

LOS PILOTOS ELIGEN PRESIDENTE DEL SEPLA ENTRE DOS CANDIDATOS DE IBERIA

17/11/2021



El Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Seppla) renovará su equipo directivo en un proceso electoral que culminará a principios de diciembre y al que se han presentado dos candidaturas, lideradas por el actual presidente, Óscar Sanguino, y por Daniel Entrellardat, ambos de Iberia.

[EL DIARIO](#)

La campaña electoral empieza este martes y concluirá el próximo 1 de diciembre con el recuento de votos; dos días después se harán definitivos los resultados.

Los afiliados elegirán nuevos equipos, tanto para el órgano de gobierno del sindicato, la mesa rectora (presidencia, secretaría y tesorería), como para dos de sus principales departamentos: técnico y de servicio al afiliado.

Sanguino, que ha presidido el Seppla durante los últimos cuatro años, es comandante de Iberia en la flota de Airbus 330/340 y tiene el máster oficial en gestión de empresas aéreas de la Universidad San Pablo CEU.

Al hacerse cargo de la presidencia del sindicato en 2017, ya había dirigido con anterioridad su departamento de servicio al afiliado.

Entrellardat, piloto de A330/350 y actual delegado sindical de Seppla en Iberia, se presenta con un equipo formado por otros pilotos y comandantes tanto de su aerolínea como de Iberia Express y Vueling con el lema: "Tú Vuelas Seppla".

Su programa persigue, entre otros objetivos, facilitar la comunicación entre pilotos de las diferentes compañías inmersas en procesos de consolidación, compraventa o integración.

Se compromete también a luchar contra la precariedad laboral de la profesión (falsos autónomos, contratos a través de 'brokers' donde se rompe la relación directa piloto/compañía, contratos cero horas, externalización de la producción o pagar por volar), han informado este martes desde la candidatura de Entrellardat.

ALTA TENSIÓN EN LA PUGNA POR LA PRESIDENCIA DEL SINDICATO DE PILOTOS SEPLA

17/11/2021



El actual líder del colectivo, Óscar Sanguino, se mide al también piloto de Iberia Daniel Entrellardat

CINCO DÍAS

Dos listas, con sendos pilotos de Iberia al frente, se juegan la presidencia al sindicato de pilotos Sepia en el proceso que comienza hoy, con la campaña electoral, y finaliza el próximo 1 de diciembre con el recuento. La votación presencial o en formato electrónico está prevista entre el 29 de noviembre al citado 1 de diciembre.

A la candidatura continuista que lidera Oscar Sanguino, y en la que siguen el actual secretario, Javier Fernández-Picazo, y la tesorera Ana Pedraza, le ha salido competencia. El ambiente, señalan fuentes del colectivo, es de auténtica contienda.

La segunda candidatura o aspirante es la del piloto Daniel Entrellardat, miembro de la sección sindical del Sepia en Iberia. En su equipo figuran Andrea Calcagni (Vueling), Joaquín Estrada (Iberia Express), y Ariel Shocrón, Jorge Espina e Ignacio Coya (los tres de Iberia). En la presentación de esta nueva opción, bautizada "Tú Vuelas SEPLA", se pone en el centro de acción la consolidación del sector tras la pandemia. La alternativa ha surgido, curiosamente, de la representación sindical en Iberia, considerada el corazón del sindicato.

Distintas fuentes consultadas por este diario comentan que en Sepia, con altísima representación en Iberia, y con mayoría de los pilotos de la aerolínea de IAG en el censo electoral, "es prácticamente imposible que haya un presidente que no sea un patanegra, es decir, de otra compañía incluida Iberia Express". Las fuentes también coinciden al comentar que la candidatura aspirante "arriesga al incluir un miembro de Iberia Express". Diez años después del lanzamiento de la low cost del grupo Iberia parecen quedar viejas heridas por cicatrizar.

Entrellardat ha señalado, a través de un comunicado, que su intención es "recuperar nuestra presencia activa institucional, tanto a nivel nacional como internacional, donde se definen las normativas que nos afectan en nuestra actividad sindical en defensa de la profesión". Otra línea de acción es facilitar la comunicación entre pilotos de distintas aerolíneas inmersas en procesos de integración, o la lucha contra la precariedad laboral.

En el complejo engranaje entre el Sepia y las distintas secciones del sindicato en cada aerolínea, la opción de Entrellardat apuesta por dotar de mayor independencia a los equipos de delegados en las compañías aéreas. Los que podrían denominarse como servicios centrales de Sepia se disputan desde hace años el papel de representación del colectivo con el colegio oficial de pilotos Copac, con el que mantuvo una fuerte tensión años atrás. También suelen darse tiras y afloja con las secciones sindicales.

Las elecciones al Sepia fueron convocadas el pasado 13 de octubre y el nuevo mandato es por cuatro años. El resultado deparará la formación de la nueva mesa rectora (presidencia, secretaría y tesorería) y los representantes de los departamentos Técnico y de Servicio al afiliado.

El comandante de Iberia Óscar Sanguino se impuso en diciembre de 2017 a otras dos listas. Antes de tomar la presidencia fue director del Departamento de Servicio al Afiliado. Además de contar con Javier Fernández-Picazo (Iberia) y Ana Pedraza (Iberia), se han incorporado a su lista Daniel Escotado (Air Europa), Gonzalo Mejías y José Antonio Plaza.

Los reiterados conflictos con Ryanair, la negociación de las condiciones laborales durante la pandemia, el derrumbe de Norwegian o la entrada del sindicato en Easyjet, Jet 2 o Plus Ultra han centrado la atención de la directiva en los últimos años.

LOS PILOTOS ELIGEN PRESIDENTE DEL SEPLA ENTRE DOS CANDIDATOS DE IBERIA

17/11/2021



El Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Sepia) renovará su equipo directivo en un proceso electoral que culminará a principios de diciembre y al que se han presentado dos candidaturas, lideradas por el actual presidente, Óscar Sanguino, y por Daniel Entrellardat, ambos de Iberia.

[INVESTING](#)

La campaña electoral empieza este martes y concluirá el próximo 1 de diciembre con el recuento de votos; dos días después se harán definitivos los resultados.

Los afiliados elegirán nuevos equipos, tanto para el órgano de gobierno del sindicato, la mesa rectora (presidencia, secretaría y tesorería), como para dos de sus principales departamentos: técnico y de servicio al afiliado.

Sanguino, que ha presidido el Sepia durante los últimos cuatro años, es comandante de Iberia en la flota de Airbus (PA:AIR) tiene el máster oficial en gestión de empresas aéreas de la Universidad San Pablo CEU.

Al hacerse cargo de la presidencia del sindicato en 2017, ya había dirigido con anterioridad su departamento de servicio al afiliado.

Entrellardat, piloto de actual delegado sindical de Sepia en Iberia, se presenta con un equipo formado por otros pilotos y comandantes tanto de su aerolínea como de Iberia Express y Vueling con el lema: "Tú Vuelas Sepia".

Su programa persigue, entre otros objetivos, facilitar la comunicación entre pilotos de las diferentes compañías inmersas en procesos de consolidación, compraventa o integración.

Se compromete también a luchar contra la precariedad laboral de la profesión (falsos autónomos, contratos a través de 'brokers' donde se rompe la relación directa, contratos cero horas, externalización de la producción o pagar por volar), han informado este martes desde la candidatura de Entrellardat.

AIR NOSTRUM SE BAJA AL TREN: ASÍ HA CAMBIADO LA ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA EN SEIS MESES

17/11/2021



Ilsa, consorcio formado por una filial de la aerolínea Air Nostrum y la italiana Trenitalia ultima llegada al negocio de la alta velocidad española.

EL MUNDO

La gestión privada de la alta velocidad ferroviaria llega a España. La empresa española Operador Ferroviario de Levante -filial de Air Nostrum- y la italiana Trenitalia han formado el consorcio Intermodalidad de Levante (Ilsa), que está dando los últimos pasos para operar en las líneas del Ave en 2022. Ilsa será el tercer operador ferroviario de la alta velocidad española, tras Renfe, que gestiona las marcas Ave y la 'low cost' Avlo, y la francesa Ouigo, propiedad de SNCF.

Todo ello es fruto de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril que España inició el pasado mes de mayo con la entrada en servicio de los primeros viajes de Ouigo. Esa liberalización ha traído una competencia que beneficia al consumidor porque baja precios, aumenta frecuencias, aunque también reduzca algo el confort. Además, va a ayudar a rentabilizar las ingentes inversiones que requiere el Ave. Los nuevos agentes «aprovecharán el potencial de nuestros aproximadamente 3.500 kilómetros de líneas de alta velocidad. Una red que ha exigido miles de millones de euros de los bolsillos de todos y que ha de hacerse accesible para toda la población», señalaba la presidenta del gestor ferroviario, Adif, Isabel Pardo de Vera a finales del año pasado.

Con la liberalización, Adif consigue una mayor utilización de las infraestructuras y más ingresos, ya que las compañías pagan un canon al gestor por el uso sus instalaciones. En los próximos diez años, Ouigo e Ilsa desembolsarán 1.800 euros por este concepto.

Hoy, el trayecto entre Madrid y Barcelona está cubierto por dos empresas, Renfe, a través de Renfe y el 'low cost' Avlo, y SNCF, bajo la marca Ouigo. En estos meses, los ciudadanos han visto aumentar de 34 a 50 los trenes diarios que hacen ese recorrido. Ilsa tiene previsto ofrecer 32 servicios diarios -16 por sentido-.

La llegada de la competencia ha provocado también una reducción de precios. Tras la agresiva campaña de Ouigo en su lanzamiento, que ofrece billetes entre Madrid y Barcelona a 9 euros, Renfe contraatacó con unas tarifas del Avlo a partir de 5 euros.

Esto hará que el tren siga ganando terreno al avión. En 2019, último año comparable antes de la pandemia, el Ave trasladó a 4,3 millones de personas entre Madrid y Barcelona, frente a los 2,3 millones de personas que utilizaron el Puente Aéreo. Desde la llegada del Ave, los pasajeros del Puente Aéreo han caído un 32%.

Tregua en los precios del transporte marítimo, pero persiste el colapso. Así es el atasco que afecta al 80% de lo que consumimos

Ilsa es la última compañía que ha llegado a la liberalización. Mañana presentará en Madrid su estrategia, el nombre comercial que usará y sus tarifas. Víctor Bañares, director general afirma que «queremos ser el Vueling de los trenes», y la «marca favorita que elijan los ciudadanos para viajar por negocios y por ocio».

Tras el eje Madrid-Barcelona, las compañías irán extendiendo sus servicios las rutas Madrid-Valencia, Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga. El avión tiene los días contados en los trayectos cortos nacionales.

VUELING SE ALÍA CON REPSOL PARA SU PRIMER VUELO SOSTENIBLE

17/11/2021



Vueling operó la semana pasada su primer vuelo con combustible sostenible. Fue la conexión de las 9:10h entre Barcelona y Sevilla del 10 de noviembre. La compañía dirigida por Marco Sansavini evitó la emisión de 2,5 toneladas de dióxido de carbono (CO₂), el 25% del total.

[EXPANSIÓN](#)

En la iniciativa, la filial de IAG se alió con Repsol, que proporcionó el biocombustible usado en el vuelo, producido en el complejo industrial de Tarragona. La multinacional española produce este sustitutivo, además, en sus instalaciones de Puertollano (Ciudad Real) y Bilbao.

Los viajes en avión son responsables de entre el 2% y el 3% de las emisiones de CO₂ del planeta. Las aerolíneas aseguran ser rehenes de la tecnología existente, afirman que los combustibles alternativos son mucho más caros y lamentan que apenas exista oferta en el mercado.

Otros de los factores que ayudaron a reducir la huella ambiental de ese vuelo fueron la eficiencia del modelo usado (un Airbus A320neo de nueva generación) y la reducción del peso de los asientos.

Vueling, como el resto de IAG, tiene como objetivo que en 2030 el 10% del combustible usado sea alternativo (SAF, por sus siglas en inglés).

LA UE Y ARMENIA ACUERDAN NORMAS COMUNES EN AVIACIÓN PARA FACILITAR LOS VUELOS DIRECTOS ENTRE LAS DOS REGIONES

17/11/2021



La Unión Europea y Armenia han firmado un acuerdo para facilitar a las aerolíneas europeas y armenias operar vuelos directos entre una y otra región, gracias a normas armonizadas en materia de aviación y a elevar los estándares de seguridad y gestión del tráfico aéreo.

[COPE](#)

De este modo, se pondrá fin a las restricciones y limitaciones que existían hasta ahora sobre los vuelos entre la UE y Armenia y se añadirán normas en materia de competencia para asegurar una competencia justa entre las entidades de ambos lados, según ha informado este martes Bruselas.

El Ejecutivo comunitario confía en que además de abrir el espacio aéreo a nuevas rutas entre la UE y Armenia, este pacto sea también un instrumento de apoyo para poner en marcha el acuerdo de asociación global y reforzado sellado entre ambas regiones.

"El acuerdo permitirá reforzar las relaciones en materia de aviación de cara a una integración progresiva en el mercado de la UE", ha celebrado la comisaria de Transporte, Adina Valean, en un comunicado en el que también afirma que el nuevo convenio mejorará la oferta para los viajeros y empresas.

"Será una oportunidad para la industria de la aviación y dará una mejor conectividad de redes gracias a nuevas rutas y destinos en beneficio de los consumidores, del sector del turismo y de los intercambios interpersonales", ha concluido la comisaria.

EL REPUNTE DE CONTAGIOS EN ESPAÑA IMPULSA LA AMPLIACIÓN DEL USO DEL PASAPORTE COVID

17/11/2021



El País Vasco pide autorización a la justicia para exigir el certificado de vacunación en el acceso a locales de ocio nocturno y restaurantes

[EL PAÍS](#)

El auge de contagios en España precipita nuevas medidas para controlar la transmisión del coronavirus. No hay sobre la mesa, por ahora, restricciones de gran calado o medidas severas porque la situación epidémica no es la del otoño pasado: hoy el 79% de la población está vacunada y la incidencia, aunque en ascenso, es de 88,6 casos por 100.000, y no 470, como era en noviembre de 2020. Pero las comunidades mueven ficha y miran al pasaporte covid como una nueva herramienta para contener los contagios. El País Vasco, por ejemplo, ya ha pedido autorización a la justicia para exigir el certificado de vacunación en el acceso a locales de ocio nocturno y restaurantes. Galicia, por su parte, también ha solicitado al juez poder exigir el pasaporte o un test negativo a las visitas de pacientes ingresados en hospitales y a los trabajadores sanitarios. Los expertos consultados aprueban la medida, pero la ven insuficiente para detener los contagios.

La curva epidémica se ha disparado un 67% en dos semanas y aunque la incidencia en España no es comparable a la de otros países europeos del entorno —en Bélgica o Austria superan los 1.000 casos por 100.000 habitantes—, hay comunidades, como Navarra o País Vasco, muy por encima de la media española (203 y 188 casos por 100.000, respectivamente). De hecho, el auge de nuevas infecciones ha obligado al Gobierno vasco a tomar la delantera y aplicar nuevas restricciones: los ayuntamientos con una tasa de más de 150 casos podrán albergar acontecimientos en los que sí se puedan mantener las medidas preventivas, pero deberán aumentar el espacio destinado al público si se prevén concentraciones, establecer pasillos de tránsito para facilitar el flujo de personas y delimitar los espacios destinados a la venta y consumo de alimentos y bebidas. Y cuando sea posible, organizar las actividades en el exterior.

La consejera vasca de Salud, Gotzone Sagardui, ha explicado, además, que acuden al Tribunal Superior de Justicia del País Vasco para exigir el certificado covid para el acceso al ocio nocturno, desde el "mayor respeto y con confianza, entendiendo que son conocedores de la situación en la que se encuentra la pandemia en Euskadi". Sagardui explica que no hay necesidad de llegar a escenarios "en los que la situación sea peor".

También Galicia, donde ya se exige el certificado covid para entrar a los locales de ocio nocturno,

ha planteado al Tribunal Superior de Justicia de la comunidad ampliar su uso. En concreto, el Ejecutivo de Alberto Núñez Feijóo aspira a poder solicitar el certificado o una prueba negativa a los visitantes o acompañantes de los pacientes que están ingresados en los hospitales gallegos. Asimismo, también quiere que se exija para los trabajadores sanitarios o, en su lugar, que se lleve a cabo un cribado cada 15 días.

Los expertos consultados aprueban la medida para “empujar a vacunarse a los no vacunados”, pero la tildan de insuficiente. Salvador Peiró, epidemiólogo de la Fundación para el Fomento de la Investigación Sanitaria y Biomédica de la Comunidad Valenciana (Fisabio), apunta que ampliar los usos del certificado covid “es una medida de los gobiernos para parecer que se hace algo”. “Puede dar una falsa confianza. Tiene cierto sentido para empujar a vacunarse, pero no corta las cadenas de transmisión. Los vacunados puede que contengan un poco la transmisión, pero pueden contagiarse y contagiar”.

Para Daniel López-Acuña, exdirector de Emergencias de la Organización Mundial de la Salud (OMS), esta propuesta también es “una manera de tomar una ruta intermedia que no lleve a restricciones anteriores”: “Las comunidades pueden propiciar esta idea y no es mala, aunque no va a agregar mucho ni será determinante para eliminar contagios. Esto limita mucho en países con más baja tasa de vacunación”.

Con todo, la propuesta de ampliar los usos del certificado covid va tomando fuerza y se configura, además, como un mal menor para el sector de la hostelería, temeroso de un nuevo cierre si los contagios sigan subiendo y la presión asistencial vuelve a tensionar los hospitales. Navarra todavía no ha tomado una decisión, pero está estudiando ampliar el uso del certificado y mantiene reuniones con los sectores implicados. En Cataluña, Daniel Brasé, gerente de la Federació Intercomarcal d'Hostaleria, Restauració i Turisme (Fihir), que agrupa a 46 gremios, indicaba este martes a EL PAÍS: “Firmamos aplicar el certificado si no nos tocan nada más”. El consejero de Salud de catalán, Josep Maria Argimon, abrió el lunes la puerta a la posibilidad de ampliar el uso del certificado covid en la autonomía, que actualmente solo se solicita en las discotecas, aunque siempre contando con el visto bueno del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

Las voces autonómicas que reclaman homogeneidad en el uso del documento que confirma la vacunación crecen y ya han llegado hasta el Consejo Interterritorial de Salud, punto de encuentro del Ministerio de Sanidad y las comunidades. El consejero andaluz, Jesús Aguirre, pidió la semana pasada en la reunión “un marco legal” para poder usar el certificado en actividades sociales. Una portavoz de la Consejería de Salud murciana asegura también que el consejero del ramo, Juan José Pedreño, insistió en la reunión de la semana pasada en “la necesidad de aprovechar el certificado covid creando un marco legal que garantice su solicitud ante determinadas situaciones o acontecimientos, como el ocio o acontecimientos multitudinarios, ya que se está viendo que entre los 20 y 39 años es donde se encuentra la población que menor porcentaje de vacunación tiene”. Los treintañeros y los veinteañeros son la población con mayor margen de mejora en la vacunación: solo el 78% y el 76% de las personas de estas edades, respectivamente, han completado la pauta vacunal.

Complejidad jurídica

La Comunidad Valenciana tiene también el propósito de implantar la obligatoriedad del denominado pasaporte covid en todos aquellos lugares “donde sea razonable” y siempre tratando de “huir de restricciones innecesarias”, ha asegurado este martes el presidente de la Generalitat, el socialista Ximo Puig. La discusión se centra en si se debe exigir solo en los locales de copas y en discotecas o la medida debe afectar también a restaurantes, bares, cines o teatros, informa Ferran Bono. Puig ha explicado que la Abogacía de la Generalitat estudia la cobertura legal para acelerar la implantación de la obligación de presentar el certificado de vacunación en determinados espacios y ha dicho que cuando haya un informe definitivo se hará público y se comunicará a los sectores afectados.

El jefe del Ejecutivo valenciano también ha comentado que la Abogacía estudia si la Generalitat puede ejecutar directamente esa normativa sin el paraguas legal del Gobierno central. En todo caso, y haya o no cobertura general de la Administración del Estado, Puig ha manifestado que "la toma de decisiones final será de la Generalitat". Aragón también había pedido a la justicia permitir el uso del certificado para acceder al ocio nocturno, pero el Tribunal Superior de Justicia lo paralizó.

Los expertos insisten en que si sigue subiendo el ritmo de contagios y la presión se traslada de nuevo a los hospitales, habrá que retomar antiguas restricciones. "Volver a las pantallas anteriores", en palabras de López-Acuña. Esto es, limitaciones de aforo y de horarios: "No se puede bajar la guardia en medidas de salud pública, como la detección precoz, el rastreo y las pruebas diagnósticas. Hay que cercar los brotes porque si pasamos a transmisión comunitaria, habrá que volver a las restricciones", resuelve el ex alto cargo de la OMS. Si la presión asistencial no se desmadra, Peiró también apuesta por "hacer más hincapié en las medidas en interiores, que no se han retirado, pero no se están cumpliendo", insiste. Se refiere a reforzar el uso de la mascarilla, la distancia social y la ventilación.

HELICÓPTERO AIRBUS REALIZA PRIMER VUELO CON COMBUSTIBLE 100% SOSTENIBLE

17/11/2021



Un helicóptero H225 realizó el primer vuelo de un helicóptero con combustible de aviación 100% sostenible (SAF), el cual alimentó uno de los motores Safran Makila 2.

[PORTAL AUTOMOTRIZ](#)

El vuelo, que tuvo lugar en la sede de la empresa en Marignane, Francia, marca el inicio de una campaña de vuelos que tiene como objetivo evaluar el impacto del SAF sin mezclar en los sistemas del helicóptero con el fin de certificar el uso de mezclas de SAF que superen el límite actual del 50%.

"Aunque todos los helicópteros de Airbus están certificados para volar con una mezcla de hasta el 50% de SAF con queroseno, la ambición de nuestra empresa es que los helicópteros estén certificados para volar 100% con SAF en esta década. El vuelo de hoy es un primer paso importante hacia este objetivo", dijo Stefan Thome, Vicepresidente Ejecutivo de Ingeniería y director técnico de Airbus Helicopters.

La campaña de vuelo, que sigue a las pruebas anteriores de rendimiento del SAF sin mezclar realizadas por Safran Helicopter Engines en su planta de Bordes, proporcionará una mayor comprensión de los desafíos técnicos asociados con el uso de combustible de aviación 100% sostenible.

El helicóptero de prueba H225 voló con un SAF sin mezclar derivado del aceite de cocina usado, proporcionado por TotalEnergies, que ofrece una reducción neta del 90% de CO2 en comparación con el combustible regular para aeronaves.

"El combustible de aviación sostenible (SAF) es un pilar importante de la estrategia de descarbonización de Airbus Helicopters porque proporciona una reducción inmediata de CO2 sin impacto negativo en el rendimiento del helicóptero", añadió Thome. "Agradezco a nuestros socios Safran Helicopter Engines y TotalEnergies su importante colaboración para hacer realidad el vuelo

de hoy. Es esencial que todas las partes interesadas del sector sigan cooperando para superar los retos asociados a la implementación generalizada del SAF y para lograr un progreso real en la reducción de las emisiones de CO2 de la aviación".

Para impulsar el despliegue de los biocombustibles, Airbus Helicopters lanzó el Grupo de Usuarios de SAF, que convoca a la comunidad de ala rotativa. La empresa también ha empezado a utilizar SAF para los vuelos de entrenamiento y de prueba en sus instalaciones de Francia y Alemania.

DELTA ADVIERTE QUE EL CAMBIO CLIMÁTICO HARÁ MÁS CAROS LOS VIAJES EN AVIÓN

17/11/2021



El jefe de la segunda aerolínea más grande del mundo advirtió que las medidas para luchar contra el cambio climático hará que los viajes en avión sean más caros.

[BBC](#)

"Con el tiempo, nos va a costar más a todos, pero es el enfoque correcto que debemos adoptar", le dijo a la BBC el director ejecutivo de Delta Air Lines, Ed Bastian.

La aviación es responsable alrededor del 2,5% de las emisiones de carbono que están calentando el planeta, según la Agencia Internacional de Energía.

Los críticos argumentan que la mejor manera de reducirlas es volando menos.

Delta, con sede en Atlanta, afirma que después de gastar US\$30 millones al año en compensar el carbono que produce ha logrado desde marzo de 2020 neutralizar sus emisiones.

Aviones más eficientes en combustible, combustibles de aviación sostenibles y la eliminación de carbono de la atmósfera son algunas de las formas en que espera lograrlo.

Objetivo ambicioso

Reducir las emisiones de carbono es crucial si el mundo quiere limitar el calentamiento global a 1,5°C por encima de los niveles preindustriales, como se acordó en París en 2015, y se discutió ampliamente en la COP26, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que acaba de finalizar en Glasgow.

Llevar a la aviación a cero emisiones netas de carbono es el enfoque correcto, dice Ed Bastian.

Andreas Schafer, profesor de energía y transporte en el University College de Londres, indicó que "costará billones en lugar de miles de millones de dólares" mover el sector de la aviación global a cero emisiones netas de carbono.

Los resultados preliminares de una investigación de su equipo sugieren que las tarifas aéreas deberían aumentar entre un 10% y un 20% para cubrir los costos.

"En el corto plazo, se necesitará el apoyo del gobierno, ya que descarbonizar la aviación será un gran desafío y los esfuerzos actuales deberán ampliarse dramáticamente", explica el profesor Schafer.

Bastian admite que es un objetivo ambicioso que su aerolínea no podrá lograr por sí sola.

"Es el mayor desafío a largo plazo que enfrenta esta industria", dijo. "Estamos en una industria clasificada como difícil de descarbonizar porque todavía no tenemos biocombustibles o combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés) en masa que vamos a necesitar".

Delta apunta a usar un 10% de combustible de aviación sostenible para fines de 2030.

Muchas aerolíneas y compañías de combustible están invirtiendo en SAF. Otras tecnologías que se están desarrollando implican convertir los desechos de alimentos en combustible para aviones y utilizar dióxido de carbono extraído del aire.

Sin embargo, estos todavía cuestan más que los combustibles tradicionales y las cantidades necesarias también se consideran problemáticas.

La aviación representa el 2,5% de las emisiones mundiales de carbono, pero la demanda de vuelos aumentará.

El director general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), Willie Walsh, le dijo a la BBC que, si bien crear los niveles de producción de SAF necesarios es un gran desafío, "es perfectamente posible si la industria y los gobiernos trabajan juntos".

"Los aumentos de producción reducirán el costo a niveles competitivos. Hemos visto aumentos similares en el desarrollo de la energía solar y eólica en las últimas décadas", señaló Walsh.

Acuerdo sobre la aviación

En la cumbre de la ONU sobre el cambio climático en Glasgow, 23 países se comprometieron a trabajar juntos para lograr que la industria de la aviación alcance cero emisiones netas de carbono para 2050. Un uso más eficiente de la energía, combustibles de aviación sostenibles y aviones eléctricos son parte de sus ambiciones.

Guía simple para entender el cambio climático

Sin embargo, el grupo de campaña ambiental Greenpeace dijo que el acuerdo es un "lavado verde descarado".

"Este anuncio está lleno de estafas como la compensación y un optimismo excesivo sobre los llamados 'combustibles de aviación sostenibles' y futuros diseños de aviones", lamentó Klara Maria Schenk, de Greenpeace.

Los vuelos están aumentando tras la apertura de fronteras que permanecieron cerradas durante la pandemia.

"Pero carece de lo único que se necesita para lograr el objetivo de limitar el aumento de temperatura a 1,5 ° C, que es una acción tangible para priorizar los viajes ecológicos y reducir los vuelos", señaló.

Según según la IATA, se prevé que la demanda mundial de vuelos de pasajeros aumente en más del doble para 2050, desde 4.500 millones, antes de la pandemia, a 10.000 millones para 2050.

LAS BASES MÁXIMAS DE COTIZACIÓN SUBIRÁN HASTA 60.000 EUROS EN 25 AÑOS

17/11/2021



La base de aportación de los salarios más altos aumentaría un 22,8% desde los 48.840 a los 60.000 euros anuales. Supondría un incremento anual de 0,9 puntos.

EXPANSIÓN

El ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, quiere aumentar la aportación de los salarios más altos al sistema de pensiones. Con este fin, quiere elevar en 25 años las bases máximas de cotización de la Seguridad Social, desde los 48.840 a los 60.000 euros anuales. Esto supone un incremento del 22,8% en un proceso paulatino hasta la proximidad de 2050. Es decir que supondría una subida anual de las bases de cotización de 0,9 puntos. Así lo manifestó ayer Escrivá en la ronda de declaraciones por las emisoras de radio que hizo para explicar el acuerdo al que llegó con los sindicatos el lunes sobre la subida del tipo de las cotizaciones en un 0,6% desde 2023 hasta 2035.

Escrivá dijo que la Seguridad Social "topa la pensión básica muy abajo en comparación con otros países. Aunque el tipo [de cotización] sea razonablemente alto lo aplicamos sobre una base que está topada". El ministro quiere decir que la parte de los salarios más altos que aporta a la Seguridad Social es baja en relación con el salario real. Por lo tanto, el ministro añadió en la Cadena Ser: "Es razonable armonizar esta parte [la diferencia entre el salario total y la base del mismo que cotiza a la Seguridad Social] y lo vamos a hacer. Se va a subir razonablemente el tope y se va a ir progresivamente. La base máxima de cotización me parece que está en 47.000 euros [en 48.840], y progresivamente en 25 años podríamos llegar a 60.000. De forma muy suave".

No obstante, otra cuestión que está por despejar es qué ocurrirá con la pensión máxima. Este año es de 2.707 euros mensuales, con una cuantía anual de 37.900 euros en catorce pagas. El documento enviado por el Gobierno a la Comisión Europea sobre el plan de recuperación dice con poca rotundidad que la prestación máxima también debe subir. Sin embargo, está claro que un incremento en coherencia con la subida de las bases máximas dispararía mucho más el gasto en pensiones.

"El sistema tiene que ser razonablemente contributivo", dijo el ministro, que añadió en Onda Cero: "Todo el mundo tiene que entender que el Estado de Bienestar hay que pagarlo". Precisamente, otras medidas para mejorar los ingresos de la Seguridad Social, que el Gobierno sí pactó el lunes con los sindicatos son las siguientes: los tipos de cotización subirán un 0,6% desde 2023 hasta 2032. Las empresas aportarán cinco décimas y los trabajadores, una. Por lo tanto, las compañías cotizarán con un tipo del 24,1%, y los trabajadores, un 4,8%. El tipo de cotización en la nómina pasará desde el 28,30% al 28,90%. Escrivá espera recaudar por esta vía 50.000 millones de euros para ingresar en el Fondo de Reserva de las pensiones.

La subida de las cotizaciones sociales forma parte del Mecanismo de Equilibrio Intergeneracional que el Gobierno pactó el lunes con los sindicatos. El Mecanismo tendrá una revisión trianual a partir de 2033. El Ejecutivo propondrá nuevas medidas al Parlamento y a los agentes sociales, si en esa revisión aprecia que el gasto puede desviarse en 2050 más allá de las previsiones contenidas en los Informes de Envejecimiento Demográfico que la Comisión Europea elaborará en 2024. Si la desviación del gasto superase las previsiones recogidas en dicho informe, el Ejecutivo utilizará el Fondo de Reserva de las pensiones, con un límite de disposición anual del 0,2% del PIB. Si esa medida no bastase para garantizar la sostenibilidad de las pensiones, el Gobierno negociará con la patronal y con los sindicatos nuevas medidas y las llevará al Pacto de Toledo. Bien para aumentar

los ingresos con una nueva subida de los tipos de cotización. Bien, para recortar el gasto en las pensiones y, por tanto, las prestaciones.