

Greenpeace schildert een vliegtuig van Air France groen



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PS en PNC

N°798, 8 maart 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wenst te lezen

Als u deze pagina niet correct 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 hier](#) 

Redactie

Beste lezers,

In de loop van mijn commentaar zal worden verwezen naar verslagen die onlangs zijn gepubliceerd.

*Ze zijn te lang om in deze brief op te nemen, ik nodig u uit ze te vinden op mijn blog [navigation.com](#), in de rubriek *Duurzame ontwikkeling*.*

Ik hoop dat je het met plezier leest.

François

Persoverzicht van maandag

Greenpeace activisten verven een vliegtuig op luchthaven Roissy groen tegen Air France greenwashing

(bron La Dépêche) 5 maart - **Leden van Greenpeace hebben vrijdag een vliegtuig van Air France dat geparkeerd stond op de luchthaven Paris-Charles-de-Gaulle in Roissy in Parijs gedeeltelijk opnieuw beschilderd, waarbij ze de regering beschuldigden van het "groenwassen" van de milieuproblematiek rond het vliegverkeer,**

meldde AFP.

De luchtvaartmaatschappij en de beheerder van de Parijse luchthavens, de ADP-groep, hebben aangekondigd dat zij een klacht zullen indienen. Negen NGO-activisten, gekleed in geel of wit, klommen rond 9 uur 's morgens over het hek op het vliegveldplatform en stelden zich op rond een Boeing 777 van Air France, die aan de grond geparkeerd stond zonder passagiers aan boord.

(...)

De klimaatwet, waarin een aantal voorstellen van het Citizens' Climate Convention zijn opgenomen, **zal eind maart in de assemblee worden behandeld** en vanaf maandag in een speciale commissie. In een persbericht **riep Greenpeace de leden van het Europees Parlement op om verder te gaan, om niet "op de oude voet door te gaan, zonder een ontwikkelingsmodel ter discussie te stellen dat gebaseerd is op onbeperkte en klimaatonvriendelijke groei van het verkeer"**. De NGO roept de staat ook op de omscholing van werknemers in de sector te ondersteunen.

Air France dient een klacht in (...). ADP deelde tevens mee dat het "een klacht zal indienen" na deze "onverantwoordelijke en potentieel gevaarlijke actie" die "een strafbaar feit inhoudt". "De veiligheid van de luchtvaart wordt niet in het geding gebracht en het luchtverkeer verloopt normaal", aldus de manager.

"De ecologische overgang van het luchtvervoer, waarvoor Air France zich sterk inzet met sterke doelstellingen en concrete verwezenlijkingen, verdient het te worden uitgevoerd in een geest van dialoog en verantwoordelijkheid met alle belanghebbenden", benadrukte de luchtvaartmaatschappij van haar kant. Minister Jean-Baptiste Djebbari, gedelegeerde voor Vervoer, had eerder op Twitter gesproken over "strafrechtelijke vervolging" in reactie op de actie van Greenpeace.

Mijn commentaar: De acties van Greenpeace-leden zijn verwerpelijk. De negen activisten hebben 48 uur in hechtenis doorgebracht. Zij zullen in juni door een strafhof worden berecht.

Op dezelfde dag publiceerde Greenpeace een dossier met de titel "Climate: Greening airplanes won't be enough" (dat u op mijn blog kunt vinden).

> Dit rapport (sceptisch over de koolstofarme vliegtuigen) dat aandringt op vermindering van het luchtverkeer

(bron La Tribune) 3 maart - "Luchtvluchten afschaffen als er een

spoorwegalternatief bestaat in minder dan 4,5 uur"; "reisrechten toekennen", een soort quota van niet te overschrijden vliegrepen; een "progressieve belasting naar gelang van de frequentie van de verplaatsingen en de afgelegde afstand" invoeren, naar het voorbeeld van de inkomstenbelasting: Dit zijn enkele voorbeelden van de radicale maatregelen om de impact van de Franse luchtvaart op de opwarming van de aarde tegen 2050 te verminderen, die worden bepleit door de **denktank voor de koolstofomslag "Shift Project" en het "Supaéro Décarbo collective"**, een groep van een honderdtal studenten en alumni van ISAE-SUPAÉRO, het hogere instituut voor lucht- en ruimtevaart dat ingenieurs in deze sectoren opleidt.

In tegenstelling tot de industrie en de luchtvaartmaatschappijen **leggen zij in een verslag uit dat een vermindering van het luchtverkeer bijna onvermijdelijk is om de luchtvaart in staat te stellen te voldoen aan de ambities van de klimaatovereenkomst van Parijs**, die tot doel heeft de opwarming van de aarde in 2050 te beperken tot +2° ten opzichte van de pre-industriële periode.

Volgens hen zullen technologische innovaties (waterstofvliegtuigen, vlootvernieuwing, alternatieve...**niet voldoende zijn om dit te bereiken**. In het beste geval zouden zij een zeer lichte toename van het verkeer kunnen toestaan, maar niet de geraamde groei van 4% per jaar kunnen handhaven vanaf 2024, wanneer het verkeer weer op het niveau van 2019 zal zijn teruggekeerd.

Een discours dat de doelstellingen van de actoren in de sector, die met hun stappenplan de CO₂-uitstoot van de sector in 2050 met 50% willen verminderen ten opzichte van 2005, ter discussie stelt, zou het mogelijk moeten maken de Overeenkomst van Parijs na te leven zonder het verkeer te verminderen. De luchtvaartmaatschappijen hebben zich er namelijk toe verbonden hun emissies vanaf 2020 te stabiliseren door middel van een wereldwijd systeem voor emissiecompensatie (Corsia-systeem), alvorens ze te verminderen door een reorganisatie van het luchtverkeersbeheer, de vernieuwing van de vliegtuigvloot, een intensiever gebruik van alternatieve brandstoffen en de ingebruikneming van nieuwe, minder energie-intensieve vliegtuigen, zoals de waterstofvliegtuigen waaraan Airbus tegen 2035 werkt.

De auteurs van het verslag zijn sceptisch over dit project. "Er kan niet worden gezegd dat het vliegtuig op waterstof het probleem zal oplossen," zeiden de rapporteurs over het dossier op een persconferentie.

(...)

Een ernstig wantrouwen tegen een sector die sinds zijn oprichting in staat is geweest tot ongelooflijke technologische bekwaamheid.

Dit wordt verklaard door een andere aanpak. Om hun emissiereductietraject te rechtvaardigen, **hebben het Shift-project en het Supaéro-Décarbo-collectief een koolstofbudget voor de luchtvaart tussen nu en 2050 vastgesteld dat niet mag worden overschreden.** Berekend naar rato van de CO₂-uitstoot van de sector in 2018 (2,56% van de totale mondiale uitstoot), komt dit budget neer op 536 miljoen ton CO₂ tegen 2050 op mondiaal niveau en 21,6 miljoen ton in Frankrijk. (...)

Ervan uitgaande dat het luchtverkeer tegen 2024 opnieuw het niveau van voor de crisis bereikt en tot 2050 met 4% per jaar toeneemt, (...) **zien de auteurs van het verslag (...) slechts drie mogelijkheden om weer op het goede spoor te geraken:** inzetten op verdere technische verbeteringen, "een zeer riskante gok"; het koolstofbudget van het luchtvervoer verhogen door te putten uit de budgetten van andere sectoren (op een soortgelijke manier als de huidige emissiehandel); of het verkeer verminderen.

Volgens de auteurs van het verslag zou de groei van het wereldverkeer, om het koolstofbudget voor het luchtvervoer te respecteren ondanks de komst van diverse technologische innovaties, vanaf 2025 moeten worden teruggebracht tot +2,52% per jaar in het zeer optimistische scenario, en tot 0,8% per jaar in het meest redelijke scenario.

(...)

Om het aanbod te verminderen wordt in het rapport aanbevolen meer stoelen in vliegtuigen te plaatsen, met uitzondering van business en first class, een einde te maken aan vliegweizen als er binnen 4,5 uur een spoorwegalternatief bestaat (exclusief vluchten naar hubs), wat zou betekenen dat bijna alle binnenlandse punt-tot-punt-routes worden afgeschaft, maar ook dat de zakenluchtvaart wordt beperkt, en het "mijlen"-systeem, dat overconsumptie van reizen aanmoedigt, opnieuw te bekijken.

(...)

De sociale kosten zullen hoog zijn. Als het meest waarschijnlijke scenario uitkomt, zou het wereldverkeer in 2050 met 19% afnemen ten opzichte van 2019 en de vliegtuigproductie met 55%! In het verslag worden derhalve overplaatsingen van personeel aanbevolen. Met name in het spoorwegvervoer voor een deel van het personeel van de luchtvaartmaatschappij. In de luchtvaartsector wordt in het verslag voorgesteld "de productiecapaciteit te herbestemmen om de uitrusting

te produceren die nodig is voor de energietransitie".

(...)

De luchtvervoersector is goed voor 4,3% van het Franse BBP en 435 000 directe en indirecte banen. Veel meer als de banen in het toerisme worden meegerekend. Volgens het Ministerie van Economische Zaken vertegenwoordigt deze sector meer dan 800.000 werknemers en ongeveer 2 miljoen directe en indirecte arbeidsplaatsen. **Afgezien van het Franse geval is het duidelijk dat een daling van het wereldverkeer waarschijnlijk grote gevolgen zal hebben voor de vele ontwikkelingslanden waarvan de economie sterk afhankelijk is van het toerisme.**

***Mijn commentaar:** Het hierboven vermelde verslag (en de synthese ervan) staat op mijn blog. Evenals het Greenpeace-dossier, genoemd in het vorige artikel, is het een leerzame lectuur.*

De twee studies hebben dezelfde kenmerken: hun hypothesen lijken realistisch, maar zouden moeten worden herzien omdat zij dateren van vóór de gezondheidscrisis.

Bovendien hebben de studies slechts betrekking op een deel van de luchtmissies, in dit geval de CO²-emissies, zonder rekening te houden met andere broeikasgassen, zoals NO_x of condensatiesporen, die even belangrijke effecten hebben.

Daarom hebben zij alleen betrekking op manieren om de CO² te verminderen. Niet alle middelen, maar vooral die welke betrekking hebben op technologische ontwikkelingen, motoren of brandstoffen. Niet veel, bijvoorbeeld, over trajectwijzigingen die het brandstofverbruik kunnen beperken.

Het lijkt mij verstandig dat de opstellers van deze documenten (nogmaals) alle belanghebbenden in het luchtvervoer benaderen, vliegtuigbouwers, motorfabrikanten, luchthavens, brandstofproducenten, volksvertegenwoordigers, Europa, wetenschappers, onderzoekers en zelfs andere NGO's. Dit zou hun conclusies bevestigen of ontcrachten.

De lucht- en ruimtevaartacademie organiseert een symposium over lucht- en klimaatverandering

(bron Le Journal de l'Aviation) 5 maart - **De Franse lucht- en ruimtevaartacademie organiseert op 11 en 12 maart een symposium over de toekomst en de ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie met betrekking tot de klimaatproblematiek, die**

steeds belangrijker wordt.

De AAE, waaraan wordt deelgenomen door klimatologen, deskundigen uit verschillende sectoren van de industrie (energie, luchtvaart, vervoer), sociologen en economen, stelt voor de problemen die op het spel staan te verduidelijken en de strategieën van de verschillende actoren voor te stellen.

Er zijn vier sessies gepland over de volgende thema's:

klimaatkwesities, nieuwe energiebronnen en de bijdrage van technologie, de evolutie van luchtvervoersstrategieën en internationale interacties en toekomstige mobiliteit op wereldschaal.

***Mijn commentaar:** Op dit symposium zullen de meeste belanghebbenden aanwezig zijn die ik in mijn commentaar op het vorige artikel heb genoemd.*

Dit is een ideale gelegenheid om contacten te leggen, zodat de uitwisselingen ook na deze twee dagen zullen worden voortgezet. Ik zal trachten hieraan bij te dragen.

> De toekomstige generatie van single-aisle vliegtuigen krijgt eindelijk vorm.

(bron Le Journal de l'Aviation) 2 maart - Het is moeilijk het kaf van het koren te scheiden tussen de vele aankondigingen van industriëlen en politici over de werkelijke belangen die op het spel staan bij het koolstofvrij maken van het luchtvervoer. **In één week tijd zijn echter twee belangrijke gegevens bekendgemaakt over de toekomstige generatie van eenbaansvliegtuigen**, het segment dat bijna driekwart van de wereldmarkt uitmaakt wat het aantal vervoerde passagiers betreft.

De eerste kwam van het hoofd van Airbus tijdens de presentatie van de jaarresultaten van het Europese luchtvaartconcern, Guillaume Faury, die aankondigde dat de activiteiten op het gebied van de vliegtuigconstructie de kern van zijn industriële instrumentarium zullen blijven vormen, een strategische beslissing die strookt met zijn plannen voor koolstofvrije vliegtuigen die gepaard zouden kunnen gaan met nieuwe architecturen, met name voor de onconventionele integratie van toekomstige motorisering. Vrijwel tegelijkertijd ondertekende de Europese vliegtuigbouwer een samenwerkingsovereenkomst met Nederland op het gebied van thermoplastisch composiet, veelbelovende materialen voor het lichter maken van complexe vliegtuigstructurelementen en voor een sterk

geautomatiseerde productie.

De **tweede werd naar voren gebracht door Oliver Andriès, de nieuwe baas van Safran, die**, eveneens profiterend van de presentatie van de jaarresultaten van zijn groep, **onthulde dat Safran Aircraft Engines al samen met General Electric werkt aan een "baanbrekende" motor voor 2035, met aanzienlijke verbeteringen ten opzichte van de LEAP-motor, "met ten minste 20%",** en waarbij gebruik wordt gemaakt van "alle lessen die zijn geleerd met de Open Rotor-demonstrators". De CEO van Safran wilde echter duidelijk maken dat de toekomstige motor niet noodzakelijk gebaseerd zal zijn op een onbewaakte ventilator.

Wat nu zeker is, is dat Safran en zijn Amerikaanse partner GE nu een visie hebben die echt vorm begint te krijgen wat betreft de opvolger van de LEAP-1X van CFM International, die de toekomstige generatie single-aisle airliners in het komende decennium zal gaan aandrijven, en met name die welke de A320neo van Airbus zal gaan vervangen (...).

***Mijn commentaar:** De Europese Investeringsbank (EIB) heeft zopas een lening van 500 miljoen euro ter beschikking gesteld van de Safran-groep voor de financiering van "haar onderzoeksactiviteiten op het gebied van innovatieve aandrijfsystemen voor de volgende generatie commerciële eenheidsvliegtuigen".*

De Europese Investeringsbank is al lang een partner van Safran. In 2009 had zij Safran al 300 miljoen euro aan financiering toegekend voor de ontwikkeling van de CFM LEAP-motor.

> **HOP: Update na recente persberichten**

(bron: HOP Management) 2 maart - Sinds enkele dagen wordt **in persartikelen melding gemaakt van een op handen zijnde procedure tegen HOP!** inzake de betaling van werktijdverkortingsuitkeringen aan het vliegend personeel.

De **directie van het HOP! past zowel bij de programmering als bij de uitvoering nauwgezet de wettelijke bepalingen toe die door de Algemene Directie voor de Burgerluchtvaart zijn vastgesteld.** Met name wordt de betaling van een gedeeltelijke werkloosheidsuitkering niet gecumuleerd met de betaling van overuren, die overeenkomstig de burgerluchtvaartcode als vliegen worden geteld.

De directie van HOP! heeft de Arbeidsinspectie een transparante beschrijving gegeven van haar praktijken, de gebruikte regelgevende teksten en de concrete toepassing daarvan op de vluchtschema's en de

beloning van de bemanning. Zij staat ter beschikking van de autoriteiten voor alle verdere informatie.

> **Delta Airlines: Wordt koolstofneutraal**

(bron CercleFinance) 5 maart - **Delta Airlines presenteert "een ambitieus plan voor koolstofneutraliteit", waarbij** het zich verbindt tot langetermijninvesteringen en acties ten gunste van een "nul-impact" luchtvaart.

Het bedrijf zal 30 miljoen dollar uitgeven om het vrijkomen van 13 miljoen ton CO2 in de atmosfeer in 2020 te compenseren. **Delta Airlines kondigt ook aan te kiezen voor Duurzame Vliegtuigbrandstof (SAF), die de uitstoot met bijna 80% vermindert.** Het doel van Delta op middellange termijn is om tegen eind 2030 10% van zijn brandstof te vervangen door SAF.

Ten slotte houdt koolstofneutraliteit ook in dat de uitrusting moet worden gemoderniseerd. Delta heeft in 2020 meer dan 200 vliegtuigen uit de vloot genomen en vervangen door efficiëntere vliegtuigen die minder brandstof verbruiken, een besparing die overeenkomt met het elektriciteitsverbruik van 200.000 huishoudens gedurende één jaar.

***Mijn commentaar:** Het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) lijkt de meest doeltreffende oplossing te zijn om de CO2-uitstoot van vliegtuigen te verminderen.*

> **Lufthansa zet in op vraag die deze zomer weer stijgt**

(bron Les Echos) 4 maart - Van de drie sumo's in het Europese luchtruim is **Lufthansa uiteindelijk degene die het het minst slecht heeft gedaan in 2020. Met een operationeel verlies van 5,45 miljard euro en een nettoverlies, inclusief waardeverminderingen op activa, van 6,72 miljard euro, bij een omzet van 13,58 miljard euro, een daling met 63%,** hield de Duitse groep iets beter stand dan Air France-KLM en haar verliezen van 7 miljard euro en veel beter dan IAG, de moedermaatschappij van British Airways en Iberia.

Van de drie reuzen is Lufthansa ook degene met de meest gedetailleerde prognoses voor 2021. Hoewel de groep verdere kolossale verliezen in 2021 niet zal kunnen vermijden, **verwacht haar CEO, Carsten Spohr, deze zomer een duidelijke verbetering, met een aanbod dat tijdens de zomerperiode zou kunnen stijgen tot 70% van het niveau van 2019.**

(...)Voor het

jaar 2020 als geheel was het aanbod van de groep gedaald tot een derde van het niveau van 2019 en het aantal passagiers tot 25% (36,4

miljoen). Meer nog dan Air France-KLM compenseert de **winst van de vrachtdivisie (772 miljoen euro)**

echter **zeer gedeeltelijk de verliezen van het passagiersnet.**

Lufthansa was ook een van de eersten om haar vloot drastisch in te krimpen door een honderdtal vliegtuigen uit de vaart te nemen en alle leveringen

uit te stellen. Deze vermindering van het aanbod ging gepaard met het verlies van 28.000 banen op een totaal van meer dan 130.000 werknemers en met de sluiting van haar dochteronderneming voor de middellange afstand Germanwings .

Deze drastische bezuinigingen zullen in 2021 worden voortgezet.

Lufthansa zal in Duitsland nog eens 10.000 banen schrappen, waardoor het aantal werknemers van de groep tot ongeveer 100.000 zal dalen. De luchtvaartgroep is ook van plan haar vloot

verder in te krimpen, met een streefcijfer van 650 toestellen in 2023 (tegenover 765 in 2019), door alle toestellen van meer dan 25 jaar oud te verwijderen, maar ook haar 14 A380's, die nog steeds aan de grond staan en waarschijnlijk niet meer onder de Lufthansa-kleuren zullen vliegen, bevestigde Carsten Spohr. In totaal zullen acht vliegtuigmodellen en 10 procent van de langeafstandsvloot niet terugkeren in de lucht.

De prioriteit blijft de terugkeer naar een bruto exploitatieoverschot, het behoud van de cashflow, beperkt tot 10,6 miljard euro eind 2020, en de vermindering van de schuld van 6,7 tot 9,9 miljard euro. *Lufthansa, dat in 2020 een herkapitalisatie van 5,7 miljard euro heeft gekregen, heeft zelfs al 1 miljard euro terugbetaald van de 2,3 miljard euro aan leningen die de Duitse regering heeft gegarandeerd en is niet van plan om extra steun te vragen.* "Onze nettoschuld aan de Duitse belastingbetaler bedraagt nu nog slechts 1,3 miljard euro," benadrukte Carsten Spohr.

Volgens Carsten Spohr moeten deze extra kostenbesparingen het mogelijk maken het verbruik van liquide middelen, dat in het vierde kwartaal nog ongeveer 300 miljoen euro per maand bedroeg, stop te zetten zodra het aanbod weer 50% van het niveau van 2019 bedraagt, d.w.z. vanaf deze zomer.

De groep zal echter niet "vóór het midden van het decennium" terugkeren naar het niveau van vóór de crisis, zo wijst hij erop. En er is geen datum naar voren geschoven voor een terugkeer naar winstgevendheid, hoewel 2022 de horizon schijnt te zijn.

Mijn commentaar: De drie grote Europese fracties hebben hun resultaten voor 2020 bekendgemaakt. De dalingen van de omzet, het bedrijfsresultaat en de nettowinst zijn indrukwekkend.

Op elk van deze indicatoren doet de Air France-KLM Groep het beter dan de Lufthansa Groep en veel beter dan de IAG Groep.

U kunt de gedetailleerde resultaten vinden op mijn blog navigaction.com

De in dit artikel aangehaalde cijfers moeten met de nodige voorzichtigheid worden gehanteerd. De resultaten zijn inderdaad die van de Lufthansa-groep (die hoofdzakelijk bestaat uit Lufthansa, Swiss, Brussels Airlines en Austrian).

Het niveau van de herkapitalisatie (5,7 miljard EUR) is daarentegen dat van Lufthansa.

Voor de Lufthansa Group moet daaraan worden toegevoegd :

. voor Lufthansa, 300 miljoen euro van de Duitse regering, 3 miljard euro aan bankleningen

. voor Swiss, Brussels Airlines en Austrian respectievelijk 1,4 miljard euro, 290 miljoen euro en 450 miljoen euro in de vorm van staatsleningen.

Tenslotte heeft de Lufthansa Groep 2,2 miljard euro ontvangen uit obligatie-emissies.

In totaal bedraagt het vrijwaringsplan van de Lufthansa-groep 13,340 miljard euro.

> Flightglobal Gallego denkt dat de overeenkomst met Air Europa eerder tegen eind 2021 zal worden gesloten.

(bron Flightglobal vertaald met Deepl) 26 februari - Luis Gallego, **CEO van IAG, verwacht dat de geplande overname van de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa door de groep tegen het eind van het jaar zal zijn afgerond**, nadat hij als streefdatum de tweede helft van het jaar had genoemd.

De moedermaatschappij Iberia en Vueling hadden aanvankelijk in 2019 een akkoord bereikt over de overname van Air Europa voordat de coronaviruscrisis toesloeg. In januari werd

een herziene overeenkomst bereikt

, waarbij de **aankoopprijs werd gehalveerd tot 500 miljoen euro.**

Maar de voltooiing blijft afhankelijk van "bevredigende onderhandelingen" tussen Iberia en de Spaanse overheidsholding SEPI over de niet-financiële voorwaarden van een staatsgegarandeerde lening van 475 miljoen euro met een looptijd

van zes jaar die Air Europa in november heeft gekregen om de crisis door te komen. **De Spaanse media hebben eerder gemeld dat aan deze lening de voorwaarde was verbonden dat SEPI vertegenwoordigd zou zijn in de raad van bestuur van Air Europa.** Bij de presentatie vandaag van de jaarresultaten van de IAG **zei de heer Gallego: "Air Europa had de steun van de regering en deze steun ging gepaard met slechte voorwaarden.** Daarom moeten wij in de eerste plaats met de Spaanse regering over deze slechte voorwaarden onderhandelen, want wij moeten de vrijheid hebben om het bedrijf te leiden. Na deze overeenkomst, die wij hopen te kunnen sluiten, zullen wij de goedkeuring van de concurrentie nodig hebben. "Dit hele proces is gepland voor de tweede helft van het jaar, ik denk dat het dichterbij het einde van het jaar zal zijn dan bij het begin van de tweede helft".

De heer Gallego onderstreept de rol die Air Europa kan spelen bij de instandhouding van de connectiviteit met Latijns-Amerika, die te lijden heeft gehad onder het feit dat de voormalige IAG-partner LATAM vorig jaar de Oneworld-alliantie heeft verlaten na een nieuwe strategische overeenkomst te hebben gesloten met SkyTeam-lid Delta Airlines (...).

***Mijn commentaar:** Op de huidige basis zouden de kosten voor de overname van Air Europa voor Iberia dicht bij de oorspronkelijke prijs liggen (1 miljard euro).*

Bij de overnameprijs (500 miljoen euro) moet de terugbetaling van de staatslening (475 miljoen euro) worden opgeteld.

Einde persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders

De jaarrekeningen van Natixis en/of Société Générale moeten u per e-mail of per post hebben bereikt.

Op mijn [navigaction-website vindt u de](#) voorwaarden voor toegang tot de websites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad ik u **aan een persoonlijk e-mailadres op te geven.** Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: al uw correspondentie van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM noteert bij het sluiten van de beurs op maandag 8 maart **op 5,322 euro**. Het is gedaald -5,37% in een week, na een stijging van 12,39% de vorige week. Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven.

Vóór de coronavirus-epidemie stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.

Het **gemiddelde (de consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro**. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. Op mijn blog vindt u de details van de analistenconsensus. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is met 4 dollar gestegen tot 69 dollar per vat. Sinds eind oktober 2020 is het weer terug op het niveau van vóór de pandemie.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten bezorgen die mij kunnen helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of het aandeelhouderschap van de werknemers...

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persrecensies van Maandag te vinden, is het [hier](#)

Als je dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

Directeur Air France-KLM vertegenwoordigt werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PNC en PS. Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCCT Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. Indien

u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10852 mensen ontvangen dit persbericht live