



Aviones de Iberia y Air Europa aparcados en el aeropuerto de Barajas, en Madrid. REUTERS.

Recta final para Iberia y Air Europa tres años después

La transacción más larga del sector de la aviación en España entra en su fase decisiva

RAQUEL VILLAÉCIJA MADRID

La compra de Air Europa por parte de Iberia se ha convertido en la operación más larga y compleja del sector aéreo en España. Larga porque hace justo tres años que se anunció y aún no se ha cerrado. Compleja porque ha pasado por todas las etapas posibles y han surgido contra-tempos inéditos, como una pande-

mia que ha provocado la mayor crisis de la historia de la aviación o el estallido de una guerra en Europa.

Tras meses de vaivenes, la operación está ahora en su fase decisiva. Las negociaciones han sido arduas y complejas, se rompió el acuerdo inicial y se pactó otro nuevo, para empezar de cero. Iberia le dio a Air Europa un préstamo de 100 millones y

a cambio de eso se ha hecho con el 20% del capital. «Obviamente es más fácil una operación cuando tienes un pie dentro», señalan fuentes de la compañía a este respecto, aunque señalan que «está todo abierto aún para la adquisición del 80% restante, es como empezar de cero otra vez».

Iberia tiene hasta finales de marzo de 2023 para llegar a un acuerdo con Globalia y el precio está aún por definir. Después de esto serán las autoridades de Competencia las encargadas de dar el visto bueno final o poner las objeciones oportunas, si consideran que el acuerdo limita las opciones para el consumidor.

«La operación se ha reactivado y está en su fase decisiva», opina Philip Moscoso, experto en el sector del IESE, que cree que el nombramiento el pasado mes de junio de Jesús Nuño de la Rosa como nuevo CEO de Air Europa «ha sido clave y ha ayudado a suavizar y clarificar la interlocución», antes en manos de los

DATOS

100 M€

Préstamo. Iberia concedió a Air Europa un crédito de 100 millones de euros y a cambio se hizo con el 20% de su capital, lo que podría facilitar la compra.

500 M€

Precio. La compra podría cerrarse por unos 500 millones de euros, cantidad pactada tras el rescate de Air Europa por parte de la Sepi.

Hidalgo, padre e hijo.

«El acuerdo podría estar ya casi cerrado y sólo faltaría presentar el planteamiento de la operación a Competencia», señala el experto, que

cree que «las oportunidades» para que se cierre pronto son más altas si se supervisa en casa (la Comisión Nacional de Mercados de la Competencia) que si se envía a Bruselas.

Luis Gallego, consejero delegado de IAG, la matriz de Iberia, y quien ha liderado las negociaciones desde el origen, señaló la pasada semana que esperan llegar a un acuerdo con Globalia antes del 31 de marzo de 2023. Hasta entonces Iberia tiene derecho de exclusividad en la compra, tal y como acordaron cuando le dio el préstamo de 100 millones a Air Europa (que ha convertido en el 20% del capital que ya tiene).

Aún hay muchas incógnitas. El precio, los plazos y las renunciaciones que tendrá que hacer Iberia para pasar el filtro de Competencia (sea en España o en Bruselas), como por ejemplo ceder slots (los tramos horarios que tienen las aerolíneas para realizar sus vuelos: despegues y aterrizajes) a otras compañías.

Respecto al precio, no serán los 1.000 millones que marcaba el acuerdo inicial, sino que «se acercará más a los 500 millones que se pactaron tras el rescate de Air Europa» por parte del fondo de la Sepi, opina Moscoso. El montante «está aún por decidir, pero será un precio que satisfaga a los dos», señaló Luis Gallego hace unos días.

En cuanto a los tiempos. La idea es cerrar el acuerdo con Globalia antes de que acabe el año. Si no se produce, Iberia tiene derecho a tanteo, de manera que si otra aerolínea le hace una oferta, la compañía española tiene preferencia siempre y cuando la iguale. La idea es no llegar a ese punto, porque entonces el precio lo decidiría un tercero. Competencia podría tardar otro año más en aprobarlo.

Esta es la operación más compleja y larga de la historia del sector aéreo en España y probablemente de Europa. Es también crucial para el turismo en España, pues el objetivo es convertir el aeropuerto de Madrid-Barajas en un gran centro de conexiones internacional, al nivel de París, Londres y Amsterdam.