



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 702, 6 mei 2019.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[Volg deze link](#) , [het is hier.](#) [vindt u deze gisteren.](#)

De pers recensie van maandag....

> **Air France-KLM zinkt in het rood tegen een achtergrond van spanningen tussen Parijs en Amsterdam.**

(bron Les Échos) 3 mei - De lucht is bewolkt voor **Air France-KLM**. Ondanks een stijging van het aantal passagiers en de inkomsten in het **eerste kwartaal met 3%** tot 5,98 miljard euro, **verdrievoudigde** de groep **haar exploitatieverliezen bijna**, van 118 miljoen euro tot 303 miljoen euro op jaarbasis. Het nettoverlies voor **dit nog steeds moeilijke eerste kwartaal** steeg met 19% tot 320 miljoen euro. Dit ondanks het feit dat het eerste kwartaal van 2018 te lijden had onder stakingen bij Air France.

Net als de Lufthansa-groep, die medio april eveneens teleurstellende kwartaalresultaten aankondigde, had Air France-KLM te lijden onder de stijging van haar brandstofrekening (+€ 140 miljoen) en de wisselkoersschommelingen (€ 43 miljoen). De groep registreerde ook een stijging van de arbeidskosten met 6,4%, gekoppeld aan de aanwerving en loonsverhogingen bij Air France en KLM, terwijl de productiviteit slechts met 1,7% toenam.

Daarnaast leidde de toegenomen concurrentie, met name op de trans-Atlantische routes, tot een daling van de omzet per eenheid met 1,9%.

"Het jaar werd gekenmerkt door een aanzienlijke capaciteitstoename in een langzame periode, waardoor de omzet per eenheid onder druk kwam te staan", aldus Benjamin Smith,

algemeen directeur van het bedrijf. De CEO van Air France-KLM verwacht echter dat de opbrengsten per eenheid in het tweede kwartaal zullen verbeteren.

Grote kloof tussen Air France en KLM Het is

echter **wederom de achterblijvende prestatie van Air France die de resultaten van de groep naar beneden haalt**. Ondanks de tegenwind wist KLM haar bedrijfsopbrengsten te verbeteren (56 miljoen verliezen ten opzichte van 116 miljoen in 2018), terwijl de Air France groep haar bedrijfsverlies verdrievoudigde (256 miljoen ten opzichte van 78 miljoen in 2018). Dit zal de lopende onderhandelingen tussen de Fransen en de Nederlanders over de ontwikkeling van de betrekkingen binnen de groep zeker niet vergemakkelijken.

Nadat de Nederlandse regering in februari een verrassingsbelang heeft genomen in Air France-KLM, **gaan de gesprekken tussen vertegenwoordigers van beide landen door. Het doel aan Nederlandse zijde zou zijn om terug te keren naar de geest van het huwelijkscontract uit 2003, dat de KLM een brede autonomie en controle over haar ontwikkeling in Amsterdam-Schiphol garandeerde**. Deze doelstelling is in strijd met de wens tot integratie van Benjamin Smith en de Raad van Bestuur van Air France-KLM.

(...) Alvorens te worden vastgesteld, zullen de werknemers en aandeelhouders van Air France-KLM nog steeds moeten wachten. De **aankondiging van het strategisch plan**, dat oorspronkelijk gepland was voor deze zomer, is **uitgesteld tot ten minste november**.

***Mijn commentaar:** Het eerste kwartaal van 2019 was een slecht kwartaal voor alle Europese en Golf-luchtvaartmaatschappijen. Alleen Amerikaanse bedrijven boeken een stijging van de winst, waarbij ze profiteren van hun oligopolide markt.*

Met betrekking tot de resterende kloof tussen Air France en KLM kan het interessant zijn om de vergelijking te maken, rekening houdend met de verschillen in belastingen, vergoedingen en werkgeversheffingen. Het jaarlijkse verschil tussen de twee bedrijven wordt geschat op 800 miljoen euro tot 1 miljard euro, of meer dan 200 miljoen euro per kwartaal.

Door het effect van deze verschillen te compenseren, zou Air France in het eerste kwartaal bijna break-even bedrijfsopbrengsten realiseren, met KLM op € 56 miljoen.

> Een vrijwillig vertrekplan in voorbereiding bij Air France

(bron: Libération) 3 mei - **Air France is weer op weg met haar**

vrijwillige vertrekplannen. In de loop van het decennium heeft het nationale bedrijf er al zeven geïmplementeerd, die hebben geleid tot het vertrek van bijna 10.000 medewerkers. **De volgende zal naar verwachting worden aangekondigd tijdens een centraal sociaal-economisch comité dat gepland is voor 13 mei, volgens de informatie van de Tribune. Het zou 400 werkstations bestrijken, voornamelijk gelegen in de regionale bases van Air France.** De onderneming lijdt op haar binnenlandse routes terugkerende verliezen. Vorig jaar boekte zij een negatief resultaat van 185 miljoen euro op deze markt, die dubbel zo concurrerend is met de TGV en de lagekostenmaatschappijen, die de Franse binnenlandse markt steeds agressiever aanvallen. "Om met Air France Nice-Toulouse te vliegen moet u door Lyon vliegen terwijl EasyJet een directe vlucht aanbiedt", notities (....) een FO centrale afgevaardigde. (...)

Deze inkrimping van het personeelsbestand toont in ieder geval aan hoezeer Air France marktaandeel verliest op haar binnenlandse netwerk. Volgens de door Libération verkregen informatie zouden de geëlimineerde posities moeten leiden tot een vermindering van het aantal binnenlandse vluchten met 15%. Een beweging die niet zonder gevolgen zal zijn voor de piloten, die niet getroffen worden door dit vertrekplan. En niet voor niets is het management van Air France (....) van plan om overbezette piloten toe te wijzen aan haar goedkope dochteronderneming Transavia. Deze overdracht vereist echter de schriftelijke toestemming van de machtige National Airline Pilots Union (SNPL). (...)

Mijn opmerking: Het is verrassend dat de pers kan communiceren over de inhoud van het volgende vrijwillige vertrekplan van Air France.

In dit stadium bevestigt de onderneming slechts de datum van haar presentatie aan het Centraal Economisch en Sociaal Comité.

> MRO: Air Tahiti Nui concludeert met AFI KLM E&M voor haar vloot van 787

(bron Air et Cosmos) 30 april - **AFI KLM E&M en Air Tahiti Nui ondertekenden op 30 april twee contracten voor het leveren van uitrusting en motorondersteuning voor de vloot van de Franse onderneming van 4 Boeing 787-9 vliegtuigen, alsmede lijnonderhoudsdiensten.** De door AFI KLM E&M geleverde oplossingen omvatten reparaties en pooltoegang voor ondersteuning van apparatuur, winkelbezoeken, technische en logistieke ondersteuning voor de 9 GEnx-1B's die de Boeing 787-9's van Air Tahiti Nui van stroom voorzien, en ondersteuning van lijnonderhoud op

luchthavens in Los Angeles, Parijs en Tokyo Narita. **Met deze nieuwe contracten hebben de twee groepen een langdurige partnerschapsrelatie**, aangezien AFI KLM E&M al jaren de Airbus A340-300 vloot van Air Tahiti Nui ondersteunt.

> **Air France en KLM-teken met Sky Express in Griekenland**

(bron Air Journal) 8 april - **Air France en KLM hebben een marketingovereenkomst getekend met Sky Express, waardoor zij hun samenwerking tussen Parijs, Amsterdam en de Griekse eilanden kunnen versterken.**

Klanten kunnen nu een enkel retourticket boeken op de luchthavens Parijs-Charles de Gaulle of Amsterdam-Schiphol naar 24 Griekse bestemmingen, geëxploiteerd door Sky Express als voortzetting van Athene (...)

Theodoros Krokidas, President en CEO van Sky Express (....):" (....) We hebben er vertrouwen in dat deze overeenkomst een aanzienlijke verbetering van het passagiersvervoer en de groei van het toerisme op de Griekse eilanden tot gevolg heeft. (...) ».

Sky Express" is lid van de ERA (European Regional Airlines Association) en **biedt 32 bestemmingen in Griekenland** en verbindt de meest populaire Griekse eilanden met het vasteland. **De vloot bestaat uit ATR-vliegtuigen van de nieuwste technologie.** (...)

***Mijn opmerking:** De goede relatie tussen Air France-KLM en Sky Express gaat verder dan deze marketingovereenkomst.*

Volgens de website van de vliegtuigen zijn negen van de twaalf ATR's in de vloot van Sky Express afkomstig van HOP!

> **Aigle Azur verlaat Beijing**

(bron: Air Journal) 29 april - De luchtvaartmaatschappij **Aigle Azur zal haar dienst tussen Parijs en Peking deze zomer niet hervatten**, die al sinds eind maart is geschorst wegens gebrek aan winstgevendheid.

(....) **Zij was van plan om de drie wekelijkse rotaties "met nieuwe dienstregelingen"** voort te zetten om **de verbindingen met het netwerk van en naar de Chinese hoofdstad van haar partner Hainan Airlines (waarvan de moedermaatschappij HNA 48% van het kapitaal van Aigle Azur in handen heeft) te verbeteren** (....).

De oorspronkelijke vluchten van Aigle Azur vertrokken van Orly (...); het had te maken met concurrentie van Air France en Air China, die beide

actief zijn in Roissy.

Peking was de tweede lange-afstandsbestemming van de Franse luchtvaartmaatschappij na Sao Paulo-Campinas, een route die afgelopen juli werd geopend tegen Air France en LATAM Airlines Brasil. Deze route wordt momenteel vijf keer per week aangeboden, inclusief code-sharing uit Brazilië door de goedkope Azul Linhas Aéreas Brasileiras - waarvan de oprichter David Neeleman ook aandeelhouder is van Aigle Azur. Maar volgens de site van PonteAerea worden deze vluchten vanaf juli niet meer verkocht door de Braziliaanse lagekostenmaatschappij. (...)

Mijn commentaar: In 2012 verwierf de HNA-groep 48% van het kapitaal van Aigle Azur, een bedrijf dat zich toen richtte op middellangeafstandsvluchten. De Chinese groep wilde dat Aigle Azur langeafstandsvluchten naar China zou verzorgen.

De recente financiële moeilijkheden van de HNA-groep, die de HNA-groep ertoe hebben gedwongen veel van haar deelnemingen te verkopen, lijken negatieve gevolgen te hebben voor Aigle Azur.

> Lufthansa verhoogt haar verlies in het eerste kwartaal met de brandstofkosten

(bron Reuters) 30 april - **Lufthansa meldde een nettoverlies van 342 miljoen euro in het eerste kwartaal van dinsdag als gevolg van hogere brandstofkosten en overcapaciteit in de Europese luchtvaartsector.**

"We hebben er echter alle vertrouwen in dat we al in het tweede kwartaal een herstel van onze unit-inkomsten zullen zien. Ons vertrouwen is vooral gebaseerd op onze gunstige boekingsniveaus voor de komende maand", aldus de Duitse CFO van de groep, Ulrik Svensson, geciteerd in een persbericht.

Lufthansa verwacht nog steeds een aangepaste operationele marge van 6,5% tot 8% voor 2019 als geheel, maar verwacht nu een stabiele capaciteit voor Eurowings, haar lagekostenmaatschappij, in vergelijking met een eerdere prognose van een stijging van 2%. De brandstofkosten zullen naar verwachting € 700 miljoen hoger zijn dan in 2018, 50 miljoen hoger dan de vorige prognose.

Mijn opmerking: De Lufthansa Group had, net als veel andere bedrijven, een moeilijk eerste kwartaal (de IAG Group heeft haar kwartaalresultaten nog niet gepubliceerd).

Is dit een eenmalige daling of is dit het begin van een recessie in het

luchtvervoer? Het is nog te vroeg om tot een conclusie te komen. De resultaten van het tweede kwartaal kunnen een aantal antwoorden geven.

> De Italiaanse staat is wanhopig op zoek naar een partner om Alitalia te redden.

(bron Les Échos) 3 mei - **Alitalia's reddingsplan heeft een voorsprong in de vleugel.** De termijn voor het uitbrengen van het bindende overnamebod op de luchtvaartmaatschappij in moeilijkheden was aanvankelijk vastgesteld op 30 april. Het werd uiteindelijk uitgesteld tot 15 juni, na de Europese verkiezingen. Luigi di Maio, de minister van Economische Ontwikkeling (...) had erkend dat er geen enkele partner bereid was om 15% van het kapitaal van de onderneming die sinds 2 mei 2017 onder toezicht stond, over te nemen.

De regering wenst een "nieuw Alitalia" te lanceren waarin de staat de belangrijkste aandeelhouder zou zijn met 15% van het kapitaal in handen van het ministerie van Economische Zaken en 30% van de spoorweggroep Ferrovie dello Stato (FS). De staatsspoorwegmaatschappij is in gesprek met Delta Airlines, die een aandeel van 15% in het startkapitaal zou verwerven, wat tussen de 700 en 800 miljoen euro zou bedragen. Het Amerikaanse bedrijf is de enige in de running na de terugtrekking van het Britse bedrijf easyJet. Bij de onderhandelingen waren ook China Eastern Airlines, de Italiaanse posterijen, de Italiaanse Spaarbank, de scheepsbouwgroep Fincantieri en, meer recentelijk, Toto, de voormalige eigenaar van de luchtvaartmaatschappij Air One, zonder succes betrokken. Allemaal verwierpen ze de voorschotten van de regering en zagen ze af van het recht om een bindend bod uit te brengen. Deze laatste **wendt zich nu tot Atlantia, de groep die wordt bestuurd door de familie Benetton. Een discussie die delicaat blijkt te zijn omdat deze gewijd was aan het gekreun van de Liga en de M5S na de dodelijke instorting van de brug van Genua deze zomer, waarvan Atlantia de manager was via Autostrade per l'Italia.**

(...) De tijd dringt. Alitalia verliest dagelijks 1 miljoen euro per dag. De **\$900 miljoen van de overheidsbruglening, \$1.1 miljard met rente, moet op 30 Juni worden terugbetaald. Tegen die tijd zullen de Europese verkiezingen hebben plaatsgevonden en zal het luchtruim van Alitalia zijn ontruimd ... of zelfs verduisterd, met concurrenten die klaar zijn om te profiteren van de liquidatie van een luchtvaartmaatschappij, die steeds chagrijniger wordt gered.**

> Turkish Airlines keert terug naar Straatsburg

(bron: Air Journal) 30 april - **Turkish Airlines lanceert volgende maand een nieuwe route tussen Istanbul en Straatsburg**, de achtste bestemming in Frankrijk.

Vanaf 31 mei 2019 biedt de Turkse nationale luchtvaartmaatschappij vier vluchten per week aan tussen haar basis in Istanboel en de luchthaven van Straatsburg-Entzheim, die worden uitgevoerd door Airbus- of Boeing-vliegtuigen met één gang. (...).

Straatsburg zal dit jaar al twee andere nieuwe luchtvaartmaatschappijen verwelkomen, Arkia en Israir uit Tel Aviv, **terwijl Tassili Airlines en Volotea daar nieuwe internationale routes zullen opzetten.**

***Mijn opmerking:** Sinds de komst van de TGV in Straatsburg in 2007 is de belangrijkste stad van de Elzas minder dan twee uur verwijderd van de luchthavens van Parijs en Charles de Gaulle. Deze nieuwe concurrentie heeft geleid tot het verdwijnen van alle luchtverbindingen met de hoofdstad.*

Alleen goedkope luchtvaartmaatschappijen lijken in staat te zijn om bestemmingen aan te bieden, behalve HOP! die enkele Franse steden bedient.

Passagiers hebben ook de keuze om te reizen naar:

- . met de trein naar Basel/Mulhouse Airport (7e Franse luchthaven in termen van verkeer, 6 keer het verkeer van de luchthaven van Straatsburg),*
- . met de bus naar de luchthaven van Frankfurt (2u30 over de weg met de Lufthansa Express Bus),*
- . met het vliegtuig naar de luchthaven van München (verbinding voorzien door Cityline, een dochteronderneming van Lufthansa), en nu naar Istanbul met Turkish Airlines*
- .*

> Air Italy schorst Toronto en Californië voor de winter

(bron Air Journal) 25 april - **Air Italy heeft een herfst-winterschema 2019-2020 gepresenteerd zonder drie transatlantische routes, die Milaan verbinden met Toronto, Los Angeles en San Francisco.** Het benadrukt de optimalisatie van binnenlandse routes via de Milanese hub.

De hub van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij op de luchthaven

Milaan-Malpensa zal "in het hart van het winteraanbod" staan (...). Met 13 vliegtuigen die momenteel in dienst zijn, is het belangrijk om "ons netwerk te optimaliseren om te voldoen aan de seizoensgebonden behoeften, terwijl we ons richten op onze binnenlandse en internationale bestemmingen, zoals Rome, Napels, New York en Miami". Er zij aan herinnerd dat zij haar routes naar Bangkok, Mumbai en Delhi reeds in het eerste kwartaal had geannuleerd en de opening van Chicago voor onbepaalde tijd had uitgesteld (...). In het geval van de Californische luchthavens **zou de aankondiging de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, die ten strijde zijn getrokken tegen de luchtvaartmaatschappijen van de Golf - waaronder Qatar Airways, een aandeelhouder van Air Italy - tevreden moeten stellen.** (...)

Mijn opmerking: Door in 2017 49% van Air Italy (voorheen Meridiana) over te nemen, wilde Qatar Airways de (zwakke) plaats van Alitalia op de Italiaanse binnenlandse markt innemen.

De Golfmaatschappij wilde ook Air Italy gebruiken om de overeenkomsten met de Verenigde Staten, die Qatar Airways verbieden om Europa met de Verenigde Staten te verbinden, te omzeilen.

Air Italy is echter gevestigd in Milaan-Malpenza, minder aantrekkelijk dan Milaan-Linate, en beschikt niet over een toereikend netwerk voor de korte afstand om haar langeafstandsvluchten aan te drijven. Het lijkt erop dat deze Italiaanse operatie hetzelfde lot beschoren is als Etihad Airways' met Alitalia.

> Emiraten: delen in Brazilië met LATAM

(bron: Air Journal) 2 mei - (...) In Brazilië **kondigden de Emiraten op woensdag een code-sharingpartnerschap aan met LATAM Airlines Brazil op 17 Braziliaanse binnenlandse routes**, waardoor hun klanten meer keuze en connectiviteit krijgen.

Passagiers die aankomen uit of op weg zijn naar deze steden kunnen nu naadloos aansluiten op São Paulo (met de Airbus A380) en Rio de Janeiro (met de vernieuwde Boeing 777-200LR vanaf 1 juni) dankzij de vluchten van de Emiraten naar de hub van Dubai, waar het meer dan 150 bestemmingen wereldwijd bedient. (...)

Mijn opmerking: Door een samenwerking met LATAM Airlines Brazil te starten, concurreert Emirates met Air France-KLM op de Braziliaanse

markt.

Air France-KLM heeft de afgelopen jaren haar positie in Brazilië versterkt met vluchten van Charles de Gaulle en Schiphol naar Fortaleza, in nauwe samenwerking met GOL, een belangrijke concurrent van LATAM.

> Reeds in 2017 heeft Boeing een storing van de 737 MAX vastgesteld zonder er met zijn klanten over te praten.

(bron L'Usine Aéro) 6 mei - Zondag 5 mei heeft **Boeing** details verstrekt over de anomalieën die op het alarmsignaal van de AOA-sensor (737 MAX angle of attack) zijn genoteerd. Het lijkt erop dat de Amerikaanse fabrikant al in **2017 storingen had vastgesteld zonder de luchtvaartmaatschappijen of de Amerikaanse luchtregulator (FAA) daarvan in kennis te stellen.** Een openbaring die de communicatie van Boeing opnieuw in het middelpunt van de kritiek plaatst nu het bedrijf een crisis doormaakt die verband houdt met de immobilisatie van zijn vliegtuigen over de hele wereld.

Al in 2017, **ruim voor de neerstortingen van de vluchten van Lion Air en Ethiopian Airlines, had Boeing storingen vastgesteld in verband met het alarmsignaal van de AOA-sensor (AOA) van de 737 MAX.** De vliegtuigfabrikant gaf op zondag 5 mei een verklaring uit waarin de anomalieën die op dit cockpitwaarschuwingssysteem zijn gevonden, gedetailleerd worden beschreven.... (....) De verklaring van Boeing verplaatst de controverse naar een ander onderwerp: al in 2017 hebben de technici van het bedrijf naar verluidt een probleem met de AOA geïdentificeerd: "Noch de invalshoekindicator, noch het AOA Disagree Warning System zijn noodzakelijk voor een veilige exploitatie van het vliegtuig. Ze geven alleen aanvullende informatie en zijn nooit beschouwd als veiligheidsvoorzieningen op commerciële transportvliegtuigen", zegt Boeing. De fabrikant voegt hieraan toe dat op dat moment en vóór de Lion Air crash in oktober 2018, de **senior managers niet op de hoogte waren van deze storingen. Als gevolg hiervan zijn tussen 2017 en het ongeval met Lion Air noch de luchtvaartmaatschappijen, noch de Amerikaanse Air Traffic Control Authority (FAA) op de hoogte gesteld van deze afwijkingen.**

In een bericht van 5 mei beschouwt de FAA de AOA Disagree alert anomalie als een "laag risico". "Een eenmalige of eerdere communicatie van Boeing met exploitanten zou echter hebben geholpen

om mogelijke verwarring te verminderen of weg te nemen", aldus de luchtregulator in een door de Amerikaanse media geciteerde verklaring.

Terwijl Boeing een grote crisis doormaakt in verband met de 737 MAX, kunnen deze nieuwe onthullingen de kritiek op het gebrek aan transparantie van de 737 MAX nog vergroten.

***Mijn opmerking:** Als de informatie in dit artikel juist is, kan dit het gehele certificeringssysteem in gevaar brengen of zelfs Boeing aansprakelijk stellen voor de neerstortingen van Lion Air en Ethiopian Airlines.*

> Olie: Amerikaans productierecord, prijzen dalen

(bron bfmbusiness) 3 mei - de **Amerikaanse productie bereikte een nieuw recordhoogte van gemiddeld 12,3 miljoen vaten per dag (mbd)**, wat bevestigt dat het land 's werelds grootste producent is. (...) Ook de voorraden ruwe olie in de VS zijn vorige week met 9,9 miljoen vaten gestegen.

Op Vrijdag, 3 Mei om 6am, was een vat van het Brengen van de Noordzee voor levering in Juli \$70.38 in Londen waard, vergeleken bij meer dan \$74 vorige week. (...)

Tot slot werden de "dalingen" vrij beperkt, aangezien, parallel **met deze toename van het aanbod in de VS, de klem rond twee andere producenten werd aangescherpt**. Enerzijds kondigde Donald Trump aan dat de vrijstellingen voor de invoer van Iraanse olie uit bepaalde landen, zoals China of India, zouden worden afgeschaft. Ook het Venezolaanse olie-embargo is afgelopen weekend van kracht geworden. (...)

Einde van het persoverzicht

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 6 mei 9.386 euro. Het is 9,14% lager, na een daling van 7% de afgelopen week.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,17 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is stabiel op 72 dollar. De olieprijzen worden nog steeds gedreven door de productiedalingen en geopolitieke

spanningen van Opep in Venezuela en Iran.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10048 mensen ontvangen deze persrecensie live