

IBERIA PLANTEA CESIONES EN UN MÁXIMO DE 24 RUTAS PARA COMPRAR AIR EUROPA

19/11/2021



La última oferta enviada por la filial de IAG a la Comisión Europea prevé traspasar 'slots' de un máximo de ocho conexiones con América y 16 de corto radio y dentro de España.

[EXPANSIÓN](#)

La última propuesta que ha enviado Iberia a la Comisión Europea para salvar la compra de Air Europa contempla la cesión de derechos de despegue (slots) en un máximo de 24 rutas nacionales, europeas e intercontinentales, básicamente correspondientes a Air Europa. Así se recoge en la documentación confidencial que la Comisión ha remitido a los grupos de interés que siguen de cerca la operación y a la que ha tenido acceso EXPANSIÓN. El próximo 4 de enero termina el último plazo que Bruselas ha marcado para dar una respuesta a la concentración, anunciada en noviembre de 2019.

Para que prospere la operación existen, al menos, tres grandes condiciones para todas las partes directamente implicadas (Iberia, Air Europa y CE). Por un lado, un precio ajustado, ahora cifrado en 500 millones de euros, pero que se rebajará si la aerolínea de Globalia acaba recibiendo, como parece, una nueva inyección. En segundo lugar, las condiciones financieras de Air Europa que terminará asumiendo la filial de IAG tras la adquisición, que deberán flexibilizarse: la aerolínea firmó préstamos por 140 millones avalados por el ICO y ha recibido 475 millones de la Sepi. A ello se añaden las condiciones que ponga Bruselas.

La Comisión trata de garantizar que la concentración no lamine la competencia en el aeropuerto de Madrid en los diferentes corredores con América, dado que la compra de Air Europa por Iberia (el primero y el segundo operador de largo radio en la capital española) daría lugar a un grupo (IAG) con una clara preponderancia en Barajas. Esta situación, que Bruselas querría evitar es, no obstante, una característica de los principales aeropuertos europeos (Heathrow, Charles de Gaulle, Fráncfort y Ámsterdam). Para ello, la Comisión ha exigido la cesión de slots e Iberia ha acordado con Volotea y World2Fly (filial de Ibero-star) el traspaso de varios derechos.

El último documento que la filial de IAG ha remitido a Competencia se refiere a dos ámbitos (vuelos nacionales y de corto radio, por una parte, y conexiones con América, por otra) y asume al menos dos tipos de compromisos: cesión irrevocable de slots y el traspaso de estos derechos si existe un competidor que acredita que no puede operar porque no quedan huecos. Los aeropuertos tienen un máximo slots para cada ruta (que son operadas por las aerolíneas) y, si se excede el límite, una compañía aérea no puede ofrecer esa conexión.

Realmente donde la compraventa tiene sentido es en los vuelos de largo radio, un segmento de negocio que, en 2019 -ejercicio que sirve para analizar la adquisición-, proporcionó el 61% de los ingresos de la compañía presidida por Javier Sánchez-Prieto. Justo cuando se anunció la fusión, Iberia operaba hacia 25 ciudades de América y Air Europa, con 24; ambas se solapaban en 14

destinos.

Iberia ha puesto sobre la mesa la cesión a World2Fly de seis conexiones semanales de ida y vuelta en la ruta de Miami y otras cuatro en la de Montevideo, aunque en ambos casos se abre la puerta a alguna más. El documento también prevé la posibilidad de traspasar algunas frecuencias en las conexiones con Santo Domingo, Bogotá, Buenos Aires, Quito, Guayaquil y Lima, pero solo si las aerolíneas no consiguen slots en el proceso que sigue cada temporada para asignar los derechos. Aena no tiene constancia de que ninguna aerolínea haya dejado de operar ningún vuelo intercontinental desde Madrid por falta de disponibilidad en una franja horaria.

Acuerdo con Latam

A ello hay que añadir que Iberia ha planteado romper el acuerdo de negocio conjunto (JBA, por sus siglas en inglés) con Latam en las tres últimas rutas citadas, aunque lo mantendría en el resto (Lima y São Paulo, por ejemplo).

El documento también establece los acuerdos a posteriori para nutrir el tráfico de los vuelos cedidos y ciertos servicios que prestaría IAG, como mantenimiento o reparación de aeronaves.

Respecto a las rutas nacionales y de corto radio, la propuesta de Iberia consiste en ceder a Voloteaslots en trece enlaces, básicamente entre Madrid y destinos como Amsterdam, Fráncfort, Múnich, Zúrich y Tel Aviv, pero también hacia Ibiza, Palma, Bilbao, Gran Canaria y Tenerife. Otras rutas incluidas son las que comunican Palma con Alicante, Barcelona y Valencia. Los slots cedidos llegarían a un tope de 28 vuelos semanales en los corredores de Palma con El Prat y Barajas.

Esto llevaría a Volotea a abrir bases nuevas en Madrid, donde daría un salto de gigante, y Palma. La compañía dirigida por Carlos Muñoz dijo en su momento que también preveía disponer de establecimientos permanentes en Gran Canaria y Tenerife.

Además, se prevé la posibilidad de traspasar derechos de vuelo en las rutas de Bilbao con Palma y Menorca y Madrid-París en el hipotético caso de que faltasen huecos.

LA COMISIÓN TIENE INTERÉS POR CONOCER SI EXISTE UNA OFERTA ALTERNATIVA

Competencia es consciente de la dificultad financiera por la que atraviesa Air Europa, así como de los problemas que acarrearía dejarla caer. Ésta sería la consecuencia más temida -y previsible- del descarrilamiento de su venta a Air Europa. Por ello, además de preguntar a los grupos de interés que opinen sobre los remedios propuestos por Iberia para salvar la operación, les ha planteado si, en el caso de que fracasase la adquisición, alguno de ellos estaría dispuesto a quedársela. También pregunta a cada agente si en el pasado tuvo interés por comprarla, así como cuál es el valor que tiene la marca Air Europa y cuál podría ser el futuro de los slots, de la flota o de la propia enseña en el caso de un mal final de la compañía.

Este tipo de preguntas sobre una alternativa a Iberia demuestran que la venta de Air Europa a la antigua compañía de bandera es cada vez más compleja y que Bruselas contempla ahora todos los escenarios, entre los que figura la quiebra de una compañía con 3.500 empleados y con una posición muy importante en los aeropuertos de Baleares y Madrid y dentro de la industria turística.

El propio consejero delegado de IAG, Luis Gallego, reconoció recientemente su pesimismo sobre el futuro de la operación, que todavía sigue viendo viable tanto para el grupo hispano-británico, como para que Barajas se convierta en un hub que compita contra los gigantes del centro europeo y para potenciar el turismo, la economía y los viajes de negocios en España.

FUSIONES QUE NO LLEGAN PESE A LA PANDEMIA

La consolidación es uno de los mantras que rodea al sector de las aerolíneas desde que estalló la crisis del coronavirus. La teoría marca que Europa debe seguir el ejemplo de EEUU. La realidad es que ha habido desapariciones -la más sonada, la de Alitalia, reconvertida ahora en ITA- e

intervenciones públicas para salvar grandes grupos como Air France-KLM y Lufthansa, pero no concentraciones. De hecho, la única fusión abierta actualmente es la de Iberia y Air Europa, que arrancó antes de la pandemia, un factor que, paradójicamente, podría llevarla al fracaso. Otra operación que no pasó del acercamiento fue la de Wizz Air y easyJet -ambas enseñanzas, perseguidoras de Ryanair en el bajo coste-, desestimada por la compañía británica desde el primer momento.

LA PASIVIDAD QUE AIR EUROPA EVIDENCIA

19/11/2021



La compra de Air Europa por parte de Iberia se retrasa mientras Bruselas prosigue su exigente escrutinio de la operación. Pero no es éste el único problema de la aerolínea propiedad de la familia Hidalgo.

[EL ECONOMISTA](#)

No en vano muestra los peores registros de Europa en cuanto a la recuperación de sus niveles de tráfico, inferiores aún en un 50% a su volumen propio de 2019. Es una situación inaudita considerando la rápida reactivación que muestran las rutas trasatlánticas, muy importantes para el negocio de Air Europa. Los analistas se sorprenden ante la pasividad de la empresa para aprovechar esa situación más propicia. Esa inacción delata que la empresa parece fiarlo todo a un segundo rescate de la Sepi que no se puede en absoluto garantizar.

SÁNCHEZ-PRIETO: “LA DEVOLUCIÓN DE LA DEUDA POR LA PANDEMIA MOVERÁ A LA INTEGRACIÓN DEL SECTOR AÉREO”

19/11/2021



El presidente de Iberia se queja de la criminalización del transporte aéreo por las emisiones de CO2

[CINCO DÍAS](#)

La devolución del fuerte endeudamiento que han asumido las aerolíneas para soportar la crisis sanitaria y el derrumbe de la movilidad va a centrar la acción del sector a corto y medio plazo, según ha señalado esta mañana en un foro sobre movilidad el presidente de Iberia, Javier Sánchez-Prieto. Desde su punto de vista, los compromisos de amortización moverán a una nueva oleada de integración. Su compañía trata de sacar adelante desde hace dos años la toma de una Air Europa fuertemente aquejada por problemas financieros.

Antes de sentarse en la mesa de debate, el primer ejecutivo de Iberia ha escuchado a la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, llamando a trasladar viajeros y mercancías desde la carretera y el avión al ferrocarril. La representante del Gobierno ha defendido que el tren ya desplaza a los vuelos de corta distancia en los corredores en que compiten.

Sánchez-Prieto ha puesto en duda las bonanzas del modo ferroviario intensivo en consumo eléctrico: "Si el tren se alimenta con un molino eólico está muy bien, pero ¿qué pasa si lo hace de una central térmica? Hay que recordar que la electricidad que mueve el tren viene de algún sitio". El presidente de Iberia también se ha referido al modo marítimo como más contaminante que el aéreo, al que se atribuye un 2% de las emisiones globales de CO2. Al respecto, la ministra sí ha remarcado previamente que el avión es el medio más contaminante si se mide por viajero o tonelada de carga transportada.

El presidente de Aena, Maurici Lucena, ha reconocido que el transporte aéreo, por su complejidad técnica e inversiones a largo plazo, está entre los que más difícil tienen la transición ecológica. El ejecutivo del gestor aeroportuario ha remarcado que la regulación europea trae el objetivo de reducir en un 55% las emisiones de la aviación en 2050, impuestos al queroseno, un aumento en los costes relacionados con las emisiones y un impulso al uso de combustibles alternativos. Lucena ha hablado incluso de posibles prohibiciones de ciertos vuelos cortos.

La imposición que se avecina, o la prohibición de operaciones de corto radio con alternativa ferroviaria, ha sido criticada por el presidente de Iberia: "En muchos casos solo se logrará encarecer el billete y que un modo de transporte que hemos conseguido democratizar deje de ser accesible para gran parte de la población", se queja Javier Sánchez-Prieto, "la solución debe ser tecnológica a nivel de la infraestructura, control aéreo o combustibles".

AIR EUROPA FIRMA LA PEOR RECUPERACIÓN EUROPEA Y VUELA LA MITAD QUE EN 2019

19/11/2021



Bruselas sigue analizando la compra por parte de Iberia La compañía continúa aumentando deuda y quemando caja

[EL ECONOMISTA](#)

Air Europa sigue a la baja. La compañía aérea de la familia Hidalgo no consigue recuperarse de la pandemia y, de acuerdo con los últimos datos de Eurostat, se coloca a la cola de Europa en las cifras de tráfico con respecto a 2019. De acuerdo con los registros de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, la aerolínea estaría volando un 49,2% por debajo de los datos de 2019 pese a que la conectividad con Estados Unidos y gran parte de Latinoamérica ya se ha reabierto. Todo ello, mientras los trámites de compra de la compañía aérea de los Hidalgo por parte de Iberia siguen en Bruselas y la compradora se muestra cada vez menos optimista.

De acuerdo con los datos de Eurocontrol, hay varias compañías que ya han superado sus cifras de vuelos de 2019. Es el caso de Volotea o Ryanair, que se dedican al corto y medio radio, los primeros en recuperarse tras el Covid. Por detrás de estas, hay varias compañías que se encuentra en cifras cercanas al 90% de su tráfico del último ejercicio antes de la pandemia, como pasa con Pegasus o WizzAir, y en el 80% como Iberia, TUI o KLM. Estas compañías han recuperado la casi totalidad de sus rutas de medio y corto radio y, en las últimas semanas, han pegado un acelerón en la apertura de conexiones con Latinoamérica y Estados Unidos tras la relajación de las restricciones, lo que les ha permitido mejorar sus cifras.

Pero Air Europa no ha hecho lo mismo. "No ha sabido aprovechar las oportunidades que se han ido

planteando con la recuperación, semana a semana", señalan fuentes del sector aéreo, que apuntan, tal y como demuestran los datos de Eurocontrol, que los datos son los peores de toda Europa y la mayor parte de las grandes aerolíneas que vuelan al Viejo Continente.

La compañía aérea del Grupo Globalia perdió, desde 2019, una parte relevante de su flota como consecuencia del golpe del Covid, rescindiendo contratos de leasing de forma anticipada y renegociando otros en los últimos meses. Así, de las 50 aeronaves que operaba hace dos años, en la actualidad mantendría 35, según adelantó Reportur.

Situación crítica

Estas cifras de recuperación evidencian, para el sector, la situación crítica en la que se encuentra la aerolínea de la familia Hidalgo a la espera de que la autoridad de Competencia de la Unión Europea se pronuncie sobre la compra por parte de Iberia, decisión que se prolongará hasta el próximo año.

A finales del pasado mes de octubre, Iberia presentó en Bruselas sus alegaciones al primer informe del regulador, tratando de rebajar el número de slots que le obligaba a ceder tras la operación y que resultan clave para que la compra tenga sentido estratégico.

A la espera de la respuesta de la Comisión Europea, Air Europa sigue debilitándose, consumiendo caja mientras espera por un posible segundo rescate tras haber agotado los fondos del primero que se le otorgó hace apenas un año, y acumulando deuda. Esta última cuestión es una de las más relevantes, pues según apuntan a elEconomista fuentes conocedoras de las cuentas de la compañía la cifra podría dispararse por encima de los mil millones, teniendo en cuenta los problemas para generar ingresos con "tan bajos niveles de tráfico".

En este sentido, el presidente de Iberia, Javier Sánchez-Prieto, reconoció durante un encuentro con periodistas tras la presentación de resultados de la compañía hace unos días la delicada situación financiera de Air Europa: "Hay elementos que muestran que la compañía podría necesitar recapitalización en los próximos meses".

¿Otro rescate, 'failing firm' en Bruselas o la quiebra?

La pelota de esta operación, más allá de la decisión de Bruselas, en el tejado del Gobierno, que a través de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) prestó a Air Europa 475 millones. Una de las opciones que se barajan, de acuerdo con fuentes consultadas por elEconomista, es la posibilidad de que la deuda pública de Air Europa se capitalice, permitiendo aligerar la situación del balance. Con las cifras actuales de la aerolínea, la posibilidad de hablar de quiebra es cada vez más real.

Una de las posibilidades que se abrirán a partir de ahora será la de una excepción de empresa en crisis, el llamado failing firm, es decir, una autorización excepcional para el rescate de compañía en riesgo de quiebra, como ya ocurriera con otras operaciones. En estos casos, Bruselas puede autorizar la operación si la adquirida está condenada a abandonar el mercado debido a problemas financieros, no hay alternativa menos perjudicial para la competencia y sus activos también están en riesgo.

BRUSELAS PRORROGA LA NORMA QUE PERMITE A LOS GOBIERNOS RESCATAR A EMPRESAS GOLPEADAS POR LA PANDEMIA

19/11/2021



La medida alarga el plazo hasta el 30 de junio y facilita a España resolver las peticiones pendientes que acumula el fondo de rescate de la SEPI

[EL PAÍS](#)

La Comisión Europea ha prorrogado por otros seis meses, hasta el 30 de junio de 2022, la regulación que permite a los Gobiernos rescatar empresas muy afectadas por la crisis económica que ha provocado el coronavirus y las medidas adoptadas para frenar su expansión. Este mecanismo se creó en los primeros compases de la pandemia y ha permitido el rescate de compañías que, de otra forma, se hubieran visto abocadas a la ruina, especialmente en el sector turístico y del transporte aéreo. Desde entonces, se ha enmendado su utilización con esta vez en seis ocasiones, según el anuncio que ha hecho este jueves el departamento que dirige la vicepresidenta de la Comisión y responsable de Competencia, Margrethe Vestager.

Esta medida no consiste en una transferencia de fondos de la Unión Europea a los Estados miembros, como han sido el SURE (fondo para costear programas de empleo como los ERTE) o el plan de recuperación. En realidad, la decisión lo que hace es permitir que se den ayudas de Estado relajando las normas de Competencia. “La prórroga limitada brinda la oportunidad de una eliminación progresiva y coordinada de las medidas de crisis, sin crear efectos extremos, y refleja la fuerte recuperación proyectada de la economía europea en general. Por otro lado, continuaremos vigilando de cerca el aumento de las infecciones por covid y otros riesgos para la recuperación económica”, ha declarado Vestager.

En España, esto permitirá dar salida al atasco de peticiones pendientes que acumula el fondo de apoyo a la solvencia de empresas estratégicas que gestiona la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI). Y también del fondo de Cofides, ideado para dar oxígeno a empresas medianas. En ambos casos, se trata de herramientas de último recurso, para cuando las firmas que más sufren la crisis no tengan otra alternativa de financiación.

Así, esta actualización del Marco temporal de ayudas de Estado permitirá a los países que lo necesiten mantener esquemas de ayudas que ya estén en marcha y evitar que las firmas todavía afectadas se queden sin apoyo. Además, Bruselas incluye la posibilidad de que los Gobiernos concedan avales a intermediarios privados para que inviertan en pymes y start-ups. “Esto es particularmente relevante a la luz del aumento del endeudamiento de las empresas durante la crisis”, ha asegurado la Comisión en un comunicado. Y se permitirá que hasta el 31 de diciembre del año que viene se otorguen incentivos a las inversiones de las empresas destinadas a acelerar las transiciones climática y digital.

Pese a ello, estas ayudas están condicionadas. Por ejemplo, el Ejecutivo comunitario exige que durante el tiempo en el que el Estado esté en el capital de las compañías se suspenda el pago de dividendos y las recompras de acciones. Y se limiten de forma “estricta” los sueldos de sus directivos, incluyendo la prohibición de pagar bonus. Además, se trata de préstamos que se tienen que devolver en un periodo de tiempo determinado, de ahí que para la concesión sea imprescindible un plan de viabilidad y calendario de devolución. Es decir, los países solo podrán entrar en el capital de las empresas como último recurso, si no hay otra salida y si mantener la viabilidad de esa compañía responde al “interés común”. Esto es, que se considere estratégica.

El Ejecutivo comunitario ha ampliado asimismo la vigencia de otras ayudas. Por ejemplo, los Estados podrán seguir convirtiendo en subvenciones ayudas que se habrían concedido en forma de instrumentos reembolsables (como avales, préstamos o anticipos) hasta el 30 de junio de 2023, un año más de lo establecido hasta ahora.

LA INSPECCIÓN DE TRABAJO OBLIGA A RYANAIR A DEJAR DE COBRAR EL AGUA A SU TRIPULACIÓN EN LOS VUELOS

19/11/2021



Tras una inspección en Alicante, la autoridad laboral ha requerido a la aerolínea de bajo coste que facilite agua gratis a sus trabajadores a bordo, ya que ahora cobra las botellas a la tripulación, al mismo precio que los pasajeros

[EL DIARIO](#)

Si un tripulante de cabina de Ryanair tiene sed durante un vuelo, la aerolínea no pone a su disposición agua gratis. Si quieren beber, deben comprar una botella, como todos los pasajeros. La Inspección de Trabajo ha dictado un requerimiento en Alicante en el que emplaza a la aerolínea irlandesa de bajo coste a facilitar a la plantilla "agua potable de manera gratuita" a bordo. La orden, en caso de no ser cumplida, se convertirá en una sanción económica por una infracción grave, advierte la autoridad laboral.



Sin saber sus horarios ni qué cobrarán: USO denuncia contratos ilegales de 'cero horas' en Ryanair

SABER MÁS

La Inspección de Trabajo ha comprobado en su actuación que, cuando los trabajadores quieren beber agua durante el vuelo, a menos que se la hayan traído ellos mismos, tienen que adquirir las botellas de los productos de venta a bordo. El precio para los trabajadores es el mismo que el de los pasajeros. Según el catálogo disponible en el momento de la revisión, la botella de agua de 500 mililitros tenía un precio de 3 euros.

El requerimiento recuerda a Ryanair que no proveer de agua gratis a los trabajadores infringe la legislación española en materia de seguridad y prevención de riesgos laborales.

Ryanair intenta desentenderse

Fuentes de Ryanair negaron la mayor a elDiario.es y aseguraron que facilitan agua gratis a sus tripulantes. Sin embargo, la compañía no se refiere a los vuelos, en los que la aerolínea irlandesa hace pagar las botellas a sus trabajadores, según varias fuentes consultadas. Cuando es preguntada expresamente por los viajes a bordo, sobre los que se pronuncia la Inspección, no responden en la multinacional.

Desde la plantilla explican a este medio que Ryanair se suele escudar en que hay fuentes en la oficina (*crew room*), donde los tripulantes pueden rellenar sus botellas si lo desean. "Pero con los protocolos actuales las tripulaciones no pasamos por la *crew room*", explican. Otra persona apunta que las medidas de seguridad de Ryanair frente a la pandemia recomiendan que solo se pase "lo indispensable" por estas oficinas.

Los trabajadores también critican en cualquier caso que, incluso llevando agua por su cuenta, a veces esta resulta insuficiente dadas las horas que pasan trabajando a bordo y en las esperas

previas y posteriores a los vuelos. "Si tengo una rotación en verano de hasta 14 horas (el máximo legal), ¿cuánta agua me tengo que llevar en la maleta? ¿Una garrafa de 5 litros? ¿Pagarla yo?", denuncian en la plantilla.

Desde el sindicato USO advierten de que la propia compañía destaca en un manual interno de 'Procedimientos de Seguridad y Emergencia' para sus tripulantes la importancia de la hidratación durante los vuelos. La aerolínea explica en este documento que, en altura, el aire está seco por lo que las membranas de los pulmones se secan más. En consecuencia, Ryanair recomienda "beber mucha agua" a bordo.

Agua, derecho básico de la plantilla

La Inspección de Trabajo ha analizado la situación y ha concluido que Ryanair infringe la legislación en materia de prevención de riesgos laborales. Entre otras, la Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo, que establece disposiciones mínimas que se deben respetar en los centros de trabajo. En su artículo 38, se refiere específicamente al abastecimiento de agua: el empleador debe garantizar agua potable suficiente en proporción al número de trabajadores, "fácilmente accesible a todos ellos y distribuidos en lugares próximos a los puestos de trabajo".

La autoridad laboral requiere a la compañía que ponga a disposición de los tripulantes agua potable de manera gratuita, entre otras medidas que analizó la Inspección. Al ser un requerimiento, se emplaza a la empresa a que cumpla lo mandado en un plazo de tiempo y se advierte de que su incumplimiento conllevará el inicio de un expediente sancionador. Negar el agua gratuita a la plantilla es una infracción "grave" en prevención de riesgos laborales, que puede conllevar multas de 2.451 euros, en su grado mínimo, hasta los 49.180 euros, en el caso más grave.

En USO Sector Aéreo consideran que "este requerimiento de la Inspección supone un reconocimiento valiente de la Autoridad Laboral ante una empresa que sistemáticamente vulnera derechos esenciales, como el de proveer de agua a sus tripulaciones. Esperamos que Ryanair aplique estos requerimientos sin tener que llegar a instancias superiores y deje de poner en peligro la salud de trabajadores y pasajeros". Por el momento, indican en USO, Ryanair no ha cambiado su proceder.

IAG: EL BLOQUE DE BROKERS ESCÉPTICOS SIGUE CRECIENDO

19/11/2021



El exceso de capacidad en las rutas transatlánticas se convierte en un problema añadido para IAG y el resto del sector aéreo.

[FINANZAS](#)

Las acciones de IAG encadenaron una racha de siete caídas en las últimas ocho sesiones, tras dispararse el escepticismo entre inversores y analistas respecto a la recuperación de la actividad.

Mientras que los inversores bajistas dieron un respiro a la aerolínea, los brokers hicieron todo lo contrario y desataron una auténtica oleada de rebajas en sus recomendaciones.

Firmas de inversión de mucho peso, como Bernstein, Berenberg, Peel Hunt o JP Morgan mostraron su descontento con las perspectivas de la aerolínea.

A este bloque de expertos afligidos se acaban de unir los analistas de Exane BNP Paribas, que han rebajado la recomendación de IAG desde 'neutral' hasta 'infraponderar'.

Difíciles perspectivas para IAG y el sector

Lo cierto es que el sector no vive sus momentos más boyantes. "Las perspectivas de recuperación para las aerolíneas aún parecen ser difíciles, tanto en términos de recuperación de la demanda como de oferta en la capacidad", explicaron en el banco francés.

"No nos gusta lo que vemos" con respecto a la demanda de viajes corporativos y, aunque la demanda de ocio es más fuerte, es una "fantasía" sugerir un repunte total dadas las complicaciones de volar para los no vacunados y la posibilidad de que los clientes vacunados se desanimen por la logística y el miedo a los contagios, añadieron estos expertos.

Pero no todas las aerolíneas bajo la cobertura de Exane BNP Paribas tuvieron la misma suerte que IAG. En concreto, el banco francés elevó su recomendación su Luthansa y Jetblue hasta 'neutral'.

En el caso de la aerolínea alemana calcularon un potencial alcista del 7,5 por ciento, mientras que en IAG sucede todo lo contrario, pues el nuevo precio objetivo de 1,79 euros implica un recorrido a la baja del 6,5 por ciento.

Demasiada capacidad

El problema que identificaron los analistas del BNP Paribas Exane es el exceso de oferta por parte de las aerolíneas.

"Claramente, hay demasiada capacidad" que está volviendo a los mercados clave y es poco probable que se materialicen los rendimientos "supernormales" que se esperan después de la pandemia.

Es un problema añadido al propio coronavirus que ha desvelado la apertura del tráfico entre Europa y los Estados Unidos. No hay tanta demanda para la oferta que las compañías están colocando en el mercado.

Pruebas gratis de Covid-19 para impulsar la demanda transatlántica

Tanto es así que la propia British Airways ofrecerá a partir de 2022 pruebas gratis de Covid-19 en el segmento corporativo para impulsar la demanda de viajes transatlánticos.

La idea es facilitar que los viajeros por motivos de negocios se suban a un avión, especialmente si vuelan con poco tiempo de antelación.

La pandemia ha cambiado los hábitos de los ejecutivos y las videoconferencias por zoom son ahora un feroz enemigo. Eso sin contar con la creciente concienciación que plantea el problema del cambio climático.

Lo que están detectando prácticamente todos los analistas es que la recuperación de los viajes de negocios se ha quedado rezagada respecto al turismo, y este es un segmento crítico para las compañías, pues aplican tarifas mucho más elevadas.

El largo camino hacia la normalidad

El hecho de que muchas aerolíneas hayan podido sobrevivir a la pandemia con la flota en tierra ya es un mérito en sí mismo. Unas con ayudas estatales, como Lufthansa o Air France, y otras mediante ampliaciones de capital, como es el caso de IAG. El problema es que la vuelta a la normalidad será lenta.

Es cierto que la recuperación comenzó ya a notarse en el tercer trimestre, pero "el ritmo a corto plazo va a ser más lento de lo que descontábamos", dijeron los analistas de Renta 4 Banco. Pero en

su opinión, el impulso debería ganar intensidad el año que viene.

PUBLICIDAD

Si la subida de los precios del petróleo ofrece una tregua y la situación sanitaria no se deteriorara todavía más, los analistas todavía siguen viendo la luz al final del túnel. La clave son los vuelos transatlánticos, donde ahora sobran asientos.

"Vemos una perspectiva muy positiva para la compañía en los próximos doce meses, a medida que regresen los servicios transatlánticos", recordaron en Deutsche Bank.

LAS 20 AEROLÍNEAS EUROPEAS DE MAYOR CAPACIDAD EN NOVIEMBRE, DOS ESPAÑOLAS

19/11/2021

Aerolínea	Asientos Salidas	Destinos	AKO*
Ryanair	11.409.318	182	8.764.720.302
Turkish Airlines	4.911.272	136	5.211.862.839
easyJet	4.041.624	116	2.697.265.486
Lufthansa	3.957.985	131	3.671.147.367
Air France	2.962.798	88	3.679.048.679
Aeroflot	2.653.006	96	3.129.854.453
Wizz Air	2.568.060	132	2.226.925.484
Pegasus Airlines	2.326.677	90	1.511.378.743
British Airways	2.249.471	80	3.114.274.053
SAS	2.176.988	81	1.305.810.003
KLM	1.969.166	89	2.653.805.778
Vueling Airlines	1.932.776	82	1.185.336.773
Iberia	1.883.564	71	1.943.578.863
Eurowings	1.347.774	85	860.350.410
Pobeda	1.142.127	41	1.024.636.103
TAP Air Portugal	1.055.854	43	1.334.890.319
Norwegian	1.051.458	51	545.711.790
S7 Airlines	993.766	68	993.264.056
ITA	975.680	32	440.697.180
Swiss	904.950	69	922.304.607

Ryanair se mantiene imbatible como la aerolínea más grande de Europa, con más asientos por kilómetro ofertados (AKO) a más destinos que cualquiera de sus competidoras y más del doble de asientos de salida que su rival más cercana, Turkish Airlines.

[HOSTELTUR](#)

La low cost irlandesa operará poco más del 15% de toda la capacidad total operada en Europa en noviembre de 2021. Dos aerolíneas españolas han entrado en esta clasificación de las 20 aerolíneas más grandes de Europa por capacidad total en noviembre de 2021, Vueling en el decimosegundo lugar seguida por Iberia en el decimotercero por número de asientos.

Así lo revela el ranking fue elaborado por el equipo de analistas Routes, la plataforma online para el desarrollo de la conectividad aérea, con base en datos de la firma internacional de inteligencia de la aviación OAG.

La low cost húngara Wizz Air ofrece el tercer mayor número de destinos con 132, pero ocupa el séptimo lugar en el total de asientos de salida del mes; mientras que la británica EasyJet ocupa la tercera posición en asientos ofertados con más de 4 millones, pero la quinta en destinos con 116.

Además, figuran en el ranking fue elaborado por el equipo de analistas Routes, la plataforma online para el desarrollo de la conectividad aérea, con base en datos de la firma internacional de inteligencia de la aviación OAG.

"Si bien se ha hablado mucho de las ambiciones de crecimiento de Wizz desde el inicio de la pandemia, estos datos indican hasta qué punto Ryanair se mantiene por delante en el tamaño de su red, operando cerca de cinco veces más asientos que su competidor más inmediato", dijo Wesley Charnock. Editor en jefe de las publicaciones de Routes.

"Su total de 11,4 millones de asientos programados supera, incluso, los 10,8 millones que ofreció Ryanair en el mismo mes de 2019, lo que demuestra cuán agresivamente pretende estimular el mercado a medida que nos acercamos al invierno. Será interesante ver cómo se mantienen las

capacidades de las low cost durante la temporada, a medida que aumentan los temores sobre el incremento de los niveles de COVID-19 y se reduce el número de destinos de sol de corta distancia disponibles en los climas más fríos de Europa".

IBERIA EXPRESS RENUEVA SU SERVICIO DE GASTRONOMÍA A BORDO

19/11/2021



Iberia Express ha renovado la oferta de su Gastroteca Express y la selección de productos gastronómicos de su clase Business con el objetivo de seguir mejorando "más y más" la experiencia de todos sus clientes.

[EUROPA PRESS](#)

En concreto, la aerolínea incorporó la nueva carta menú en cabina turista el pasado 30 de octubre, con una selección de productos totalmente renovada para toda esta temporada de invierno, según ha informado la empresa en un comunicado.