

RYANAIR SACA DEL ERTE A TODA SU PLANTILLA EN ESPAÑA

24/06/2021



Reincorpora a sus trabajadores ante al aumento de la programación en verano

[CINCO DÍAS](#)

Ryanair sacará del ERTE a todos sus trabajadores en España. En las últimas semanas la aerolínea había ido reincorporando a parte de la plantilla, pero ante el aumento de los vuelos durante la temporada de verano ha decidido que todos sus efectivos se sumen a partir del 1 de julio, según las fuentes consultadas por CincoDías.

Y es que, ante el aumento de la programación aérea debido a la temporada de verano y el avance en los programas de vacunación, algunas aerolíneas han comenzado a levantar los ERTE que vienen aplicando desde principios de 2020.

Según los últimos datos proporcionados por el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social e Inmigración, relativos al mes de mayo, todavía seguían en situación de ERTE 13.350 trabajadores del sector aéreo, lo que supone un 3,8% menos que los 14.127 que había un mes antes.

Otras aerolíneas ya habían ido reincorporando a parte de su plantilla en ERTE debido a la mayor programación de vuelos en temporada alta, sin embargo, Ryanair es la primera en hacerlo para todos sus trabajadores. Fuentes de la empresa indican que “a medida que Ryanair aumenta su programación para satisfacer la demanda de viajes de los pasajeros este verano, 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”.

En una entrevista con Reuters, el consejero delegado de Ryanair, Michael O’Leary, aseguró que la demanda se está recuperando con fuerza y que prevé cerrar el ejercicio con un volumen de entre 80 y 100 millones de viajeros transportados frente a los 27,5 del año pasado.

En general, las aerolíneas tradicionales están optando por mantener a buena parte de su plantilla en ERTE parcial de forma que trabajan en función de la actividad que haya programada en cada momento y con el objetivo de repartir la carga de trabajo a partes iguales.

A finales de 2020 el Ministerio de Trabajo y Economía Social denegó a Ryanair dos expedientes de regulación temporal de empleo que afectaban a 216 trabajadores, al no quedar constatada la causa de fuerza mayor.

TIRÓN DE PORTUGAL Y ALEMANIA

Recuperación de destinos. O’Leary indicó ayer que las reservas se habían recuperado con mucha

fuerza en las últimas ocho semanas, con volúmenes particularmente altos de reservas a Portugal y otros destinos de Alemania, Escandinavia y los países del Benelux, además de las playas de España, Italia y Grecia.

TUI, IAG Y RYANAIR EMPRENDERÁN ACCIONES LEGALES CONTRA EL GOBIERNO BRITÁNICO

24/06/2021



Algunas de las empresas turísticas de mayor importancia en Reino Unido han anunciado que se aliarán para emprender acciones legales contra las restricciones de viaje que impone el gobierno británico. Cabe recordar que el Ejecutivo encabezado por Boris Johnson implantó desde el 17 de mayo un sistema de semáforo —verde, ámbar y rojo— que ha sido duramente criticado por la industria de viajes.

[TOURINEWS](#)

Entre las compañías que están uniendo fuerzas se encuentran TUI UK & Ireland, Virgin Atlantic, IAG (compañía matriz de British Airways o Iberia), Ryanair y Manchester Airports Group.

Según explica The Independent, las empresas pretenden exigir que el Gobierno sea más transparente con relación a cómo determina que un país es clasificado como verde, amarillo o rojo.

Andrew Flintham, director gerente de TUI UK & Ireland —la última compañía que anunció su adhesión a esta protesta— critica que destinos como Malta, las islas griegas o Baleares no hayan sido incluidas en la lista segura pese a que tienen una incidencia menor que Reino Unido. “Fue inexplicable que no fueran añadidas y que, además, Portugal pasase del verde al ámbar”, afirmó durante una charla online.

“Tenemos que entender los criterios con los que estamos trabajando para poder prevenir cuándo los países pueden cambiar de una categoría a otra y ayudar a nuestros clientes”, finalizó.

LA NUEVA AEROLÍNEA DE IBEROSTAR DESPEGA EN EL CARIBE A LA ESPERA DE CAPTAR RUTAS DE IBERIA

24/06/2021



World2Fly, la compañía aérea propiedad de la familia Fluxá, espera la respuesta de Bruselas a su acuerdo con Iberia para quedarse algunos de sus slots en Latinoamérica

[PREFERENTE](#)

World2Fly, la nueva aerolínea propiedad del grupo Iberostar, toma altura. La compañía ha realizado

en estos días sus primeros vuelos a Punta Cana y Cancún, los dos destinos (además de Cuba) en los que centrará su negocio hasta que Iberia, tras la adquisición de Air Europa, le ceda más rutas en Latinoamérica.

La nueva aerolínea de larga distancia ha firmado un acuerdo con Iberia. La empresa que preside Javier Sánchez-Prieto ya está en conversaciones con W2Fly para cederle algunos slots (derechos de despegue y aterrizaje) y agilizar el visto bueno de Competencia a la compra de Air Europa. La propuesta ya se ha enviado a Bruselas, que podría manifestarse en los próximos días, según ha podido saber este periódico.

De momento, el pasado sábado 19 de junio la nueva compañía aérea de Iberostar operó su primer vuelo a República Dominicana y este lunes 21 también ha tomado rumbo a México.

Con la vista puesta en la turoperación, la aerolínea tiene programadas más de 55.000 plazas hasta final de año, con tres frecuencias semanales en cada destino. A Punta Cana volará todos lunes desde Lisboa y los martes y sábados desde Madrid. A Cancún, lo hará los domingos desde Lisboa; así como los lunes y viernes desde Madrid.

En lo que respecta a Cuba, fuentes cercanas a la aerolínea propiedad de la familia Fluxá comentan a Vozpópuli que no esperan que se active hasta después del verano, ya en septiembre. La isla atraviesa en estos momentos el tercer y peor rebrote de la pandemia.

Iberostar amplía su negocio turístico

De momento, tras conseguir el AOC (Certificado de Operador Aéreo, por sus siglas en inglés) en tiempo récord, World2Fly está operando un avión A330-300, aunque espera ampliar su flota a tres aeronaves en el corto plazo. La intención es empezar a operar un A350-900 en julio de este año e incorporar otro avión del mismo modelo en 2022.

World2Fly forma parte de un grupo turístico más amplio denominado World2Meet, capitaneado por Gabriel Subías y en pleno crecimiento. En él se engloba también Newblue, un operador generalista especializado en Caribe e Islas; Icáron, un operador de grandes viajes; Dakari, una agencia creativa de experiencias.

La división de viajes de Iberostar (W2M) también está en proceso de crear su propia red de agencias de viajes, tras la reciente adquisición de Azul Marino. En este proyecto se integran Club Marco Polo (mayorista de larga distancia), Nervión Travel (mayorista de circuitos por Europa), Matx Cruceros (cruceiros), Keops Viajes (franquicias de agencias de viajes) y Tupai (especialista en crear experiencias de lujo).

IBERIA REANUDA LOS VUELOS CON MARRUECOS TRAS LA REAPERTURA DE FRONTERAS

24/06/2021



Iberia retoma las operaciones con Marrakech, Casablanca y Tánger. La aerolínea toma esta decisión después de que el pasado 15 de junio el Gobierno de Marruecos anunciase la reapertura de sus fronteras (Iberia cancela todos sus vuelos a Marruecos hasta el 30 de abril).

[PREFERENTE](#)

Durante los meses de julio y agosto, volará todos los días entre Madrid y Marrakech con aviones A320, que tienen capacidad para 180 personas. En Casablanca contará con cinco frecuencias semanales, operadas por aviones CRJ1000 de Air Nostrum, con capacidad para 100 pasajeros. Y en el caso de Tánger, pondrá a disposición de sus clientes tres vuelos a la semana, también con aviones CRJ1000 de Air Nostrum.

Los requisitos de entrada a Marruecos varían en función del país de origen, por lo que Iberia recomienda consultarlos previamente. En su página web ha publicado un mapa interactivo con las medidas aportadas por cada país.

Con motivo de la reanudación de operaciones, la aerolínea ha puesto a la venta billetes de ida y vuelta a Marrakech desde 64 euros, a Tánger desde 97 y a Casablanca desde 142 euros. "Todos los billetes tienen flexibilidad para realizar, sin coste alguno, los cambios necesarios ante imprevistos por el Covid-19", informa.

AIR EUROPA DEJARÁ DE COMPARTIR LA T4 DE BARAJAS CON IBERIA EN CUESTIÓN DE DÍAS

24/06/2021



"Dicha información aparece ya debidamente actualizada en los sistemas de distribución", informa la aerolínea a las agencias de viajes

[PREFERENTE](#)

Air Europa confirma su marcha de la T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, terminal que ha compartido con Iberia (entre otras aerolíneas) durante los últimos 15 meses (Barajas reabrirá la T2 y la T3 quince meses después de cerrarlas).

En un comunicado enviado a sus partners al que ha tenido acceso preferente.com, la aerolínea de Globalia informa sobre el reinicio de sus operaciones desde la T1, T2 y T3 a partir del próximo 1 de julio. "Dicha información aparece ya debidamente actualizada en los sistemas de distribución", señala.

El estallido de la pandemia llevó a Aena a reestructurar temporalmente su operativa en busca de una gestión más eficiente. En el caso del hub madrileño, inicialmente procedió a trasladar toda la actividad de la T2 y la T3 a la T1. Posteriormente optó por una medida aún más drástica, llevando todos los vuelos a la T4.

Ahora, como consecuencia del incremento previsto del tráfico aéreo durante los próximos meses, el gestor aeroportuario ha decidido reabrir todas sus terminales, algo que no ocurría desde marzo de 2020.

La marca de Air Europa de la T4 podría revertirse en los próximos meses (Iberia: nueva estrategia para blindar la compra de Air Europa). Y es que, una vez que se produzca su integración en International Airlines Group (IAG), lo que previsiblemente sucederá antes de que finalice 2021, volverá a compartir espacio con Iberia.

GRAN MOVILIZACIÓN EN REINO UNIDO CONTRA EL SEMÁFORO COVID

24/06/2021



Convocadas múltiples acciones de protesta por todo el país para exigir la relajación de las medidas y apoyo financiero para el sector

[PREFERENTE](#)

La industria del turismo de Reino Unido intensifica la presión contra el dañino semáforo Covid. Hoy 23 de junio, un día antes de que el Gobierno de Boris Johnson anuncie la actualización de las restricciones de cara al próximo lunes 28, se han convocado multitud de acciones por todo el país (El coste para España del semáforo Covid de UK: 500 millones a la semana).

Agentes de viajes, pilotos, empleados de turoperadores, trabajadores de la aviación y tripulantes de cabina se encuentran entre las miles de personas que hoy hablarán a favor de los viajes, buscando con ello un alivio de las restricciones (UK: las empresas turísticas se movilizan contra el semáforo).

“Aunque viajar ya no es ilegal”, el sector turístico lamenta que “el Gobierno no haya permitido reiniciar los desplazamientos internacionales como prometió, al socavar el sistema basado en el riesgo que establecieron los ministros para un regreso seguro”. La Asociación Británica de Agencias de Viajes (ABTA) incide en que “por el contrario, otros países están avanzando con esquemas pragmáticos y basados en el riesgo que permiten viajar con seguridad”, mencionando los casos de “Alemania, Francia y España”.

Como parte del “Día de Acción” (Day of Action), hay una variedad de eventos y actividades en todo Reino Unido, incluidas concentraciones de 800 personas a las puertas del Parlamento en Londres, 200 personas en un evento en Edimburgo y otras 100 en Belfast. También se celebrará un encuentro virtual en Cardiff, así como actividades en varios aeropuertos de Reino Unido, reuniones con los parlamentarios y campañas en las redes sociales.

La iniciativa, impulsada por las principales organizaciones empresariales del país, cuenta con el apoyo masivo de aerolíneas, agencias de viajes y demás operadores turísticos. Además de reclamar la relajación de las restricciones impuestas a los viajes internacionales, exigen la puesta en marcha de medidas de apoyo financiero para las empresas del sector más afectado por la crisis del coronavirus.

AIR FRANCE ALCANZARÁ ESTE VERANO EL 65% DE SU CAPACIDAD PREPANDEMIA

24/06/2021



Ultima la puesta a punto de 22 aviones y operará con un total de 181 durante la temporada estival

[PREFERENTE](#)

Air France ofrecerá esta temporada de verano cerca de 200 destinos en todo el mundo, incluidos más de 110 en Francia, Europa y el norte de África. En la red de corta y media distancia, además de su programación habitual, operará 81 rutas estacionales, de las cuales 23 son nuevas. Contará con más de 40 rutas de verano en la red doméstica francesa (Air France quiere más dinero tras cobrar el segundo rescate).

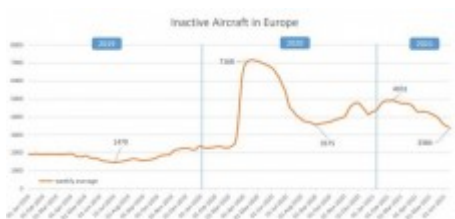
En Europa, se centrará en destinos de ocio como Grecia, Portugal, España e Italia, con salidas desde París y las regiones francesas. En España, ofrecerá vuelos desde 10 aeropuertos e inaugurará la ruta entre Las Palmas de Gran Canaria y París-Charles de Gaulle, así como entre Ibiza y París-Orly. La primera, operada por A320, se estrenará el próximo 5 de julio y contará con dos frecuencias semanales. La segunda lo hará el 28 de junio con A318.

En cuanto a los vuelos de larga distancia, la aerolínea reforzará su presencia en Pointe-à-Pitre (Guadalupe), Fort-de-France (Martinica) y Saint-Denis de La Réunion desde París-Orly y París-Charles de Gaulle.

En julio y agosto de 2021, la programación de vuelos de Air France representará el 65% de la capacidad desplegada en las mismas fechas en 2019, frente al 40% en mayo. Para acompañar el aumento de las frecuencias, sus equipos de mantenimiento están trabajando intensamente en la preparación de 10 aviones de medio radio y 12 de larga distancia que se encontraban estacionados por la pandemia. En total, 181 aviones de Air France estarán en funcionamiento este verano.

MÁS DE 3.000 AVIONES SIGUEN AÚN PARALIZADOS EN EUROPA

24/06/2021



En el peor momento del bloqueo aéreo por la pandemia había más de 7.000 aviones de compañías aéreas en Europa en mantenimiento o reparación. En el verano de 2019 había 1.500 aviones "dormidos", aproximadamente la mitad de las que hay en estos momentos.

[PREFERENTE](#)

En 2019, antes de la pandemia de COVID, en el transcurso de una semana normal y corriente, alrededor de 2.000 aviones permanecerían estacionados en nuestros aeropuertos, pero esa cifra superó fácilmente los 7.000 cuando comenzó la crisis sanitaria.

Pese a la mejoría progresiva de la actividad aérea, todavía quedan muchos aviones en el dique seco. Eurocontrol calcula que en mayo un total de 3.384 aeronaves seguían paralizadas en Europa.

Los aviones están más ocupados en verano, por lo que existe una estacionalidad natural. Para hacer una comparativa, en julio de 2019, un verano normal y sin pandemia, había 1.470 aviones sin actividad.

Las aeronaves inactivas podrían ser comerciales y privadas que no necesariamente vuelan todas las semanas, en mantenimiento o reparación, y también recientemente retiradas, señala Eurocontrol en su informe.

A finales de 2019, explica Eurocontrol, el crecimiento del tráfico se estaba debilitando y hubo un ligero aumento en el número de inactivos. En abril de 2020, cuando Europa se bloqueó, 5.000 aviones que volaban regularmente cada semana, se unieron a los estacionados en nuestros aeropuertos.

En el peor momento de la crisis sanitaria y económica, casi 7.200 aviones estaban “dormidos”, ocupando plataformas, calles de rodaje e incluso pistas cuando era necesario. Algunas aerolíneas incluso aceleraron los planes para retirar parte de su flota, incluidos iconos como B747 o A380. Eurocontrol admite que no tiene ninguna estadística sobre aquellos aviones de compañías europeas estacionados en desiertos.

La recuperación parcial del tráfico en el verano de 2020, hasta que llegó la segunda ola, permitió que algunas de estas aeronaves inactivas volvieran a volar y el número total de aeronaves inactivas disminuyó a poco más de 3500. Pero luego, la segunda ola de COVID de invierno en Europa trajo muchos de estos aviones volvieron a tierra, y aunque la temporada navideña mejoró la situación, nuevas restricciones de viaje con la tercera ola de COVID a principios de 2021, el número de fuselajes inactivos volvió a subir a casi 5.000.

A medida que comienza el verano de 2021, la suave recuperación de los vuelos hace que se vuelvan a poner en servicio más aviones: más más de 800 desde principios de mayo, dejando a nuestros aeropuertos con la menor cantidad de aviones inactivos desde que comenzó la pandemia. Se espera que las estadísticas de junio sean mejores y que se pueda rozar la normalidad entre julio y septiembre.

ESCRIVÁ Y LOS AGENTES SOCIALES DESBLOQUEAN EL ACUERDO DE LAS PENSIONES: ESTAS SON LAS CLAVES DE LA REFORMA

24/06/2021



Fuentes de la negociación aseguran que los “flecós” que faltan por resolver no supondrán un escollo para sacar adelante la primera parte del nuevo marco regulador

[EL PAÍS](#)

El nuevo marco que regulará las pensiones está a la vuelta de la esquina. El acuerdo para la reforma de las pensiones es “inminente”, según aseguran las partes implicadas en la negociación, hasta tal punto, que será en la reunión que tendrá lugar el próximo lunes, 28 de junio, a partir de las once de la mañana, cuando se cierre el texto que regulará un nuevo marco regulatorio que cuente con el beneplácito de los agentes sociales, condición necesaria para su ejecución.

El Gobierno logra un acuerdo político con los agentes sociales para reformar las pensiones. El Ministerio de Seguridad Social, con José Luis Escrivá al frente, las patronales (CEOE y Cepyme) y los sindicatos (UGT y CC OO) llevan meses negociando, y aunque hace semanas que aseguran que los aspectos más importantes de la reforma ya estaban cerrados, seguían faltando “algunos flecos”

por resolver. Serán estos últimos aspectos los que previsiblemente se solventen en el encuentro del lunes, según han confirmado fuentes del diálogo social a EL PAÍS.

Los “flecós”, señalan, tienen una enorme carga técnica —de ahí la tardanza en su evaluación—, pero orbitan alrededor de los acuerdos de peso alcanzados sobre las materias fundamentales que componen esta primera parte de la reforma de las pensiones. La segunda, y más complicada, quedará para más adelante —para el 2022— y en ella se abordarán los aspectos relacionados con el cómputo de años para calcular las pensiones, la subida de las bases máximas de cotización y los cambios relativos a las pensiones máximas.

Estas son las claves que se manejan en la negociación, que concentran el espíritu de la reforma que el Gobierno se ha comprometido a llevar a cabo ante Bruselas en un tiempo cercano.

Derogar el factor de sostenibilidad

La reformulación del nuevo marco regulador tenía para los sindicatos un pilar básico: la derogación del factor de sostenibilidad. Este ajuste, introducido en 2013, y cuyo objeto es ajustar el cómputo de las pensiones en relación con la esperanza de vida, era la fórmula designada para mantener la viabilidad del sistema de pensiones en España y el equilibrio financiero. Iba a haber entrado en vigor en 2019, pero fue suspendido “a una fecha no posterior al 1 de enero de 2023”.

Según el pacto alcanzado estos días entre Gobierno y sindicatos, y una vez vencidas las reticencias del ministro Escrivá, la derogación del factor de sostenibilidad no solo ha sido acordada, sino que se llevará a cabo de forma inmediata una vez se apruebe la reforma, sin necesidad de que para ese momento se haya dado con otra solución correctora. Desde los sindicatos celebran que su sustitución por un nuevo factor de equidad intergeneracional vaya a producirse una vez entre en vigor la nueva ley, por lo que a partir del lunes se abrirá un plazo de seis meses para negociarlo y establecer un nuevo filtro.

“La derogación del factor de sostenibilidad de Mariano Rajoy, un índice pensado para reducir las pensiones del futuro, implicaría conseguir una vuelta al año 2011”, y, a partir de ahí “sentar las bases de un nuevo acuerdo”, señaló Pepe Álvarez, secretario general de UGT, en su intervención en las jornadas sobre economía dentro de los cursos de verano de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo en Santander, informa Íñigo de Barrón. “Queremos definir un esquema que no solo valga para las generaciones actuales, sino también para las futuras”, añadió el mandatario de UGT.

Revalorización de las pensiones

El Gobierno plantea instaurar un sistema que permita la revalorización de las pensiones. Es decir, emplear un método que evite que los pensionistas vean cómo mengua su poder adquisitivo con el paso del tiempo. Para ello el Ejecutivo pretende ajustar las pensiones basándose en el índice de precios al consumidor (IPC) —que recoge la variación de los precios de una serie de bienes y servicios adquiridos por los hogares—, al que consideran como un “mecanismo permanente de revalorización que garantiza el mantenimiento del poder adquisitivo”. Además, el resultado del IPC y su impacto sobre las pensiones sería objeto de revisión cada cinco años por parte del Pacto de Toledo.

En cuanto a las medidas de la segunda parte de la reforma, Unai Sordo, secretario general de CC OO, y también presente en el encuentro de Santander, indicó que estarían enfocadas a “mejorar la estructura de ingresos”, ante un aumento de gasto en pensiones de tres o cuatro puntos del PIB, con el fin de que las pensiones se financien “preferiblemente con cotizaciones, pero no solo con cotizaciones”, con la necesidad de transferencias vía Presupuestos Generales del Estado. No así el fondo para impulsar los planes complementarios: “No está dentro del perímetro de las cosas que estamos negociando”, dijo el líder de CC OO.

Acercar la edad real de jubilación a la legal

Más allá de definir un nuevo ajuste presupuestario para las pensiones que permita su mantenimiento a largo plazo —las de jubilación suponen el 71,5% de los 143.046 millones de euros que ha establecido para toda la partida de subsidios dentro los Presupuestos Generales del Estado de 2021—, otro de los ejes de la reforma para el Gobierno es alargar la vida laboral de los trabajadores.

Y para lograrlo, plantea un escenario de bonificaciones para todas aquellas personas que decidan seguir trabajando más allá de la edad legal de jubilación (entre 65 años y 66 años en 2021), y de desincentivos para quienes opten por la jubilación anticipada. De esta forma lo que se busca es acercar la edad legal de jubilación a la real (ahora en unos 64,6 años) y acercarla a los baremos que manejan otros países europeos. Para fomentar este acercamiento, a quienes decidan jubilarse anticipadamente se les aplicarán coeficientes reductores de su pensión que afectarán directamente a la cantidad final en función del periodo de tiempo que hayan decidido adelantarla.

La Seguridad Social ha calculado que la cantidad a tanto alzado que percibiría quien decida retirarse voluntariamente más tarde de su edad legal de jubilación podría llegar hasta los 12.060,12 euros por cada año de demora. Desde el departamento de Escrivá entienden que con esta serie de bonificaciones se conseguiría estirar la edad real de jubilación, y gracias a este aumento obtener un ligero desahogo en las cuentas manteniendo a un mayor número de trabajadores activos y cotizando.

Según los últimos datos disponibles, en 2019 España presentaba una tasa de empleabilidad más baja que la de la media de los países de la OCDE para los trabajadores de entre 55 y 64 años: 62,6% frente al 64% que reflejaban el resto. La diferencia, sin embargo, es mucho mayor para aquellos en edades comprendidas entre los 65 y los 69 años: un 7% contra el 27%.

BALEARES ESPERA HOY QUE SE CONFIRME LA APERTURA INGLESA

24/06/2021



Se espera que haya al menos dos destinos turísticos masivos que entren en la lista verde: Malta y las Baleares

PREFERENTE

La presión turística sobre el gobierno británico, tanto de las empresas como de los ciudadanos, es muy potente. Hay dos mecanismos que probablemente se vayan a aflojar en los próximos días (Gran movilización en Reino Unido contra el

semáforo Covid).

Hoy, jueves, se revisará la adscripción de los países al sistema de semáforos. Apenas doce territorios, ninguno de los cuales es de interés turístico, está hoy en la lista verde; Europa entera, con el Mediterráneo incluido, está en la lista ámbar, y finalmente otros países como Sudamérica entera, están en la lista roja. Viajar a los países verdes es cómodo; los de ámbar pueden ser visitados pero con muchos problemas al regresar —cuarentena y dos o tres PCR—, mientras que los de la lista roja obligan a un encierro hotelero carísimo (El coste para España del semáforo Covid de UK: 500 millones a la semana).

Hoy se espera que haya al menos dos destinos turísticos masivos que entren en la lista verde: Malta y Baleares. Esto es lo que se ha venido filtrando. Esto significaría que desde este lunes, los

ingleses podrían viajar y no tener graves complicaciones a su regreso. Cuando decimos británicos, decimos todos, vacunados o no vacunados.

Existe una segunda mejora en las condiciones de viaje que se aplicaría sólo a quienes tengan las dos vacunas, con dos semanas de antigüedad en el caso de la segunda dosis. El Gobierno ha admitido que en estos casos, que hoy abarcan al sesenta por ciento de la población del país, pero no a los jóvenes, se podría viajar sin problemas a partir del 19 de junio, exhibiendo el certificado digital de vacunación. En realidad, lo que se decide es que se puede retornar, porque salir depende de España que, obviamente, admitirá estas visitas.

Así, pues, para finales de julio, la normalización sería muy importante en las vacaciones de los ingleses, pero desde este lunes, sólo Baleares –si se confirma esta información no oficial– se vería beneficiada.

LOS ESPAÑOLES SE PREPARAN PARA VIAJAR EN MASA ESTE VERANO

24/06/2021



Más de 1,5 millones de residentes en España han solicitado el pasaporte Covid, válido a partir del 1 de julio. Este certificado digital, clave para la reanudación de los flujos turísticos, será reconocido por todos los países de la Unión Europea.

[PREFERENTE](#)

Los residentes en España planean volver a viajar por el territorio europeo en los próximos meses. Así lo demuestra la excepcional acogida que ha tenido el pasaporte Covid-19, certificado digital que permitirá la movilidad por la Unión Europea a partir del próximo 1 de julio (Luz verde al pasaporte Covid, la salvación del turismo).

Según los datos facilitados por el Ministerio de Sanidad a El Mundo, hasta el pasado viernes 18 de junio se habían expedido en el territorio nacional más de 1,5 millones de estos documentos, los cuales empezaron a concederse a partir del 7 de junio solo en unas pocas comunidades autónomas (El pasaporte Covid se estrenará en España el 7 de junio).

Aunque en un primer momento parecía que las comunidades serían las únicas encargadas de su expedición, el Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social ha habilitado un procedimiento electrónico para la solicitud y emisión de estos certificados.

El pasaporte Covid consiste en un código QR que acredita que el viajero está vacunado, se ha hecho una prueba PCR con resultado negativo o tiene anticuerpos porque ha superado la enfermedad en los últimos meses (El pasaporte Covid coge forma: así marcha la negociación).

Con este proyecto se busca agilizar los viajes por el territorio comunitario, si bien la obtención de dicho certificado no será obligatoria. Los viajeros podrán seguir presentando documentos impresos que demuestren que cumplen los criterios exigidos a los turistas internacionales.

El Gobierno español ha puesto muchas esperanzas en este sistema, el cual será crucial para salvar la temporada de verano. El motivo es que los meses de julio y agosto son claves para la maltrecha industria turística, que representaba antes de la crisis del coronavirus el 12,4% del PIB nacional.

¿SE SUBIRÍA A UN AVIÓN SUPERSÓNICO? UNA AEROLÍNEA DE EEUU ADQUIERE 15 UNIDADES

24/06/2021



Temas relacionados: avión supersónico, Boom Supersonic, Overture, United Airlines

[PREFERENTE](#)

Boom Supersonic da un paso crucial para que sus aviones supersónicos puedan empezar a surcar los cielos relativamente pronto.

La empresa ha suscrito un acuerdo con United Airlines mediante el cual la aerolínea se compromete a adquirir 15 aeronaves del modelo Overture, con opción de compra de 35 adicionales, siempre y cuando cumpla los “exigentes requisitos de seguridad, operación y sostenibilidad”.

Si todo va según lo previsto, el avión, que medirá 60 metros y tendrá una capacidad para transportar a entre 65 y 88 pasajeros, empezará a volar comercialmente en 2029. Según informa La Razón, algunas de las rutas potenciales que operaría United con esta flota son Newark-Londres (tres horas y media de duración), Newark-Fránkfort (cuatro horas) y San Francisco-Tokio (seis horas).

El consejero delegado de United Airlines, Scott Kirby, explica que la decisión de incorporar a su flota los aviones Overture se enmarca en el plan estratégico del grupo de construir una línea aérea “más innovadora y sostenible”.