

ÓSCAR SANGUINO CONSERVARÁ LA PRESIDENCIA DEL SINDICATO SEPLA TRAS GANAR LAS ELECCIONES

02/12/2021



El índice de participación ha sido del 40%

[Cinco Días](#)

J.F.M. Los pilotos de avión afiliados al sindicato Sepla han apostado por mantener al comandante de Iberia Óscar Sanguino en la presidencia tras unas elecciones que, una vez más, han contado con bajo índice de participación. La Comisión Electoral del sindicato ha anunciado esta tarde los resultados

provisionales de los comicios a la Mesa Rectora, Departamento de Servicio al Afiliado y Departamento Técnico, después de que hayan acudido a las urnas cuatro de cada diez afiliados con derecho a voto.

Pese a que es una representación alta para lo que suele ser habitual en estos procesos, el 40% está lejos de la participación que suele darse en los comicios a las secciones sindicales del Sepla en cada una de las aerolíneas en que tiene representación. En esta ocasión podía depositarse la papeleta en formato físico o electrónico.

Al frente del Departamento Técnico se mantendrá Javier Martín-Chico, mientras que la candidatura de Joaquín Servian Álvarez se hace con el área de Servicios al Afiliado

La candidatura liderada por Sanguino, junto al que comparecían el actual secretario del colectivo, Javier Fernández-Picazo, y la tesorera Ana Pedraza, repite mandato tras imponerse a la lista promovida por Daniel Entrellardat, miembro de la sección sindical del Sepla en Iberia. Fuentes cercanas al proceso hablan de una diferencia de unos 450 votos. El censo superaba los 6.500 profesionales.

Al frente del Departamento Técnico se mantendrá Javier Martín-Chico, mientras que la candidatura de Joaquín Servian Álvarez se hace con el área de Servicios al Afiliado.

Tal y como marca el calendario electoral, se abren ahora dos días en los que cabe la impugnación de los resultados, procediéndose el día 3 al fallo y proclamación de los vencedores.

HIDALGO AMENAZA A IBERIA CON UNA DEMANDA MILLONARIA Y SE ABRE A NEGOCIAR CON LUFTHANSA

02/12/2021



Pepe Hidalgo aparta a su hijo de las negociaciones con Luis Gallego y rechaza la nueva petición de la aerolínea de IAG de rebajar por segunda vez el precio de la compraventa

[El Confidencial](#)

Por Agustín Marco. Juan José Hidalgo ha decidido tomar en primera persona los mandos de las negociaciones con Iberia para encauzar el acuerdo de compraventa de Air Europa, en situación de quiebra técnica por los efectos de la pandemia. Según han confirmado varias fuentes próximas a la operación, el empresario de 80 años ha relevado a su hijo, Javier Hidalgo, quien hasta la fecha lideraba las conversaciones con Luis Gallego, consejero delegado de International Airlines Group, harto de las cambiantes condiciones exigidas por el grupo hispano británico. El presidente de Globalia ha amenazado a la antigua aerolínea de bandera con una demanda millonaria si incumple el último acuerdo firmado en enero por 500 millones de euros por los daños causados, además de deslizar que ya tiene un plan B por si Iberia se echa atrás a última hora. Pepe Hidalgo, como se le conoce, ha pedido a Uría y Menéndez, su despacho legal de cabecera, que prepare la documentación para presentar una reclamación contra IAG muy superior a los 40 millones de penalización establecidos en el último contrato de compraventa en el caso de que, según su versión, no cumplan lo pactado. Según estas fuentes, Hidalgo se ha cansado de lo que califica condescendencia de su hijo con Luis Gallego, con el que negoció el primer acuerdo de 1.000 millones de euros en noviembre de 2019 y el segundo, ya rebajado a 500 millones pagaderos en seis años, cuando el covid-19 asoló la economía mundial. El padre del clan considera que Iberia tenía que haber dado una fianza por al menos la mitad del importe de la operación, como se hace cuando cualquier persona va a comprar una casa o una empresa de menor tamaño. Y lo que no está dispuesto a aceptar es una segunda rebaja del precio acordado, como ha solicitado ya formalmente Iberia para reconducir la transacción.

La irrupción de Pepe Hidalgo en esta fase de las conversaciones ha sorprendido a la propia Iberia, que hasta la fecha tenía de interlocutor a Javier. El hijo, hasta hace poco consejero delegado de Globalia, pero al frente de esta operación, se ha marchado a Miami y a Los Ángeles (EEUU) y ha comunicado a Gallego que su padre es la persona con la que tiene que hablar. El vástago, sabedor de la difícil situación del sector aéreo y de Air Europa en particular, había mostrado su disposición a alcanzar un punto de encuentro con IAG, aunque supusiera un nuevo sacrificio para la familia. Pero la postura del patriarca es bien distinta, porque considera que Iberia está forzando en realidad una ruptura del último pacto, ya que, además de exigir una valoración acorde a la realidad actual, ha solicitado que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) se convierta en el principal accionista de la aerolínea mediante la conversión de deuda por capital. El organismo público concedió dos préstamos de 475 millones a Air Europa hace justo un año, lo que aumentó la deuda de la compañía, hasta los 800 millones. Iberia ha pedido que parte de esos créditos pasen a ser acciones, lo que, 'de facto', supone que el Estado se convierta en el mayor accionista de la aerolínea. En consecuencia, del precio último que se negociase, los Hidalgo recibirían la mitad de la mitad, ecuación que Pepe Hidalgo no quiere asumir. Por ello, el veterano empresario, ayudado por Uría y Menéndez y Ramiro Campos, su abogado de confianza, va a reclamar los supuestos daños y perjuicios ocasionados a Air Europa en el caso de que no se cumplan las condiciones acordadas.

La percepción de Pepe Hidalgo de que Iberia pretende romper las negociaciones es tal que ya ha movilizado un plan B para salvar Air Europa. Además de sondear la potencial entrada de un fondo de inversión, de la mano de su nuevo director general, Pablo Ferré, ex consejero delegado de Rosauero Varo, el dueño de Globalia considera que Lufthansa sería un gran candidato para una alianza. Aunque la que en su día estuvo negociando la compra fue Air France-KLM, la compañía de capital francés y holandés no puede ahora acometerla porque tiene que devolver el dinero público que le inyectó el Estado galo. Todo lo contrario que el grupo alemán, que a finales de año ya habrá completado el reintegro de los 9.000 millones que le prestó la república germana para sobrevivir a la pandemia. Su consejero delegado, Carsten Spohr, dijo en septiembre que quería liderar la

consolidación del sector en Europa y que su voluntad era participar en este proceso como comprador.

TERESA PAREJO (IBERIA): "LA TECNOLOGÍA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA DE LA AVIACIÓN NO SE HA INVENTADO AÚN"

02/12/2021



La directora de Sostenibilidad de Iberia analiza el presente y futuro de la descarbonización del sector que, dice, pasa por los combustibles sostenibles.

[El Español](#)

Rubén Fernández-Costa. A punto de celebrar un siglo de antigüedad, Iberia cuenta con un nuevo fichaje reciente: Teresa Parejo (Tenerife, 1972) es una investigadora experta en sostenibilidad que dejó el mundo universitario para aterrizar en el terreno corporativo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como guía. Su punto fuerte, la realizabilidad: domina perfectamente la diferencia entre lo posible y lo realizable.

Esta doctora en Derecho y Empresariales por la Universidad Carlos III lleva en Madrid desde los cinco años. Tras una breve incursión en el departamento de asesoría jurídica de Red Eléctrica, volvió a la universidad desde donde emprendió una intensa carrera académica internacional.

Desde hace aproximadamente un año está al frente de la sostenibilidad de esa empresa clave en muchos sentidos que es Iberia. Su llegada coincide con el hecho de que, por ejemplo, se hayan realizado los primeros vuelos con biocombustibles producidos en España exclusivamente a partir de residuos.

Teresa Parejo es directora de Sostenibilidad de la aerolínea desde hace un año

Teresa Parejo es directora de Sostenibilidad de la aerolínea desde hace un año

Hace unos días, en noviembre, el vuelo regular IB426 operó con un avión Airbus A320neo con capacidad para 180 pasajeros. La aerolínea reducía así las emisiones en 1,4 toneladas de CO₂.

Parejo asegura que "las aeronaves actuales son un 80% más eficientes que las que había en los años 60", y todo apunta a que el sector está cambiando gracias a los combustibles sostenibles para la aviación o SAF, por sus siglas en inglés.

¿Ha realizado alguna investigación internacional sobre sostenibilidad?

Sí, cuando sucedió la crisis del 2008, decidimos irnos como familia a la aventura a Nueva York. Allí pude ser investigadora en distintas universidades como la NYU y Columbia, donde he estado vinculada a un centro de investigación de cambio climático, en relación con Jeffrey Sachs. Esto me permitió colaborar con expertos de red mundial de desarrollo sostenible.

Y, ¿cómo llegó a IBERIA, un puesto corporativo tan importante, estando en una universidad estadounidense?

Se trata de una empresa con una red internacional muy importante. Estando en Nueva York, se interesaron por mí, empezamos las conversaciones y me uní en octubre de 2019 como directora de Sostenibilidad. Es un reto muy importante, pero al mismo tiempo muy emocionante: jamás había imaginado dar el salto desde la academia a la empresa.

¿Cuál fue su primera impresión?

Es muy relevante ver el esfuerzo tan grande que está haciendo la aviación y lo poco que se conoce.

"La aviación no sólo es importante para fomentar la actividad económica, también cumple una labor social"

¿Qué es lo que más le sorprendió?

Fue un impacto muy fuerte, primero porque es una empresa supertécnica, llena de ingenieros y se usan muchos acrónimos. Hay que ser muy preciso en lo que se cuenta...

También la universidad debe ser muy precisa en los artículos científicos.

Sí, pero en la universidad también se puede teorizar, cuestionar desde un punto de vista intelectual. Aquí la aviación está en un punto de mira tal que hay que ser cuidadoso y exacto.

¿Qué encontró al llegar a Iberia?

Me encontré una empresa que tiene una larga trayectoria en el ámbito de la sostenibilidad y la reducción del impacto ambiental, centrada en el cumplimiento legal, con una política separada de Responsabilidad Social Corporativa (RSC). Una empresa muy habituada a su política de medio ambiente, que venía haciendo desde siempre.

Cuando me incorporé a la dirección de sostenibilidad, esta empezaba a tener una visión más transversal y estratégica.

¿Iberia había sido pionera en el ámbito de la sostenibilidad?

Había sido pionera en proyectos de investigación financiados por la Unión Europea, como el que supuso una revolución de la gestión de los residuos a bordo.

Pero llegó la covid...

Cuando llegó la pandemia hubo un parón, no porque se pararan de hacer cosas, es que hubo problemas con la reducción de plásticos lógicamente: tuvimos que envolver todo aquello que iba a ser manipulado, porque primaba la seguridad e higiene de los pasajeros.

"IAG2019 es el primer grupo de aerolíneas que se comprometió con las emisiones netas cero para el año 2050"

Aunque también tuvieron una función específica en la pandemia.

Claro, se ha demostrado durante la pandemia que las aerolíneas son muy importantes. El servicio garantizado de conexión con las islas se ve claramente, con las zonas ultraperiféricas.

Pero la aviación no sólo es importante para fomentar la actividad económica de nuestro país

-atrayendo el turismo y los viajes de conexión-, sino que también cumple una labor social muy importante. Hemos sido esenciales para el transporte de material en situaciones de emergencia, vacunas y materiales sanitarios. Sin aviación no habría sido posible.

La aviación salva vidas, por el transporte de vacunas, personas, órganos... hay que poner esto en valor y queremos hacer un estudio de impacto.

¿Esa estrategia de la que habla ocupa el centro de su relación con los ODS?

Sí, aunque los ODS son 17, lógicamente ninguno estamos en todos y cada uno de ellos. Es cierto que, en sentido amplio, nuestra propia actividad genera riqueza en el país y contribuye a reducir las desigualdades.

Somos ejemplo en otras metas, pero nuestro foco ahora está en la lucha contra el cambio climático, la gestión de residuos, la mejora de la calidad del aire, la mejora de la industria e innovación, la descarbonización del sector de la aviación, la electrificación cuando sea posible o las energías renovables.

¿Dónde impactan más ahora?

Después de la pandemia hemos tenido un tiempo de reflexión para darle una vuelta a la estrategia y adecuarla a los retos, cada vez más evidentes y ambiciosos a corto plazo, lo cual para un sector como el nuestro es difícil. La tecnología no siempre permite avanzar a la velocidad que exige la regulación y las tendencias del mercado.

"La tecnología no siempre permite avanzar a la velocidad que exige la regulación"

Pero nuestra estrategia la estamos planteando en torno a cuatro pilares. El más importante es la reducción del impacto medioambiental: disminución de las emisiones de CO₂, mejora de la calidad del aire, gestión de los residuos y, en gran medida, la apuesta por la descarbonización, algo que es posible hacer desde ya gracias al desarrollo de los combustibles sostenibles de aviación.

¿Cómputos sostenibles?

Hasta que lleguen nuevas soluciones futuristas como los drones de pasajeros, multimodalidad y nuevas naves, necesitamos apoyo para poder desarrollar un modelo de negocio sostenible y eficiente: el presente son los SAF, lo hemos demostrado con recientes vuelos, pero necesitamos que se incentiven.

Está mal decirlo, pero gracias a IAG, arrastramos al resto de las aviaciones, somos los primeros interesados en que la aviación sea sostenible, pero las administraciones tienen que acompañarnos.

¿En qué parámetros de la realidad se basa esta estrategia?

La legislación vigente, que es el marco del Acuerdo de París, y en la Unión Europea y su paquete regulatorio Fit for 55, que nos obliga a la transformación del sector para adecuarlo a las nuevas exigencias. Esto implica un 50% de reducción de las emisiones para 2030. Esta regulación establece objetivos coordinados con el grupo al que pertenecemos, Iberia IAG (International Airlines Group), como no puede ser de otra manera, y está alineado con la regulación.

¿Van camino a cumplirlo?

IAG2019 es el primer grupo de aerolíneas del mundo que se comprometió a emisiones netas cero de CO₂ para el año 2050, el objetivo que establece la regulación, lo cual es para lograr que la temperatura media global no supere los 1,5º C. Para eso la aviación se ha alineado con lo que dice

la ciencia y los tratados internacionales.

¿Qué tiene de especial su sector frente a otros?

Pues que no se ha inventado aún la tecnología que permita una transición ecológica fácil como sí sucede con otros sectores: realmente la aviación supone entre el 2-3% de las emisiones globales, frente a los transportes por carretera, y es responsable del 12% en el sector transportes.

Otros sectores pueden electrificarse y reducir sus emisiones rápidamente si las fuentes son renovables. Eso no puede ocurrir en nuestro sector, no podemos electrificar la aviación de aquí a 2050, no es un objetivo real. Por eso, de cara a las administraciones competentes, es importante comprender que no se puede exigir lo mismo a un sector que tiene una tecnología variable y compleja.

"La aviación salva vidas con el transporte de vacunas y órganos; hay que ponerlo en valor"

¿Entonces es imposible hacer sostenible del todo la flota en pocos años?

Airbus está investigando, por ejemplo, sobre hidrógeno verde. Quizá pueda tener un prototipo en 2035, pero no podremos electrificar nuestra flota a corto plazo.

¿Alguna buena noticia?

Afortunadamente, y parece que no se entiende todavía del todo, hay una fórmula que permite la reducción de las emisiones aéreas hasta un 80-90%. Es la apuesta por los combustibles sostenibles de aviación, una tecnología que está ahora desarrollándose y que permite utilizar el mismo tipo de aviones y de infraestructura aeroportuaria, sólo que ese combustible en su ciclo de vida supone una reducción de hasta el 90% de la huella de carbono.

Ese tipo de combustible es exactamente igual al que se usa ahora, sin embargo, por su composición y forma de producción, supone una reducción enorme.

¿Y cuál es la limitación?

La producción es pequeña aún y no existen plantas dedicadas a este tipo de combustibles. Ahora mismo se empieza a utilizar con un 50% en mezcla por certificación. Desde Iberia fomentamos la investigación y desarrollo para que permita consumirlo en cantidades suficientes y a un precio competitivo, porque ahora mismo está entre 3 y 5 veces el precio de su versión tradicional.

Entonces existe un futuro real y posible.

Sí, esto nos permitiría hablar de un porcentaje de descarbonización muy importante, añadido a la compra de inversión en la nueva flota, porque los modelos A350 o A320XLR reducen sus emisiones hasta un 37% respecto a las aeronaves que sustituyen.

¿Alguna otra medida efectiva?

Medidas como descensos continuados, utilización de un solo motor cuando están en tierra, reducción del peso en los aviones, operación con aviones bimotores para los vuelos transoceánicos...

¿Le parece entonces que las exigencias políticas son excesivas?

El esfuerzo político es muy claro, pero es fundamental el incentivo a los combustibles SAF. Si no se acompaña esta exigencia legal, que supone una inversión de millones, con incentivos para que

estos combustibles bajen de precio, muchas aerolíneas no podrán continuar con su actividad.

¿Alguna petición más del sector?

Hay una reclamación histórica de un cielo único europeo; esto es, que las rutas dentro de Europa fueran por así decirlo más rectas, en vez de curvarse, haciéndolo más eficiente. Suele calcularse que una medida europea de cielo único implicaría un 10% de reducción de emisiones. Pero es algo que depende de la soberanía de los Estados, llevan 20 años intentándolo...

PARAGUAY ASPIRA A QUE AIR NOSTRUM SEA LA AEROLÍNEA BANDERA DEL PAÍS

02/12/2021



Paraguay quiere hacer de Air Nostrum, a través de su filial Panair, «la línea aérea de bandera» del país, pues la aerolínea valenciana representa «la posibilidad de tener una línea aérea eficiente» que les permita enlazar con gran parte no solo de la región, sino también de otros países.

[Diario Levante](#)

Así lo aseguró ayer el ministro de Industria y Comercio de Paraguay, Luis Alberto Castiglioni, tras reunirse con el presidente de la patronal autónoma CEV, Salvador Navarro, en el marco de su visita a España para «reatar, estrechar y fortalecer vínculos» con sus socios y aliados estratégicos. «España es nuestra puerta natural de entrada a Europa y es el primer país inversor en Paraguay», manifestó tras haber presentado ante representantes del tejido productivo de la Comunitat las posibilidades de Paraguay.

Castiglioni, quien también se reunió con el presidente de Air Nostrum, Carlos Bertomeu, aseguró que la aerolínea valenciana es «parte de la historia de Paraguay, una historia exitosa». Afirmó que ha pedido a la compañía, y esta ha tomado el desafío, de «llegar a hacer» de esta «la línea aérea bandera de Paraguay». Castiglioni destacó que en este marco de pospandemia, Air Nostrum «ha recuperado con mucho vigor las operaciones» en el país y anunció que va a introducir más aviones debido a la demanda que está teniendo, y resaltó que durante la pandemia no se ha perdido ni un empleo de Panair.