

IBERIA SE AFERRA A BRUSELAS PARA NO PAGAR 40 MILLONES SI RENUNCIA A AIR EUROPA

07/10/2021



La aerolínea de IAG sigue esperando un nuevo pronunciamiento de la Comisión Europea. Está a la espera de conocer si los descartes regulatorios exceden los límites el acuerdo alcanzado con la firma de Globalia.

[LA INFORMACIÓN](#)

La compra de Air Europa por parte de Iberia sigue pendiente de la Comisión Europea. Lo que Bruselas determine influirá directamente en la decisión de la compañía dirigida por Javier Sánchez Prieto, que anunció la adquisición en 2019 por 1.000 millones de euros y la rebajó dos años más tarde a la mitad con motivo de la crisis del coronavirus. La situación de la compañía de Globalia, asistida ahora mismo por el Gobierno a través de la SEPI, es muy distinta a la del pasado y obliga a cambiar todos los planteamientos. Sin embargo, lo que sigue intacto es el compromiso de pago si la operación no llega a buen puerto. Esta cláusula, fijada en el primer acuerdo, asciende a 40 millones de euros a cualquiera de las partes que dé marcha atrás.

De acuerdo a las fuentes consultadas por La Información, el dictamen de Bruselas y la imposición de sus descartes regulatorios pueden librar a la compañía del grupo hispano-británico a esquivar dicho pago. La Comisión Europea es consciente de que la suma de Iberia y Air Europa se traducirá en una situación cercana al monopolio en rutas desde y hacia América Latina, lo que obligará a la compañía compradora a desprenderse de parte de estas rutas y, además, de derechos de despegue y aterrizajes (*slots*) en los aeropuertos congestionados. Son estas dos condiciones las que pueden determinar la operación, haciéndola descarrilar por completo. Pero estos descartes regulatorios (*remedies*, en el argot financiero) también pueden sobrepasar el marco del acuerdo que fijaron Iberia y Air Europa en 2019, por el que se fijaba una suerte de indemnización a la otra parte en el caso de desistir. La matriz IAG ligó este pago a "no obtener las autorizaciones regulatorias", sin entrar a dar mayor detallberia, por su parte, está visibilizando que seguirá adelante por la compra hasta donde pueda, sin ocultar las dificultades existentes. Pese a la crisis del coronavirus, la aerolínea siguió apostando por la compañía de Globalia y aprovechó para renegociar el precio. Los 1.000 millones a pagar en efectivo pasaron a ser 500 y a tener un nuevo calendario de pago, fijando el primer desembolso a partir de 2026, es decir, cuando la recuperación por la crisis del coronavirus hubiese dado un respiro a la situación financiera de las aerolíneas. El segundo elemento clave para aplazar el pago, según contó el propio Luis Gallego, consejero delegado del grupo IAG, es que en ese momento el grupo resultante ya estaría "obteniendo

sinergias significativas como resultado de la transacción”.

No obstante, apareció un nuevo condicionante en la operación: el rescate del Gobierno a Air Europa, con 475 millones a través de la SEPI (235 de euros en ayudas ordinarias y otros 240 en un préstamo participativo), del Ministerio de Hacienda. La operación, de esta forma, sumaba a un tercero en discordia y quedaba "sujeta" a una negociación paralela con la administración, como explicaron las partes en su momento. Y se ha ensombrecido en las últimas semanas a raíz de varios motivos, como la publicación de las cuentas de la compañía, en las que se descubría un agujero financiero más grande de lo previsto (427 millones de pérdidas frente a un beneficio de 27,7 un año antes) y se abría la puerta a un segundo rescate.

A la espera del primer análisis

A día de hoy, la operación sigue examinándose. Fue notificada por primera vez el 25 de mayo y contestada desde la Comisión Europea apenas un mes más tarde. La comisaria de competencia, Margrethe Vestager, advirtió que una compra de tal calibre le preocupaba porque, entre otros motivos, "podría dar lugar a precios más elevados y a una menor calidad para los viajeros". Ante estas declaraciones, la propia Iberia pidió más margen para convencer al Ejecutivo comunitario con sus argumentos. En paralelo, se puso en manos de la consultora Acento, del exministro socialista José Blanco, para que le representara en Bruselas. Cuatro meses después de que el expediente entrara en la Comisión, ambas partes esperan ya al Statement of Objections, el documento que marcará las concesiones que tendrá que realizar Iberia si quiere asegurar la operación. Tanto Iberia como Air Europa han defendido los beneficios de una integración, sobre todo aludiendo a cómo se beneficiaría el aeropuerto de Madrid-Barajas, donde sumarían sus fuerzas, como *hub* europeo. Allí, la cuota conjunta pasaría a ser del 39%, menor que la que tienen los competidores en plazas como el aeropuerto París Charles de Gaulle (Francia), el de Fráncfurt (Alemania) o el de Ámsterdam (Países Bajos). En cuanto al impacto en la compañía, la combinación de negocios daría lugar a un crecimiento del 35% en número de pasajeros hasta alcanzar los 12 millones, con buena parte de ellos en el largo radio. Por destinos, la incorporación al perímetro de IAG suponía sumar 69 nuevas rutas (24 en América, 16 en Europa, 25 en España y 4 en Oriente Medio y Norte de África), según la notificación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

Mientras, los rivales de Iberia han aprovechado para influir en la resolución final. Uno de ellos ha sido Ryanair, que ha cargado públicamente contra esta operación porque, en su opinión, distorsiona la competencia. El consejero delegado de la compañía de bajo coste, Eddie Wilson, criticó que la compra siguiera viva por la colaboración del Gobierno, que ha librado a Air Europa de la quiebra. En cualquier caso, reclama parte de los *slots* del aeropuerto de Barajas que ahora mismo tiene la firma de los Hidalgo. Air France tampoco vio con buenos ojos la concentración. Ben Smith, máximo responsable, salió al paso para mostrar su disconformidad. El ejecutivo de la aerolínea, que también sondeó en su día la compra de Air Europa, aseguró que seguiría la operación "muy de cerca" porque, a su parecer, tenía "grandes implicaciones antimonopolio".