

## **RYANAIR Y EASYJET EMPIEZAN A LEVANTAR LOS ERTE, PERO EL RESTO DE AEROLÍNEAS LOS MANTIENE DE FORMA PARCIAL**

**17/06/2021**



Iberia y Air Europa desafectan a parte de su plantilla en función de la actividad mensual y esperan seguir así, como mínimo, hasta septiembre.

### [EL ESPAÑOL](#)

Poco a poco las aerolíneas comienzan a retomar sus rutas aéreas. Hecho que implica que los trabajadores comiencen a salir de los ERTE. Aunque hay división en el sector, ya que algunas como Ryanair o EasyJet sí están levantando ya los ERTE, tal y como ha podido saber Invertia; mientras que otras más tradicionales como Iberia y Air Europa mantendrán la fórmula del ERTE parcial este verano.

La primera en optar por esta decisión ha sido Ryanair. A medida que ha aumentado su programación “hemos podido retirar a algunos de nuestros empleados del ERTE e incorporarlos a las jornadas laborales a tiempo completo. Seguimos trabajando para que toda nuestra gente vuelva a volar mientras reiniciamos las conexiones aéreas claves para reactivar el turismo español”, señalan desde la compañía.

En concreto, desde USO confirman a Invertia que Ryanair “sacó a los tripulantes de cabina del ERTE el 10 de junio porque están haciendo contrataciones nuevas en bases como Madrid, Málaga, Valencia o Barcelona”, aunque denuncian problemas en la base de Girona.

Lo mismo ha hecho EasyJet con el colectivo de pilotos, a los que ha rescatado en su totalidad del ERTE, según confirma la propia aerolínea a Invertia y ratifica el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (Sepia), quien reconoce que es la única compañía aérea que opera en España que tiene a todos sus pilotos fuera del ERTE.

Cabe recordar que en enero la aerolínea se comprometió a mantener los puestos de trabajo de los pilotos hasta el 28 de febrero de 2022 a cambio de una rebaja salarial del 8% a toda la plantilla. Este acuerdo será aplicable desde el momento en que la aerolínea comience a recuperar su actividad en España. Es decir, ya se puede aplicar.

En el caso de la canaria Binter, fuentes de la compañía aseguran que la mayoría de los pilotos ya están fuera de ERTE y esperan que en julio, con el avance de la programación, ya no haya ninguno.

### ERTE parcial

No obstante, a pesar de estas decisiones, los datos muestran que el descenso de personal aéreo en ERTE es lento. La Asociación de Líneas Aéreas (ALA) recuerda que en mayo el número de

trabajadores del sector aéreo bajo régimen de ERTE era de 13.350 trabajadores, según el último dato disponible del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social e Inmigración. Esto es un 3,8% menor a la cifra de trabajadores del transporte aéreo del mes anterior.

¿La razón? Las aerolíneas tradicionales mantienen a muchos de sus trabajadores en ERTE parcial, es decir, trabajan en función de la actividad. Desde que arrancó la pandemia, muchas aerolíneas tradicionales como Iberia han optado por realizar ERTE parciales “con el fin de repartir la carga de trabajo a partes iguales”, explican fuentes de la compañía a Invertia.

Esto implica que haya trabajadores que prefieran estar de forma voluntaria en el ERTE y que entre el resto se haga un reparto en función de la actividad que, según la compañía, en junio será del 50% y en julio del 60%.

Desde Sepla cuentan que “les dan la programación antes de cada mes, y luego les desafectan del ERTE para el vuelo”, es decir, salen para volar y entran cuando no vuelan. Algo que en opinión de los abogados del sindicato “es una fórmula habitual que les permite tener esa flexibilidad en una situación muy cambiante”.

Iberia -que anunció un ERTE para algo más de 15.000 empleados al inicio de la pandemia- depende mucho de las rutas internacionales, que son las que se están reactivando más tarde y con mucha incertidumbre por las restricciones.

En Vueling, por ejemplo, han ido desafectando pilotos hasta el 44% de actividad más o menos, según los sindicatos. La compañía, por su parte, explica que para julio y agosto ofrecerán “más capacidad doméstica que en el 2019” y que están preparados “con flexibilidad suficiente en aviones y tripulaciones para poner a la venta el máximo de capacidad internacional cuando las restricciones así lo permitan”.

En el caso de Air Europa, la situación es algo más complicada ya que los trabajadores esperan que lleguen recortes salariales tras el rescate recibido por la SEPI. La todavía aerolínea de Globalia también tiene una gran dependencia de los vuelos internacionales.

#### Del ERTE al ERE

Pero la situación más delicada sin duda la vive Norwegian. La compañía, que dejará de operar rutas low cost de largo radio, anunció un ERE de 1.191 empleados, que esta semana ha rebajado a 975 tras llegar a un acuerdo con USO y Sepla.

En concreto, este preacuerdo reduce en 200 tripulantes de cabina y 16 pilotos los trabajadores que inicialmente iban a estar incluidos en el ERE anunciado por la empresa. De esta forma, se ofrecerán 200 recolocaciones para TCP en la base de Oslo, con una compensación económica por traslado y garantía de empleo.

Por otro lado, 234 trabajadores seguirán prestando servicio en las bases de Norwegian en Málaga y Alicante, por lo que no estarán afectados por el ERE. En estas bases, se negociará un ERTE por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción (ETOP) del 1 julio de 2021 hasta el 31 de marzo de 2022, hasta que la actividad de las bases, en la actualidad de dos aviones, pase a un total de seis. En Finnair también mantienen un ERTE ETOP.

---

## **IBERIA MIRA A ASIA EN SU RECUPERACIÓN Y PIDE A LA UE ABRIR FRONTERAS PARA REACTIVAR EL LARGO RADIO**

**17/06/2021**



Las aerolíneas se muestran optimistas de cara al verano, aunque pendientes de que Reino Unido incluya a España dentro de su lista verde de destinos seguros

[ABC](#)

El CEO de Iberia, Javier Sánchez Prieto confirmó los planes de la compañía de usar la integración con Air Europa para apostar por el largo radio y, concretamente, para usar el 'hub' de Barajas como puerta para el sudeste asiático, como ya adelantó ABC. «La región tendrá en 2030 una clase media con más de 2.400 millones de personas. Son los turistas que más gastan de media durante su estancia y Madrid apenas atrae el 5% de los visitantes asiáticos en Europa. Tenemos que saber atraer a estos mercados» apostilló Sánchez Prieto. Así lo ha expresado durante la asamblea general de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) que representa al 85% del tráfico aéreo en España.

En este sentido, Sánchez Prieto aboga por la digitalización como herramienta para atraer a esos mercados. «Hasta ahora hemos tenido el producto, pero no hemos sabido venderlo en estos mercados. Tenemos que ser capaces de usar la digitalización para promocionarnos y que esos turistas que dejan 3.000 euros de media durante su estancia quieran venir a España», abundó el CEO de Iberia.

Pero en el corto plazo, el objetivo es recuperar la normalidad en el largo radio, uno de los principales negocios de Iberia que continúa trabado por las restricciones. En esta línea, Iberia pide con 'urgencia' que Bruselas reabra sus fronteras al resto de continentes, con normas más laxas. «La Unión Europea es el mercado más cerrado del mundo, mientras que el nivel de actividad entre Latinoamérica y Estados Unidos está al 120% respecto a 2019. En Estados Unidos los aeropuertos ya están llenos.», detalló el CEO de la aerolínea española.

La Asamblea de ALA ha contado con la asistencia de los líderes de las principales compañías aéreas españolas. Entre los asistentes se ha contado con el CEO de Air Europa, Valentín Lago; con el fundador y presidente de Air Nostrum, Carlos Bertomeu; con el presidente de Binter, Rodolfo Nuñez; con Javier Sánchez Prieto, presidente de Iberia; con el presidente y CEO de Iberia Express, Carlos Gómez, así como con el CEO de Iberojet, Antonio Mota y el fundador y CEO de Volotea, Carlos Muñoz.

#### Camino a la recuperación

El verano será clave para la recuperación de unas aerolíneas que han sobrevivido en el último año a base de estímulos económicos, tras un parón de actividad sin precedentes. Y una de las claves estará en la recuperación del turismo británico, nuestro principal mercado emisor. En este sentido, las aerolíneas mostraron su preocupación de que España no acabe entrando el próximo 28 de junio en la lista verde de destinos seguros del Gobierno de Reino Unido.

Aunque se mostraron optimistas con el aval de algunos indicadores que señalan un verano con buenos números, aunque todavía alejados de los prepandémicos. «Los principales mercados emisores de España siguen en Europa. En la primera semana de junio llegamos casi al 73% de las visitas a comercializadoras de cifras de 2019 para los meses de junio, julio, agosto y septiembre. Esto nos permite anticipar una senda de recuperación», señaló el CEO de Volotea, Carlos Muñoz.

#### Comité para la sostenibilidad

Las aerolíneas se encaminan a la recuperación, también mirando hacia políticas de sostenibilidad. Un debate que se ha acelerado con la pandemia y sobre el que algunos Gobiernos ya están actuando, como el de Francia, que prohibirá en 2024 los vuelos cuya alternativa terrestre tenga un trayecto inferior a dos horas y media con el fin de reducir los niveles de emisiones de CO2 a la

atmósfera. En este sentido la patronal de las aerolíneas propone la creación de un comité para la sostenibilidad en la aviación que pone como objetivo llegar a las emisiones neutras de carbono en 2050. Un equipo que integraría al Ministerio de Transición Ecológica; el de Transportes, Agenda Urbana y Movilidad; además de Aena, AESA, Enaire, el Ejercito del Aire, productoras de combustibles, además de otras compañías.

Entre las soluciones propuestas por ALA está la incentivación del uso de biocombustibles, la propulsión del hidrógeno verde, el avión eléctrico e híbrido o la puesta en marcha de un sistema de comercio de derechos de emisión de CO2.

«El sector aéreo hace tiempo que trabaja de forma incansable en la sostenibilidad del sector, pero para que esto sea una realidad necesitamos la colaboración público/privada. Debemos establecer diálogo entre todos y así hacer compatible el crecimiento del tráfico aéreo y la sostenibilidad» señaló el presidente de ALA, Javier Gándara, reelegido dos años más como líder de la patronal.

---

## EASYJET: SIN VUELOS A REINO UNIDO, LA FLOTA VA A ALEMANIA

17/06/2021



“Durante la semana pasada, hemos agregado 150.000 asientos más a nuestra red intraeuropea. Europa está demostrando que es posible una reapertura segura de los viajes”, señalan desde Easyjet

### [PREFERENTE](#)

Ya les contamos que las cosas entre Mallorca (sobre todo) y Alemania van bastante bien de manera que la mismísima Lufthansa ha desempolvado un 747 para atender estas rutas. Easyjet, cuyos aviones destinados al Reino Unido están principalmente en tierra, ha desviado urgentemente la flota para llevarse algo de la tarta.

Algunos aviones que se esperaba que conectaran los aeropuertos británicos con Palma en Mallorca se han trasladado a Berlín. Un portavoz de Easyjet dijo a la prensa que “estamos viendo que los gobiernos europeos se están abriendo progresivamente al turismo permitiendo viajar más y, en gran parte, sin restricciones. Esta relajación y eliminación de restricciones ha provocado un impulso de reservas positivo en toda Europa y la mayoría de nuestras rutas del Mediterráneo con Centro Europa muestran una fuerte tendencia al alza. Como tenemos la suerte de poder redirigir los vuelos en nuestra red europea con escasa antelación, ya hemos cambiado la capacidad del Reino Unido a Palma a Berlín Palma.

El portavoz de Easyjet confirmó datos importantes: “Durante la semana pasada, hemos agregado 150.000 asientos más a nuestra red intraeuropea. Europa está demostrando que es posible una reapertura segura de los viajes. Esto nos lleva a seguir instando al gobierno del Reino Unido a que haga lo propio urgentemente para que nuestros clientes británicos puedan reunirse con sus seres queridos o viajar para un descanso muy necesario”.

Easyjet opera en Europa normalmente con aviones matriculados en Viena. Sin embargo, actualmente, durante un año, podrá operar con aviones matriculados en Inglaterra porque el tratado del Brexit contempla que durante un año se mantiene la situación transitoria mientras se negocia una solución específica para la propiedad de las aerolíneas entre los dos bloques.

Easyjet tiene una fuerte presencia en el mercado de Berlín, donde se quedó con la mayor parte de los servicios de Air Berlín. También vuela al Mediterráneo desde otras ciudades, pero su cuota de mercado es menor.

---

## LUFTHANSA: SU PLAN DE RECORTES PARA PAGAR UNA ABULTADA DEUDA

17/06/2021



Lufthansa necesita un muy robusto resurgir para pagar su abultada deuda, aunque prevé que los viajes de ocio no se recuperarán hasta 2023. El pasado verano, los accionistas aprobaron un paquete de rescate público de 9.000 millones de euros, mientras la deuda neta de este año debería ascender a 18.600 millones.

[PREFERENTE](#)

Lufthansa ya ha recibido la autorización de sus accionistas para pedir al mercado hasta 5.500 millones de euros de capital nuevo, en una oferta de acciones que será dilutiva. Su actualización de la estrategia recoge cómo pagar a los acreedores, sobre todo al Estado alemán, y conseguir un margen de beneficio operativo del 8% que no registra desde 2018, según el FT.

Lufthansa, para ello, planea vender divisiones como la compañía de catering LSG, y también grandes reducciones de costes. La aerolínea alemana espera recortar 3.500 millones de euros de gastos generales no relacionados con el carburante, prácticamente un 8%. Esto depende de reducir los costes de la plantilla un 20% con respecto a 2019. El grupo también recortará su flota de aviones un 20% en los dos próximos años.

Lufthansa cree que ha aprendido al operar un servicio muy reducido, ya que los sistemas digitales y otras herramientas de ahorro de mano de obra han ayudado. Asimismo, esperan que la expansión de su servicio de vuelos de larga distancia con descuento Eurowings Discovery también debería aumentar las ventas.

---

## AIRBUS Y BOEING RETIRAN SUS DENUNCIAS MUTUAS CRUZADAS

17/06/2021



La Unión Europea y Estados Unidos anunciaron este martes una tregua de cinco años destinada a resolver el antiguo conflicto entre Airbus y Boeing que está envenenando su relación, una señal inequívoca de apaciguamiento en la batalla entre los dos bloques después de los años de beligerancia de Donald Trump.

[PREFERENTE](#)

Altos cargos europeos y estadounidenses confirmaron el martes que se ha alcanzado un acuerdo entre la UE y Estados Unidos

para resolver su disputa sobre los subsidios ilegales otorgados a los fabricantes de aviones Airbus y Boeing. “La reunión comenzó con un gran avance. Decidimos conjuntamente resolver esta disputa. Hoy cumplimos nuestra promesa”, dijo la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, después de la llegada de Joe Biden a Bruselas para una Cumbre UE / Estados Unidos, más larga que la mantenida en un pasillo con Pedro Sánchez.

“Este acuerdo abre un nuevo capítulo en nuestra relación porque estamos pasando del litigio a la cooperación en aeronáutica, luego de 17 años de disputa”, dijo von der Leyen. Las dos partes acordaron suspender por cinco años los aranceles adicionales motivados por esta disputa, explicó la representante de Estados Unidos, Katherine Tai.

La decisión de la Unión Europea y Estados Unidos crea “las condiciones para una competencia leal” entre los dos fabricantes de aviones, dijo Airbus. Permite “evitar los aranceles aduaneros que perjudican a todos y solo se suman a los muchos desafíos que enfrenta nuestra industria”, dijo un portavoz del fabricante europeo.

Bajo la administración Trump, Washington fue autorizado, en octubre de 2019, a imponer impuestos sobre casi 7.500 millones de dólares (6.800 millones de euros) de bienes y servicios europeos importados cada año, por una suma del 25 por ciento para vinos y licores, y el 15 por ciento para Airbus. La OMC había permitido que Bruselas estableciera impuestos de represalia sobre los productos importados de Estados Unidos. Desde entonces, la UE ha impuesto aranceles sobre 4.000 millones de dólares (3.600 millones de euros) en exportaciones estadounidenses.

---

## PLUS ULTRA TRIUNFA EN EL JUZGADO PERO SIN MATUTES FRACASA EN LA PRENSA Y LA POLÍTICA

17/06/2021



Plus Ultra se vio desbordada por un tsunami mediático al que no respondió de inicio por parecerle descabellado que le vincularan al chavismo Matutes tiene el 5% de Globalia y era más difícil que el PP pusiera en la diana a un ex ministro de Aznar

[PREFERENTE](#)

Plus Ultra ha ganado las investigaciones abiertas en su contra tanto en el Tribunal Supremo como en Bruselas, sin que su victoria se haya visto reflejada en la prensa con la misma vistosidad que cada una de sus culpas. Ni estos triunfos judiciales tampoco han servido para que la política ceje en su descrédito contra ella, pues este mismo miércoles el presidente del PP, Pablo Casado, ha vuelto a usar el rescate a la aerolínea supuestamente chavista en su interpelación en el Congreso de los diputados al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez (Air Europa: acusan al Gobierno de ocultar las condiciones del rescate).

Plus Ultra se vio desbordada por un tsunami mediático al que no respondió de inicio por parecerle descabellado que le vincularan al chavismo, cuando quienes les conocen saben que su ideología está precisamente en las antípodas del modelo venezolano. La aerolínea, desde entonces, ha visto como se ha elevado a rango de noticia cualquier suceso rutinario, incluso a nivel de escándalo una vez los intereses partidistas entraron en juego (Plus Ultra se defiende de “las falsedades vertidas

por Ciudadanos”).

El PP llegó a lanzar una ofensiva contra el modus operandi del Gobierno de Pedro Sánchez en relación al rescate de 475 millones de euros concedido a Air Europa, pese a ser condenada por uno de los mayores fraudes al Estado de la historia por el caso del descuento de residentes, aunque esta iniciativa de la formación de centro-derecha se fue diluyendo, al afrontar el hecho de que un accionista de Globalia es el exministro de Asuntos Exteriores con Aznar, Abel Matutes, con el 5 por ciento del capital de Globalia (Rescates: Lufthansa recibió más dinero público por empleado que Plus Ultra).

Así, un rescate ha sido convertido en un escándalo permanente partiendo de una premisa dudosa y ahora sin refrendo judicial, mientras ha pasado de puntillas por una serie de motivos otro mucho más abultado y sobre una aerolínea con un historial más polémico en cuanto a su relación fiscal o al patrimonio de su dueño, que además ha firmado embolsarse 500 millones de Iberia. Pero Plus Ultra, pese el triunfo judicial sobre las acusaciones en su contra, tiene la batalla de la reputación muy cuesta arriba, el verse envuelta en una refriega política donde prima más el desgaste al rival que la objetividad de los hechos.

---

## AIR EUROPA, CONDENADA A PAGAR 650€ POR CANCELAR UN VUELO POR EL COVID

17/06/2021



El Juzgado Mercantil Nº 2 de Palma ha condenado a la compañía aérea Air Europa a abonar a un pasajero 650,66€, correspondientes a la cancelación de unos vuelos en septiembre de 2020 como consecuencia de la pandemia del coronavirus.

### [PREFERENTE](#)

La aerolínea informó al viajero, defendido por reclamador.es, de la cancelación de sus vuelos como consecuencia de la pandemia del Covid-19.

Tras este hecho, el pasajero decidió optar por solicitar a Air Europa el reembolso de su dinero, pero la aerolínea se negó a reintegrar el importe de esos vuelos cancelados.

Debido a la negativa de la aerolínea a restituir las cantidades al pasajero, se iniciaron las actuaciones judiciales pertinentes, para que, de esta manera, el viajero pudiera hacer valer sus derechos. Fue entonces, explica reclamador.es, cuando Air Europa accedió a reembolsar las cantidades íntegras, dando la razón al pasajero, puesto que la aerolínea era perfectamente conocedora que, conforme a las Directrices de la Comisión Europea, está obligada a la devolución del importe íntegro y no del bono si así lo solicita el pasajero.

Una vez se allanó, el juez del Juzgado de lo Mercantil Nº2 de Palma resolvió en sentencia estimando íntegramente lo solicitado a favor del pasajero, condenando a Air Europa a abonar al mismo la cuantía de 650,66€ de los billetes no disfrutados.

---

## IBERIA EXPRESS RETOMA LOS VUELOS A GRECIA ESTE VERANO

**17/06/2021**



Iberia Express refuerza su programa de verano y apuesta por los destinos en Grecia, unos de los más demandados por los viajeros españoles. Creta, Mikonos y Santorini son rutas que la aerolínea retomará a partir de la segunda mitad de junio, y como novedad, estrenará la ruta directa entre Madrid y Cefalonia, isla ubicada en el mar Jónico.

EUROPAPRESS

Esa nueva ruta se estrenará el 1 de julio y conectará Madrid con la isla jónica dos veces por semana, los jueves y domingos. Los horarios de salida de estos vuelos directos son, desde el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, a las 15:40 horas los jueves y a las 07:30 horas los domingos, y desde el aeropuerto de Argostoli, a las 20:40 horas y a las 12:35 horas, respectivamente.

---

## **LUFTHANSA PONE A LA VENTA 12 AIRBUS A340-600 ESTACIONADOS EN TERUEL**

**17/06/2021**



Derivado de la crisis por el COVID-19, en abril del 2020 Lufthansa envió 12 de sus Airbus A340-600 al desierto de Teruel, España, para almacenarlos por un largo tiempo. Ocho meses más tarde, la aerolínea bandera de Alemania informó que retiraría toda su flota de Airbus A340-600. Ahora se anunció que doce de estas aeronaves se encuentran oficialmente a la venta.

[TRANSPONDER1200](https://www.transponder1200.com)

AERONAUTICA VITAR

Ha pasado más de un año de que las aeronaves de fuselaje ancho se mantuvieran en tierra a la espera de un comprador o caer en el desguace. No obstante, todo apunta para que el destino final de estos 12 A340-600 (ahora ex Lufthansa) sea pasar a una nueva flota. La edad promedio de estos aviones ronda entre las 12-18 años.

También podría interesarte: Lufthansa operará los Boeing 747 y Airbus A350 hacia Palma  
Los tetramotores que se pondrán a la venta serán los matriculados como: D-AIHZ, D-AIHY, D-AIHX, D-AIHW, D-AIHL, D-AIHK, D-AIHH, D-AIHF, D-AIHE, D-AIHD, D-AIHC y D-AIHB. De ellos el más joven es el D-AIHZ con tan solo doce años. En contraste, el A340 más antiguo de este listado es el D-AIHB que tiene 18 años.

Todos los A340-600 de Lufthansa tienen capacidad para 217 pasajeros en clase económica, 27 en Business y 8 en First Class. Esta configuración y la relativa juventud de estas aeronaves se estima que pronto encontrarán comprador. No obstante cabe considerar que el consumo de combustible del A340 probablemente no resulte tan interesante en un momento donde se busca eficiencia y bajos costos operativos. Al respecto un portavoz de la aerolínea declaró: "Asumimos que podemos vender el avión."



En septiembre de 2013, Lufthansa anunció la compra de veinticinco unidades del Airbus A350-900 XWB para modernizar su flota y sustituir los cuatrimotores. Si bien ya se tenía planeada la jubilación de los A340 las circunstancias del 2020 orillaron a que fuera adelantada. La llegada del coronavirus y la drástica caída de los vuelos internacionales obligaron a la aerolínea alemana a tomar cartas en el asunto y reducir su flota de aeronaves de fuselaje ancho.

---

## PRÓRROGA DE LOS ERTE, ¿QUÉ DEBE TENER EN CUENTA EL EMPRESARIO?

17/06/2021



El real decreto aprobado por el Ejecutivo contempla algunas novedades sobre los contratos fijos discontinuos o las personas que realizan trabajos fijos y periódicos que se repitan en fechas ciertas.

### [EXPANSIÓN](#)

Hasta el 30 de septiembre. Esta es la nueva fecha que marca el final de los ERTE tras el acuerdo al que han llegado sindicatos y patronal y que el Gobierno se ha encargado de publicar a través de un real decreto ley.

Según datos oficiales actualmente hay alrededor de 558.000 personas trabajadoras en situación de ERTE. Del total, unos 137.000 se encuentran en ERTE por limitación y cerca de 16.300, por impedimento.

Del resto, poco más 233.000, se encuadran entre los sectores ultraprotegidos o vinculados a ellos, por lo que el V Acuerdo Social en Defensa del Empleo ha optado por mantener el modelo de ERTE utilizado por los Real Decreto-ley 30/2020, de 29 de septiembre y Real Decreto-ley 2/2021, de 26 de enero con ajustes sobre las exoneraciones.

"Se prorrogan hasta el 30 de septiembre de 2021 los ERTE por fuerza mayor. Aquellos basados en un impedimento de la actividad (autorizados conforme al Real Decreto-ley 30/2020 o al Real Decreto 2/2021) se mantendrán igualmente vigentes, siéndoles de aplicación el régimen de exoneraciones en las cotizaciones a la Seguridad Social que se venía aplicando", explica Ignacio Moratilla, socio Laboral de Lexpal Abogados.

### Impedimento

Los ERTE por impedimento al desarrollo de la actividad se entenderán prorrogados, siéndoles de aplicación lo dispuesto en normativa precedente.

Por su parte, los ERTE por limitación al desarrollo normalizado de la actividad se verán prorrogados automáticamente, estableciendo el art. 1.4 del Real Decreto-ley 11/2021 el régimen de exoneraciones aplicables:

- En empresas de menos de 50 trabajadores, el 85% en los meses de junio y julio y el 75% en los meses de agosto y septiembre.
- En empresas de más de 50 trabajadores, el 75% en los meses de junio y julio y el 65% en los meses de agosto y septiembre.

En cuanto a los denominados ERTE ETOP (basados en causas económicas, técnicas, organizativas o

de producción), vinculadas al Covid-19, se extiende lo dispuesto en el art. 3 del Real Decreto-ley 30/2020.

¿Se pueden solicitar nuevos ERTE?

Sí. No obstante, el hecho de que también se extienda la regulación referente a la salvaguarda del empleo y a la denominada prohibición de despedir, invita a una nueva reflexión por aquellos directivos y empresarios que deban afrontar una toma de decisión. "Reflexión que

sería igualmente aplicable a la decisión de prorrogar ERTE cuya aplicación es anterior al Real Decreto-ley 11/2021", aclara Moratilla.

¿Qué otras cuestiones encuentran continuidad a través de la nueva norma?

Los límites y previsiones relacionadas con el reparto de dividendos se mantienen vigentes hasta el 30 de septiembre de 2021. Esto, resulta de aplicación tanto a expedientes nuevos como a aquellos existentes con anterioridad a la vigencia del Real Decreto-ley 11/2021.

¿Se mantiene la salvaguarda del empleo?

"Efectivamente, todas aquellas empresas que apliquen exoneraciones en las cuotas de Seguridad Social quedarán comprometidas a la salvaguarda del empleo por término de seis meses, conforme a los términos establecidos en la disposición adicional sexta del Real Decreto-ley 8/2020, en su redacción vigente", asegura el socio de Lexpal Abogados.

Las empresas deberán tener en cuenta que, si vienen aplicando un compromiso de salvaguarda en el empleo, el nuevo cómputo de seis meses no comenzará hasta que haya terminado el actual.

En línea con lo apuntado anteriormente, las empresas, apoyándose en sus asesores, deberán analizar casuísticamente su caso concreto y ver si la fórmula de reequilibrar (contraer) líneas de gasto y adecuarse a una productividad mermada se obtiene por esta fórmula, con los compromisos que ello conlleva, o si puede abordarse de igual o mejor manera a través de otras alternativas, sin necesidad de asumir estos compromisos.

¿Puede una empresa despedir en base a causas objetivas ("prohibición de despedir")?

Esta cuestión se perpetúa en el tiempo y en cierta ambigüedad que ha provocado todo tipo de pronunciamientos judiciales, siendo los mayoritarios aquellos tendentes a interpretar el despido como improcedente.

"Aquí, se vuelve a recomendar a directivos y empresarios la necesidad de abordar la cuestión desde un prisma casuístico. Es decir, analizar su caso concreto e intentar trasladar una imagen estructural. Puede llegarse a entender una calificación como "coyuntural" en aquellos primeros momentos de la pandemia en los meses de marzo, abril o mayo (junio, si me apuran) de 2020", comenta el abogado.

Ante la disparidad interpretativa de jueces y tribunales, resultará esencial el análisis y la forma de exponer la realidad adversa que atraviesa la empresa.

¿Si estoy en ERTE, consumo mi prestación de desempleo?

Hasta el 30 de septiembre de 2020, no se consumía la prestación por desempleo por el hecho de percibir dicha prestación derivada de la afectación a un ERTE. A partir del 1 de octubre de 2020, sí se produce el consumo de prestación por desempleo.

No obstante, esto encuentra excepciones, resultando la más significativa aquella en la que, antes del 1 de enero de 2022, se acceda a un nuevo derecho derivado de un despido, individual o colectivo, por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, o un despido por cualquier causa declarado improcedente.

---

# EL GOBIERNO PACTA CON LA UE ELEVAR LAS BASES MÁXIMAS DE COTIZACIÓN EN 30 AÑOS

17/06/2021



La reforma de las pensiones ya tiene fechas. Se aprobará antes de 2023, pero algunas reformas no estarán plenamente operativas hasta dentro de 30 años. Como la subida de las cotizaciones máximas

## EL CONFIDENCIAL

Las medidas pactadas con Bruselas para recibir los fondos Next Generation en materia de pensiones se basan, casi en su integridad, en el Pacto de Toledo suscrito por todo el arco parlamentario. Lo relevante, sin embargo, son las fechas de su entrada en vigor, ya que el documento se estructura a través de diversos hitos a implantar hasta 2023. Las dos novedades principales son el compromiso de elevar tanto la cuantía de la pensión máxima como la base máxima de cotización para mantener el principio de contributividad y que los fondos de pensiones complementarios sean gestionados por empresas privadas.

Un nuevo mecanismo de revalorización de las pensiones para garantizar su poder adquisitivo. El Gobierno ya ha adelantado que se tendrá en cuenta el IPC.

Alineamiento de la edad efectiva de jubilación con la edad legal.

Creación de nuevos incentivos para retrasar la edad de jubilación, para favorecer que se puedan compatibilizar trabajo y pensión. Se hará a través de un incremento adicional por cada año de retraso o un pago único.

Penalización de la jubilación anticipada. En particular, perjudicando a quienes tienen unas bases de cotización más elevadas.

Prohibición de que en la negociación colectiva se obligue a los trabajadores a jubilarse a la edad estándar de jubilación (entre 65 y 67 años, según los años cotizados).

Reforma del sistema de cotización de los autónomos. El objetivo de la reforma es igualar las cotizaciones de asalariados y trabajadores por cuenta ajena. La reforma basará las cotizaciones de los autónomos en sus ingresos reales en lugar de que puedan elegir sus bases de cotización. Para ello, se tendrán en cuenta los ingresos fiscales. La reforma se implementará gradualmente mediante aumentos en la base de cotización mínima para permitir la adaptación al nuevo régimen. Nueva regulación de los sistemas complementarios de pensiones. El objetivo es aumentar la cobertura de los planes de pensiones ocupacionales acordados a través de la negociación colectiva, preferiblemente a nivel sectorial. Creación de fondos públicos de pensiones "gestionados por el sector privado". Incremento de los incentivos fiscales. Limitar los costes de gestión de los planes de empleo colectivos por debajo del 0,30% del activo bajo gestión.

Ajustar el periodo de cálculo de las pensiones para reforzar la contributividad del sistema.

Sustitución del factor de sostenibilidad por un mecanismo que garantice la equidad intergeneracional.

Ajuste de la base de cotización máxima. La reforma aumentará la base máxima de cotización del sistema de pensiones y se ajustarán las cuantías máximas a percibir en una relación equiparable. De esta manera, se ampliarán las bases de cotización y se incrementará la progresividad del sistema de pensiones, aumentando al mismo tiempo los ingresos de la Seguridad Social. El ajuste

del sistema será gradual para permitir que los contribuyentes se adapten a los cambios. La reforma se implementará gradualmente, durante los próximos 30 años.

Separación de fuentes de la Seguridad Social. El objetivo de la reforma es modificar la financiación del sistema de pensiones en consonancia con la recomendación del Pacto de Toledo para que las prestaciones contributivas sean financiadas a través de las contribuciones, mientras que las prestaciones no contributivas se pagarán con cargo al Presupuesto, con impuestos.

Componentes de la reforma laboral hasta ahora

El plan es muy detallado, con objetivos, fechas para alcanzarlos y desembolsos vinculados. Uno de los puntos sensibles de todo el plan, porque alguno de sus elementos son todavía borrosos a la espera de un acuerdo con los agentes sociales que en Bruselas consideran "crítico" para la buena implementación de las medidas, es el componente del mercado laboral, con 11 reformas y 7 inversiones. El componente se divide, a nivel temporal, en tres fases. Por un lado están algunas medidas adoptadas entre mediados de 2020 y mediados 2021 y que se tendrán en cuenta para el primer desembolso, para el que deben cumplirse toda una serie de hitos y metas, que se realizará en diciembre de 2021: unos 10.000 millones de euros que llegarán después de la prefinanciación del 13% (unos 9.000 millones de euros) que llegará a finales de julio.

Esos primeros hitos incluidos en el primer desembolso son el real decreto-ley para regular el trabajo a distancia, que se aprobó en septiembre de 2020; la implementación de dos decretos aprobados en octubre de 2020 sobre la retribución equitativa entre hombres y mujeres y sobre los planes de igualdad y transparencia salarial dentro de las empresas; y por último la implementación de la llamada 'ley rider' aprobada en mayo de 2021. Por último está la adopción del Plan de acción 2021-2027 para abordar el desempleo juvenil con motivo de la implementación de la Garantía Juvenil Plus de la UE, que ha sido aprobado por el Gobierno este mismo junio. "El plan de acción incluirá una revisión de los contratos de prácticas / aprendizaje y la aprobación de un Estatuto de los aprendices. Estas medidas serán coherentes con las políticas educativas para abordar el abandono escolar prematuro", señala el documento de trabajo de la Comisión Europea.

Diciembre de 2021

El segundo grupo de hitos engloba a los que deben cerrarse en el corto plazo para ser tenidos en cuenta en el segundo desembolso, que se producirá en junio de 2022 por valor de unos 12.000 millones de euros, y para el que se tendrán en cuenta medidas adoptadas hasta finales de 2021. A nivel de cantidad de hitos, la mayoría se concentran en este tramo. Un primer hito se refiere a la simplificación de los contratos en tres tipos: indefinidos, temporales, y de formación o aprendizaje, con el objetivo de "limitar las causas válidas para utilizar contratos temporales, convirtiendo así los contratos indefinidos en la regla general", reza el documento de trabajo de los técnicos comunitarios. El segundo hito se refiere a la aprobación de una nueva Estrategia Española de activación del Empleo 2021-2024, uno de esos huesos duros de roer en los que la Comisión Europea deja abierta la forma concreta en la que se van a alcanzar el objetivo, que es la modernización de las políticas activas de empleo, para que el Gobierno alcance un acuerdo con los actores sociales. Bruselas pide fortalecer la representatividad de las partes en la negociación colectiva y aumentar la certeza jurídica de su implementación. El tercer hito consiste en hacer permanente la figura del ERTE, que clave para Bruselas, que considera que la crisis del coronavirus ha confirmado sus peticiones desde hace tiempo de aplicar un esquema similar en todos los Estados miembros. El cuarto hito para diciembre de 2021 se refiere a la modernización de la negociación colectiva, que está sujeta a las conversaciones con los agentes sociales, por lo que Bruselas no detalla de qué forma debe lograr los objetivos, que son fortalecer la representatividad de las partes negociadora y aumentar la certeza jurídica en su implementación, pero sin que eso genere "obstáculos desproporcionados para que las empresas se ajusten al ciclo y respondan a la evolución de la productividad". El quinto y último hito de este tramo es la modernización de las actividades de subcontratación para mejorar las condiciones de los trabajadores subcontratados.

Medio y largo plazo

Luego hay toda una serie de otros hitos y objetivos que deben alcanzarse en el medio plazo para los siguientes desembolsos: en diciembre de 2022 se desembolsarían 6.000 millones, en junio de 2023 unos 10.000 millones de euros, en diciembre de ese año otros 7.000 millones, en junio de 2024 unos 8.000 millones, y en junio de 2025 y diciembre de 2026 3.000 y 4.000 millones respectivamente. Solamente dos reformas son a largo plazo (a cumplir en el cuarto trimestre de 2022 y cuarto trimestre de 2023). En el largo plazo se concentran fundamentalmente las inversiones. La primera de esas dos reformas es la referente a la simplificación y mejora de la asistencia por desempleo, algo que debe hacerse antes del 31 de diciembre de 2022. La segunda de las reformas se refiere a la digitalización del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) para su modernización y eficiencia, como por ejemplo “modernizando los sistemas de información (...)”, mejora de los sistemas antifraude mediante sistemas de inteligencia artificial y Big Data” o la “modernización de puestos de trabajo e infraestructuras para facilitar el teletrabajo para el personal de SEPE”, algo que debe hacerse antes del 31 de diciembre de 2023.

El resto de metas que se deben alcanzar se refieren a las inversiones, y estas son más concretas. Para diciembre de 2025 se debe lograr que unos 18.300 jóvenes completen (unos 21.000 inscritos) en programas de activación y formación para jóvenes demandantes de empleo (entre 16 y 29 años). También para la misma fecha que al menos 23.200 personas que hayan completado el “Plan Empleo Mujer, Zonas Rurales y Urbanas” y el programa Víctimas de Violencia de Género y Trata de Personas. Otra inversión a largo plazo desbloqueará fondos si se logra que al menos 825.000 personas que completen programas de formación para adquirir habilidades para la transformación digital, ecológica y productiva. Otra de las inversiones, a completar el 31 de marzo de 2024, se refiere a mejorar “la eficacia de las vías de integración para los beneficiarios de la renta mínima vital” mediante 18 proyectos piloto, que después deberán analizarse para comprobar su efectividad. En diciembre de 2023 hay que haber financiado 68 nuevos proyectos territoriales para “abordar el desafío demográfico y facilitar la transformación productiva”, ejecutando al menos cuatro proyectos en cada comunidad autónoma, con dos tipos de proyectos: los destinados a grupos vulnerables, y los dirigidos a promover el emprendimiento. También en diciembre de 2023 se deberían haber instalado 20 centros públicos de orientación, emprendimiento, apoyo e innovación para nuevos puestos de trabajo, coordinados por el SEPE. Por último, en diciembre de 2023 deben haberse desarrollado 30 proyectos de economía social en distintas áreas.

---

## AYUSO ANUNCIARÁ HOY LA BAJADA INMINENTE DEL IRPF EN MADRID PARA IMPULSAR LA REACTIVACIÓN

17/06/2021



La presidenta en funciones de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso. Europa Press Isabel Díaz Ayuso, que hoy afronta la primera sesión del debate de investidura tras su victoria en las elecciones del 4-M, quiere aprobar un proyecto de ley este mismo año para que el recorte fiscal entre en vigor en 2022.

### [EXPANSIÓN](#)

Acometer la mayor rebaja fiscal en la historia de Madrid. Fue la promesa estelar de Isabel Díaz Ayuso en los comicios de 2019, pero la irrupción de la pandemia, con sus devastadores efectos sobre la economía, y el naufragio del gobierno de coalición con Cs el pasado marzo habían impedido materializarla... hasta ahora. Tras su aplastante victoria en las urnas el pasado 4 de mayo, la presidenta reelecta ha ganado el músculo parlamentario necesario para hacer realidad un compromiso que mantuvo y reiteró a lo largo de la breve legislatura anterior.

Así, Díaz Ayuso anunciará hoy la inminente aprobación de la histórica rebaja fiscal de medio punto en el IRPF prometida a los ciudadanos madrileños con el objetivo de impulsar la reactivación económica, según ha podido saber EXPANSIÓN. Lo hará durante su discurso en la primera sesión del debate de investidura en la Asamblea de Madrid, al que llega con 65 escaños frente a los 30 de la legislatura anterior. El objetivo de la reelegida presidenta madrileña es aprobar un proyecto de ley este mismo año para que entre en vigor en el próximo ejercicio, de modo que los contribuyentes de la región, que ya gozan del IRPF más bajo de toda España, puedan beneficiarse de esta rebaja adicional en la campaña de la Renta de 2022.

El ejecutivo madrileño calcula que este tijeretazo impositivo, con una rebaja de medio punto en cada uno de los cinco tramos del IRPF en la parte autonómica, beneficiará a más de tres millones de contribuyentes de la región, con un ahorro fiscal conjunto superior a los 300 millones. Esto es, un ahorro medio de 98,75 euros por contribuyente en la factura del IRPF. En términos porcentuales, el mayor impacto positivo se producirá en las rentas bajas, con un ahorro estimado del 5,6% en la cuota íntegra autonómica, mientras que para las rentas altas el ahorro estimado es del 2,7%.

El gobierno madrileño, cuyo modelo de baja fiscalidad se encuentra en el ojo del huracán ante la ofensiva del Gobierno para forzarle a subir tributos (ver información adjunta), siempre defiende que Madrid es la región donde las rentas bajas pagan menos impuestos. Según los cálculos del gobierno regional, un madrileño que gane 20.000 euros anuales tributará 337 euros menos que un catalán y una media de 150 euros menos que los trabajadores de las regiones gobernadas por el PSOE (ver información adjunta).

Con la rebaja prometida, el tipo mínimo en Madrid se situará en el 8,5%, el más bajo de toda España, mientras que el máximo bajará al 18%. El tipo marginal máximo, sumados los tramos nacional y autonómico, será del 45% en Madrid, muy por debajo del 54% de la Comunidad Valenciana, del 52% de Navarra, del 51,5% de La Rioja, del 50,5% de Canarias, o del 50% de Cataluña, Asturias y Cantabria.

Junto a la histórica rebaja de todos los tramos autonómicos, Díaz Ayuso también anunciará hoy que los jóvenes madrileños que vivan de alquiler podrán deducirse hasta 1.200 euros en el IRPF, un 20% más del tope actual.

#### LO QUE AHORRARÁ EL CONTRIBUYENTE MADRILEÑO

No es que en Madrid se paguen pocos impuestos; es que en el resto de CCAA se pagan muchos. Con la rebaja de medio punto que Díaz Ayuso aprobará, un madrileño que gane 20.000 euros anuales y no tenga hijos pagará 1.442,5 euros de IRPF, 337 euros menos que un catalán, 215 menos que un balear o casi 200 menos que un asturiano. Con ese mismo sueldo, si se tienen dos hijos mayores de tres años, la cuota íntegra será de 1.225,75 euros, 248 menos que en Cataluña, o 189,75 menos que en Baleares.

Con una base imponible algo más elevada, las diferencias son aún más notables. Un trabajador con dos hijos que gane 45.000 euros en Madrid, pagará 4.977 euros, 848 menos que en Extremadura, 655 menos que en Aragón, o 596 menos que en Galicia. Con un sueldo de 80.000 euros al año, un contribuyente con dos hijos destinará 11.891 euros al IRPF en Madrid, 1.709 euros menos que en Extremadura, 1.650 euros menos que en Valencia, o 1.371 menos que en Cantabria. En este supuesto, un trabajador catalán pagará 894 euros más que un madrileño.

#### MADRID BLINDARÁ POR LEY SU AUTONOMÍA FISCAL FRENTE A LA OFENSIVA ARMONIZADORA DE SÁNCHEZ

Para el futuro gobierno de Isabel Díaz Ayuso, la gran prioridad para los próximos meses es relanzar la economía madrileña tras el paso del huracán del Covid. Y en ese contexto, la defensa de su modelo económico y fiscal ocupa un papel primordial, ya que gracias a él se ha convertido en la primera economía regional del país, liderando el crecimiento del PIB, la creación de empleo, la atracción de inversión extranjera y la aportación a la caja común del Estado. Un modelo que, sin

embargo, está en serio peligro ante la pretensión del Gobierno de Pedro Sánchez de imponer un armonización fiscal que obligue a Madrid a restablecer impuestos prácticamente inexistentes en la región, como Patrimonio y Sucesiones y Donaciones, so pretexto de acabar con un dumping fiscal que no existe, ya que todas las comunidades autónomas gozan de la misma capacidad normativa que Madrid para bajar impuestos.

Ante esa amenaza, la presidenta regional anunciará hoy su determinación de llevar a la Asamblea de Madrid una Ley de Defensa de la Autonomía Fiscal de la Comunidad de Madrid, "tomando como referencia las competencias en esta materia que emanan de la Constitución y que permiten que Madrid pueda decidir libremente su política fiscal sobre los tributos cedidos por el Estado", señalan fuentes del ejecutivo madrileño. Una suerte de blindaje por ley de la autonomía financiera de Madrid, tanto en su vertiente fiscal (poder fijar los tributos propios y decidir sobre los cedidos por el Estado) como de gasto (poder cuantificar y distribuir el gasto "sin condicionamientos ni injerencias indebidas"), que la presidenta regional quiere someter cuanto antes al Parlamento autonómico, donde solo necesitaría el apoyo o la abstención de Vox.

Es una iniciativa en la que ya está trabajando el actual equipo de Economía y Hacienda de Díaz Ayuso para intentar levantar un escudo frente a los afanes armonizadores del Ejecutivo central. Una norma que también introducirá más transparencia e información, "obligando a la Administración a identificar el destino concreto de los impuestos que se pagan". La propia Díaz Ayuso admitió, durante una reciente entrevista con EXPANSIÓN, que esta ley es sobre todo "un escudo político, una declaración de intenciones", ya que "una ley de rango superior siempre puede modificar una inferior", pero permitirá que judicialmente sea más fácil solicitar amparo en los tribunales.

De hecho, la presidenta regional no ha dudado en reiterar que su gobierno acudirá "a todos los tribunales donde podamos defender nuestra autonomía fiscal". No está sola en su pulso con el Gobierno. Los empresarios rechazan de plano la subida de impuestos como Patrimonio y Sucesiones y expertos juristas advierten de que la armonización de Sánchez socavaría la autonomía financiera de todas las comunidades autónomas.

---

## **ANA BOTÍN: “ESPAÑA SE VA A SALIR DEL MAPA”, CON CRECIMIENTOS DEL PIB DE HASTA EL 8% O 9% LOS PRÓXIMOS TRIMESTRES**

**17/06/2021**



Álvarez-Pallete, Isla y la presidenta del Santander ratifican la aceleración de la digitalización con la pandemia y auguran una recuperación superior a las previsiones oficiales

[EL PAÍS](#)

La covid ha sido un mazazo que ha hecho retroceder la economía al nivel de dos o tres años atrás. Pero para la revolución interna de las empresas ha supuesto todo lo contrario, un fabuloso salto hacia adelante. "Ha sido una máquina del tiempo", ha defendido el presidente de Telefónica, José María Álvarez-Pallete. Él, como sus homólogos del Santander e Inditex, Ana Botín y Pablo Isla, ha descrito este miércoles en la XXXVI Reunión Círculo de Economía la "aceleración exponencial" que

la pandemia ha supuesto para las tres compañías, que hubiera sido imposible resistir, han apuntado, si no se hubieran realizado ingentes inversiones tecnológicas en los últimos años.

Los tres ejecutivos, cuya presencia es una gran apuesta del Círculo de Economía para darle mayor pátina empresarial a su tradicional cita anual, no tenían dudas sobre cómo será la recuperación económica de España tras la pandemia. Todos han coincidido en vaticinar crecimientos estos años superiores a las previsiones oficiales de entre el 6% y el 7%. “España se va a salir del mapa”, ha apostado Botín, que ha situado los aumentos en los próximos trimestres hasta el 8% o el 9%, estimación asumida por Isla. La presidenta del Santander ha planteado más dudas sobre el repunte que la economía pueda realizar el próximo año. Los tres ejecutivos han fiado ese crecimiento a dos factores. Por un lado, el ritmo de vacunación. Por el otro, la llegada de los fondos de reactivación.

“En 15 días pasamos a tener a 130.000 personas trabajando en remoto y ahí nos dimos cuenta de la importancia de las infraestructuras”, ha asegurado Botín, que ha destacado la adaptación realizada por el Santander para automatizar la concesión de 940.000 créditos ICO. O Isla, que ha destacado la importancia de impulsar las ventas por internet en momentos en los que el 95% de la red de tiendas del gigante propietario de Zara o Massimo Dutti estaba cerrada. Si Isla ha dicho que “las ventas online se han disparado como si hubiéramos avanzado tres años”, Pallette ha ido más allá: “En cinco semanas se avanzó lo que se hubiera avanzado en cinco años”. El presidente de Telefónica ha defendido que sus clientes “perdonaron cosas que en otros momentos no nos hubieran perdonado”.

Botín —que con cierta ironía ha pasado en una ocasión la palabra a sus dos compañeros de coloquio con un “los hombres sois los que mandáis todavía”— ve un antes y un después tras la pandemia. En el banco, ha anunciado, se dará más flexibilidad a la plantilla y explicó una sensación personal: “Me sentía culpable si trabajaba un viernes por la tarde desde casa”. En todo caso, hay escépticos sobre si todo lo que se ganó en el trabajo a distancia se quedará. “Hay cosas que no son digitalizables”, ha dicho Pallette. Isla, en defensa del modelo más físico del negocio que dirige, ha subrayado la misma idea: “Hay cosas que han cambiado y otras que han cambiado menos de lo que pensamos”.

---

## **RYANAIR RECIBE SU PRIMER BOEING “GAMECHANGER”, EL AVIÓN UN 40% MENOS RUIDOSO**

**17/06/2021**



Ryanair recibirá este miércoles su primer avión Boeing 737-8200 “Gamechanger” desde Seattle, Washington, cuya característica principal es que disminuye el nivel de ruido hasta un 40%.

[\*\*PREFERENTE\*\*](#)

Con la llegada del nuevo avión, Ryanair recibe la primera entrega en firme del pedido de 210 aviones “Gamechanger” realizado por la aerolínea y que supone una inversión valorada en más de 22.000 millones de dólares en tecnologías innovadoras.

Así, los nuevos aviones transportarán un 4% más de pasajeros, reducirán el consumo de combustible en un 16% por asiento, disminuirán el nivel de ruido hasta un 40% y limitarán las emisiones de CO2 en una cantidad similar.



“Estamos encantados de recibir nuestro primer avión Gamechanger de última generación. Estos nuevos aviones Boeing 737 ayudarán a Ryanair a reducir costes, disminuir el consumo de combustible y reducir el ruido y las emisiones de CO2”, ha señalado Michael O’Leary,

Por ello, todas las nuevas aeronaves B737 ofrecerán 197 asientos, en comparación con la actual flota del Boeing 737, con 189 asientos.

---

## **RYANAIR RECIBE SU PRIMER BOEING “GAMECHANGER”, EL AVIÓN UN 40% MENOS RUIDOSO**

**17/06/2021**



Ryanair recibirá este miércoles su primer avión Boeing 737-8200 “Gamechanger” desde Seattle, Washington, cuya característica principal es que disminuye el nivel de ruido hasta un 40%.

[PREFERENTE](#)

Con la llegada del nuevo avión, Ryanair recibe la primera entrega en firme del pedido de 210 aviones “Gamechanger” realizado por la aerolínea y que supone una inversión valorada en más de 22.000 millones de dólares en tecnologías innovadoras.

Así, los nuevos aviones transportarán un 4% más de pasajeros, reducirán el consumo de combustible en un 16% por asiento, disminuirán el nivel de ruido hasta un 40% y limitarán las emisiones de CO2 en una cantidad similar.

“Estamos encantados de recibir nuestro primer avión Gamechanger de última generación. Estos nuevos aviones Boeing 737 ayudarán a Ryanair a reducir costes, disminuir el consumo de combustible y reducir el ruido y las emisiones de CO2”, ha señalado Michael O’Leary,

Por ello, todas las nuevas aeronaves B737 ofrecerán 197 asientos, en comparación con la actual flota del Boeing 737, con 189 asientos.

---

## **LAS AEROLÍNEAS CREAN UN FORO, AL QUE INVITAN A GOBIERNO Y ENERGÉTICAS, PARA ABORDAR SU RETO CLIMÁTICO**

**17/06/2021**



La asamblea de la Asociación de Líneas Aéreas demanda medidas que incentiven la inversión en nuevas tecnologías

[CINCO DÍAS](#)

El sector de la aviación, representado por la Asociación de Líneas Aéreas, quiere tener voz, e incluso voto, en el desafío que implica la descarbonización de su actividad. De la asamblea general celebrada esta mañana por el

colectivo ha salido la propuesta de creación de un comité para la sostenibilidad de la aviación, cuyo objetivo será buscar una recuperación sostenible del sector tras la crisis del coronavirus.

Este foro, que tendría carácter consultivo, está inspirado en el Jet Zero Council británico, en el que figuran dos secretarios de Estado y cuya primera reunión fue presidida por el primer ministro Boris Johnson. ALA ha abierto el comité a representantes de los distintos ministerios implicados, así como a entidades relacionadas con el transporte aéreo (Aena, Aesa, Enaire, Ejército del Aire, energéticas, etcétera). Se trata de participar en la hoja de ruta que conduzca hasta la meta de emisiones neutras en carbono en 2050. Más allá de la presente crisis, las compañías aéreas son conscientes de que se juegan su futuro. Quieren dejar de ser vistas como parte del problema para pasar a ser la solución.

Esta iniciativa público-privada vuelve a dar velocidad de crucero al trabajo del sector por reducir su aportación, de aproximadamente el 2,5%, a las emisiones de gases de efecto invernadero. Se trata de debatir las soluciones y abrir espacios de I+D e inversión en lugar de sufrir prohibiciones y cargas fiscales que, a juicio de las aerolíneas, tendrían un efecto adverso en la movilidad, en sus inversiones y en la economía.

Durante el espacio de debate que precedió a la asamblea, el secretario de Estado de Medio Ambiente, Hugo Morán, habló de la necesidad inaplazable de sustituir el fuel por los combustibles alternativos y tendió la mano a iniciativas público-privadas. La directora de Innovación de Aena, Amparo Brea, anticipó que el gestor aeroportuario bonificará en un futuro en sus tarifas el uso de los llamados SAF (biocombustibles) y otras tecnologías bajas en CO<sub>2</sub>.

El problema, según manifestaron representantes de la industria como el presidente de Iberia, Javier Sánchez-Prieto, o el de CEO de Volotea, Carlos Muñoz, es la escasa disponibilidad de los nuevos combustibles y su precio. "Cuando haya aviones a hidrógeno los compraremos, al igual que esperamos combustibles alternativos a precios razonables, pero mientras no debería atacarse a la actividad aérea, sin alternativas en rutas largas", reclamó Sánchez-Prieto, quien subrayó que la aviación ha sido capaz de rebajar a la mitad sus emisiones en tres décadas.

Secundó esta opinión el vicepresidente de IATA, Rafael Schvartzman, al tiempo que urgió la puesta en marcha del cielo único europeo: "Para esto sí hay tecnología".

Escuchaban entre los asistentes el director general de Aena, Javier Marín; el CEO de Air Europa, Valentín Lago; el fundador y presidente de Air Nostrum, Carlos Bertomeu; el primer ejecutivo de Iberia Express, Carlos Gómez, o los responsables de Binter e Iberojet, Rodolfo Núñez y Antonio Mota, respectivamente. También Javier Gándará, director general de Easyjet para el sur de Europa y presidente de ALA, reelegido esta mañana por dos años más.

#### Recuperación a la vista

El sector aéreo espera ver la recuperación de un nivel de actividad comparable al de 2019 a la vuelta de dos a tres años. El secretario de Estado de Turismo, Fernando Valdés, afirma que "este verano ya no va a ser igual que el de 2020, pese a que aún resta ver cómo va a abrirse el mercado británico. Nos hemos dotado de herramientas para generar certidumbre al viajero y garantías de que no habrá pasos atrás".

Valdés espera que España pueda contar con el turista británico, pero "podría depender más de su situación epidemiológica que de la nuestra". Reino Unido revisará su clasificación de destinos, en función de las condiciones sanitarias, el próximo día 28. Más allá de la urgencia de este verano, ha expuesto Valdés, España debe trabajar para atraer al viajero de largo radio, lo que pasa por mirar hacia Asia.

Para el director ejecutivo de la Organización Mundial del Turismo, Manuel Butler, este país va a

seguir siendo referencia tras la pandemia. Su posición es de optimismo respecto a la reactivación del destino y la aportación del certificado verde digital para permitir, a partir del 1 de julio, la movilidad en una primera fase dentro de Europa.

Durante su intervención en una de las mesas, el CEO de Volotea, Carlos Muñoz, se refirió a la necesidad de que se armonicen las políticas de movilidad en el espacio de la UE, como se ha hecho en Estados Unidos, y que los gestores aeroportuarios ayuden a la recuperación con medidas de contención tarifaria. Ya en el cierre de la asamblea, el secretario de Estado de Infraestructuras, Pedro Saura, aseguró que no es intención del Gobierno imponer nuevas cargas a las compañías aéreas.

Un mensaje que, a juicio de algunos de los directivos presentes, abre la puerta a rebajas en la posición de partida de Aena sobre las tarifas para el quinquenio regulado 2022-2026. La propuesta es de subida de un 0,52% en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) entre 2022 y 2025, para pasar a un alza del 3,29% en 2026. El Consejo de Ministros tendrá la última palabra el próximo mes de septiembre.

---

## SE SUBASTAN AVIONETAS DESDE 2.000 EUROS PERO SERÁ UN MILAGRO SI VUELVEN A VOLAR

17/06/2021



Aena subasta un total de 23 aeronaves que se encuentran abandonadas en el Aeropuerto de Valencia, por entre 2.000 y 8.300 euros. El mayor reto es que puedan volver a volar ya que se encuentran en muy mal estado.

[PREFERENTE](#)

Así aparece en una resolución publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE), donde se subastan 12 lotes de aeronaves. El más grande incluye 12 aviones, por un total de 8.300 euros, y el resto de lotes constan de un aparato cada uno.

Según señala la resolución, en ausencia de ofertas válidas en primera convocatoria, se abrirá la segunda convocatoria con sujeción al tipo del 50% del valor inicial. En ausencia de ofertas válidas en segunda convocatoria, se abrirá la tercera convocatoria sin sujeción al tipo.

El plazo para presentación de ofertas es de un mes, a contar desde el día siguiente al de publicación en el Boletín Oficial del Estado de este anuncio.

La apertura de ofertas tendrá lugar en el Aeropuerto de Valencia, en la fecha que se comunicará a los ofertantes, una vez finalizado el plazo de presentación de las ofertas.

---

## EL PETRÓLEO SUPERA LOS 74 DÓLARES, SU COTIZACIÓN MÁS ALTA DESDE ABRIL DE 2019

17/06/2021



Este incremento seguirá impulsando al alza a los precios de los carburantes

[ABC](#)

La cotización internacional del petróleo sigue subiendo por el incremento de la demanda que ocasiona la recuperación económica mundial. Actualmente, el crudo Brent, de referencia para Europa, ha superado los 74 dólares el barril, nivel que no alcanzaba desde abril de 2019.

El petróleo se ha encarecido este año un 43,4%, porcentaje que se eleva hasta el 80,5% en los últimos doce meses.

También influye en este aumento de los precios el hecho de que la oferta de crudo no aumentará a corto plazo, ya que no se prevé la llegada inminente de petróleo iraní a los mercados una vez reconducido el acuerdo nuclear con Estados Unidos tras el acceso de Biden a la Casa Blanca.

En cualquier caso, la subida del petróleo presiona al alza a los precios de los carburantes. Hay que recordar que la gasolina de 95 octanos está en nuestro país en máximos de hace siete años, con un precio medio de 1,359 euros el litro. El del gasóleo es de 1,221 euros.

---

## DIEZ CCAA EMPUJAN YA PARA QUE SANIDAD PONGA FIN A LAS MASCARILLAS AL AIRE LIBRE

17/06/2021



Sánchez asegura que «pronto» se dejarán de usar al aire libre, con distancia de seguridad

[EL MUNDO](#)

Interterritorial Sanidad no decide sobre las mascarillas y abre la ventana a que los menores de 40 se vacunen sin tramos. El fin del uso de la mascarilla al aire libre se acerca cada vez más. No ocurrirá hoy mismo, como en Francia, ni la semana que viene. Pero todo apunta a julio como el mes en el que España vuelva a la situación que había antes del verano pasado: la mascarilla sería obligatoria en casi todas las situaciones, pero no en espacios abiertos y con distancia suficiente de seguridad.

En esa dirección están empujando ya 10 comunidades autónomas, unas en mayor medida que otras: Baleares, Galicia, Comunidad Valenciana, Murcia, Aragón, Castilla-La Mancha, Cataluña, La Rioja, Navarra y Madrid. Esta última comunidad es, esta vez, una de las más prudentes de esta avanzadilla y apuesta por calibrar la medida a finales de junio.

Pedro Sánchez, que ventea la cercanía de ese nuevo escenario de alivio facial, ha comenzado ya a capitalizar una decisión que no por descontada será menos celebrada. El presidente del Gobierno se mostró ayer confiado: «Pronto vamos a abandonar las mascarillas» en el exterior, dijo, tras haber alcanzado la «velocidad de crucero» en la vacunación.

«En unos días», dijo, se alcanzará el «hito» de más de 15 millones de españoles inmunizados en la que es «la mayor campaña de vacunación de nuestra historia» tras el récord de 3,5 dosis inoculadas la semana pasada. «En unas semanas, el 50% de la población tendrá al menos una

dosis y la hoja de ruta es clara y se está cumpliendo», marcó el presidente del Ejecutivo de coalición.

Pero el tema del fin del uso de la mascarilla en exteriores no encontró una respuesta en el Consejo Interterritorial de Salud de ayer. Fuentes sanitarias presentes en la reunión aseguraron que el Ministerio de Sanidad les comunicó que «se está trabajando en ello, con los criterios legales, y será pronto cuando se eleve a este órgano» una propuesta. Aunque se valora dejar flexibilidad para cada comunidad autónoma.

Tras el encuentro, la ministra de Sanidad, Carolina Darias, recordó que la mascarilla ha sido «una de las medidas no farmacológicas más importantes». Sin embargo, ante la presión de algunas comunidades para cambiar la norma sobre su uso, sólo ha admitido que «será pronto y cada vez más cerca» gracias al control de la epidemia y al avance de la vacunación.

Darias eludió hablar en público sobre si los diferentes territorios podrán decidir de forma independiente y se limitó a insistir en que el cambio se realizará «de acuerdo al marco legal y con consenso con las comunidades».

Entre las comunidades que más están invocando el fin de las mascarillas obligatorias se sitúa Baleares, que puede «asumir» retirarlas, pero ve con preocupación la situación de otras autonomías. También Murcia: su presidente, Fernando López Miras, es favorable a la medida, aunque opina que «debe ser una decisión de país». Y augura que en julio se podría llevar a cabo. Y en la Comunidad Valenciana -una de las que más restricciones han aprobado- apuestan ya por llevar el tapabocas en el bolsillo por si hay aglomeraciones.

Entre el grupo de las que trabajan por el fin de las mascarillas, pero con prudencia, están Aragón, que prevé el fin de la mascarilla forzosa al aire libre en las próximas «semanas», o Navarra, que lo espera para el inicio de julio.

Las siete comunidades que no están aún en la nueva pantalla son Cantabria, Asturias, el País Vasco, Andalucía, Extremadura, Canarias y Castilla y León. Esta última espera a pasar a la «nueva normalidad» (hoy entrará, previsiblemente, al nivel 1) y entonces decretará, con el consenso del Consejo Interterritorial, el día del fin de la mascarilla al aire libre.