

## AIR EUROPA ABANDONARÁ LA T4 DE BARAJAS EL 1 DE JULIO CON LA REAPERTURA DE LA T2 Y T3

21/06/2021



Aena afronta la reactivación con toda su capacidad en el aeropuerto madrileño

### [CINCO DÍAS](#)

Las dos grandes aerolíneas españolas de red, Iberia y Air Europa, volverán a operar separadas a partir del 1 de julio en el hub de

Madrid-Barajas.

El estallido de la pandemia obligó al cierre, por parte de Aena, de las terminales 2 y 3 de la infraestructura madrileña. Fue entonces cuando Air Europa trasladó su reducida actividad a la T4, base de operaciones del eterno rival.

La compañía de IAG está en proceso de compra de Air Europa, con lo que potenciaría su oferta de largo radio desde Madrid y, en concreto, desde la citada T4. La terminal más moderna de Barajas se verá reforzada a partir de 2024 con la llegada del tren de alta velocidad a través de misma línea que hoy usa el Cercanías. El ministerio de Transportes proyecta un pasillo exclusivo para el AVE para 2030.

Iberia vuelve a recuperar espacio en la terminal que le sirve de base de operaciones

Aena ha decidido operar con el 100% de la capacidad de Barajas hasta final de año. Su apuesta por la reactivación incluye la reapertura de la T2 de Barcelona-El Prat. Palma de Mallorca tendrá activos sus módulos B, C y D, quedando el A a expensas del turismo desde Reino Unido. El aeropuerto de Málaga recupera su T2 el primer día de julio. Alicante, Valencia y Menorca ya están al 100%, de igual modo que los dos aeropuertos de Tenerife. Y la capacidad de Gran Canaria dependerá también de la rebaja de restricciones al viajero británico.

En el caso de Air Europa en su base de Madrid, el gestor aeroportuario ha comunicado a la aerolínea su compromiso de tener la T1, T2 y T3 en tiempo y forma después de más de un año prácticamente con nula actividad y con zonas sometidas a obras. Las plantillas de pilotos y tripulantes de vuelo fueron informadas el pasado viernes.

Vuelta del largo radio

Air Europa tratará de remontar desde el práctico parón motivado por la crisis sanitaria y tras haber sido reflotada con 475 millones de euros del fondo de rescate de empresas estratégicas que gestiona la SEPI.

La reanimación del largo radio se ha convertido en prioridad para la firma que dirige Valentín Lago y a lo largo de este mes de junio se está produciendo la vuelta a EE UU. La ruta a Miami fue reiniciada el pasado día 12 y la operación entre Madrid y Nueva York está programada a partir del día 25. Ambas rutas están cubiertas con tres frecuencias semanales.

---

# AENA ELEVA A EUROPA SUS TEMORES SOBRE LA RECUPERACIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS

21/06/2021



El gestor aeroportuario reactiva sus servicios de lobby y se reúne con el equipo del Alto Representante de la UE. La compañía perdió 200 millones de pasajeros en 2020 y sigue anotando malas cifras.

## [LA INFORMACIÓN](#)

Cuando Maurici Lucena, presidente ejecutivo de Aena, asistió a la última junta general de accionistas fue claro: "La recuperación del tráfico aéreo no llegará hasta 2026". La preocupación por el retraso en alcanzar niveles de reservas de pasajeros previos al coronavirus, algo que puede afectar de lleno tanto a sus ingresos comerciales como ordinarios, ha llevado a la compañía a explorar todo tipo de vías. La última ha sido reactivar sus servicios de lobby en Europa, donde ha mantenido una primera reunión con el equipo de Josep Borrell, el alto representante de la Unión Europea para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad.

Después de cinco años sin tener ninguna cita en Bruselas -la última fue con Miguel Arias Cañete por asuntos de acción climática-, el gestor aeroportuario se reunió recientemente con miembros del exministro socialista en el Ejecutivo Comunitario. En concreto, a la cita asistió un miembro del equipo de gabinete de Borrell y el equipo de la oficina que Aena tiene desde el año 2016 en Bruselas para los servicios de cabildeo. La compañía cuyo principal accionista es el Estado a través de Enaire tiene destinada para estas labores a Gloria Ávila, la jefa de la división de Asesoría Jurídica Aeroportuaria y Contratación.

El tema que estuvo sobre la mesa fue la recuperación del tráfico aéreo y la nociva influencia del coronavirus, en un momento en el que Aena sigue anotando cada mes números inferiores a los de antes de la pandemia. Los últimos datos registrados por la compañía semipública son de mayo: 5,8 millones de pasajeros, un 76% menos que en 2019 y una cifra superior a la de 2020, lógicamente por el duro confinamiento que seguía vigente durante el mismo periodo del año anterior. Los aeropuertos más afectados continúan siendo el de Barcelona-El Prat, el de Madrid y el de Palma de Mallorca, con caídas que incluso llegan al 80%.

El problema de la recuperación del tráfico no es exclusivo del gestor aeroportuario español. Basta con analizar la situación de Heathrow, una de las grandes infraestructuras aeroportuarias de Europa y de cuyo accionariado participa la empresa española Ferrovial. El aeropuerto londinense vio cómo el número de pasajeros que pasaron por sus instalaciones descendió el pasado mayo un 90% frente al mismo mes de 2019. En total solo 675.000 personas viajaron por Heathrow, frente a los 6.769.000 que lo hicieron dos años antes.

Preguntadas al respecto por la reunión, fuentes de Aena y del Alto Representante confirman el encuentro. La cotizada se limita a calificar la cita de un "encuentro de trabajo", mientras que desde el equipo de Borrell trasladan que en la reunión no se trató ningún tema más que estuviera en la agenda de la compañía aérea. Así, afirman no haber analizado la ampliación de la tercera pista de El Prat, prioridad número uno de la compañía y cuya resolución final estará en manos del Ejecutivo comunitario.

## La pérdida de pasajeros y la caída de ingresos

Mientras las restricciones a la movilidad continúen y los viajes en avión no se incentiven, Aena seguirá sufriendo y notando el coronavirus en sus cuentas. Para muestra, las cifras durante los tres primeros meses del año, las últimas disponibles. Los ingresos consolidados se redujeron hasta los 353,3 millones de euros, registrando una caída interanual del 54,8%. El resultado de explotación, por su parte, fue negativo en 121,5 millones de euros y el resultado neto arrojó pérdidas por 241,2 millones de euros.

Las malas cifras se deben a varias causas. Por el lado de la actividad aeronáutica, la que representa sus ingresos ordinarios, Aena sufrió porque se vio obligada a poner en marcha incentivos comerciales para reactivar el tráfico aéreo por parte de las aerolíneas. En total, los ingresos de la actividad aeronáutica fueron de 136,5 millones de euros, un 72,5% menos que durante el primer trimestre de 2020.

El otro gran problema derivado de la caída del tráfico aéreo se ha concentrado en los ingresos comerciales, que llegan desde las tiendas libres de impuestos hasta de las plazas para los coches de alquiler. Parte de los inquilinos de Aena se oponen a pagar a partir de septiembre la misma renta que antes de la crisis del coronavirus. Alegan que el precio de sus alquileres debe ir en línea del nivel de tráfico aéreo. Y añaden que Aena es consciente, pues el propio Lucena explicó en la junta de accionistas del pasado mes de mayo que el tráfico de pasajeros no volvería a niveles previos a la pandemia hasta 2026. De momento, la compañía reconoce que el 68% de sus inquilinos ha aceptado la propuesta de rebaja, pero también es consciente de que el porcentaje restante, en el que están las compañías que aportan el grueso de los ingresos a Aena (Áreas y Dufry), ha decidido judicializar el proceso. Y, de momento, han sacado ventaja.

---

## BARAJAS: LOS DATOS QUE APUNTAN A QUE ES UN 'COLADERO' DE POSITIVOS

21/06/2021



Llega el verano y aumenta el tráfico de vuelos, pero el control sanitario en el aeropuerto es limitado. Solo al 7% de los viajeros se le hace el test. En tres meses, se han detectado más de 100 contagios llegados desde Colombia

### [EL CONFIDENCIAL](#)

Jueves, 10 de junio. Los relojes peninsulares están a punto de marcar las 12 del mediodía mientras varias familias se agolpan en la entrada de Barajas, esperando a que aterricen los aviones que traen a sus hijos, hermanos o parejas. Casi todos son latinos, dado que a esa hora llegan vuelos con procedencia de Cuba y República Dominicana. Refugiados tras unos abanicos que les resguardan del bochornoso calor de Madrid, los que esperan no pueden acceder a las clásicas puertas tras las cuales se aguardaba antes la llegada de los viajeros, porque así lo impiden los guardias de seguridad por motivo del protocolo covid del aeropuerto. A la media hora comienzan a llegar los pasajeros, que portan consigo maletas, mochilas y documentos que justifican su viaje: PCR o prueba de antígenos y también un documento que exige ahora el Ministerio de Sanidad de Carolina Darias para explicar el motivo del desplazamiento. Un trabajador encargado de los controles a los viajeros que llegan a Barajas confirma que "las pruebas son muy aleatorias en casi todos los vuelos excepto en los de código rojo", es decir, los de zonas de riesgo. La aleatoriedad la establece un sistema informático programado para elegir a qué pasajeros se les pide pruebas negativas y a quiénes no. Sin embargo, este empleado ha observado ciertas anomalías: "A algunos

países parece que no se les pida prácticamente ninguna PCR, como India o Reino Unido”, pese a que las variantes Delta y Alfa, provenientes de estos dos países, son las más propagadas ahora mismo. De hecho, el Gobierno madrileño advierte del aumento de casos de la cepa india, habiendo detectado casi tres decenas de positivos desde mediados de mayo, incluyendo 18 solo en la primera semana de junio. De Colombia, otra zona 'caliente', han llegado más de un centenar de contagiados a Barajas en los últimos tres meses.

#### El descontrol, contado desde dentro

Respecto a los formularios con los datos personales y de vuelo (destino, motivo, etc.) que deben completar los viajeros antes o durante el vuelo, este trabajador confirma lo que nos cuentan los viajeros, es decir, que “no hay ningún control de que sea cierta” la información con la que los rellenan. Los pasajeros pueden “comprarse un billete de avión a otro destino desde España que luego puedan cancelar y fingir que solo va a hacer escala en Barajas, porque así no se les pide PCR, ya que en teoría su destino no sería este país”.

Aun así, las cosas han mejorado relativamente desde el comienzo de la pandemia. “Al principio se fueron modificando constantemente los controles, no tenía nada que ver”, porque “no había tantas restricciones, era mucho más simple”. Es decir, durante los primeros meses, en los que se registraron más contagios y muertes, “la PCR era mucho más aleatoria todavía”. Algunos pasajeros incluso intentan escaquearse de los controles, aprovechando que “a veces hay mucha acumulación de gente y es una locura” intentar controlar a todos, explica este trabajador. El problema aumenta cuando coinciden varios aterrizajes seguidos. Fuentes de AENA han confirmado a este periódico que durante la pandemia están dando apoyo con personal y medios materiales al Ministerio de Sanidad. El verano pasado la empresa reforzó los controles con dos contratos con Quirón e Interserve; esta última compañía se ha visto envuelta en la polémica por las condiciones de sus empleados, que trabajan con condiciones precarias y con una formación muy limitada, según adelantó El Confidencial en julio de 2020. El problema reside también en el desequilibrio de personal: De AENA, la empresa pública —dependiente del Ministerio de Transportes— que gestiona Barajas, “apenas hay personal, solo están por ahí haciendo fotos”, afirma. “En sus puntos de información hay muy pocas personas, no hay nadie por ahí para informar, estamos otros haciendo ese papel”. Por otro lado, critica que los empleados de control reciben una formación “ridícula”: Se limita a “un par de vídeos” y unos “exámenes con preguntas muy básicas”. Los trabajadores no han tenido a nadie que les explique cómo hacer bien su trabajo, sino que han tenido que ir aprendiendo sobre la marcha.

En referencia a los trabajadores de Quirón, encargados de revisar las PCR, este otro empleado es muy crítico con la realidad dentro de Barajas: “Es un cachondeo, sinceramente”, porque “están de juerga, con el teléfono todo el día”. Y no parezca que tengan o les encomienden funciones que cubrir: “Hay un personal excesivo, sobran muchas personas de Quirón porque la mayoría no hacen nada”. El contrato firmado es de 8,9 millones de euros, pero son prescindibles “la mitad de los que están”. Y no es el precio más alto que ha pagado AENA: por los controladores de Interserve, encargados de la toma de temperatura y el control documental, se han gastado 10,8 millones.

#### Directos al hotel medicalizado, o al hospital

Durante los primeros cuatro meses de este año ha habido 2,1 millones de pasajeros en los aeropuertos españoles, y el 37% de los vuelos tenían como destino Barajas, donde, entre enero y abril, se realizaron 43.750 test; es decir, solo se le hicieron test de antígenos al 7,4% de los viajeros. Fuentes de la Comunidad de Madrid califican este dato como “una cifra ridícula” que “evidencia la falta de control real”. Además, dicen no tener constancia de que Sanidad Exterior (dependiente del ministerio de Carolina Darias) “haya aplicado medidas excepcionales a los viajeros de aquellos vuelos en los que se hayan detectado casos positivos una vez hayan tomado tierra, ni como destino

ni como tránsito". Mientras tanto, desde Sanidad afirman que "los test en los aeropuertos se realizan a las personas con código rojo en el proceso de control sanitario por sospecha de covid, así como a los viajeros que proceden de destinos con un seguimiento especial". En la Comunidad de Madrid apuntan al fin de semana del 14 al 16 de mayo, en el que se dio traslado de 21 personas contagiadas con coronavirus desde Barajas al hotel sanitizado Ayre Gran Hotel Colón. De estos, diez ciudadanos procedían de Colombia, cinco de República Dominicana y el resto voló en otros seis vuelos distintos con origen en Europa, Sudamérica y África. Tres de ellos vinieron con PCR positiva, uno trajo unos resultados con datos incompletos y otro se presentó con una prueba caducada, lo que según el Gobierno regional "evidencia la falta de control". Además, el trabajador del aeropuerto con el que ha hablado El Confidencial afirma que "ha habido gente con PCR falsa", o que ni siquiera la traían porque al ser aleatorio "igual no se las pedíamos".

La ministra de Sanidad, Carolina Darias, ha anunciado en los últimos días nuevas medidas, como que los pasajeros deberán rellenar antes de salir del país de origen del vuelo un formulario de control sanitario y que se les someterá a una "toma de temperatura, un control documental y un control visual sobre el estado del pasajero" a la llegada a España. Esta actualización del protocolo ha sido criticada desde la Comunidad de Madrid por ser "muy limitada". Señalan además que "están llegando pasajeros con ciclos de transmisión por debajo de 20-18, que es cuando más infectivo eres", lo que lleva a la conclusión de que esas personas embarcaron estando ya enfermas y con síntomas evidentes. En Iberia confirman que ellos se ocupan de los controles de documentación en las puertas de embarque —dependiendo de lo que se exija a los viajeros de cada país de origen—, aunque no hacen tomas de temperatura. Su función es comprobar, de forma previa al inicio del vuelo, que los pasajeros lleven las pruebas PCR o los papeles que sea necesarios en cada ocasión. Sin embargo, no son ellos quienes se ocupan de estas cuestiones al llegar a Barajas, sino que esto depende del Ministerio de Sanidad. Esto mismo aseguran desde la compañía Air Europa, cuyo personal comprueba que los pasajeros tengan la documentación en regla, pero "al llegar al destino son las autoridades sanitarias quienes se hacen responsables". Por otro lado, en el departamento de Asuntos Exteriores sostienen que no tienen ninguna competencia a este respecto. Sin embargo, las embajadas en los países de origen pueden orientar a los nacionales que quieran volver a España. Además, los trabajadores aéreos piden mayor protección. Desde el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) piden que se incluya a las tripulaciones en el plan de vacunación, debido a los "desplazamientos constantes" a distintos países y "las condiciones de trabajo en entornos con alta densidad de personas de diferentes procedencias". Quieren evitar que los pilotos y azafatos puedan ser "vectores de contacto que transmitan el virus". Por eso mismo se han puesto en contacto con el Consejo Interterritorial y los ministerios de Transportes y Sanidad para pedir ser incluidos en el plan nacional de vacunación, pero no han recibido respuesta. "Ni siquiera está en el orden del día, y no entendemos por qué", dicen.

Ayuso insiste en que faltan controles

El aeropuerto de Barajas, el primero en número de pasajeros en España, ha estado en el punto de mira desde que entraron por él los primeros casos de covid en la Península en febrero de 2020. En un caso similar al del Hospital Isabel Zendal, Barajas ha servido como arma arrojadiza entre unos y otros, sobre todo para los gobiernos estatal y madrileño. Desde el gabinete de Isabel Díaz Ayuso critican que se haya convertido en "un coladero" en el que no se llevan a cabo los controles y protocolos necesarios.

Tanto es así, que el grupo parlamentario del Partido Popular de Madrid ha registrado una petición para crear una comisión de investigación sobre Barajas. Pedro Muñoz Abrines, portavoz adjunto del PP en la Asamblea, defiende que el objetivo de la comisión "no es controlar al Gobierno, sino analizar la incidencia que han podido tener en la Comunidad de Madrid la expansión del covid por las entradas por Barajas", ya que "desde el momento que un viajero cruza la puerta del aeropuerto pasa a ser responsabilidad de la comunidad autónoma". Afirma que quieren saber "cuál era el nivel de eficacia de las medidas propuestas por el Gobierno" de Díaz Ayuso. Pone el ejemplo del caso de la variante británica, que desde que comenzó a detectarse la administración madrileña pidió un aumento de los controles, y ahora "es mayoritaria en Madrid y en casi toda España, y ha entrado en

nuestro país fundamentalmente por vía aérea". El diputado asegura que los populares están "convencidos de que Barajas ha sido un elemento muy importante a la hora de extender el virus en la Comunidad de Madrid". Además, recuerda que el Gobierno autonómico propuso diferentes ideas que podrían haber sido eficaces para frenar la expansión del virus: Haber hecho restricciones puntuales de ciertos vuelos (por ejemplo, lo que llegaban desde Italia al principio de la pandemia), más pruebas de antígenos a los pasajeros y pedir certificados a todos los que llegaban al aeropuerto y no "de forma aleatoria a un porcentaje ínfimo" de los viajeros.

---

## **RYANAIR, EASYJET Y WIZZ: HSBC CONFÍA EN LAS 'LOW COST' ANTE UNA "REAPERTURA INMINENTE"**

**21/06/2021**



Considera que hasta ahora la reactivación de los viajes ha decepcionado, pero que esto va a cambiar

[BOLSAMANÍA](#)

HSBC ha elevado su valoración sobre las aerolíneas de bajo coste Ryanair, easyJet y Wizz en pleno proceso de recuperación sectorial. Aunque reconoce que hasta ahora la reapertura de los viajes "ha decepcionado", cree que esto va a empezar a cambiar, y que va a impactar positivamente en las compañías y sus resultados.

"A la luz de las perspectivas de viajes, hemos introducido modestas mejoras de las previsiones de carga y rendimiento de las tres aerolíneas europeas de bajo coste, aumentando el factor de carga y los rendimientos en un punto para el próximo año", explica. "También esperamos que la mejora de las noticias sobre las restricciones a los viajes alivie las preocupaciones de los inversores sobre la necesidad de que estas compañías realicen más ampliaciones de capital", añade.

Noticia relacionada

[Leer más](#)

Hasta el infinito y más allá: estas son las mejores aerolíneas para 'volar' en bolsa  
HSBC ha subido su consejo sobre Ryanair y easyJet hasta 'comprar' desde 'mantener', y su recomendación sobre Wizz hasta 'mantener' desde 'reducir'. En cuanto a los precios objetivos, eleva el de Ryanair hasta 19 euros desde 16,75 euros y el de easyJet hasta 12 libras desde 10 libras. En cuanto al de Wizz Air, lo sube hasta 45 libras desde 40 libras.

"LA REAPERTURA PARECE INMINENTE"

La Unión Europea (UE) ha acordado el Certificado Digital Covid para facilitar los viajes dentro de bloque. Asimismo, está abriendo la puerta a los visitantes de fuera, siempre que se vacunen o se sometan a pruebas. En este sentido, HSBC reconoce que "la reapertura parece inminente".

"Aunque la política del Reino Unido no es fácil de predecir, esperamos que las restricciones a los viajes en el Reino Unido se reduzcan", apuntan desde HSBC. De momento, esta misma semana se ha conocido que el Gobierno británico se plantea que los turistas ingleses que hayan recibido la pauta completa de vacunación podrán viajar a España de vacaciones sin tener que guardar cuarentena a su regreso. El Ejecutivo podría anunciar este cambio próximamente.

Por su parte, HSBC espera que EEUU anule "pronto" su orden ejecutiva que prohíbe a los viajeros

del Reino Unido y de la UE entrar en el país.

"Vemos que la UE se está moviendo rápidamente para reabrir el mercado con Estados Unidos. Esto podría provocar la apertura del mercado entre EEUU y el Reino Unido. Una vez que EEUU sea definido como un territorio verde bajo el sistema de semáforo del Reino Unido, veríamos la presión para abrir el mercado de EEUU al Reino Unido", concluye HSBC.

---

## VUELING SE VUELCA EN ALIMENTAR VUELOS DE LARGO RADIO EN EL PRAT, COMENZANDO POR LEVEL

21/06/2021



Lanza Vueling Global, plataforma en la que ofrece vuelos en conexión

[CINCO DÍAS](#)

La compañía aérea con más conexiones entre Barcelona-El Prat y el resto de Europa, Vueling, ha dado una vuelta de tuerca a su modelo de negocio y potencia su perfil como alimentador de viajeros para operaciones de larga distancia. La low cost que preside Marco Sansavini ha lanzado Vueling Global (<https://global.vueling.com>), plataforma en la que ofrecerá vuelos en conexión inicialmente con la oferta de Level.

Ambas aerolíneas de IAG se complementan en el aeropuerto barcelonés. Level, que ha desaparecido durante la pandemia de Francia y el centro de Europa, mantiene dos frecuencias semanales a Buenos Aires e incorporará San Francisco a partir del 30 de junio y Nueva York y Cancún en julio.

El nuevo servicio, impulsado por el proveedor de tecnología Dohop, ofrece la posibilidad de efectuar reservas en conexión desde y a destinos ofrecidos por las dos compañías en una misma plataforma. Así, los clientes que quieran adquirir un billete desde Sevilla hasta San Francisco o desde Bilbao a Buenos Aires, por ejemplo, podrán hacerlo con una única reserva gestionada a través de la plataforma Vueling Global.

Desde Vueling se ha manifestado la intención de incorporar próximamente nuevas aerolíneas a la plataforma. Su directora de Ventas, Distribución y Alianzas de Vueling, Charlotte Dumesnil, ha señalado que la aerolínea "lleva años realizando conexiones entre su propia red, aerolíneas del grupo como LEVEL, y otras como Qatar o American Airlines". Más del 10% de los pasajeros en 2019 fueron en conexión, pero la nueva herramienta "facilita la toma de decisión a nuestros clientes y ampliar su abanico de posibilidades, así como convertir El Prat en un aeropuerto de conexiones intercontinentales".

Para este verano, la compañía catalana ha puesto a la venta más de 320 rutas, con más de 1.800 vuelos semanales. En la conectividad doméstica, Vueling operará este 2021 más rutas que las ofrecidas en el mismo periodo del año 2019. Del total de conexiones durante esta temporada estival, 112 son rutas en el mercado doméstico español, frente a las 93 operadas por Vueling en el 2019.

Según datos de Eurocontrol, esta low cost ha sido la tercera aerolínea con más vuelos recuperados

en Europa durante la segunda semana de junio, con 296 vuelos diarios respecto a la última semana de mayo.

---

## **DIRECTORA DE EL PRAT: SI NO SE APRUEBA AHORA LA AMPLIACIÓN SE PERDERÁN 5 AÑOS**

**21/06/2021**



La directora del aeropuerto de Barcelona-El Prat, Sonia Corrochano, ha avisado este sábado que si no se acuerda antes del 30 de septiembre la ampliación de la infraestructura aeroportuaria se habrán "perdido" cinco años, que conllevarían perder competitividad frente a otros aeropuertos.

[INVESTING](#)

En declaraciones al canal , Corrochano ha recordado que la fecha límite para decidir sobre la ampliación es el 30 de septiembre, el día en el que, como tarde, el Consejo de Ministros debe dar luz verde al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el próximo lustro.

Si no se llega a un acuerdo antes de ese día, "habremos perdido cinco años", pues habría que esperar a la elaboración del nuevo DORA, y ello implicaría también "una pérdida de competitividad ante otros 'hubs' que sí seguirán creciendo".

La directora del aeropuerto de El Prat ha explicado que, aunque se acordara ahora, la ampliación no comenzaría hasta 2025, puesto que las obras a llevar a cabo son muy complejas.

El principal escollo es que alargar en 500 metros la tercera pista, como propone AENA (MC:AENA), supondría invadir el estanque de La Ricarda, en el Delta del Llobregat, perteneciente a la red europea Natura 2000.

Es así necesario el aval de la Comisión Europea (CE), encargada última de la protección de este espacio, y Corrochano se ha mostrado convencida de que se podrá convencer al Ejecutivo comunitario si se logra el "mayor consenso posible" en Cataluña.

En concreto, las competencias de medio ambiente dependen del Govern, que es "la pieza clave" en esta cuestión, ha apuntado.

Precisamente este jueves, la consellera de Acción Climática, Teresa Jordà, ha invitado al comisario europeo de Medio Ambiente, Virginijus Sinkevicius, a visitar La Ricarda.

En una misiva, a la que ha tenido acceso EFE, Jordà explica a Sinkevicius que le gustaría acompañarle a "los espacios afectados por la potencial ampliación del aeropuerto" para que el comisario lituano pueda "conocer de primera mano" qué afectación tendrían las obras planteadas por AENA.

"Estoy convencida de que tanto tú como yo coincidiremos en que el progreso social y económico debe ser compatible con la preservación de la biodiversidad", indica en la carta la consellera de ERC.



---

## MADRID-BARAJAS CIERRA LA PISTA 18R/36L HASTA EL 30 DE JUNIO

21/06/2021



La pista 18R/36L del aeropuerto de Madrid-Barajas, de 4.179 metros de longitud y 60 de ancho estará cerrada hasta el próximo 30 de junio para renovar parte de su asfalto, balizas, luces y señalización.

### [FLY-NEWS](#)

Dentro de las labores normales de mantenimiento de una pista de vuelo, desde las 15:00 de mañana 19 de junio, y como máximo hasta el 30 de junio (el último NOTAM emitido por ahora al respecto señala sólo hasta las 15:00 del día 26), el aeropuerto de Madrid-Barajas contará con una pista menos, al cerrarse la 18R/36L, y que, por la operatividad del aeropuerto, es la que sufre un mayor “desgaste” al usarse por los vuelos que parten hacia América y algunos que lo hacen hacia Asia, y que son los vuelos más pesados que operan en el aeropuerto.

Al mismo tiempo se están llevando a cabo otras labores de mantenimiento en las demás pistas que suponen cierres de las mismas en determinados períodos.

En amarillo la zona de la pista 18R/36L. en la que se acometerán los trabajos de reasfaltado  
En amarillo la zona de la pista 18R/36L. en la que se acometerán los trabajos de reasfaltado  
Las labores que se llevarán a cabo en este período comprenden la renovación del pavimento superior a lo largo de 2.000 metros (algo menos de la mitad de la misma, que mide 4.179 metros), desde la entrada Z4 a la misma, e incluirán la reposición de elementos de balizamiento y señalización horizontal en ese tramo. En concreto, serán 215 unidades de luz, casi 3.000 m<sup>2</sup> de señalización horizontal y alrededor de 34.000 metros de longitud de cableado secundario de balizamiento los que se deberán instalar. Las nuevas luces serán de tecnología LED como las que ya llevan un tiempo instalándose en los aeropuertos de Aena.

Las obras estarán a cargo de la UTE formada por Padecasa Obras y Servicios, Cycasa Canteras y Construcciones, e Insa Infraestructuras y se han adjudicado por 637.000 euros. El equipo de trabajo contará con “4 fresadoras, 12 camiones bañera, 4 minibarredoras, 3 extendedoras, 6 compactadores, 6 equipos para rozas de balizamiento, 6 equipos para taladros de balizas, 1 máquina pintabandas y 1 equipo de señalización horizontal manual. Además de equipos y de reserva a pie de obra” señalan desde Aena.

---

## LUFTHANSA RESPIRA: DEVOLVERÁ 9.000 MILLONES EN SEPTIEMBRE

21/06/2021



Lufthansa ha sido una de las primeras compañías en recibir ayudas y quiere ser una de las primeras en devolverlas "Cuándo y cómo podemos volver a sostenernos por nuestros propios medios depende de cómo se desarrolle la pandemia", esgrimen desde la dirección de la aerolínea

### [PREFERENTE](#)

La imagen de las grandes compañías aéreas europeas recibiendo incontables ayudas públicas es bastante poco alentadora para la competencia. Pero hay que admitir que Lufthansa se lo ha tomado en serio y su director general anuncia que para este mes de septiembre pretende haber devuelto 9 mil millones de euros en ayudas estatales, dio a entender Carsten Spohr en una comparecencia mediática.

En septiembre habrá elecciones federales en Alemania pero Lufthansa pretende que para entonces la mayor parte de las ayudas hayan sido devueltas. El argumento, un tanto difícil de entender, es que la compañía ha sido una de las primeras en recibir las ayudas y por lo tanto quiere ser una de las primeras en devolverlas. Sin embargo, la actividad dista muchos de haberse normalizado.

Las cosas son un poco más complicadas porque en junio pasado, Harry Hohmeister, de la dirección de la compañía, había declarado que la compañía sólo ha empleado 2.300 millones de los disponibles y que ya había reembolsado mil millones, por lo que eran optimistas sobre el momento en que podrían retornar el dinero.

En aquella ocasión, Hohmeister no ofreció un plazo para el reembolso, aduciendo que el "cuándo y cómo podemos volver a sostenernos por nuestros propios medios depende de cómo se desarrolle la pandemia y, por lo tanto, la demanda", aunque es evidente que las cosas nunca habían ido tan bien como ahora.

---

## **LAS AEROLÍNEAS PONEN A LA VENTA UN 76% MÁS DE PLAZAS**

**21/06/2021**



Un avión de Iberia y otro de Air Europa en las pistas del Aeropuerto de Barajas. Europa Press Entre julio y septiembre se comercializarán 36 millones de asientos. La oferta para vuelos nacionales se quedará próxima a la de 2019.

### [EXPANSIÓN](#)

Las aerolíneas han puesto a la venta 36 millones de asientos en España para el grueso del verano (de julio a septiembre), lo que supone un 76,4% más que el año pasado. A pesar del fuerte incremento, la cantidad queda un 24,5% por debajo del nivel de 2019, según datos de la firma de análisis aéreo OAG.

No obstante, se trata de previsiones, que podrían cambiar al alza o a la baja, como ha sucedido en los últimos meses, ya que la regla que obliga a las aerolíneas a operar sus slots sigue suspendida y las compañías están reaccionando según los mercados se abren o se cierran, de acuerdo con la

evolución del coronavirus y las medidas que toman los diferentes gobiernos. Otra cosa será cuántas plazas se venderán finalmente. En el primer trimestre, por ejemplo, la ocupación media se quedó en el 57%.

En abril, la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) ya explicó que este verano (de abril a octubre) habría el doble de vuelos que el año pasado en España. La cifra de asientos crecerá en menor proporción, dado que la recuperación se prevé inferior en los vuelos de largo radio, que son los que usan aviones doble pasillo y con el doble de plazas que los estrechos. Desde entonces, las compañías han ajustado su oferta.

Coincidiendo con la temporada alta, el verano es tradicionalmente la época en la que las líneas aéreas han obtenido el grueso de su beneficio. Este año tiene la particularidad de que la época de vacaciones se podría retrasar, coincidiendo con el ritmo de la campaña de vacunación y con el levantamiento de las restricciones.

Los vuelos dentro de España serán más protagonistas este verano, con un peso del 37%, frente al 30% de antes de la pandemia. En total, las compañías pondrán en el mercado 13,2 millones de asientos, lo que supone casi un 50% más que el año pasado, pero solo un 9,7% menos que antes de la pandemia.

#### Récord en España

Con la previsión de que los primeros viajes se produzcan dentro de cada país, las aerolíneas han tratado de reforzarse en el interior, con ejemplos como los de Ryanair, de operar unos 2.500 vuelos semanales en España en plena temporada alta, y de Vueling, de ofrecer un récord de rutas durante este verano y 1.800 vuelos semanales durante el verano. La aerolínea dirigida por Marco Sansavini prevé poner a la venta 5,2 millones de asientos en rutas dentro de España, su cifra más alta. Iberia (con su filial Iberia Express y su franquiciada Air Nostrum) se quedará cerca del nivel de 2019, con 3,2 millones de butacas en el tercer trimestre. Ryanair, Binter y Air Europa superarán el millón de billetes.

Fuera de España, en los cuatro principales mercados aéreos -Reino Unido, Alemania, Francia e Italia- se prevén incrementos en torno al 100% respecto del pasado verano, pero las magnitudes aún seguirán entre un 20% y un 30% por debajo de las de 2019.

De nuevo será Reino Unido el país con más plazas programadas para el tercer trimestre, con casi seis millones de asientos. No obstante, que se mantenga esta importante oferta con el principal mercado emisor dependerá de que finalmente se levanten las notables restricciones que siguen vigentes y contra las que las aerolíneas han cargado por su impacto.

#### Menos de la mitad

La recuperación será mucho más lenta en los vuelos de largo recorrido. Es cierto que destinos como EEUU, Colombia y Argentina se podrían multiplicar por seis o diez respecto al año pasado, pero se parte de unas cifras muy bajas de 2020, de manera que la oferta seguirá todavía por debajo de la mitad que en 2019.

Dos de los mercados más atractivos para el turismo español son el ruso y el chino, por el elevado poder adquisitivo. Con el primer país solo hay programadas 68.000 plazas en el tercer trimestre, un 85% menos que antes de la crisis, mientras que con la segunda potencia económica mundial los asientos previstos no llegan a 9.000, apenas un 10% de la cifra de antes de la pandemia.

Iberia se mantendrá como la principal aerolínea en vuelos de largo radio desde España. Su principal destino será Estados Unidos, con cerca de 135.000 plazas, la mitad que en el verano de 2019, pero casi cuatro veces más que en 2020.

---

# LAS AEROLÍNEAS DESPEGAN HACIA LA RECUPERACIÓN PENDIENTES DE LOS 'SEMÁFOROS' DE BORIS JOHNSON

21/06/2021



La demanda de vuelos, disparada, pero a la vez contenida, a la espera de que el Reino Unido elimine cuarentenas

[ABC](#)

Las aerolíneas comienzan a dar carpetazo a la peor etapa de su historia después de 15 meses perdidos, con aviones empolvados y sobreviviendo a base de engordar sus pasivos. Un panorama absolutamente en contraste con la realidad de las compañías tan solo unas semanas antes de la aparición del coronavirus, cuando coleccionaban récords de pasajeros a espuestas. Tan solo en 2019 pasaron por los aeropuertos españoles más de 275 millones de viajeros, según datos de Aena, y ya el sector ponía el foco en alcanzar los 300 millones.

Y esa es la realidad hacia la que quiere aterrizar ahora el sector, aunque consciente de que ese escenario no llegará al menos hasta 2024 según dictan las previsiones de organismos internacionales como Eurocontrol. «La recuperación será lenta. Hasta mayo se han registrado el 18% de los pasajeros que viajaron en 2019. Estamos todavía en modo supervivencia, pero ya orientados hacia la recuperación que esperamos que empiece este verano», afirmó el presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) y responsable de Easyjet para el sur de Europa, Javier Gándara. En concreto, ALA estima que la actividad de las compañías alcanzará este verano el 58% de la registrada durante el verano de 2019.

Pero las imágenes de pasillos desérticos y puertas de embarque semivacías comienzan a desaparecer de los aeropuertos españoles. Ya en mayo, con el fin del estado de alarma, los vuelos nacionales comenzaron a reactivarse y las islas volvieron a recobrar el pulso, mientras que los internacionales comienzan a coger fuerza ahora con la relajación de las restricciones para entrar a España desde el pasado siete de junio.

Así las cosas, a la espera de la entrada del certificado digital Covid de la UE el próximo 1 de julio, los ciudadanos comunitarios pueden entrar en territorio español vía aérea presentando un certificado de vacunación o de recuperación, además de la prueba de antígenos (mucho más asequible que las PCR que se exigían anteriormente). En el caso de naciones extracomunitarias como Reino Unido e Israel, dentro de la lista del Gobierno de países con muy baja incidencia de Covid-19, sus ciudadanos pueden entrar sin acreditar ningún tipo de prueba desde esa misma fecha. Una laxitud que ya notan los aeropuertos más dependientes del turismo, como el de Palma de Mallorca.

De hecho, la demanda hacia estos destinos no deja de dispararse y se prevé un verano con tránsitos casi pre pandémicos. La principal aerolínea alemana, Lufthansa, ya ha anunciado que dispondrá de uno de los aviones de mayor capacidad de su flota (Boeing 747-800) los fines de semana del verano desde Frankfurt y Munich hacia Mallorca para satisfacer unas reservas que no dejan de multiplicarse en las últimas semanas. Una tendencia que también confirmó el secretario de Turismo, Fernando Valdés, durante la asamblea de ALA tras asegurar que es el mercado alemán el que mejor comportamiento muestra en los indicadores de demanda.

Pero es en el Reino Unido, nuestro principal mercado emisor, con 18 millones de turistas en 2019, donde están puestas todas las miras. Porque a pesar de que sobre los visitantes británicos no recae

ningún tipo de requisito para cruzar las fronteras españolas, sí las padecen para volver a su origen, con cuarentenas de diez días y dos pruebas PCR que deben pagar de sus bolsillos. Es el famoso 'semáforo' del Gobierno de Boris Johnson para destinos seguros que todavía no pone a España en verde y que contiene el 'boom' de reservas esperado por el sector para estas fechas.

400 millones a la semana

Un palo que es transversal a todo el mercado del turismo y por el que, consecuentemente, la economía española podría perder cerca de 400 millones de euros cada semana que perdure la norma, según cálculos de la patronal turística Exceltur. Por el momento, el Gobierno de Reino Unido se plantea eximir de la cuarentena a los ciudadanos con pauta de vacunación completa (unos 30 millones), pero no baraja una mayor apertura al menos hasta mediados de julio ante la preocupación por la propagación de la variante india del Covid-19.

El enfado con el Gobierno 'tory' por parte de algunas aerolíneas es mayúsculo y algunas compañías como Ryanair preparan medidas legales contra el sistema de 'semáforos' de Johnson por su «escasa transparencia».

Causa a la que se ha unido el Manchesters Airports Group (MAG), grupo que controla los aeropuertos de Manchester, London Stansted y East Midlands. «El Gobierno no está siendo franco y simplemente no podemos entender cómo está tomando decisiones que son fundamentales para nuestra capacidad de planificación y para dar a los clientes la confianza de reservar viajes con antelación. Estas cuestiones deben resolverse urgentemente -y antes del punto de revisión de finales de este mes- para que todo el mundo entienda cómo funciona el sistema», apostilló el CEO de MAG, Charlie Cornish.

---

## REINO UNIDO SE PREPARA PARA UNA TERCERA OLA POR LA VARIANTE INDIA Y PONE EN ALERTA A EUROPA

21/06/2021



Bélgica prohíbe la entrada de viajeros procedentes del país británico

[ABC](#)

La variante Delta del coronavirus, registrada por primera vez en India, acecha a los países europeos. A pesar de los buenos datos registrados en la campaña de vacunación, varios gobiernos han tenido que volver a implantar medidas restrictivas en sus territorios ante el rápido avance del virus provocado por la nueva mutación.

En Reino Unido, donde la Delta supone ya el 90% de los casos, los contagios de Sars-CoV-2 están subiendo, superando de nuevo la barrera diaria de los diez mil positivos. El asesor del Gobierno británico, Adam Finn, ha asegurado que la tercera ola está «definitivamente en camino» aunque aún guarda cierto optimismo: «Los casos no están subiendo más rápido». Finn admitió que ahora mismo «hay una carrera entre el programa de vacunación (particularmente para suministrar a las personas más mayores las segundas dosis) y la tercera ola de la variante Delta, que está acelerando los contagios».

En España, algunas autonomías como Andalucía y Madrid han adelantado la administración de la segunda dosis de la vacuna de AstraZeneca ante el avance de esta nueva variante.

Aunque estaba previsto que Boris Johnson comunicara hoy las nuevas medidas para la desescalada, el anuncio se retrasará cuatro semanas más, hasta el 19 de julio al menos. El primer ministro británico expresó hace pocos días su «seria preocupación» por el aumento de las infecciones. En Inglaterra las discotecas permanecerán cerradas, se mantiene la capacidad de aforo limitada para eventos deportivos, pubs, restaurantes y cines así como el límite máximo de seis personas o dos familias que residan en la misma vivienda para reuniones en interiores.

En el resto del continente, los países europeos también tratan de contener la expansión del virus provocada por la nueva variante, que se calcula que será la predominante para otoño. Sin ir más lejos, Portugal prohibió este fin de semana entrar y salir del área metropolitana de Lisboa en un intento por frenar el aumento de casos. Además, los bares y cafeterías volverán a cerrar a las 22.30 horas, con lo cual puede paralizarse de nuevo la recuperación del sector, que estaba en marcha.

#### Nuevas medidas

Bélgica anunció ayer que prohibirá la entrada de viajeros que no sean ciudadanos de países de la Unión Europea desde Reino Unido y desde otros Estados, entre los que figuran siete latinoamericanos, para intentar limitar la propagación de casos.

El Reino Unido y Georgia son los únicos dos países de Europa que figuran en la lista de 27 Estados afectados por este cierre de las fronteras belgas que entrará en vigor el 27 de junio como muy tarde, informó el Gobierno. La lista también incluye, entre otros, a Bolivia, Paraguay, Chile, Uruguay, Colombia, Argentina o Perú. Las medidas belgas ya se aplicaban a Sudáfrica, India y Brasil.

La Delta es una variante de 'doble mutación' que se detectó a finales del 2020 en la India, siendo hasta un 60% más transmisible que la británica. Puede incrementar el riesgo de hospitalización, aunque no provoca síntomas diferentes a los producidos habitualmente por el Covid-19. Varios estudios preliminares apuntan a que es más transmisible y algo más difícil de neutralizar.

---

## EUROWINGS DISCOVER, LA NUEVA FILIAL DE LUFTHANSA, RECIBE SU AOC

21/06/2021



El miércoles 16 de junio fue emitido el Certificado de Operador Aéreo (AOC) de la nueva aerolínea Eurowings Discover, de acuerdo con información dada a conocer por la aerolínea, y con esto ya está lista para iniciar sus primeros vuelos programados para el 24 de julio, saliendo de Frankfurt.

[TRANSPONDER1200](#)

#### American Flyers

El origen de Eurowings Discover datan del 2020, cuando Lufthansa estaba evaluando la posibilidad de lanzar una nueva aerolínea turística para rutas largas de nombre "Ocean", pero durante este año dio a conocer que la nueva aerolínea sería conocida como Eurowings Discover, tomando el nombre de su subsidiaria de bajo costo Eurowings.

La aerolínea estará operando aviones Airbus A330 en un inicio. Y por supuesto que su empresa matriz, Lufthansa, estará apoyando con todo lo necesario para su lanzamiento, ya que otras aerolíneas competidoras también estarán iniciando operaciones, como Play y Flyr. El Director de Eurowings Discover, Wolfgang Raebiger, compartió su emoción por la nueva empresa y está orgulloso de la rápida organización de la aerolínea:

El momento no podría ser mejor, la gente puede finalmente viajar otra vez y estamos listos para llevarlos a los lugares más bonitos del mundo. Creamos una aerolínea en tan solo un año, una meta ambigua que hemos logrado gracias al apoyo de todo el Grupo Lufthansa, un equipo motivado trabajando en cooperación y de cerca con la Autoridad Federal Alemana de Aviación. Queremos expresar nuestra sincera gratitud a todos”.

El primer vuelo será a Mombasa, Kenia, continuando a Zanzíbar, Tanzania. Mombasa está en la costa de Kenia y es el principal sitio turístico del país, gracias a sus playas del Océano Índico y diversa vida marina.

Adicionalmente, la región semi autónoma de Zanzíbar, es un buen lugar, el archipiélago consiste en varias islas pequeñas y dos grandes, con una historia única y playas cálidas. El turismo es el principal generador de ingresos en el área, así que Eurowings Discover iniciará operaciones a esos destinos populares para su lanzamiento.

Esperan una rápida expansión

Eurowings Discover no se concentrará en una región, también tendrá servicio de verano a Punta Cana, Windhoek, Las Vegas y Mauricio; y tiene un ambicioso plan de seguirse expandiendo en los siguientes meses. Por ejemplo, para marzo del año que viene estará volando a lugares de Estados Unidos como Fort Myers, Panama City y Salt Lake City. Para el Verano de 2022 estará volando a Kilimanjaro, Tanzania; y tiene planes de renta húmeda de aviones de Air Dolomiti para ciertos vuelos continentales.

---

## **LAS PENSIONES DE LOS PREJUBILADOS SUFRIRÁN RECORTES DE HASTA 8.000 EUROS POR ADELANTAR DOS AÑOS EL RETIRO**

**21/06/2021**



Las penalizaciones por adelantar de manera voluntaria la jubilación supondrán recortes de hasta 8.200 euros anuales en la pensión con el sistema que el Gobierno se dispone a aprobar. Los expertos tachan el esquema de demasiado complejo y no dudan de que producirá un efecto llamada a las prejubilaciones desde este verano.

[EL MUNDO](#)

Las penalizaciones a las prejubilaciones voluntarias que llegan con la reforma de las pensiones que el Gobierno quiere tramitar este verano generarán un importante efecto llamada para evitar sus efectos sobre los importes a percibir. El movimiento en forma de acuerdos entre empresas y trabajadores es previsible porque la norma entrará en vigor el 1 de enero de 2022 y se aplicará con distintos efectos sobre todas aquellas personas que no estén afectadas por acuerdos o pactos sociales previos. En su faceta más severa, el esquema pactado establece penalizaciones de hasta 8.225 euros por adelantar dos años la jubilación.

Las negociaciones del Ministerio de Seguridad Social con empresas y sindicatos para pactar la reforma han pasado ya por este punto, que permanece invariable en los últimos borradores que se cruzan las partes. El esquema actual de penalizaciones ha sido tachado como "regresivo" porque las rentas medias y bajas asumen penalizaciones de hasta el 16% por adelantar el retiro frente a las altas, que encajan un 4% al estar la penalización centrada en la base reguladora y no en la

pensión. Ahora, estas rentas altas asumirán penalizaciones que llegan hasta el 21%. La pensión máxima en España, que asciende a 2.797 euros por paga, dejaría de percibir esos 8.225 euros mencionados.

Si en el mismo caso el retiro pasa de anticiparse 24 meses a 21, el impacto se reduce a 3.301 euros anuales porque el esquema que regirá a partir del año que viene no es lineal, sino que tiene en cuenta sucesivas variables para el cálculo de la pensión definitiva. Son estas cuestiones las que ya están sobre la mesa de las negociaciones para los grandes ajustes de plantilla que está llevando a cabo la banca y los que con toda seguridad llegarán a partir de este verano. La fecha límite para que quien se jubile anticipadamente de manera voluntaria encaje los efectos de la nueva normativa será el próximo 1 de enero, según los últimos borradores del acuerdo.

"Con la propuesta que aparece en los acuerdos, todo lo referido a planificar la jubilación y optimizar la pensión en caso de que se anticipe el retiro es mucho más complejo, hasta el punto de que no creemos que a la gente le vaya a bastar con una visita a la Seguridad Social"; explican en Willis Towers Watson, una de las mayores consultoras especializadas, precisamente, en elaborar planes de retiro corporativos.

Además de por su complejidad, el nuevo cuadro de penalizaciones diseñado por el ministro de Seguridad Social, José Luis Escrivá, tiene sorprendido a los expertos en pensiones por su finalidad, que no acaban de entender. "Lo lógico hubiera sido introducir en el sistema una reducción del 0,5% para todos porque se entiende mejor y es más justo", explica Enrique Devesa, doctor en Economía y especialista del Grupo de Investigación en Pensiones y Protección Social de la Universidad de Valencia y la Universidad de Extremadura.

La idea es que el sistema debe ser más sostenible, entre otras razones, gracias a que los españoles se jubilen cada vez más tarde. La edad media de las nuevas jubilaciones hasta el 31 de agosto de 2020 era de 64,52 años en el total sistema, inferior en un año a los 65 años y diez meses, establecidos como la edad legal en ese año. En 2021 la edad legal para el retiro es 66 años y, previsiblemente por el efecto llamada de la reforma, se produzca una importante brecha, que se irá cerrando a partir de 2022.

Las penalizaciones diseñadas por Escrivá son muy severas cuando se adelantan dos años la jubilación y, esa anticipación se produce para cobrar las pensiones más altas y es, además, de carácter voluntario, es decir, cuando el retiro obedece a una decisión de la empresa. A las variables anteriores se añaden los años de cotización y el resultado es una gran cantidad de posibilidades que son las que hacen más complejo el sistema. Las penalizaciones son muy duras para quien adelante la jubilación entre 24 y 21 meses para después suavizarse, de manera que el efecto sobre quienes se prejubilén voluntariamente a partir de acuerdos firmados en 2022 es que tendrán razones para hacerlo con un tope de 20 meses en lugar de los 24 actuales. Esos tres o cuatro meses son los que Escrivá señala que son suficientes para que la salud financiera del sistema de Seguridad Social lo note.

Cada año se prejubilaban de media alrededor de 130.000 personas. El año pasado, que debido a los efectos del Covid alteró la dinámica habitual del sistema, se registraron un total de 285.870 altas de jubilación, de las que 109.581, es decir, un 38,3% de las jubilaciones se produjeron antes de los 65 años, la edad legal. De todos estos retiros anticipados, uno de cada dos fueron voluntarios.

Del efecto llamada generado por la reforma en los próximos meses hay pocas dudas. Ya sucedió con la anterior gran reforma, que entró en vigor el 1 de enero de 2013. Dejando dos meses y medio de margen para acuerdos sociales, la Seguridad Social señala que aún se mantiene elevado el número de pensiones que se reconocen según la legislación de hace una década porque se basan en expedientes que se anticiparon en el último minuto. En 2020, el 22,52% de las jubilaciones anticipadas, el 47% en las anticipadas no voluntarias, y el 21,8% de las jubilaciones ordinarias se



realizan de acuerdo con la legislación de 2011, según la memoria de presupuestos de Seguridad Social para este año.

---

## CUANDO PLUS ULTRA HACÍA FIESTAS EN CASA DEL EMBAJADOR DE VENEZUELA CON AMIGOS DE CUBA, CHINA Y PALESTINA

21/06/2021



Montero culpa a la «demonización injustificada» de Plus Ultra por «la derecha» del parón de los rescates La Abogacía del Estado dice que no hace falta que Plus Ultra sea estratégica, pero la ley lo exige

[OKDIARIO](#)

Hubo un tiempo en que a la ahora archifamosa aerolínea Plus Ultra no la conocía nadie (hasta que la rescatamos todos los españoles en marzo, en realidad). Por eso, tenía que hacer eventos para darse a conocer en nuestro país. Unos eventos que dejaban muy a las claras de qué pie cojeaba, y cojea, esta empresa. Del izquierdo, para ser exactos.

Corría el mes de mayo de 2018, con la economía española creciendo todavía por encima del 2%. En una calurosa noche madrileña de finales de mes, Plus Ultra convocó una rueda de prensa en el domicilio del embajador de Venezuela en España, una mansión entre los barrios de clase alta de Mirasierra y Puerta de Hierro.

El motivo del acontecimiento fue la puesta en marcha de una ruta entre Madrid y Caracas y otra entre Tenerife Norte y la capital venezolana. El presidente de Plus Ultra, Fernando García, mostró su deseo de que Venezuela fuera su enlace para varias rutas más que iba a lanzar en el futuro entre Europa y Latinoamérica. No es que fuera precisamente pionera, puesto que estas rutas ya las operaban Iberia, Air Europa o Estelar.

En esta rueda de prensa, en teoría de una empresa privada, estuvo presente el viceministro de Cooperación Económica de Venezuela, Ramón Gordils, y, ojo, representantes diplomáticos de Cuba, Palestina, China, Nicaragua, El Salvador y Jamaica. Todos ellos países destacados por sus regímenes democráticos y/o sus políticas económicas liberales (de hecho, Palestina ni siquiera es un país reconocido por España). La agencia EFE dio cuenta de tan magno acontecimiento.

Como no podía ser de otra manera, la rueda de prensa tuvo sabor caribeño. Al acabar, hubo una fiesta al aire libre en la terraza de la residencia diplomática, con música, bailarinas insinuantes y el patrocinio de una marca de ron venezolano, que se prolongó hasta la madrugada. Había que agasajar a la prensa y a tanto diplomático de los países amigos.

El panorama judicial se pone feo para el Gobierno

Después de esto, suena a cachondeo que el Gobierno y sus tertulianos y medios afines nieguen la conexión de Plus Ultra con el Gobierno de Nicolás Maduro y sus aliados. Una conexión que está más que demostrada por sus consejeros, accionistas y acreedores. Y que, como ya informé en su día OKDIARIO, es la principal razón por la que el Ejecutivo de Pedro Sánchez no solo la ha rescatado

con 53 millones sin cumplir las condiciones requeridas (ser estratégica y tener solo problemas puntuales derivados de la pandemia), sino que la ha puesto por delante de decenas de empresas turísticas que sí las cumplen.

Esta semana la cosa se ha empezado a poner fea en los tribunales para esta maloliente operación. Es verdad que el Supremo ha archivado la querrela presentada por Vox, algo que el propio partido de Santiago Abascal sabía que iba a suceder y por eso se sumó a la causa abierta en primera instancia, que sí tiene muchos visos de prosperar. De forma paralela, el Tribunal de Cuentas y la propia Dirección General de Competencia de la UE han abierto sendas investigaciones por denuncias de Ciudadanos. La Abogacía del Estado ha llegado a negar que el BOE dice lo que dice sobre los rescates, tal es el nivel de nerviosismo del Gobierno.

María Jesús Montero, ministra de Hacienda.

Un nerviosismo que también dejó claro el viernes la ínclita María Jesús Montero, ministra de Hacienda y elocuente portavoz del Gobierno. Confirmó la noticia de este medio de que los funcionarios de la SEPI están retrasando los rescates, pero, según ella, eso se debe a la «demonización injustificada de Plus Ultra por la derecha». Tenía que ser culpa de la derecha, como todo. O sea, que los técnicos se han plantado porque la oposición dice que lo de Plus Ultra estuvo muy mal. Otra tomadura de pelo más.

Quién le pone el cascabel al gato

La realidad es que los funcionarios a lo que tienen miedo es a acabar en el banquillo si, como parece, los altos cargos del Gobierno (secretarios de Estado) que se sientan en el consejo del Fondo de Ayuda a la Solvencia de Empresas Estratégicas eluden su responsabilidad echando la culpa a los informes de los técnicos de la SEPI y de los asesores externos (que a su vez se basan en los de los técnicos de la SEPI). «Si tú quieres un informe para justificar tu rescate, fírmalo tú», es la tesis de los funcionarios, según fuentes del holding público.

El PP propone llevar al Congreso los rescates de la SEPI y pedir una auditoría externa si hay sospechas

Sede de la SEPI.

Además, lo de descargar la responsabilidad en los técnicos es doblemente sangrante, porque el propio Gobierno ha presionado (y sigue presionando) a los funcionarios de la SEPI para que hagan informes favorables a los rescates decididos por motivos políticos, incluyendo el de Plus Ultra.

Y después de lo de la aerolínea y de lo de Duro Felguera -que también tiene mucha tela que cortar-, cualquiera se arriesga a firmar informes que den pie a rescatar empresas tan peliagudas como Celsa, Abengoa o, no digamos ya, Mediapro, para verse el día de mañana imputado porque alguien pone una querrela por malversación o prevaricación.

El problema es que, como siempre, pagan justos por pecadores. Esta parálisis hace que los expedientes de decenas de empresas, sobre todo turísticas (las más perjudicadas por la pandemia), sigan durmiendo el sueño de los justos desde hace casi un año, mientras ellas se desangran. Estas sí que no están para fiestas caribeñas como la de Plus Ultra.