



Las sombras de Willie Walsh (izda.), CEO de British Airways, y de Thomas Reynaert, director de Airlines for Europe, sobre la foto de un avión. REUTERS

Autorrescate para salvar IAG

Recurre a una recapitalización para capear la crisis y deja en el aire la compra de Air Europa

RAQUEL VILLAECIJA MADRID

IAG presentó ayer unos resultados semestrales que arrojan unas pérdidas históricas, y recurrirá a una ampliación de capital por 2.750 millones, que será apoyada por el principal accionista (Qatar Airways) y con la que, a falta de un rescate público (que sí han recibido otras aerolíneas europeas, como Air France o Lufthansa) pretende hacer frente a la crisis que afronta como consecuencia de la pandemia. Todo esto en medio de cambios en la cúpula (el consejero delegado y el presidente, entre otros), que se sucederán entre septiembre y enero de 2021.

El grupo dueño de Iberia, British Airways y Vueling registró pérdidas hasta junio de 3.800 millones (frente al beneficio de 806 millones del año anterior), por la caída de la demanda, según los resultados remitidos a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

La crisis que vive el sector aéreo no tiene precedentes: las flotas de las aerolíneas han estado en tierra varios meses por las restricciones a la movilidad y, aunque ya han empezado a operar, lo hacen a baja capacidad. En el caso de IAG, su capacidad operada hasta junio disminuyó un 56,2%. Sólo se desarrollaron vuelos esenciales, de carga y repatriaciones.

Como consecuencia de este parón, los ingresos cayeron un 55,7% (hasta los 5.288 millones). A las pérdidas ha contribuido también una

partida excepcional de 2.137 millones «por baja contable de coberturas de combustible y de tipo de cambio para 2020», es decir, por el gasto de la compra de combustible previa a la crisis, antes de que se cerraran fronteras, se dejara de volar y el precio del petróleo se desplomara.

En este contexto, la recapitalización, que se votará en la junta de accionistas de septiembre, se presentaba «como clave para la supervivencia del grupo», señala Pere Suau-Sanchez, experto en el sector aéreo de la UOC.

Qatar Airways ha garantizado que acudirá a la ampliación y, según explicó ayer el presidente de Iberia y futuro consejero delegado de IAG, Luis Gallego (asume el cargo en otoño), ésta «será suficiente para cubrir las necesidades del grupo en el peor de los escenarios».

Javier Ferrán tomará el relevo en la presidencia en enero del próximo año

rios», es decir, en un contexto en el que no se prevé una recuperación de la demanda de 2019 hasta 2023. Qatar incorporará dos consejeros al Consejo de Administración.

El problema ya no es el parón del

confinamiento, sino que no se prevé una recuperación del tráfico a corto plazo. IAG, además, tiene un problema añadido, y es que «están parados los vuelos de largo radio (con mucho peso para Iberia y British) y no se prevé una activación de la demanda de viajes corporativos en invierno», según Philip Moscoso, experto del sector del IESE.

La crisis obligará al grupo a ajustar costes: los de flota (se ha retrasado la entrega de varias aeronaves) y los de personal. Ayer, Gallego, sin hablar de despidos, reconoció que la empresa se reunirá con los representantes de los trabajadores para valorar cómo ajustar los costes a la demanda actual. British Airways ya anunció 12.000 despidos.

«Cada aerolínea ha tomado medidas para ajustar su negocio y reducir su base de costes para reflejar la demanda prevista en sus mercados con el fin, no solo de superar esta crisis, sino de asegurarse que siguen siendo competitivas en una industria cambiada estructuralmente», dijo Willie Walsh, consejero delegado.

El reto, dice Moscoso, es «redimensionar el tamaño de la empresa y ajustarla a la demanda sin hipotecarte», para «tener capacidad en caso de una reactivación de la demanda». Preguntado ayer por el hecho de que algunas compañías hayan recibido ayudas estatales y otras no, Gallego aseguró que van a defender las ayudas pero siempre y cuando

«no distorsionen la competencia».

«Esto es un 'sálvese quien pueda' y hay Estados más ricos que han concedido ayudas a los sectores que han considerado más estratégicos», señala el experto de la UOC, que cree que «para una industria que es global, el enfoque ha sido nacional, fragmentado, y esto puede ser un error».

La crisis llega en un momento en el que estaban previstos cambios en la cúpula de IAG. Además del relevo de Gallego, ayer se anunció el del presidente del grupo, Antonio Vázquez, que será sustituido por Javier Ferrán, presidente de Diageo, en enero de 2021.

Otro de los frentes abiertos es la compra de Air Europa por parte de Iberia. Luis Gallego aseguró ayer que la operación sigue siendo estratégica y se ejecutará siempre y cuando se pueda renegociar el precio (en principio eran 1.000 millones), pues «el valor de la compañía no es el mismo». Para Moscoso, la oportunidad «sigue estando ahí y en esta crisis los que mejor sobrevivan y mejor sepan ajustar su estructura son los que saldrán reforzados».

Banco Sabadell descarta participar en fusiones

VÍCTOR MARTÍNEZ MADRID

Banco Sabadell ha descartado el interés del grupo en participar en una fusión entre entidades en España y asegura que su atención se centra en hacer frente a la crisis del coronavirus. El banco ganó 145 millones hasta junio, un 73% menos que hace un año, lastreado por las dotaciones realizadas para cubrir futuras insolvencias por la recesión y el parón de la actividad económica.

«Podemos seguir por nuestra cuenta», respondió el consejero delegado Jaime Guardiola a los señalamientos que otorgan al grupo más papeletas que a nadie para participar en una integración con otra entidad para mejorar sus ratios de rentabilidad.

El ejecutivo catalán puso el foco en otras medidas dirigidas a mejorar sus cifras de negocio y que pasan por la transformación digital y el ahorro de costes. En este sentido, Sabadell ha acelerado su plan de cierre de sucursales con respecto a lo previsto antes de la crisis y deja la puerta abierta a reducir su plantilla si la situación empeora.

«La crisis supone una oportunidad para reducir mucho la operación migrando al canal remoto servicios que no tengan que ver con la venta. Está por ver cómo afecta esto a los recursos humanos», explicó Guardiola.

Aparte de las dotaciones para cubrir insolvencias en el segundo semestre del año, que elevarán el ratio de morosidad hasta el entorno del 5%, el grupo ha visto reducidas sus principales vías de negocio: el margen de interés que obtiene por la intermediación financiera y las comisiones. Ambos caen un 5,6% y un 4,6% anual, respectivamente.

Sin embargo, su cartera de crédito viva crece un 2,4% impulsada por los programas de crédito a empresas puestos en



El consejero delegado del Sabadell, Jaime Guardiola. JMC

marcha durante el confinamiento para garantizar la liquidez.

Respecto a si hay margen para una nueva guerra hipotecaria, Guardiola espera que «no» y que prime la «sensatez».