones pedidos para la compra de las operadoras de Indigo Partners asciende a 1.145 aeronaves de la familia A320, afirmó Airbus. Asimismo, según la nota, la mexicana Volaris y la argentino-chilena JetSMART cambiarán 38 modelos A320neo por A321neo de su flota.

El A321neo incorpora motores y Sharklets de nueva generación, que juntos hacen posible un ahorro del 25 % de combustible y dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), así como una reducción del 50 % de ruido, indicó Airbus en la nota.

A finales del pasado octubre, la familia A320neo había totalizado más de 7.550 pedidos de 122 clientes desde su lanzamiento en 2020. Y desde hace cinco años, Airbus ha entregado más de 1.950 aviones de esa familia "que han contribuido a un ahorro de 10 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>", según ha explicado la empresa aeronáutica.

La XVII edición del Dubai Airshow, el salón aeronáutico de Emiratos Árabes Unidos, comenzó este domingo con la presencia de más de 1.200 expositores.

---

## **EL PP DENUNCIA EL "CAOS" GENERADO EN EL AEROPUERTO**

## DE SANTANDER CON LA CANCELACIÓN DE LOS VUELOS DE IBERIA

15/11/2021



El Partido Popular ha denunciado el "caos generado" en el aeropuerto Seve Ballesteros tras la cancelación este viernes de los vuelos de Iberia entre Santander y Madrid, por causas técnicas según ha informado la compañía, en el segundo episodio de estas características que se produce en los últimos diez días.

[EUROPAPRESS](#)

Para conocer qué está haciendo el Gobierno de Cantabria para mejorar la conectividad aérea de la comunidad autónoma con Madrid, el diputado regional, Roberto Media, ha registrado este viernes una interpelación en el Parlamento, porque "lejos de las previsiones de mejora de las conexiones con Madrid anunciadas por el Gobierno, la realidad demuestra que los cántabros cada vez tienen más dificultades para realizar los viajes de ida y vuelta en el día a la capital", ha dicho.

---

## LA INDUSTRIA AÉREA SE REENCUENTRA EN EL PRIMER DUBAI AIRSHOW POS-COVID

15/11/2021



Este domingo, 14 de noviembre y hasta el jueves 18, arranca la edición quizás más esperada del Dubai AirShow 2021 por ser el primero de los grandes salones aeronáuticos mundiales que se celebra en la pospandemia de la COVID-19, después de los confinamientos y restricciones que paralizaron globalmente la industria aérea, en el que expertos y profesionales aeroespaciales internacionales volverán a reunirse y compartir las últimas tendencias, innovaciones y noticias dentro de la industria.

[HOSTELTUR](#)

Los organizadores destacan que el evento de este año presenta expositores de más de 20 pabellones de países junto con una impresionante exhibición de aviones de más de 160 jets comerciales, militares y privados, incluido el último Boeing 777 y el Global 7500 de Bombardier, entre otros modelos y novedades.

Manteniéndose en línea con las últimas regulaciones COVID-19, todos los visitantes del Dubai Airshow deben registrarse online e imprimir su credencial antes de llegar al lugar, ya que no habrá registro ni impresión de credenciales disponibles en el lugar. Hay una política estricta de código de vestimenta; atuendo de negocios o vestido nacional. No se permitirá la entrada a menores de 16 años.

La última edición, la El 2019 cerró este jueves su XVI edición con acuerdos valorados en 54.500 millones de dólares, erigiéndose en el máximo líder en ventas el fabricante europeo Airbus, tras



firmar contratos por más de 30.000 millones de dólares. Según los organizadores del bienal salón aeronáutico de Emiratos Árabes Unidos, Tarsus F&E LLC Middle East, este año se firmaron acuerdos por valor de 54.500 millones de dólares, una cifra que representa menos de la mitad de los 113.800 millones de la pasada edición de 2017

---

## **EL AYUNTAMIENTO TRABAJARÁ CON LA AEROLÍNEA RYANAIR PARA ANALIZAR NUEVAS INVERSIONES Y LA POSIBILIDAD DE QUE EL NUEVO CENTRO DE FORMACIÓN DE PILOTOS ANUNCIADO PARA ESPAÑA TENGA SU SEDE EN SEVILLA**

**15/11/2021**



El alcalde mantiene una reunión de trabajo con el CEO de Ryanair, Eddie Wilson, en el marco del TIS, donde le traslada que la aerolínea sopesa distintas localizaciones en España, entre ellas Sevilla, para esta escuela de pilotos que complemente el hangar de reparaciones de aviones que está ampliando junto al aeropuerto de San Pablo

### [SEVILLA ACTUALIDAD](#)

El Ayuntamiento trabajará con la aerolínea Ryanair para analizar nuevas inversiones y la posibilidad de que el nuevo centro de formación de pilotos anunciado para España tenga su sede en Sevilla. El alcalde de Sevilla, Juan Espadas, ha mantenido una reunión de trabajo con el CEO de Ryanair, Eddie Wilson, en el marco de los encuentros con empresarios y directivos que el equipo de gobierno municipal ha desplegado durante el Tourism Innovation Summit (TIS), el congreso de innovación y tecnologías aplicadas a la industria turística que se ha celebrado esta semana en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Sevilla, FIBES. Eddie Wilson ha trasladado al primer edil hispalense el compromiso de inversión de esta aerolínea en el hangar de reparación, mantenimiento y operaciones de aeronaves que posee junto al Aeropuerto de San Pablo y, además, ha comunicado que Sevilla está entre las localizaciones que está analizando en España para albergar un centro para la formación de pilotos.

A este respecto, Espadas, quien en la reunión ha estado acompañado por el delegado de Hábitat Urbano, Cultura y Turismo, Antonio Muñoz, ha mostrado la disposición del Ayuntamiento para trabajar conjuntamente con la compañía para que este proyecto de escuela de pilotos pueda ser una realidad puesto que sería -ha dicho- un complemento perfecto para el hangar de Ryanair y reforzaría al propio sector aeronáutico de Sevilla. En estos momentos, la aerolínea está ultimando las obras para ampliar su instalación industrial junto a San Pablo, que consisten en un segundo hangar para la reparación y mantenimiento de aeronaves que prevé inaugurar en los próximos meses, tras realizar una inversión adicional de 16 millones de euros. La ampliación permitirá a la compañía incorporar tres nuevas líneas de reparación de aeronaves a la vez -se suman a las dos existentes del primer hangar, inaugurado a finales de 2018- y duplicar la plantilla actual, hasta más de 400 trabajadores.

Este incremento de plantilla ofrece oportunidades para jóvenes ingenieros y especialistas en reparaciones (por ejemplo, chapistas, mecánicos, personal de taller), así como personal para administración, planificación, control de calidad, etcétera), e implica también un programa de capacitación adicional destinado al mantenimiento de aeronaves para aproximadamente 40 personas al año.



Junto con esta labor técnica, Ryanair pretende crear en España una escuela para la formación y el entrenamiento de sus pilotos, según el proyecto trasladado por Wilson al alcalde. "Dada la importancia del proyecto industrial de esta compañía en Sevilla y su apuesta por la conectividad aérea de San Pablo, donde es una de las principales aerolíneas tanto en conexiones como en tráfico, nos disponemos a trabajar conjuntamente para que este centro de pilotos pueda tener su sede en Sevilla", ha manifestado Espadas.

Las actividades de mantenimiento, reparación y operaciones (MRO) tienen cada vez mayor importancia para las aerolíneas, de ahí que se conviertan en un complemento perfecto para la industria aeronáutica sevillana y andaluza. El complejo de Ryanair anexo a San Pablo será el segundo mayor complejo de estas características en España, tras el de Barajas, en Madrid, y también el segundo más grande de la propia Ryanair en Europa, tras el que posee en Escocia. En cuanto al centro de pilotos, que consiste en simuladores de vuelos para pilotos y tripulantes de cabina, la aerolínea inauguró recientemente uno en Dublín.

---

## JAVIER HIDALGO, SEIS MESES DE "VIDA FAMILIAR" Y DIEZ MILLONES EN PÉRDIDAS

15/11/2021



Medio año después de dimitir como consejero delegado de Globalia, parece que se le hubiera 'tragado la tierra'. Ha vuelto a viajar y pasa mucho tiempo con su hija

### [VANITATIS](#)

Un cuatro de noviembre de hace dos años, Luis Gallego, entonces presidente de Iberia, y Javier Hidalgo, entonces consejero delegado de Globalia, se daban la mano sonrientes ante la prensa mientras anunciaban uno de los compromisos matrimoniales más portentosos del tejido empresarial español. Iberia había decidido comprar Air Europa por 1.000 millones de euros, con la intención de convertir el aeropuerto de Barajas en un 'macrohub' al estilo del aeropuerto de Frankfurt. Hoy, ni Gallego es presidente de la aerolínea española ni Hidalgo es CEO de Globalia. El primero ascendió, y el segundo dimitió hace seis meses.

En aquel apretón de manos se habló de los grandes números de Air Europa en el ejercicio 2018. Unos números que, para cuando llegó el coronavirus, ya se habían diluido en parte. La aerolínea ya no valía esos 1.000 millones, y según pasaban los meses más evidentes se hacían los problemas de la empresa de la familia Hidalgo, una de las patas más importantes de Globalia. El acuerdo con Iberia mutó y el novio le pidió a la novia algo así como un contrato prematrimonial, además de rebajar a la mitad el precio de compra. La fecha de la boda tampoco está demasiado clara porque aún tienen que lograr el permiso del padrino europeo. La Comisión Europea ya ha hecho saber que le preocupa la falta de competencia en al menos 70 rutas en las que Air Europa e Iberia son las únicas operadoras, según el medio especializado 'Preferente'

Javier Hidalgo, como su hermana María José, fue un recambio necesario en todo este proceso. El hijo del fundador de Globalia había regresado en 2016 al seno de la empresa familiar cuando su padre le pidió que se hiciera cargo de una transición ordenada. Llegaba con la medalla del éxito en la solapa, al haber logrado un auténtico pelotazo con el traspaso de PepePhone a la que ahora es MásMóvil, una de sus grandes apuestas personales, junto a Rosauero Varo.

Pepe Hidalgo le encomendó la misión de deshacer el holding (que facturaba cerca de 4.000

millones de euros al año) y vender la mayor parte de sus negocios para que a su muerte sus hijos heredaran básicamente dinero y el imperio no se desangrara. "Hidalgo padre, ya con 80 años, le pidió que, ante los distintos puntos de vista de los tres hijos (Javier, María José y Cristina), lo mejor era deshacerse poco a poco de las filiales, de tal forma que cada uno recibiese la herencia en dinero y que tomaran los caminos que consideraran oportuno", explicaba entonces Agustín Marco en El Confidencial.

Cuando se anunció su dimisión, Javier Hidalgo ni siquiera estaba en España y prefirió mantenerse al margen de la polvareda pública, un lugar donde ha permanecido durante estos últimos meses. Llegó a esta redacción el rumor de que Javier se había instalado en Marruecos, pero según confirman fuentes de su entorno, si ha estado en el país africano, ha sido puntualmente y por cuestiones de negocios.

Javier tiene su cuartel general en Madrid, en su casa de Puerta de Hierro. Desde que volvió la nueva normalidad ha podido "hacer vida familiar y volver a viajar". El último destino ha sido Dubái, explican, parece que con la intención de abrir mercado.

Hidalgo junior pasó el confinamiento en Punta Cana (República Dominicana), como su padre, cada uno en un hotel. Estuvieron juntos en Navidad y en enero acompañó a su progenitor de vuelta a España cuando le detectaron covid. Según explican, tiene una muy buena relación con Sol González, su pareja durante unos años y madre de su hija, lo que le permite pasar todo el tiempo que quiere con ella. Si hasta hace unos años chocaba con su padre por temas relacionados con su vida privada, ahora se admiran mutuamente en el aspecto profesional y coinciden en la tozudez y la audacia a la hora de hacer negocios. "Con Elo, su madre, suele comer una vez a la semana si está en Madrid".

#### Relojes de colección

Hace tiempo que el relato del 'joven' Hidalgo tiene más que ver con su perfil empresarial que con el del enfant terrible que deleitó a la prensa del corazón al lado siempre de bellas mujeres. Hoy lidera un holding propio de sociedades e inversiones que suma más de 115 millones de euros en activos. JHG Investment Models tiene como objeto social una amalgama de actividades tan heterogéneas como él mismo: desde la explotación de bienes inmuebles a la operación con valores, la gestión de modelos publicitarios, la compra y explotación de barcos y amarres, o la adquisición, enajenación, mantenimiento y custodia de relojes nuevos y usados.

De JHG penden otras entidades, como Globasol Inversiones (dedicada a proyectos energéticos), Mediterránea Concerts (una promotora de eventos que tiene a medias con su amigo Pino Saggiocco, presidente de Live Nation), Nice Fashion & Music (dedicada al comercio textil al por mayor, con el restaurador Pio Di Biase), Gestasol Integral (también en el sector de la energía), Beach Resort (promoción inmobiliaria en Baleares) o La Restinga Inversiones (tiene un 25% del restaurante La Máquina de Jorge Juan). En diciembre de 2019 vendió las participaciones sociales que tenía en la agencia de modelos View Management. Además, a través de JHG, Javier tiene acciones de Telefónica valoradas en 12.772.320 euros (en 2019 tenía 24 millones de euros en títulos de esta empresa).

El holding gozaba de excelente salud hasta 2019, cuando declaró beneficios de 630.000 euros. Acaba de presentar cuentas en el Registro Mercantil y este 2020 declara diez millones de euros en pérdidas. Una de las claves podría estar en la variación del valor razonable en instrumentos financieros, que pasa de 2.400.000 euros negativos a 11.700.000 euros negativos. En un informe contable, se entiende como el precio que sería recibido por vender un activo o pagado por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado.

#### Globalia, también

El holding, según el informe de cuentas, tiene abierto un proceso de inspección por parte de la

Agencia Tributaria para los ejercicios 2014, 2015 y 2016 por el IVA y el impuesto de sociedades. Además, mantiene un contencioso judicial con el expropietario de Yoigo desde la famosa venta de Pepephone. La sueca TeliaSonera les pedía siete millones de euros en concepto de daños y perjuicios por el incumplimiento del contrato que mantenían con Yoigo. La Audiencia Provincial le dio la razón y ordenó el pago de ese dinero, así como la devolución de una opción de compra de 3,5 millones y el abono de las costas procesales. Aunque Varo e Hidalgo recurrieron, el Supremo no admitió a trámite sus recursos. En el balance de cuentas del holding de Javier Hidalgo, ya aparece una provisión de gasto de 4.725.000 euros por esta contingencia.

JHG Investments sigue así la inercia del grupo familiar, Globalia, referencia en las empresas españolas. El holding presidido por Pepe Hidalgo, cuyas empresas —Air Europa y Viajes Halcón, principalmente— han recibido ayudas en forma de préstamos por más de 850 millones, perdió más de 600 millones en 2020 y este ejercicio también acabará con unos números rojos de más de 300 millones.

---

## LUFTHANSA DEVUELVE TODAS LAS AYUDAS DIRECTAS DEL ESTADO ALEMÁN: 3.500 MILLONES DE EUROS

15/11/2021



Lufthansa culmina su ampliación de capital de 2.162 millones de euros El 'rescate' de las aerolíneas sale caro: Alemania, Francia y Holanda se gastan más de 19.000 millones

[OK DIARIO](#)

El grupo de aerolíneas Lufthansa ha informado este viernes de que ha devuelto al Estado alemán todas las ayudas directas que le dio para hacer frente a la crisis por la pandemia del coronavirus. En total ha completado el desembolso de los 3.500 millones de euros recibidos.

Lufthansa había dicho hace un mes que quería devolver el resto de ayudas directas que le quedaba hasta finales de este año, tras obtener 2.162 millones de euros brutos en una ampliación de capital.

En octubre Lufthansa devolvió al Estado alemán 1.500 millones de euros de ayudas que le proporcionó y ahora ha devuelto otros 1.000 millones de euros.

Esto ha sido posible por el aumento de la demanda de vuelos, la reestructuración y transformación del grupo y los ingresos de la ampliación de capital.

En febrero devolvió un crédito de 1.000 millones de euros al estatal Banco alemán de Crédito para la Reconstrucción y el Desarrollo (KfW).

Por ello, Lufthansa ha devuelto todos los préstamos y participaciones, incluidos intereses.

El Estado alemán rescató el año pasado a Lufthansa a través del Fondo de estabilización económica (Wirtschaftsstabilisierungsfond), que se hizo con dos participaciones silenciosas, sin derecho a voto, en la compañía para evitar su quiebra porque las restricciones de vuelos para frenar la pandemia desplomaron sus ingresos.

El Fondo de estabilización económica tiene todavía una participación en la compañía del 14%, que venderá antes de octubre de 2023, como muy tarde.

Alemania, Austria, Bélgica y Suiza proporcionaron a Lufthansa, que tiene las aerolíneas Austrian Airlines, Brussels Airlines y Swiss en esos países, 9.000 millones de euros, de los que ha utilizado 4.000 millones de euros.

Las ayudas de Austria, Bélgica y Suiza no se han devuelto completamente todavía.

---

## DEFENSA ADQUIERE TRES NUEVOS AIRBUS A330 DE IBERIA PARA CONVERTIRLOS EN AVIONES CISTERNA Y DE TRANSPORTE

15/11/2021



El Ministerio de Defensa adquirirá tres aviones Airbus A330 de Iberia como parte del acuerdo firmado esta semana entre el Ministerio y la compañía que pasarán a convertirse en aviones cisterna y de transporte multimisión Airbus A330 MRTT (Multi-Role Tanker Transport), según ha informado la compañía.

[EUROPAPRESS](#)

Concretamente, Iberia hará entrega del primero de estos aviones en los próximos días y, en primer lugar, operarán en configuración de transporte y luego serán modificados en Getafe (Madrid) como MRTT, aviones cisterna y de transporte con capacidad para 111 toneladas de combustible y 300 soldados.

---

## LOS USUARIOS DE AVIÓN CRECEN UN 85,9% EN SEPTIEMBRE Y LOS DEL AVE SE MULTIPLICAN POR MÁS DE DOS

15/11/2021



También se incrementaron los usuarios de autobús, un 34,9% interanual en el mes de septiembre

[AGENTTRAVEL](#)

El número de viajeros que optó por viajar en avión para desplazarse por el interior del país se disparó un 85,9% en el mes de septiembre respecto al mismo mes de 2020, según ha informado este viernes el Instituto Nacional de Estadística (INE).

Por su parte, los viajeros que utilizaron el AVE subieron un 155,6% en el noveno mes del año en relación al mismo mes de 2020.

En concreto, más de 1,34 millones de personas utilizaron el AVE para desplazarse en el mes de septiembre, mientras que, en el caso del avión, los usuarios superaron la cifra de 3,23 millones de viajeros.

También se incrementaron los usuarios de autobús, un 34,9% interanual en el mes de septiembre, así como los que usaron el transporte marítimo (+61,2%).

En total, más de 318,5 millones de pasajeros utilizaron el transporte público en septiembre, un 34,2% más que en el mismo mes del año 2020. El transporte urbano aumenta un 34,3% en tasa anual y el interurbano un 37,1%. En los primeros nueve meses de 2021 el número de viajeros ha aumentado un 20,8% respecto al mismo periodo del año anterior.

Por último, más de 32,9 millones de usuarios utilizaron el transporte especial y discrecional en septiembre, lo que supone un incremento del 26,4% en tasa anual. El número de pasajeros del transporte especial subió un 5,1% y supera los 24,7 millones de usuarios.

---

## 3 PEQUEÑAS AEROLÍNEAS EUROPEAS INCURSIONAN EN LA CARGA AÉREA

15/11/2021



Tres pequeñas aerolíneas de pasajeros con sede en Europa se están viendo atraídas por el sector de la carga aérea

### [BENZINGA ESPAÑA](#)

Tres pequeñas aerolíneas de pasajeros, nuevas en el negocio de la carga aérea, están desplegando por primera vez cargueros temporales y totalmente reconvertidos en el último ejemplo de compañías nicho que se diversifican para aprovechar las fuertes condiciones del mercado. La capacidad adicional es una situación positiva, aunque pequeña, para un mercado de carga aérea que sigue siendo lamentablemente escaso en cuanto a oferta.

Los expertos señalan que la capacidad de carga aérea tiene un déficit del 13% en comparación con 2019, mientras que la demanda de bienes ha aumentado entre un 3% y un 9%, según la fuente consultada. El crecimiento de dos dígitos en las compras en línea es un factor clave del crecimiento del comercio. En las principales rutas comerciales, los aviones de carga están llenos y los remitentes están ansiosos por encontrar más opciones de transporte aéreo. Con tarifas de flete un 150% por encima de los niveles previos a la crisis y cerca de máximos históricos en mercados clave, una mayor cantidad de nombres están invirtiendo en operaciones exclusivamente de carga.

Compass Cargo Airlines, una nueva empresa conjunta con sede en Sofía, Bulgaria, entre la aerolínea alimentadora regional de EE.UU., Mesa Air Group MESA -2.55%, y la consultora de aviación con sede en Londres, Gramercy Associates, planea iniciar el servicio chárter en Europa a finales de año. El transportista recibió su primer carguero, un Boeing 737-800 convertido, de la compañía de leasing GE Telesis en agosto.

El mes pasado, este último firmó un contrato con Aeronautical Engineering Inc., con sede en Miami, para seis conversiones adicionales de 737-800 de pasajeros a cargueros, lo que eleva su pedido total de aviones de carga de fuselaje estrecho a 12. Este año, GE Telesis también entregó uno de los aviones convertidos a Ethiopian Airlines. Durante 14 meses a partir de marzo, los talleres de reparación con licencia de AEI remodelarán los seis aviones con una puerta de carga grande, piso de alta resistencia para soportar los palés de la cubierta principal, una barrera rígida para proteger la cabina y otras características.

Boeing y AEI son las únicas empresas que modifican los 737-800 usados para carga. El programa

de Boeing tiene aproximadamente cuatro años, con más de 140 aviones entregados y alrededor de 60 pedidos en trámite. AEI comenzó hace dos años y los funcionarios dicen que esperan producir 26 cargueros convertidos para los clientes este año.

El 737-800 es cada vez más popular entre los transportistas exprés y los transportistas asociados que operan con regularidad en rutas de corta y media distancia que respaldan las redes de paquetes de comercio electrónico. El carguero convertido de AEI ofrece una carga útil en la cubierta principal de hasta 52.700 libras e incorpora 11 posiciones de palé de altura completa, además de un palé más pequeño.

Mesa Airlines, que vuela para United Airlines UAL -2.94% y American Airlines AAL -4.88%, comenzó como una aerolínea contratada para DHL Express hace un año. Esta opera dos cargueros 747-400 convertidos.

Mesa originalmente planeó utilizar cargueros convertidos Bombardier CRJ-900, según el anuncio efectuado en marzo en el que informaba de su expansión internacional y coinversión con Gramercy.

#### Expansión SmartLynx

Un nuevo competidor prometedor en el espacio de los cargueros convertidos 737-800 es el Airbus A321. Un punto de venta clave es su capacidad para colocar palés pequeños en la cubierta inferior, además de la cabina principal modificada. Eso le da mayor versatilidad y eficiencia de carga. Ambos aviones consumen menos combustible y producen menos emisiones de carbono que los tipos más antiguos de aviones de carga de su clase.

SmartLynx Airlines, un proveedor letón de vuelos chárter regulares de pasajeros, informó la semana pasada de que va a arrendar dos cargueros A321 más para la división de carga que lanzó a principios de este año. Las adiciones llevarán la flota de cargueros A321 de SmartLynx, registrada en Malta, a ocho aviones para finales de 2022.

El asesor de inversiones Cross Ocean Partners ha contratado a 321 Precision Conversions, una empresa conjunta estadounidense entre Air Transport Services Group ATSG 0.11%

y Precision Aircraft Solutions, con sede en Oregón, para reconfigurar los aviones, que están programados para entrar en servicio en el primer trimestre de 2022. ATSG es una empresa diversificada que posee aerolíneas chárter de carga y pasajeros, una unidad de arrendamiento de aeronaves, una casa de conversión de cargueros y otros negocios relacionados.

SmartLynx ha destacado que planea convertirse en el mayor operador de aviones de carga A321 a corto plazo. Su primer carguero A321 ya está operando dentro de la red DHL Express, con un segundo avión programado para debutar muy pronto.

#### Más cargueros modificados de Malta

Otra aerolínea con sede en Malta, Airhub Airlines, lanzó operaciones con aviones de carga de fuselaje ancho este mes con su primer Airbus A340 y planea tener hasta seis A340 en el cielo para fin de año. En particular, los aviones arrendados no son puramente cargueros, sino que les quitaron los asientos para dejar espacio adicional para las cajas de cartón livianas en el compartimiento de pasajeros. Ese tipo de reconfiguración se realizó de forma limitada por algunas aerolíneas el año pasado durante el apogeo de la pandemia, cuando la capacidad de carga aérea fue diezmada por la eliminación de la mayoría de los vuelos de pasajeros. Ha habido pocas modificaciones de este tipo este año, ya que las tarifas de carga han alcanzado un equilibrio desde su punto máximo y las aerolíneas reanudaron una mayor cantidad de vuelos de pasajeros.

Las modificaciones fueron realizadas por Aviatic, una empresa de mantenimiento e ingeniería en Lituania.



Airhub opera tres aviones de pasajeros A320 con contratos específicos a largo plazo para aerolíneas.

En noticias relacionadas, Israel Aircraft Industries anunció recientemente en Twitter que alcanzó otro hito en el desarrollo del primer carguero convertido Boeing 777-300 de rango extendido cuando comenzó a cortar la apertura de la puerta de carga del prototipo.

El 777 es uno de los aviones comerciales más grandes en uso regular y tiene una carga útil que supera la del 747-400. La puerta de carga que se instala es un tercio de la circunferencia del fuselaje.

Kalitta Air, un gran operador de carga exclusivamente con sede en Michigan, es el cliente de lanzamiento del programa de carguero convertido 777-300. El primero de los tres aviones pedidos por Kalitta el pasado mes de octubre está previsto que se entregue en 2023.

---

## MUERE EN UN ACCIDENTE DE AVIÓN UNO DE LOS PASAJEROS DEL VIAJE AL ESPACIO ORGANIZADO POR JEFF BEZOS

15/11/2021



Glen de Vries era empresario, tenía 49 años y compartió viaje espacial con el actor de Star Trek William Shatner.

### [20 MINUTOS](#)

Glen de Vries, empresario y cofundador de la empresa Medidata, murió el jueves en un accidente de avioneta junto a otro acompañante. Según los primeros informes, el avión se estrelló en el condado de Sussex, Nueva Jersey. La FAA todavía está investigando lo sucedido, informa TMZ.

Blue Origin emitió un comunicado ante el suceso: "Estamos devastados al saber del repentino fallecimiento de Glen de Vries. Aportó tanta vida y energía a todo el equipo de Blue Origin y a sus compañeros de tripulación. Su pasión por la aviación, su trabajo caritativo y su dedicación a su oficio será venerada y admirada durante mucho tiempo".

De Vries, de 49 años, participó en la misión en la que viajó el actor de 90 años William Shatner, famoso por interpretar al capitán Kirk en la serie y películas de la saga Star Trek, y que se convirtió en la persona más vieja del mundo en viajar al espacio.

Shatner, De Vries y los otros dos pasajeros, Audrey Powers (miembro del equipo de la compañía), Chris Boshuizen (exingeniero de la NASA y cofundador de la empresa de satélites Planet Labs), se elevaron hasta más unos 100 kilómetros de altura antes de regresar a la Tierra, en un periplo que duró unos 10 minutos.

Tras conocerse la noticia de la muerte de De Vries, el propio Jeff Bezos ha compartido un mensaje en su cuenta oficial de Instagram: "Qué pérdida tan trágica. Cálido y lleno de vida, Glen nos hacía reír e iluminaba la habitación. Fue un visionario e innovador, un verdadero líder. Lauren y yo estamos desconsolados y recordaremos el precioso tiempo que pasamos juntos. Nuestro más sentido pésame está con su pareja, Leah, y todos sus seres queridos. El mundo te perdió demasiado pronto, Glen", escribió el magnate.

---

# UN AVIÓN CON TERRAZA: LA AERONAVE PARA MILLONARIOS INSPIRADA EN LOS YATES DE LUJO

15/11/2021



Los ingenieros de Lufthansa Technik han utilizado como plataforma un avión intercontinental Airbus A330 Neo y le han instalado una terraza retráctil.

## [EL ESPAÑOL](#)

Al igual que ocurre con los yates que atracan en los puertos de lujo de España, en el mundo de los jets privados la originalidad y la personalización son los elementos más importantes. Estos dos medios de transporte son las joyas de los millonarios que buscan destacar respecto a los modelos más populares.

El margen de maniobra en los yates es mucho mayor con embarcaciones privadas de más de 100 metros de eslora y centenares de metros cuadrados en el interior, pero en los aviones es muy diferente. El hándicap de ir por el aire junto a las rigurosas medidas de seguridad a las que se deben someter hacen que la personalización se encuadre únicamente en el interior. Pero en Lufthansa Technik quieren ir un paso más allá.

El departamento de mantenimiento de aeronaves de la aerolínea alemana Lufthansa ha presentado un concepto de aeronave con balcón incluido. Se trata de la cabina Explorer, como la han denominado, y "se basa en la tendencia actual de los superyates" capaces de llevar a sus propietarios a cualquier lugar en cualquier momento a la vez que sirven de campamento base.

Con esa idea en mente, los ingenieros de Lufthansa Technik han elegido al Airbus A330 Neo como avión plataforma sobre el que crear este nuevo concepto de cabina. "A diferencia de un yate, nuestro avión Explorer permite a los pasajeros viajar al otro lado del mundo en horas y establecer su propio campamento base individual para otras actividades", ha comentado Wieland Timm, jefe de ventas de servicios de aeronaves de misión especial y VIP de Lufthansa Technik.

Una de las características más originales del Airbus A330 Explorer es la terraza de la parte delantera del avión. Según se puede ver en las imágenes publicadas por Lufthansa Technik, una parte del fuselaje se levanta -algo que ocurre actualmente en muchos aviones de carga- para dejar espacio a un balcón cuadrado en el que cabe un par de sillas y una mesa.

"A una altura de unos 4 metros sobre la plataforma, se ofrece a los pasajeros del Explorer una vista única de los alrededores y del aeropuerto", comentan desde la compañía. Un paisaje que en la mayoría de las ocasiones se resumirá en los entornos de los aeropuertos donde puede operar un avión de más de 58 metros de longitud y más de 200 toneladas de peso máximo al despegue.

Otra de las novedades que han conseguido desarrollar es la creación de todo un sistema de proyectores de pequeño tamaño, peso reducido y enfriados pasivamente que permite crear espacios a demanda. "Los clientes pueden configurar [el contenido] según sus deseos con la ayuda de una solución de software de Diehl [compañía con la que se han asociado]".

Por ejemplo, en una presentación que tuvo la aeronave en Múnich hace unos meses, se recreó un mundo submarino para el interior de la cabina de pasajeros. Pero se puede recrear desde cielos virtuales diurnos y nocturnos hasta formas arquitectónicas e incluso una discoteca voladora; algo

que seguro pueden apreciar los clientes para evitar el jetlag.

Interior de la cabin

Interior de la cabin Lufthansa Technik

La configuración elegida por Lufthansa Technik está diseñada para acomodar a 12 pasajeros VIP. Aunque también han pensado en la posibilidad de ofrecer más espacio para hasta 47 pasajeros, por si algún cliente privado (como una empresa) o una aerolínea de lujo se plantea comprarlo.

En cuanto al esquema interno, se ofrece la posibilidad de configuración a la carta por parte del comprador con una distribución que flexible que puede diferenciar varias zonas como la de un dormitorio principal estilo suite o áreas más grandes para la tripulación o los acompañantes. Por el momento, se trata de un concepto y no hay una fecha estimada de fabricación o si realmente algún verá el diseño verá la luz.