

rior confinamiento" y destaca que hay que parar el ocio al menos un mes.

"El confinamiento es lo fácil para un político. Pero ahora estoy de acuerdo con el ministro Illa y soy totalmente contrario; hay que tener serenidad y esperar el resultado de las medidas adoptadas", afirma el presidente de un grupo multinacional. "Hay que volcarse a hacer test, test y test", añade.

Tanto este empresario como la mayor parte de los consultados se muestra resignado a aceptar algunas medidas inevitables como el cierre o la restricción de la hostelería. No obstante, alguno recuerda que esa medida debería ir acompañada con la concesión de ayudas directas, como ha hecho Alemania.

"Es menos impacto que cerrar todo y mandar a todo el mundo a casa", incide otro. Para otro ejecutivo "no hay una respuesta única, depende de cada territorio". "Cuanto menos confinamientos se hagan, mejor. No se pueden cerrar ni la industria ni las escuelas, porque eso supone que los padres tengan que estar en casa con sus hijos y que no funcione la economía. Sería una verdadera catástrofe. Otra cosa es que se reduzca el ocio y la movilidad", apunta un banquero, que aboga por "ir conviviendo con el virus, tomando medidas, poniendo en marcha métodos de detección. Si antes se hizo mal la desescalada y la falta de coordinación con las comunidades, hágase bien ahora".

"No tiene sentido que nos quieran ideologizar, estamos muy cansados y somos muy mayores para ello; por favor que se pongan de acuerdo, porque es lamentable el circo que se suele montar cuando debieran ponerse de acuerdo", machaca otro.

"No creemos que un confinamiento sea una buena medida. Hemos visto el resultado del confinamiento de marzo y su efecto casi nulo. Creemos que antes de aplicarlo deben agotarse todas las soluciones posibles para evitar la paralización en seco de la economía. Medidas como control de horarios de sectores determinados, autorizaciones de movimientos con cierres parciales de barrios o ciudades o aislamiento en centros de trabajo para evitar que trabajadores sin relación laboral diaria puedan relacionarse físicamente", señala el representante de un grupo energético.

actual 10% de los elegibles. El pacto de pensiones aboca a otra vuelta de tuerca en la edad legal de jubilación.

Todo eso es cierto en las políticas públicas que dependen de la presupuestaria: multiplican su eficacia si se despliegan en paquetes, como con el keynesiano New Deal de Roosevelt. O en sentido inverso, con el Consenso de Washington privatizador y debeledador del Estado de bienestar que animó a Reagan y a Thatcher.

En la monetaria lo dejó claro Mario Draghi, al propugnar "medidas deliberadamente diseñadas para funcionar como un paquete y facilitar un escenario fluido a través de canales complementarios" (*Twenty years of the ECB's monetary policy*, 18/6/2019).

Las condiciones del rescate de Air Europa complican su compra por Iberia

RAMÓN MUÑOZ, Madrid
El Gobierno aprobó ayer el rescate de Air Europa con la inyección de 475 millones de euros. Pero somete las ayudas a unas condiciones que complican la proyectada compra de la aerolínea por Iberia. El Estado se reserva la potestad de autorizar operaciones estratégicas y despidos, nombra dos consejeros y podrá "consensuar" el consejero dele-

gado. Estas limitaciones no han sentado bien al grupo IAG, matriz de Iberia, que quiere tener manos libres para gestionar una compañía por la que ya no está dispuesta a pagar ni la mitad de los 1.000 millones pactados hace un año. El problema es que tampoco la aerolínea de la familia Hidalgo tiene capacidad financiera para devolver por sí sola las ayudas en seis años, como le obliga Hacienda.

"No compramos lo mismo que hace un año. Hay que volver a mirarlo todo, desde las condiciones de devolución de la deuda hasta las restricciones a la capacidad de toma de decisiones estratégicas que imponga el Ejecutivo", decía el pasado viernes en la presentación de resultados del grupo, Luis Gallego, el consejero delegado de IAG, el holding al que pertenece Iberia, British Airways, Air Lingus, Vueling y Level.

Gallego, entonces presidente de Iberia, fue quien cerró en noviembre de 2019 la compra de Air Europa por 1.000 millo-

nes de euros, en un acuerdo que se ha convertido en papel mojado tras el tsunami que está viviendo el sector aéreo por la pandemia del coronavirus, que castiga a las compañías con las mayores pérdidas de su historia.

Y aunque Iberia e IAG guardan silencio oficial, lo cierto es que en el grupo hispanobritánico no han sentado nada bien las condiciones impuestas por el Gobierno para salir al rescate de Air Europa. Fuentes del sector apuntan que las limitaciones "complican sobremanera la ya de por sí comprometida

operación de compra de una aerolínea en quiebra en el momento más delicado para la historia de la aviación comercial, en el que los rebrotes de la pandemia y las nuevas restricciones de movilidad impuestas por los Estados más importantes de la UE están echando por tierra las perspectivas de recuperación, incluso las más pesimistas".

Iberia espera ahora conocer de primera mano las condiciones concretas de la ayuda, puesto que hasta el momento solo se saben por las declaraciones de la ministra de Hacienda y



Un avión de Air Europa despegaba en julio de 2018 del aeropuerto de Palma. / PAUL HANNA (REUTERS)

La primera compañía que se apunta al 'fondo estratégico'

Air Europa es la primera compañía que recibe el apoyo del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, un instrumento dotado con 10.000 millones de euros, dependiente del Ministerio de Hacienda y gestionado a través de un consejo gestor por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI).

La ministra de Hacienda, María Jesús Montero, defendió que Air Europa cumple todos los requisitos para recibir la ayuda aprobada, pues la crisis ha causado un indudable "impacto" en la

compañía, que ha sufrido "resultados negativos" de importancia que dificultan su labor "estratégica" y la prestación de "un servicio esencial para asegurar la conectividad de España" y dar acceso a sus puntos turísticos.

"Estamos hablando de una compañía estratégica y el objetivo de este Gobierno es que esta segunda aerolínea en volumen por impacto económico y comercial pueda transitar esta situación de la pandemia y conseguir que después de la misma pueda recuperar toda su capacidad

de vuelo y todas sus conexiones", señaló Montero.

La ministra explicó que Air Europa es la segunda aerolínea española con mayor número de vuelos para los destinos internacionales —a 130 aeropuertos de 60 países—, y supone el 18% de la cifra global de ingresos de las compañías aéreas españolas "lo que pone de manifiesto la dimensión del impacto en el sector turístico español". "Esta aerolínea es un operador significativo del hub del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas por su contribución a la conectividad de España especialmente con Iberoamérica, así como por la conexión con los archipiélagos canario y balear con el resto de España", añadió.

portavoz del Ejecutivo, María Jesús Montero, a preguntas de los periodistas al término del Consejo de Ministros que aprobó la medida.

La nota oficial del Ministerio de Hacienda se limitaba a informar de la aprobación de unas ayudas públicas de 475 millones con cargo al fondo de solvencia destinado a dar apoyo a compañías estratégicas que se han visto impactadas por la pandemia de la covid-19. Unos fondos articulados a través de un préstamo participativo de 240 millones de euros y otro ordinario de 235 millones, que deberán ser devueltos en el plazo máximo de seis años.

Air Europa ya obtuvo el pasado mayo, en pleno confinamiento, un préstamo de 140 millones de euros avalado por el Instituto de Crédito Oficial (ICO). Por tanto, su deuda con el Estado tras el rescate alcanzará los 615 millones de euros, un pasivo que deberá asumir Iberia en caso de concretar la compra.

Aunque el Ministerio de Hacienda no ha hecho público el plan de viabilidad presentado por la empresa para conseguir los fondos, todos los analistas coinciden en la imposibilidad de Air Europa de afrontar el solitario la devolución de las ayudas en seis años.

La aerolínea propiedad de la familia Hidalgo, que forma parte del grupo Globalia, obtuvo en 2018, su mejor ejercicio, un beneficio neto de 50 millones de euros. En el actual, prevé pérdidas cercanas a los 600 millones debido a la segunda ola de la pandemia y a la generalización de nuevas restricciones a la movilidad. Su flota está funcionando a menos del 30% de capacidad y consume 30 millones de euros de liquidez al mes por los costes fijos.

Malas perspectivas

Tampoco ayudan las perspectivas para el sector, que se tornan cada vez más funestas. Según las previsiones de IATA (las siglas en inglés de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo), el tráfico aéreo no se recuperará hasta 2023 ó 2024.

La operación de compra por Iberia se complica además por el lado laboral, ya que el Estado se reserva el derecho a decidir sobre cualquier expediente de regulación de empleo. Y una de las consecuencias inevitables de la fusión, en caso de producirse, sería una reducción de plantilla, tanto por el solapamiento de las rutas que cubren ambas compañías como, sobre todo, por la crisis derivada del coronavirus.

De hecho, ambas aerolíneas han anunciado un recorte de sus flotas para el próximo año y están inmersas en procesos de ajuste laboral, con gran parte de su plantilla en situación de ERTE que, en el caso de la aerolínea de Globalia, está recurrido ante la Audiencia Nacional.

"Nadie entendería que Iberia redujera su plantilla mientras mantiene intacta la de Air Europa. Pero también va a ser difícil justificar los despidos en una compañía rescatada con dinero público", aseguran fuentes del sector.