

ESCRIVÁ CALCULA QUE 10.000 TRABAJADORES SALEN DIARIAMENTE DEL ERTE DESDE LA ÚLTIMA PRÓRROGA

11/06/2021



El ministro anuncia que su departamento está preparando un sistema de desincentivos para limitar la temporalidad

[EL PAÍS](#)

Desde que la última prórroga de los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) entró en vigor el pasado 1 de junio —se extenderá hasta el 30 de septiembre—, 10.000 trabajadores abandonan a diario esta suspensión eventual para reincorporarse a su puesto de trabajo. Así lo ha anunciado —y celebrado— este jueves el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, en una entrevista en el programa *Espejo Público* de Antena 3. Del mismo modo, el ministro también se ha felicitado por el crecimiento en el número de afiliaciones que se está produciendo en junio, y ha estimado que se alcanzarán las 150.000 nuevas altas a finales de mes. También ha anunciado que su departamento está afinando un sistema de desincentivos para limitar la temporalidad.

Los regresos continuados de los trabajadores en ERTE a sus puestos se producen, en opinión del ministro, por los estímulos que ofrece en materia de bonificaciones a la Seguridad Social el último texto acordado para el mantenimiento de los ERTE por causas vinculadas a la covid. “Ante situaciones de cierta incertidumbre sobre cuál va a ser la demanda, que las empresas sepan que cuando activan a un trabajador de aquí a septiembre este va a tener una exoneración altísima de cotizaciones es un impulso adicional. Esto tenemos la impresión de que está generando esta aceleración de la actividad”, ha explicado Escrivá.

Es precisamente en este punto —en la cuantía de las exoneraciones para aquellos trabajadores que regresen— donde se concentraron las principales discrepancias entre Gobierno, patronal y sindicatos durante la negociación de la última prórroga de los ERTE. Mientras que los representantes de los trabajadores y de los empresarios defendían que el regreso de los empleados suspendidos se produciría en consonancia con el aumento de la actividad, Escrivá defendía que con una estimulación fiscal apropiada este proceso se podría acelerar, ya que la evolución de la

pandemia pronosticaba una mejora sustancial de la situación sanitaria para los próximos meses. Finalmente, las exoneraciones acordadas para los trabajadores retornados crecieron, ya que han pasado a ser del 95% y del 85% en función del tamaño de la empresa; mientras que las de quienes sigan suspendidos se mantienen en las mismas cantidades que se han fijado hasta el momento (del 85% al 65% en función del mes).

“Somos el segundo país de Europa tras Holanda que ha activado más trabajadores en ERTE”, ha apuntado Escrivá, quien, además, ha señalado que en mayo (el último antes de la nueva prórroga) la media diaria de los trabajadores que volvían a sus puestos era tan solo de “3.000 o 4.000”. Es debido a este nuevo esquema fiscal, y a la mejora de la situación sanitaria por lo que el ministro ha calificado este proceso de vuelta al trabajo como una “enorme aceleración”, a pesar de que todavía se mantienen acogidas a un ERTE cerca de 470.000 personas.

Las buenas noticias de cara a la campaña de verano también se extienden hasta las afiliaciones. Debido a este fenómeno de regreso, Escrivá ha pronosticado que para finales del mes de junio se habrán producido cerca de 150.000 nuevas altas. “Hemos tenido un arranque fortísimo”, ha indicado el ministro, que de esta nueva bolsa de cotizantes estima que unos 50.000 pertenecen al sector de la hostelería, y el resto a los demás sectores, entre los que destacan la educación y las actividades manufactureras.

“Estamos teniendo una recuperación de amplio espectro”, ha aseverado Escrivá, quien prevé también que el consumo se eleve en los próximos meses como consecuencia de las medidas de protección del empleo —y por ende, de los ingresos de los trabajadores— desplegadas durante la pandemia. “Las tasas de ahorro son extraordinariamente altas y por tanto el potencial de consumo de las familias es considerable”, ha remarcado el titular de Seguridad Social.

Temporalidad

Consultado acerca de las medidas que se encuentra desarrollando en estos momentos su departamento para luchar contra la temporalidad, Escrivá ha señalado: “Estamos a punto de poner en marcha la nueva medida”, y esta tendrá forma de desincentivos para que las empresas no utilicen de manera abusiva este tipo de contrataciones.

El ministro ha calificado como “espeluznantes” algunos de los números que registra el mercado laboral español. Entre ellos, ha destacado que la Seguridad Social da cada año 27 millones de bajas, una de cada cinco por contratos de un día, y tres de cada cinco por contratos de menos de un mes. “Todos queremos acabar con la temporalidad. Es un reto colectivo de la sociedad. España tiene unos niveles de precariedad extraordinariamente altos y que la diferencian de otros países”, ha señalado. Para acabar “con esta cultura de rotación extraordinaria”, Escrivá ha adelantado que trabajan en “generar desincentivos a esta enorme rotación, que a veces tiene un elemento espurio por dejar de cotizar un fin de semana o por unos días”.

ESTAS SON LAS COMUNIDADES QUE YA EMITEN EL 'PASAPORTE COVID'

11/06/2021



El Certificado Covid Digital comenzará a funcionar en todos los países de la UE a partir del próximo 1 de julio

[ABC](#)

Con la apertura de las fronteras españolas, son varias las comunidades que han decidido poner en marcha el Certificado Covid Digital Europeo, comúnmente conocido como 'Pasaporte Covid', que facilitará la movilidad de turistas en todos los países de la Unión Europea, Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.

Este documento podrá obtenerse de forma gratuita en hospitales, centros de pruebas y oficinas de las autoridades sanitarias nacionales, así como a través de los distintos portales oficiales de salud electrónica. En España, las competencias sanitarias están transferidas a las comunidades autónomas, por lo que son estas las que se encargarán de tramitar este particular 'pasaporte'.

Desde el pasado lunes 7 de junio Aragón, Andalucía, Extremadura, Galicia, Castilla y León, Navarra y la Comunidad Valenciana han empezado a expedirlos.

El 'Pasaporte Covid' ya es una realidad

El presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno, afirmó el pasado lunes que los andaluces serán los primeros en disponer del Certificado Covid Digital, ya que todas las personas mayores de 65 años que hayan sido inmunizados con la pauta completa de la vacuna recibirán el documento en su domicilio.

Además, a través del portal ClicSalud+, será posible descargarlo para guardarlo en el móvil o imprimirlo a partir de la semana que viene.

Extremadura ya emitió el 7 de junio 1.476 certificados para un total de 1.297 usuarios, según confirmó la Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales extremeña a la agencia de noticias Efe. Esto es así porque hay personas que han solicitado más de un certificado a través de su Centro de Salud Online.

Los extremeños que hayan recibido la pauta completa de alguna de las vacunas o hayan superado la enfermedad causada por el coronavirus, podrán solicitar el documento únicamente de forma virtual, según confirmó el vicepresidente segundo y consejero de Sanidad y Asuntos Sociales, José María Vergeles. Eso sí, este se podrá guardar en un dispositivo electrónico o imprimir.

En la Comunidad Valenciana también será posible solicitar el Certificado Covid Digital, tanto en las lenguas cooficiales de la comunidad como en inglés, de forma telemática en el portal de coronavirus, en la aplicación GVASalud o de forma presencial solicitando una cita. Se necesitará presentar la tarjeta sanitaria para completar el trámite.

Los gallegos también pueden solicitar ya el 'Pasaporte Covid'. Como publicaba en su cuenta de Twitter el presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijóo, «Galicia siempre defendió la rápida puesta en marcha de un certificado de vacunación que aportase certezas y facilitase la movilidad de los inmunizados. Pese a las incomprensibles críticas, los gallegos ya tenemos activado el sistema y listos para emitir los certificados europeos».

Por otro lado, en Castilla y León también es posible solicitar el documento a través de la aplicación móvil del servicio sanitario castellano-leonés y los navarros podrán descargárselo tanto en euskera como en español o inglés

ESPAÑA RECIBE 200 AVIONES A LA SEMANA DEL REINO UNIDO PESE A LAS RESTRICCIONES

11/06/2021



Madrid es el aeropuerto con más tráfico, seguido por Palma, y Ryanair la aerolínea con más vuelos diarios. El informe de Eurocontrol constata que el tráfico aéreo aún no llega ni a la mitad del registrado en 2019.

[PREFERENTE](#)

Un informe de Eurocontrol constata que el tráfico aéreo en España aún no llega ni a la mitad del registrado en 2019, pero el dato más llamativo es que, pese a las restricciones británicas, del 1 al 7 de junio llegaron a España 188 vuelos procedentes del Reino Unido. Aún así, esta cifra está un 80 por debajo de lo normal. Cuando los británicos regresan a su país deben cumplir una cuarentena de diez días y realizar varias pruebas PCR.

En concreto se contabilizan ahora misma una media de 2.437 vuelos diarios, lo que significa un 54 por ciento menos que hace dos años. España, Alemania, Francia, Reino Unido e Italia, por este orden, son los aeropuertos de origen del tráfico aéreo del país.

Dicho análisis señala que desde el 1 de marzo de 2020 se han registrado 1,5 millones de vuelos. Por ello, la previsión es que durante este año se alcance el 45 por ciento de las cifras de 2019 para, en 2022, llegar al 72 por ciento.

El informe de Eurocontrol señala que el aeropuerto de Madrid, con una media de 555 vuelos diarios, encabeza el ranking en España, seguida por Palma (-41%), Barcelona (-63%), Málaga (-50%) e Ibiza (-37%).

La aerolínea con más actividad es Ryanair, con 378 vuelos de media al día, un 57 por ciento menos que en 2019, seguida por Vueling (-54%), Iberia (-47%), Air Nostrum (-41%) y Air Europa (-70%), por este orden.

IBERIA INCREMENTARÁ VUELOS ENTRE MADRID Y LA HABANA DESDE JULIO

11/06/2021



Durante julio y agosto hará cuatro vuelos a la capital cubana y en septiembre serán cinco.

[CIBERCUBA](#)

La aerolínea española Iberia anunció el aumento de los vuelos entre Madrid y La Habana desde julio, luego de que el gobierno del país europeo levantara algunas restricciones a la llegada de turistas a partir del pasado lunes 7 de junio.

Según informó la compañía en su página web, durante julio y agosto realizará cuatro vuelos a la semana a la capital cubana y en septiembre llegarán a cinco. En este mes tiene previsto entre dos y tres vuelos semanales.

En total, la empresa aérea ofrecerá más de 90 frecuencias semanales con 18 destinos en 16 países de América Latina.

Además de Cuba, se incrementa la oferta en República Dominicana, Brasil (Sao Paulo), Panamá y Costa Rica, entre otros mercados.

En el comunicado emitido, Iberia insistió en que solo opera en América Latina con aviones bimotores eficientes y sostenibles, los cuales conforman una de las flotas más nuevas del mundo.

"Sigue aplicando rigurosas medidas de higiene y seguridad tanto en tierra como a bordo y ofrece información actualizada de los requisitos para viajar a cada país", subrayó.

A partir de esta semana pueden visitar a España las personas procedentes de América Latina que hayan sido vacunados con alguno de los fármacos aprobados por la Agencia Europea del Medicamento (EMA) y la Organización Mundial de la Salud (OMS): Pfizer, Moderna, AstraZeneca y Janssen, así como las chinas Sinopharm y Sinovac-Coronavac.

Los certificados de vacunación cubanos no serán aceptados por países de la Unión Europea hasta tanto sus candidatos vacunales de la Isla no sean aprobados por la EMA o la OMS.

La única opción que tienen los cubanos que quieran viajar a España será mostrar un resultado negativo de un test COVID-19, realizados 48 horas antes de la entrada al país.

Los viajeros cubanos deberán aportar un certificado médico que indique que no tienen coronavirus y/o que hayan pasado la enfermedad, debido a que los ensayos vacunales de Cuba ni son válidos en Europa ni están certificados por la OMS, dijo a *CiberCuba* el Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social.

Los viajeros cubanos "no podrán utilizar un certificado de vacunación, y, en el caso de que puedan venir a España deberán aportar un certificado de diagnóstico o uno de recuperación" de COVID-19, subrayó la autoridad sanitaria española.

Cuba comenzó en mayo un proceso de vacunación masiva a su población con dos candidatos: aún no certificados Soberana 02 y la Abdala, los cuales, según datos de la comunidad científica de la Isla, poseen una eficacia en torno al 50 por ciento.

LA MATRIZ DE IBERIA ES UNO DE LOS TRES GRUPOS AÉREOS QUE MÁS PRESIONA A LA UE PARA MANTENER SU IMPUNIDAD CLIMÁTICA

11/06/2021



IAG hace intensas labores de lobby en Bruselas para evitar un mercado de carbono exigente, tasas al queroseno o impuestos sobre los pasajes, según desvela un nuevo informe

[INFOLIBRE](#)

Desde la aparición de Greta Thunberg como fenómeno climático mundial a partir de 2018, el sector aéreo es uno de los que está en el punto de mira por sus impactos en términos de calentamiento global. No es el que más emite: la generación de energía eléctrica es la mayor responsable de la crisis climática, alimentada estructuralmente por un modelo económico insostenible. Pero los vuelos que a diario cruzan el planeta de ancho a largo han aumentado en los últimos años sus emisiones de CO₂, a diferencia de otros ámbitos. Los aviones son cada vez más eficientes, lo que ha permitido reducir el impacto en Europa. Pero cada vez hay más viajes aéreos y no se vislumbra un techo.

Es el motivo de que muchos activistas climáticos planteen el avión como una de sus principales preocupaciones. En otros ámbitos, la senda de la descarbonización ya ha sido iniciada y cuenta con horizontes claros: sin embargo, los límites con los que cuentan las aerolíneas en la Unión Europea a la hora de emitir son muy laxos. Sumado a la tendencia al alza del sector, se teme que los vuelos pongan en jaque los objetivos climáticos del viejo continente. Por ello, entre estos mismos activistas ha corrido como la pólvora a lo largo del jueves un nuevo informe que señala a las estrategias de los grandes grupos aéreos para hacer *lobby* e intentar que el club comunitario no endurezca sus políticas climáticas.

El informe ha sido elaborado por el grupo de investigación InfluenceMap y deja en muy mal lugar a tres *holding* y empresas aéreas en concreto: Air France-KLM, Lufthansa e IAG, International Airlines Group, la compañía resultante de la fusión en 2011 de Iberia y British Airways y que agrupa a otras tres aerolíneas, Level, Vueling y Aer Lingus. Las tres son las más grandes, las que más ayudas públicas han recibido durante la pandemia (no necesariamente en forma de rescate), las que más poder tienen para el cabildeo y, junto a Ryanair, son las europeas que más CO₂ emitieron en 2019. "Junto a dos grandes grupos industriales, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, siglas en inglés) y Aerolíneas de Europa (A4E), se han opuesto activamente tanto a nivel nacional como en la UE a políticas climáticas para la aviación, incluyendo la plena inclusión del sector en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión, impuestos al queroseno o tasas a los pasajes".

"El lobby de la aviación presenta un claro riesgo para las políticas climáticas basadas en la ciencia de Europa, requeridas para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París", concluye el documento, titulado *El lobbying de la industria de la aviación y la política climática europea*. Los investigadores

han analizado cientos de posicionamientos públicos de las aerolíneas, así como resultados de reuniones entre las empresas y las asociaciones que las representan y los legisladores del club comunitario.

Los frentes en los que actúan estos grupos de interés son, a grandes rasgos, cuatro, algunos más difíciles de entender que otros. En primer lugar, la inclusión de las aerolíneas en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión, abreviado por sus siglas en inglés como ETS. También pelean para evitar un futuro impuesto a su combustible, el queroseno, que no está gravado, así como tasas a los pasajeros, que ya se aplican en países como Alemania. Por último, intentan reducir al mínimo la implantación de combustibles más sostenibles, producidos mediante métodos menos lesivos para el medioambiente y cuya combustión emiten menos CO₂. Quieren seguir hasta ahora: con restricciones mínimas a su contribución al calentamiento global.

Mediante el ETS, las grandes instalaciones industriales del continente cuentan con un límite para el CO₂ y otros gases de efecto invernadero que pueden emitir, que va reduciéndose cada año. Si quieren pasarse, deben adquirir derechos de emisión. Una actividad o proceso que ayuda a mitigar el cambio climático, como la plantación de árboles, genera un crédito que las empresas pueden adquirir para compensar lo que se exceden. Dentro del ETS, los llamados créditos de carbono están cada vez más caros, lo que, entre otras causas, está encareciendo la factura eléctrica. Las aerolíneas europeas participan de este sistema, pero solo para los vuelos intercontinentales, que representaban un 34% de su actividad en 2019. El resto está exento.

La Comisión Europea quiere cambiar esto y lo intentará en las negociaciones que arrancan en julio, mes en el que el Ejecutivo comunitario presentará un gran paquete legislativo climático. Las grandes empresas del sector de la aviación no quieren ni oír hablar de una generalización a todos sus vuelos del ETS. Como alternativa, defienden Corsia, siglas en inglés de *Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional*. En opinión los activistas climáticos, este sistema no ayuda en prácticamente nada a detener el cambio climático. Sus principales carencias residen en su voluntariedad –no será obligatorio hasta 2027– y su diseño.

Según Climate Action Tracker, organización de vigilancia de los compromisos climáticos mundiales que califica los esfuerzos de las aerolíneas de "críticamente insuficientes", "existen preocupaciones sobre la calidad de las unidades de compensación de emisiones que se pueden usar dentro de Corsia". En líneas generales y simplificando un sistema complejo, hay dudas sobre la verdadera capacidad de mitigación de la crisis climática de las actividades que permiten generar créditos. Bonos que, posteriormente, adquieren las aerolíneas para justificar sus aumentos de emisiones. Incluir todos los vuelos dentro de ETS implicaría una reducción real de gases de efecto invernadero por parte de estas empresas y un desembolso mayor que no están dispuestas a asumir.

"El informe es bastante útil porque demuestra a los legisladores cuál es la agenda auténtica del sector", valora Carlos Calvo, miembro de la organización europea Transport & Environment y experto en políticas climáticas relacionadas con la aviación. No cree que la Unión Europea logre que las aerolíneas pasen por el aro incluyendo todos los vuelos en el ETS. Ve más probable una pequeña victoria: que se acabe con las asignaciones gratuitas. Un mecanismo para emitir CO2 gratis y que evita en otros sectores que fábricas sin restricciones no hagan competencia desleal a instalaciones europeas sujetas al mercado de carbono. En el caso de la aviación, considera Calvo, no tiene sentido: al estar solo afectados los viajes intracontinentales, una aerolínea que opera fuera de las fronteras de la UE no puede competir por el mismo recorrido.

Posicionamientos internos de IAG recabados por InfluenceMap reconocen que han hecho una labor "activa" de *lobby* para que Corsia reemplace al ETS. "Corsia es el primer acuerdo sectorial mundial para abordar el cambio climático. Es un logro histórico, no solo para la aviación, sino también para el mercado mundial del carbono y estamos orgullosos del importante papel que ha desempeñado IAG para asegurarlo", asegura la empresa. Tanto las aerolíneas (especialmente la matriz de Iberia, Air France y Lufthansa) como las patronales han mandado correos al vicepresidente de la Comisión, Frans Timmermans, han mantenido cientos de reuniones y han presionado, en definitiva, para que no solamente no se amplíe la efectividad del ETS, sino para que la aviación salga de él y no cuente, en definitiva, con limitaciones obligatorias a sus emisiones.

Las aerolíneas también se oponen a una tasa al queroseno, un hidrocarburo contaminante que, a diferencia de la gasolina o el diésel, carece de carga impositiva. Un desequilibrio difícil de entender, que las empresas quieren que se mantenga. Han mostrado, así mismo, su rechazo a impuestos nacionales sobre los pasajes, actuando activamente en contra de iniciativas de los países miembro al respecto. En estos dos frentes, la unidad de acción es absoluta. Sin embargo, en cuanto a la inclusión de combustibles más sostenibles en las aeronaves, hay diferencias: Easyjet o Ryanair, por ejemplo, se muestran parcialmente a favor, mientras que IAG opina que deberían quedarse solo para los vuelos intracontinentales para no partir con desventaja con respecto a otras empresas de fuera de la UE.

El sentido común llama a tasar el queroseno. Calvo también lo ve difícil. "Es la pregunta del millón. La Comisión, dentro del paquete de julio, va a revisar la directiva de impuestos a la energía. Pero por ser una cuestión impositiva, requiere la unanimidad de todos los Estados miembro. Eso está destinado al fracaso. Hay países insulares que dependen de la aviación, como Chipre o Malta. Eso se aprobaría por encima de su cadáver". Las tasas a los billetes de avión son más asequibles, ya que pueden ser ejecutadas por cada país por separado.

El experto de Transport & Environment considera que hay que "apretar por todos los frentes" para conseguir que la aviación cambie de rumbo hacia la descarbonización. Las organizaciones ambientalistas deben pedir una ampliación del ETS, más impuestos y la introducción progresiva de

combustibles más sostenibles. Aunque lo último también tiene dificultades: la generación de queroseno sintético, producto de la reacción entre hidrógeno verde y CO2 capturado de la atmósfera, es muy caro y necesita grandes dosis de electricidad.

Mientras, Iberia vende sostenibilidad

Iberia es parte de uno de los *holdings* que más labores de *lobby* hace en la UE para mantener a los vuelos libres de cualquier imposición medioambiental. Ante sus clientes, como cualquier gran empresa, se vende como una compañía muy comprometida con la sostenibilidad. La gran aerolínea española presume de renovar su flota para contar con aviones cada vez más eficientes, de ahorrar cada vez más combustible, de evitar el plástico en sus menús a bordo o de electrificar los equipos de tierra que necesitan sus vehículos para despegar y aterrizar.

Además, IAG promete, también como otras muchas grandes empresas, ser neutra climáticamente para 2050: compensar todas sus emisiones de CO2. "La industria aérea se muestra ambiciosa y decidida en su apuesta por reducir sus emisiones de dióxido de carbono", se puede leer en los reportajes que patrocina. El informe de InfluenceMap es muy crítico con estas promesas, aborrecidas por los activistas climáticos. "La industria europea de la aviación ha abrazado esta táctica para estratégicamente retrasar la ambición climática de la regulación aérea mientras ocultan su inacción a corto plazo en la descarbonización". En esencia: dicen que van a emitir muy poco dentro de 40 años, pero no explican cómo lo harán y bloquean cualquier iniciativa para actuar ahora.

"Los objetivos de las empresas para las cero emisiones netas no suelen estar respaldados por ninguna sustancia real: aunque hay una gran variedad de planes de cero neto, muchos son demasiado ambiguos, no implican una reducción de las emisiones o implican una aritmética imposible en la que no hay suficiente tierra disponible para las compensaciones que se necesitarían para lograrlo", se puede leer en otro de los informes publicados esta semana, titulado *La gran estafa* y coordinado por las organizaciones Corporate Accountability, The Global Forest Coalition y Amigos de la Tierra Internacional.

En España, no solo Iberia se ha apuntado a la moda del compromiso climático lejano: las energéticas, comandadas por Repsol, son dadas a prometer un 2050 limpio en base a tecnologías por desarrollar y promesas inconcretas, mientras sus objetivos a corto plazo son incompatibles con el Acuerdo de París.

ESTE VERANO LAS PLAZAS AÉREAS EUROPA-MÉXICO CRECERÁN UN 125%

11/06/2021



Miguel Torruco, secretario de Turismo de México, dio a conocer que, de acuerdo con información de la Official Airline Guide, OAG, para el periodo de verano, habrá una oferta de 820.928 plazas programados en rutas de Europa a México.

[EXPRESSO](#)

Miguel Torruco, secretario de Turismo de México, dio a conocer que, de acuerdo con información de la Official Airline Guide, OAG, para el periodo de verano, habrá una oferta de 820.928 plazas programados en rutas de Europa a México.

Este dato significa un aumento de 457.416 asientos sobre el mismo periodo del año 2020, equivalentes a un 125,8% más.

El secretario de Turismo del Gobierno de México, Miguel Torruco, informó de que la oferta de plazas programada suma 820.928, detallando que la compañía Aeroméxico representa 117.168 asientos en sus operaciones entre países europeos y México.

De las compañías aéreas extranjeras, KLM dispondrá de 78.331 y Virgin Atlantic Airways de 68.997 asientos.

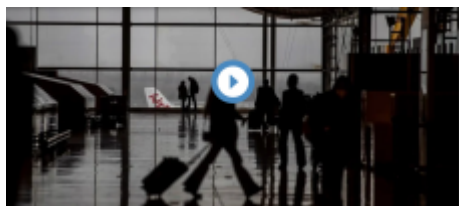
El titular de la Secretaría de Turismo resaltó que la oferta de asientos programados en aerolíneas europeas con rutas hacia México para el verano de 2021 es de 703.000 asientos, hasta un 132,7 por ciento más que en el mismo periodo de 2020.

Las aerolíneas europeas que presentan mayor oferta de asientos son: KLM, con 78.331 y el 11,1% del total de lugares; junto a Virgin Atlantic Airways, con 68.997 asientos y un 9,8% del total.

En cuanto a las compañías aéreas mexicanas que vuelan entre países europeos y México, se prevé una oferta de 117.168 asientos, una cifra 75,5% superior a lo registrado durante el verano del año pasado.

AENA ANUNCIA LA REAPERTURA DE LAS TERMINALES T1 Y T2 DEL AEROPUERTO DE BARAJAS A PARTIR DEL 1 DE JULIO

11/06/2021



Con la acreditación de 'aeropuerto seguro', Aena reabre las terminales 1 y 2 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

[ATRESMEDIA](#)

Aena, el primer operador aeroportuario por número de pasajeros, logró la certificación del programa de Acreditación de Salud Aeroportuaria del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) para 16 aeropuertos de su red entre los que se encuentran Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol, Ibiza, Menorca, Sevilla, Valencia, Bilbao, Girona-Costa Brava, Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, Fuerteventura, César Manrique-Lanzarote, La Palma, El Hierro y La Gomera.

Ya estaban acreditados como 'Aeropuertos Seguros' el de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca. El resto de aeropuertos de la red de Aena se encuentran en proceso de tramitación.

En sus redes sociales, la página oficial de Aena ha informado que el próximo 1 de julio vuelven a estar disponibles las terminales T2 y T3 cumpliendo con todas las medidas propuestas por Airport Health Accreditation (AHA).

¿Qué requisitos cumple el certificado de 'aeropuerto seguro'?

La concesión de la acreditación del albarán demuestra el compromiso con las medidas sanitarias con el objetivo de cumplir con la seguridad de los empleados y tripulantes durante la pandemia del coronavirus.

Si viajas desde el extranjero, será obligatorio rellenar el Formulario de Control Sanitario (FCS) y presentar el día del vuelo el QR que lo acredite. Entre las medidas, ACI ha certificado el refuerzo de la limpieza y desinfección de las instalaciones y el control de los aforos permitidos en las distintas zonas de los aeropuertos. También, incluyen la instalación de geles hidroalcohólicos, mamparas de protección y la obligación del uso de mascarilla en todo momento, así como mantener la distancia de seguridad adecuada.

Además, Aena ha creado variedad de mensajes en diferentes idiomas que incluyen la explicación de dichas medidas. De esta forma, para todos aquellos que viajen desde un país o zona de riesgo deberán presentar o bien el certificado que acredita estar vacunado frente al COVID-19 haber pasado el coronavirus o una PCR o test de antígenos que acredite que el pasajero no está contagiado, a excepción de los menores de 12 años, según informa Aena.

De la misma manera, se prohíbe la entrada desde Sudáfrica y Brasil. Por tanto, todo aquel que viaje desde estas zonas deberá de cumplir con una cuarentena de 10 días posteriores a su llegada a España.

Todas estas medidas, cumplen a la vez con los objetivos del Plan de Recuperación Operativa que se lanzó en 2020 y que se está llevando a cabo en todos los aeropuertos de la red Aena.

AENA SITÚA JULIO COMO LA FECHA “IDEAL” PARA CERRAR EL ACUERDO DE EL PRAT

11/06/2021



El gestor ve la ampliación como una “razón imperiosa de interés público”

[LA VANGUARDIA](#)

Aena quiere ir a por todas con la ampliación de El Prat y teme que tiempo se le eche encima si no alcanza un acuerdo con la Generalitat y las administraciones locales a finales de julio. “Sería el momento ideal para empezar a redactar la propuesta que debemos presentar antes del 30 de septiembre ante el Consejo de Ministros, que es quien debe dar luz verde al plan quinquenal de inversión de Aena”, comentaron ayer fuentes del gestor aeroportuario.

El próximo lunes se constituye la mesa de trabajo con la Generalitat -que tiene la competencia sobre la gestión de los terrenos donde se proyecta la ampliación-, el Ayuntamiento de Barcelona y otros municipios del Baix Llobregat afectados. Aena espera convencerles de que su propuesta es la única viable tras las dudas que han expresado durante las últimas semanas.

El respaldo que ha obtenido el gestor aeroportuario por parte del mundo empresarial, reunido en un acto de Esade la semana pasada, le da un nuevo impulso al proyecto, que hasta hace pocos meses apenas tenía defensores.

Uno de los grandes escollos de la negociación y que ya ha encendido alarmas es el impacto ambiental de la construcción de la tercera pista del aeropuerto. Aena prevé ocupar 47 hectáreas del espacio protegido de La Ricarda, ubicado en el delta del Llobregat. Es un entorno que forma parte de la Red Natura 2000 y que el gestor considera indispensable porque es el único lugar donde se puede ampliar de forma efectiva el aeropuerto (Girona y Reus están demasiado lejos). Al ser un espacio protegido a escala europea, solo puede reconvertirse en aeropuerto bajo el visto bueno de la Comisión Europea, que exige que la destrucción del entorno sea compensada con la conversión de otros terrenos a espacios protegidos que se asemejen a los desaparecidos.

En este sentido, Aena estima que el proyecto puede considerarse como una “razón imperiosa de interés público de primer orden”. Es una de las opciones previstas en el artículo 6.4 de la directiva europea de hábitats para poder alterar un espacio natural de la red Natura 2000.

Pero los ecologistas ya han expresado sus quejas porque la Ricarda es un espacio que no se puede replicar en ningún otro entorno. Aena se mostró ayer dispuesta a ampliar la inversión prevista inicialmente (el total está presupuestado en 1.700 millones, incluyendo obras y compensaciones) para alcanzar un espacio igual que La Ricarda en un emplazamiento muy cercano al actual. Las fuentes dijeron que varios municipios, especialmente el de Viladecans, se han mostrado dispuestos a vender terrenos para adaptarlos a entorno natural. Concretamente, dijeron que “haremos lo que haga falta para tener entornos naturales adecuados”. De hecho, Aena prevé compensar la ocupación con 280 nuevas hectáreas protegidas.

Las mismas fuentes recordaron ayer la necesidad de la ampliación de El Prat para hacer frente al crecimiento de vuelos previsto tras la recuperación de la crisis. Aena prevé que el Aeropuerto de Barcelona-El Prat recupere el tráfico entre el 2024 y el 2026, por lo que "la nueva capacidad será necesaria en el 2030". Estas fuentes subrayan la voluntad de Aena de no usar la pista larga para el despegue para evitar contaminación acústica, aunque recuerdan que la normativa lo permite.

EASYJET OFRECERÁ 19 RUTAS INTERNACIONALES HACIA ANDALUCÍA

11/06/2021



[INOUT VIAJES](#)

El secretario general para el Turismo de la Junta de Andalucía, Manuel Muñoz, que asistió al acto de apertura de la nueva base estacional de la compañía aérea easyJet en el aeropuerto de Málaga, que permitirá alcanzar las 14 rutas internacionales hacia la ciudad y elevar hasta 19 las que se ofrecen durante este año con destino a Andalucía.

El secretario general para el Turismo de la Junta de Andalucía, Manuel Muñoz, que asistió al acto de apertura de la nueva base estacional de la compañía aérea easyJet en el aeropuerto de Málaga, que permitirá alcanzar las 14 rutas internacionales hacia la ciudad y elevar hasta 19 las que se ofrecen durante este año con destino a Andalucía.

Muñoz indicó en su intervención que, en el contexto actual, la decisión de easyJet "pone de manifiesto la fortaleza de la comunidad y de la Costa del Sol como destino y la confianza que genera en una de las principales aerolíneas europeas".

En este sentido, aseguró que Andalucía "es una garantía de rentabilidad para el negocio turístico, un destino con un elevado poder de atracción y que cuenta con un alto grado de fidelización entre los viajeros de los más importantes emisores internacionales", por lo que se trata de un territorio "de extraordinario interés para apuestas como la que realiza easyJet".

Valoró “la valentía y el compromiso” de la compañía con Andalucía, al tiempo que ha considerado que esta apertura “contribuye a la recuperación de la actividad turística, en la que está trabajando la Consejería a través de la promoción del destino y de iniciativas como el seguro turístico para viajeros internacionales”.

También se ha referido a la importancia de que España y la comunidad en particular entren en la lista verde del semáforo epidemiológico del Reino Unido, ya que, según ha señalado “tenemos condiciones para ello y nos consta que los británicos están deseosos de venir a Andalucía”.

La nueva base, operativa desde el pasado 1 de junio, tiene el objetivo de responder mejor al incremento de demanda derivado de la reapertura progresiva del turismo por parte de los diferentes países europeos, siendo la tercera de la compañía en el país tras las de Barcelona y Palma de Mallorca.

14 rutas desde Málaga

De este modo, la segunda aerolínea en pasajeros en el aeropuerto de Málaga suma 14 rutas hacia seis países en esta infraestructura, tras anunciar una nueva conexión con Birmingham que operará del 29 de junio al 30 de octubre.

Desde Málaga opera con Belfast, Bristol, Glasgow, Londres-Gatwick, Liverpool, Londres-Luton, Manchester, Birmingham, Ámsterdam, Basilea, Ginebra, Berlín Brandeburgo, Milán Malpensa y París Charles de Gaulle; destinos a los que hay que sumar en Andalucía los que se ofrecen desde Sevilla y Almería.

El acto contó con la presencia del subdelegado del Gobierno en Málaga, Teófilo Ruiz; el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre; el presidente de la Diputación de Málaga, Francisco Salado; el director del aeropuerto, Pedro Bendala; el director general de easyJet para el sur de Europa, Javier Gándara; y la delegada territorial de Turismo de la Junta en Málaga, Nuria Rodríguez.

AIR EUROPA: DECISIÓN URGENTE DE BRUSELAS O SEGUNDO RESCATE

11/06/2021



Si el pronunciamiento de Bruselas se demora hasta otoño es previsible que Air Europa necesite más dinero público para poder sobrevivir. El actual nivel de tráfico aéreo es insuficiente para mantener la estabilidad económica en la aerolínea de la familia Hidalgo

[PREFERENTE](#)

La amenaza de un segundo rescate es cada vez más real para Air Europa. De hecho, el ministro de Transportes, José Luis Ábalos, está presionando a la Comisión Europea para que apruebe con urgencia la operación con Iberia ya que, de lo contrario, hará falta una segunda inyección de capital en la aerolínea de la familia Hidalgo, según adelanta este jueves Elconfidencial.

Iberia remitió a mediados de mayo el expediente a la Comisión Europea con el objetivo de que las autoridades de Bruselas autorizasen la adquisición de Air Europa en la Fase 1. Para ello la matriz de Iberia ya ha anunciado que cederá algunas rutas a Volotea y World2fly y evitar así una posición dominante en algunas rutas.

Según dicho medio, en caso de que el proceso fuese rápido la operación podría cerrarse a finales de julio, lo que supondría un alivio para todas las partes, sobre todo para el Estado tras el rescate de 475 millones para evitar la quiebra.

Sin embargo, existe el riesgo de que la Unión Europea solicite más documentación y el visto bueno a la operación se retrase a otoño.

Si se retrasa el visto bueno de la Unión Europea es previsible que el dinero prestado por la SEPI no sea suficiente y la aerolínea requiera un segundo rescate para poder sobrevivir. El actual nivel del tráfico aéreo está por debajo de las previsiones y, por lo tanto, la caja de Air Europa puede que no resista la demora de un pronunciamiento por parte de Bruselas para cerrar la venta a Iberia.

AIR NOSTRUM VOLARÁ ENTRE SEVILLA Y ALMERÍA TAMBIÉN LOS DOMINGOS A PARTIR DEL 21 DE JULIO

11/06/2021



La Consejería de Fomento de la Junta y Air Nostrum acuerdan incorporar esta nueva frecuencia durante los meses de verano para facilitar los viajes turísticos entre las dos ciudades andaluzas

[DIARIO DE SEVILLA](#)

La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio y Air Nostrum han acordado que la ruta aérea entre Almería y Sevilla operará a partir del 21 de julio también los domingos. La conexión, que es de Obligación de Servicio Público (OSP) con un coste anual por parte de la Junta de Andalucía de más de 2 millones de euros al año para su puesta en servicio, contará con siete frecuencias semanales, es decir, la misma frecuencia que tuvo el verano pasado, durante los meses de julio y septiembre.

A las seis frecuencias operadas actualmente (doble los lunes, miércoles y viernes) se añadirá a partir del 21 de julio esta séptima de los domingos, que facilitará también los viajes de carácter turístico entre las dos capitales andaluzas. Aunque originariamente el programa fijaba hasta fin de año (con la excepción de agosto) esas seis frecuencias semanales, la flexibilidad de la compañía y la evolución del mercado ha permitido adoptar esta medida para adecuar su oferta de vuelos.

Desde el 21 de julio y hasta final de septiembre, la ruta Sevilla-Almería, operará los domingos, desde Almería con salida a las 19:30 horas y despegando de Sevilla a las 21:15 horas.

La ruta aérea Sevilla-Almería está declarada de Servicio Público desde 2009 y se puso en funcionamiento el 15 de enero de 2010. La Junta de Andalucía asume una cantidad de 2,2 millones de euros al año para su funcionamiento. Al operar bajo esta declaración, está sometida a una serie de requisitos de obligado cumplimiento, como ser una operación regular y continuada de los servicios, con horarios que permitan una adecuada conectividad entre ambas ciudades, con garantías de trayectos de ida y vuelta en el mismo día en jornadas laborables y con unas condiciones mínimas de calidad del servicio en cuanto a precios del billete y oferta de asiento.

El contrato de concesión del servicio se renovó en verano de 2018 por un periodo de cuatro años y un coste de adjudicación de 8,8 millones de euros.

VUELVE LA CARRERA POR LA PUNTUALIDAD PARA AEROLÍNEAS Y AEROPUERTOS

11/06/2021



Este mes, Cirium, la empresa de datos de aviación, vuelve a lanzar su muy seguido informe de rendimiento puntual, en una señal positiva para el sector

[NOTIAMÉRICA](#)

Vuelve la carrera por la puntualidad para aerolíneas y aeropuertos.

Las aerolíneas y los aeropuertos vuelven a ser evaluados por la puntualidad de su servicio a medida que aumenta el volumen de vuelos en todo el mundo. Hoy, Cirium, la empresa de análisis de la aviación, ha reanudado sus seguidos informes mensuales sobre la puntualidad On-Time Performance Reports. En mayo de 2021, Japan Airlines (JAL), Hawaiian Airlines, Red Wings y Avianca encabezan el ranking de llegadas puntuales en sus respectivas regiones.

SEMANA AERONÁUTICA DE LANGREO

11/06/2021



La Delegación de Defensa del Principado de Asturias recibirá la medalla "Alas de gratitud"

[LA NUEVA ESPAÑA](#)

Diecisiete ediciones se cumplen este año de la Semana Aeronáutica de Langreo, que organiza el

Círculo Aeronáutico “Jesús Fernández Duro”, y cuya programación incluye una conciertos, exhibiciones, y presentaciones. El programa arrancará el lunes, en el teatro de La Felguera, donde a las ocho de la tarde tendrá lugar en concierto del grupo de música “Terrenal”.

Una de las citas más vistosas tendrá lugar el martes, 15 de junio, a partir de las siete de la tarde. En este caso será el estadio de fútbol Nuevo Ganzábal, donde tendrá lugar una exhibición de pilotos profesionales de drones. En concreto, los participante serán Daniel Álvarez González, Arturo Piñol Vidal, Santiago Viñuela Gabela, Alejandro José Díaz López y Manuel Antonio Díaz Rodríguez. Estos expertos volarán diferentes modelos de dron, e incluso mostrarán como funcionan los drones de carreras.

Para el viernes, 18 de junio, se ha previsto en los locales del Ateneo Casino de la Felguera, a las 19 horas, la presentación del nuevo libro escrito por José David Vigil-Escalera sobre Jesús Fernández Duro. La presentación constará dos partes, una más técnica, a cargo de Luis Rubio Bardón, Presidente del Ateneo Jovellanos de Gijón, piloto de globos y aeroplanos y exdirector del aeropuerto de Asturias; y una visión más familiar, que correrá a cargo de Carlos Velázquez Duro, sobrino-nieto del homenajeado. El sábado será el día grande de la semana. En los jardines de la Iglesia, en la calle Manuel Suárez, a las 13 horas, tendrá lugar la colocación de la corona de laurel en el monumento de Jesús Fernández Duro, un acto amenizado por la asociación folklórica cultural “Conceyu de Langreo”. A continuación, en la casa de Cultura “Alberto Vega” de La Felguera tendrá lugar el acto institucional.

Un acto que comenzará con una actuación de la banda de gaitas “Conceyu de Langreo”, y que seguirá con la entrega del premio del V Concurso de Carteles al navarro Alfredo León Mañu.

Durante el evento también se entregará la medalla “Alas de gratitud” a la Delegación de Defensa del Principado de Asturias “por el apoyo recibido en todo momento de las sucesivas Jefaturas desde el mismo momento en que se creó el Círculo Aeronáutico”. Además, se le impondrá la insignia de oro del Círculo Aeronáutico, a Ángel Díaz Prada.

Por la tarde y el domingo habrá un globo cautivo instalado en los terrenos de la Pinacoteca de Langreo, desde el que se podrán disfrutar las vistas del concejo.