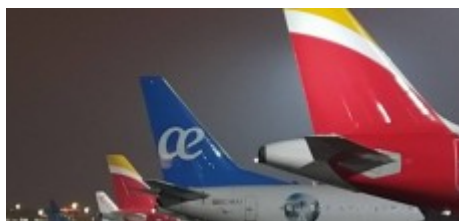


## EL DETERIORO DE AIR EUROPA POR LA CRISIS ABRE NUEVOS ESCENARIOS PARA SU ATERRIZAJE EN IAG

08/10/2021



Iberia prepara su réplica a los recortes a la fusión remitidos por la CE mientras la situación abona la vía de la excepción por empresa en crisis

[CINCO DÍAS](#)

La dirección de Iberia y el Gobierno español van a pelear hasta el último minuto por sacar adelante la integración de Air Europa en IAG. Más allá de que Iberia buscará rebajar el pago en efectivo en función del endeudamiento de su rival, la compañía sigue creyendo en un proyecto cada vez más complicado y no quiere dar cabida a que un inversor se lleve Air Europa en el último minuto a precio de saldo.

El Ejecutivo, por su parte, se juega más de 600 millones entre el préstamo del fondo de rescate de empresas estratégicas gestionado por la SEPI y avales prestados por el ICO. Ese dinero solo será devuelto si Air Europa consigue ser mucho más solvente que antes de la pandemia.

El partido se disputa en Bruselas, donde no faltan presiones: Francia, Alemania y Holanda han apretado contra el fortalecimiento de Madrid-Barajas como hub, y firmas como Ryanair lo han hecho para recoger las partes del negocio que deban ser liberadas. La low cost irlandesa piensa especialmente en los vuelos a las islas.

Bruselas aceptó la fusión de Aegean y Olympic en 2013 por el mal estado de la segunda y ante la grave crisis de Grecia

Iberia recibió el viernes el Statment of Objections (pliego de cargos) remitido por la Dirección General de Competencia con la propuesta de soluciones a efectos anticompetitivos. Abogados y personal financiero de Iberia analizan si los recortes a la operación encajan en los presupuestos, pero se da por descontado que habrá réplica desde Madrid.

De hecho, Competencia podría detener el reloj del proceso de revisión, que tiene fin de plazo el 3 de diciembre, para analizar cuanto tenga que decir la compañía de IAG. Un parón supondría dilatar varias semanas el cierre de la operación, que comenzó a fraguarse en noviembre de 2019 y que ha sufrido el impacto de la crisis sanitaria.

Mientras se libra el pulso entre Iberia y Competencia, comienza a tomar fuerza una nueva vía debido al progresivo deterioro de las finanzas de Air Europa: la petición de la aplicación de la failing firm defence o excepción por empresa en crisis, por el que concentraciones que en circunstancias normales serían frenadas, obtienen el visto bueno si es para garantizar la viabilidad de una compañía.

Como caso reciente destaca la entrada de Amazon en Deliveroo, el año pasado, ante el estado de quiebra inminente de esta última por la debacle del sector de la restauración.

La ministra Raquel Sánchez ha trasladado el interés de España en la fusión a su homóloga en la CE, Adina Valean

Obtener este tipo de permisos no es sencillo al existir claros límites por parte de Bruselas. El apartado 90 de las Directrices sobre Concentraciones Horizontales exige que la empresa adquirida esté cerca de salir del mercado por su situación financiera, y no debe existir otra posible operación corporativa menos restrictiva para la competencia. Globalia, según informó El Confidencial, busca un plan B para su aerolínea por si decae el interés de Iberia.

Hasta iniciada la presente crisis, la CE solo había aceptado en cuatro ocasiones la aplicación de la failing firm defence, entre los casi 10.000 casos de concentración autorizados desde 1989, tal y como recuerdan abogados de Cuatrecasas (Claudia Valdés, Victoria Rivas y Andrew Ward ) en un artículo escrito al hilo del aterrizaje de Amazon en Deliveroo.

El precedente más claro en el sector aéreo está fechado en octubre de 2013, cuando se permitió la integración de Aegean y Olympic Air en plena crisis griega. La Comisión, que había rechazado dos años antes la misma operación entre las dos mayores aerolíneas de Grecia, tuvo en cuenta el entorno de recesión y que Olympic estaba en jaque.

Este camino no dejaría de ser una moneda al aire para Iberia, apuntan fuentes jurídicas, a la vista de otros procedimientos.

Contactos al más alto nivel

El Ministerio de Transportes también está jugando sus bazas. La ministra Raquel Sánchez mantuvo el 22 de septiembre un encuentro bilateral con la comisaria de Transportes de la UE, Adina Valean, en el que defendió el interés del matrimonio entre Iberia y Air Europa. El Gobierno presenta tres argumentos esenciales: el refuerzo de Barajas como hub en un contexto de desequilibrio en el tráfico a favor de los aeropuertos del norte de Europa; el mantenimiento del empleo y activos de Air Europa, y la necesidad de garantizar el retorno de los préstamos entregados a la filial de Globalia.

En el sector es un secreto a voces que Air Europa tiene muy difícil sobrevivir al invierno y la propia compañía reconoció la necesidad de ampliar el rescate público.

Ante esta situación crítica, las distintas partes se preparan para entrar en una nueva fase en la que todos tendrían que ceder: la familia Hidalgo, en el precio; Iberia, en remedios para favorecer la competencia; no se descarta que IAG tenga que entrar en la operación, y, en última instancia, se estudiarán posibilidades por las que el Gobierno podría capitalizar deuda o aligerar las condiciones de amortización de la misma.

LOS ANTECEDENTES MÁS RECIENTES DE LA 'FAILING FIRM DEFENCE'

Condiciones desde Bruselas. La Comisión Europea frenó en abril de este año la fusión de Air Canada y Air Transat al imponer condiciones que no fueron asumibles por parte de Air Canadá. La integración venía con la bendición del órgano canadiense de competencia por la vía del failing firm defence, pero en Bruselas se apreció una seria afectación al tráfico aéreo transatlántico.

Visto bueno en Malasia. El pasado mes de septiembre la Comisión de Aviación de Malasia (MAVCOM) aprobó la fusión transfronteriza de Korean Air y Asiana Airlines como mecanismo de defensa de una empresa en quiebra. "Asiana Airlines ha estado en una situación de dificultades financieras durante algún tiempo y no puede rehabilitarse si no es por la fusión prevista", explicita el regulador.

El caso Iberia-Air Europa. La CE tiene la lupa puesta sobre el solapamiento de Iberia y Air Europa en

rutas a América, como son las de Miami, Quito, La Habana, Montevideo, Ciudad de Panamá y Santo Domingo. En el mercado doméstico, también hay conexiones bajo estudio como las que enlazan Madrid con Valencia, Bilbao, Valencia o Sevilla.

---

## IBERIA TROPIEZA CON BRUSELAS EN LA COMPRA DE AIR EUROPA

08/10/2021



La Comisión Europea sigue viendo problemas de competencia y la filial de IAG, que ve estratégica la adquisición, prepara una contrapropuesta.

### EXPANSIÓN

Iberia busca salvar la adquisición de Air Europa, amenazada por el estricto análisis de la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea (CE), las objeciones de competidores directos como Air France-KLM y Lufthansa, y el deterioro económico progresivo de la compañía objeto de adquisición. El pasado viernes, la compañía presidida por Javier Sánchez-Prieto recibió un pliego de cargos (statement of objections) en el que la CE concluye que sigue habiendo problemas de competencia; el contenido no ha trascendido hasta el momento. IAG, matriz de Iberia, dispone de un mes para responder a ese informe. Los plazos no son eternos: Bruselas se ha fijado el 3 de diciembre como fecha límite para publicar su dictamen definitivo, a no ser que se solicite una nueva prórroga en un proceso que dura ya dos años.

El documento remitido por la CE a la filial de IAG tiene más de 400 páginas y da una idea de que Bruselas no lo pondrá nada fácil. La cuestión radica en los solapamientos de las rutas hacia Sudamérica, más que dentro de España (especialmente entre Madrid, y las Baleares y las Canarias) o Europa. Aunque Iberia propuso ceder derechos de despegue (slots) de vuelos intercontinentales a World to Fly y de corto radio a Volotea, Competencia pide ir más allá.

La respuesta que elaborará ahora Iberia no es el último intento para salvar la operación. Fuentes consultadas comparan el proceso con una carrera de fondo en la que las dificultades van creciendo una vez atravesado el ecuador, pero el deportista tiene fuerzas y está motivado para cruzar la meta final.

### Cantidad y calidad

El problema no radica tanto en el número de rutas -Bruselas reconoció inicialmente que tenía la lupa puesta sobre 70 conexiones, pero la cifra es ahora menor-, sino en qué corredores habría que ceder terreno a la competencia. Iberia no está dispuesta a comprar Air Europa para tener que desprenderse de la parte más rentable y estratégica, lo que desfiguraría el resultado de una operación que aún se ve estratégica.

Un problema de fondo es la diferente óptica con la que se observa la compra en Madrid y en Bruselas. Iberia quiere reforzarse en la capital española para que Barajas pueda competir en las rutas con Iberoamérica contra París, Ámsterdam o Fráncfort, donde las respectivas aerolíneas tienen una cuota sensiblemente superior a la de Iberia en Barajas. En cambio, la CE lo analiza sobre todo como un asunto español, sin tener en cuenta que en muchos de estos vuelos se realiza antes

una escala. Eso, sin tener en cuenta que el peso de Madrid en las rutas entre Europa y Asia es casi nulo.

Fuentes del sector aseguran que todavía no se puede dar por hecho que fracasará o que se llevará a cabo la compraventa. Lo único claro es que el descarrilamiento de la operación dejaría a la compañía con sede en Lluçmajor (Mallorca) en una situación al borde de la quiebra. Lo saben -y lo temen- los sindicatos de la aerolínea y el Govern de Francina Armengol. No es ajeno tampoco el Ministerio de Transportes, que ya consideró prioritario que la Sepi auxiliase a Air Europa con 475 millones, el rescate de mayor importe de los realizados hasta ahora. El problema sería, al menos, triple: 3.576 empleados en la calle, al menos 600 millones públicos desperdiciados y pérdida de conectividad.

Iberia y la CE intercambiarán documentación en las próximas semanas con el objeto de acercar posturas, pero también se da audiencia a la competencia, que ha dejado bien claro en Bruselas su oposición a la concentración. La CE les ha remitido al menos dos cuestionarios para preguntarles su opinión y los efectos que podría tener la adquisición.

Los dos principales competidores de IAG en el largo radio habrían planteado que la compra frustraría parte de sus planes de crecimiento en las rutas entre sus hubs y América, y por tanto no podrían arañar cuota de mercado. Otras bazas que se han jugado son que IAG es, en último término, más inglesa que española -tiene la sede operativa en Londres- y que su principal accionista es Qatar Airways (25,14%).

#### Sustitución

En el corto radio (vuelos insulares y con Europa, sobre todo), Ryanair ha explicado varias veces que estaría en disposición de sustituir la operativa de Air Europa a precios más económicos.

En cambio, puede jugar a favor de Iberia la situación cada vez más delicada de Air Europa, con unas pérdidas de 427 millones el año pasado tras desplomar su facturación un 68%, hasta los 758 millones. La compra, pactada inicialmente en 1.000 millones, se rebajó a la mitad tras el rescate de la Sepi. Además, la antigua aerolínea de los Hidalgo obtuvo 140 millones del ICO. En sus últimas cuentas, el grupo reconoce que necesitará otro rescate, que se espera para las próximas semanas. Más deuda obligaría a Iberia a renegociar el precio, como ha reconocido Sánchez-Prieto.

#### NEGOCIO

Tanto por beneficio como por operativa, las principales rutas para Iberia y para Air Europa son las intercontinentales. En 2019, año previo a la pandemia, más del 60% de los ingresos de la filial de IAG procedieron de las rutas de largo radio.

---

## **BINTER Y CANARYFLY SUSPENDEN SUS VUELOS A CAUSA DE LA NUBE DE CENIZA DEL VOLCÁN**

**08/10/2021**



Las dos aerolíneas se han visto forzadas a tomar esta decisión porque no se pueden desarrollar las operaciones con las condiciones de seguridad necesarias.

[LA INFORMACIÓN](#)

Binter y Canaryfly, las dos compañías aéreas que operan vuelos entre La Palma y el resto de las islas del archipiélago, han suspendido los vuelos previstos para hoy debido a la evolución de la nube de ceniza procedente de la erupción del volcán de la Cumbre Vieja. Las dos aerolíneas se han visto forzadas a tomar esta decisión por causas de fuerza mayor, ya que la situación de la ceniza en suspensión ha empeorado considerablemente y está previsto que continúe así al menos hoy, lo que no permite que se desarrollen las operaciones con los requisitos de seguridad necesarios.

Ambas se mantienen atenta a la evolución meteorológica para recuperar la actividad en cuanto sea posible en condiciones de seguridad. Mientras, la actividad del volcán se ha mantenido estable durante las últimas horas, con "comportamientos constantes" y la lava discurriendo por una única colada de forma fluida. De acuerdo con el último informe de situación del Departamento de Seguridad Nacional, publicado a las 06:00 GMT, "aunque el número de seísmos y su magnitud han disminuido en las últimas horas, aún se producen movimientos sentidos por la población y que podrían originar pequeños derrumbes de la colada en zonas de pendiente".

El delta lávico o fajana creado por la caída de lava sobre las aguas del océano continúa su crecimiento en dirección norte-sur y ocupa ya una superficie de unas 38 hectáreas. El informe, que usa como fuentes al Gobierno de Canarias, la Dirección General de Protección Civil y el Instituto Geográfico Nacional, recuerda que se ha formado un tubo lávico que permite la salida directa de lava al mar, "lo que consigue que el ancho de la colada no aumente y por tanto no afecte a más construcciones".

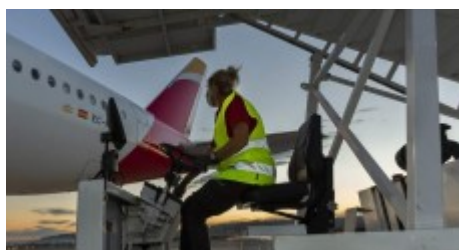
La superficie afectada por las coladas es de casi 422 hectáreas. Por otra parte, la emisión de cenizas volcánicas alcanza una altura de 3.000 metros y el viento la dirige hacia el noreste. Debido a la presencia de cenizas, varias compañías aéreas han decidido cancelar sus operaciones en La Palma para hoy, aunque "el aeropuerto permanece operativo y lo seguirá estando siempre y cuando no se produzca una precipitación de cenizas que no pueda limpiarse".

Mientras, continúa la ola de solidaridad con los afectados, que a través de donaciones de particulares, entidades y empresas privadas de todo el mundo, ha recaudado ya más de 4,1 millones de euros, según señala el Cabildo de La Palma. Desde ayer está abierta la subasta en línea de las camisetas de la selección española de fútbol firmadas por los jugadores, una iniciativa de la Federación Española de Fútbol para recaudar fondos para los afectados.

---

## AENA ULTIMA LOS PLIEGOS DE LOS CONTRATOS DE 'HANDLING'

08/10/2021



Este negocio mueve 1.000 millones de euros Es un tercio de la facturación de compañías como Iberia

[EL ECONOMISTA](#)

Las aerolíneas y demás empresas del sector están en guardia ante la "inminente" publicación de los pliegos que regirán los contratos de handling, nombre de la asistencia en tierra, que licita Aena. Este negocio en los aeropuertos españoles de cerca de 1.000 millones es clave para gran parte de las compañías y da servicio de, entre otras cosas, control de billetes y equipajes. Los contratos son

licitados por Aena cada siete años y el nuevo concurso, para el que se espera más competencia que nunca, está a punto de hacerse público.

A nivel nacional, el mayor operador de este servicio es Iberia Airport Services, una filial de la compañía del Grupo IAG que cuenta con servicios en 29 aeropuertos de la red de Aena y dio servicio en 2019, último año antes de la pandemia, a 170 aerolíneas y 360.000 aviones. También opera en nuestro país Groundforce, dependiente de Globalia, propietario de Air Europa, u otras compañías como Azul Handling (en manos de Ryanair) o Red Handling (propiedad de la también low cost Norwegian). Más allá de las propias aerolíneas, también presta este servicio la división de Aeropuertos de Acciona y otras como Swissport.

Los pliegos que se conocerán en las próximas semanas marcarán además la actividad en plena recuperación del sector tras el golpe del Covid-19. Tomando como referencia los datos del verano 2019 de Iberia Airport Services, el negocio de aeropuertos alcanzó cerca de un 70% de su actividad de 2019, con más de 93.000 aviones atendidos y la gestión de cerca de 16,5 millones de maletas.

Este verano estuvo marcado por la recuperación del turismo nacional y eso se notó también en los aeropuertos. En el mes de agosto, Iberia Airport Services superó, incluso, sus cifras de actividad respecto a 2019 en aeropuertos como Ibiza, Asturias, Gran Canaria, Santiago de Compostela, Santa Cruz de la Palma y Tenerife Norte, según los datos de la propia compañía.

José Luis de Luna, director de Servicios Aeroportuarios de Iberia, señala que estos servicios suponen un tercio de su negocio

Ahora, con la puesta en marcha de los concursos para los nuevos contratos, las compañías se preparan para conseguirlos.

En este sentido, José Luis de Luna, director de Servicios Aeroportuarios de Iberia, señala a elEconomista que estos servicios suponen un tercio de su negocio, por lo que implantarán soluciones innovadoras y sostenibles y presentarán una "oferta económica muy competitiva" para conseguir el mayor número de licencias posible.

---

## EL DIRECTOR DE IATA CRITICA LAS RESTRICCIONES "INNECESARIAS" AL TRANSPORTE AÉREO

08/10/2021



El director general de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), Willie Walsh, declaró este martes a Efe que las restricciones "innecesarias" que mantienen los países al transporte internacional aéreo le costarán al sector este año 40.000 millones de dólares y retrasan la recuperación.

[EFE](#)

Durante una entrevista con Efe al final de la 77 asamblea general de IATA celebrada en Boston (EE.UU.), Walsh señaló que los cierres de las fronteras ya no está justificados en estos momentos.

Walsh afirmó que es fácil defender que las pérdidas del sector, que en 2021 se calcula ascenderán a 51.000 millones de dólares, "se podrían haber reducido a entre 10.000 y 12.000 millones".

"Porque muchas de las restricciones que están en marcha, que están evitando la recuperación de los viajes, no creo que estén justificadas", declaró, a la vez que acusó a los Gobiernos de ser el obstáculo para la recuperación de las aerolíneas.

"La recuperación de este problema no es una recuperación de la pandemia, es la recuperación de la respuesta de los Gobiernos a la pandemia. Y su respuesta está retrasando la recuperación de forma significativa", explicó.

Walsh, que hasta 2020 fue el consejero delegado de International Airlines Group (IAG), que agrupa a varias líneas aéreas europeas y se caracteriza por su franqueza, lo que a menudo causa polémica, dijo no entender la prohibición de Estados Unidos a aceptar viajeros procedentes de Europa.

"¿Por qué los europeos no pueden volar a Estados Unidos? ¿Cuál es la base científica para defender que los europeos no pueden cuando la gente de otras partes del mundo sí pueden? En Europa, los niveles de vacunación han sido mucho más elevados que en la mayoría de los países, y el nivel de transmisión del virus es bajo", se preguntó.

"Ese es el problema que tenemos, que medidas que se podían defender cuando estábamos lidiando con algo desconocido ya no tienen sentido cuando tenemos información para entender mucho mejor el desafío que se encara", continuó.

"De verdad, no creo que los cierres de fronteras que se mantienen en estos momentos estén justificados por una emergencia médica", añadió.

Walsh también expresó su desconcierto ante "la confusión" que provoca la falta de coordinación de medidas entre países.

"¿Por qué incluso dentro de Europa hay interpretaciones diferentes de cuando un PCR o un test de antígenos debería ser administrado? Hay diferentes interpretaciones sobre la edad para hacer las pruebas. Uno pensaría que en una organización como la Unión Europea (UE) se alcanzaría el consenso sobre una posición común y de forma relativamente fácil", dijo.

"Especialmente cuando la libertad de movimiento es una libertad fundamental de la UE. Es la base sobre la que se ha construido la UE. Y a pesar de eso la anulamos", concluyó.

Walsh también criticó a los gestores de aeropuertos de todo el mundo: "muchos creen que tienen que recuperar todo (el dinero perdido durante la pandemia) ahora. Y no están considerando lo que eso significa para la relación que tienen con este sector".

En su opinión "no pueden decir que son un socio y que están escuchando nuestras preocupaciones y que quieren trabajar con nosotros, y luego subir sus precios un 90 %. Y la única razón por la que lo pueden hacer es porque saben que sus clientes están atrapados. Porque son un monopolio", dijo.

Walsh también expresó su frustración por la falta de acuerdo para la ampliación del aeropuerto de Barcelona.

"Es frustrante porque Barcelona ha sido un destino al que todo el mundo quiere ir. El aeropuerto, que es fabuloso, ha sido un gran éxito. Pero la forma en que el aeropuerto está estructurado no es la más eficiente. Es decepcionante ver que no se ha llegado a un acuerdo sobre lo que hay que hacer", dijo.

Walsh aprovechó para lanzar una advertencia a la ciudad y las autoridades españolas.

"Siempre me ha encantado el aeropuerto de Barcelona y me encanta Barcelona como ciudad. A veces la gente cree que lo que tienen es para siempre. Y no va a ser así, a menos que se toman medidas para asegurar y proteger el futuro", dijo.

---

# LUFTHANSA AMPLÍA CAPITAL POR 2.162 MILLONES DE EUROS

**08/10/2021**



Lufthansa ha completado una ampliación de capital por un importe de 2.162 millones de euros, anunciada el pasado 19 de septiembre.

## [EUROPAPRESS](#)

En el comunicado, la aerolínea ha confirmado que las 9.814.586 nuevas acciones restantes para las que no se habían ejercido los derechos de suscripción durante el período de suscripción se colocaron con éxito entre los inversores institucionales.

Por lo tanto, se espera que los ingresos brutos finales de la ampliación de capital asciendan a 2.162 millones de euros.