

Oekraïne: luchtvaartmaatschappijen in de frontlinie



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 847, 14 februari 2022

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

Februari is de maand waarin luchtvaartmaatschappijen hun jaarresultaten bekendmaken.

Air France-KLM zal op donderdag 17 februari als eerste haar resultaten voor 2021 bekendmaken.

Daarna volgen IAG op 25 februari en de Lufthansa Group op 3 maart.

Ryanair, dat een gespreid boekjaar heeft (van april tot maart), zal zijn resultaten in mei bekendmaken.

EasyJet, dat een uitgesteld boekjaar heeft (oktober tot september), zal zijn resultaten in november bekendmaken.

François

Persoverzicht van maandag

> [Luchtvaartmaatschappijen in de frontlinie van](#)

geopolitieke spanningen

(bron Investir) 14 februari - Herstellende na reisbeperkingen opgelegd door de gezondheidscrisis, **werden luchtvaartmaatschappijen maandag hard getroffen op de beurs door de verergering van de spanningen rond Oekraïne**, met de recente opbouw van Russische troepen aan zijn grenzen. Kiev heeft luchtvaartmaatschappijen aanbevolen de Zwarte Zee te mijden vanwege de intensivering van de Russische manoeuvres aan zijn grenzen. **Geopolitieke spanningen hebben er ook toe bijgedragen dat de olieprijs in de loop van de ochtend iets hoger zijn komen te liggen, wat zich vertaalt in hogere energierekeningen voor bedrijven.**

(...)

Het goederenvervoer wordt op dezelfde wijze getroffen als het personenvervoer. **De luchtvaartmaatschappijen herinneren zich ook de crash van vlucht MH17 van Malaysian Airlines, die in juli 2014 boven Oekraïne werd neergeschoten door een raket van Russische makelij**, waarbij alle 283 passagiers en 15 bemanningsleden omkwamen.

(...)

KLM, de Nederlandse divisie van Air France-KLM, **heeft aangekondigd haar vluchten naar Kiev op te schorten**. Het besluit komt op een moment dat de Nederlandse regering haar burgers heeft geadviseerd niet naar het land te reizen. KLM en andere luchtvaartmaatschappijen zoals **Lufthansa zijn** vorige maand begonnen hun vluchtschema's te herzien om te vermijden dat hun bemanningen in de Oekraïense hoofdstad zouden blijven. De Duitse luchtvaartmaatschappij kondigde **zaterdag aan dat zij de situatie in het oog houdt en overweegt haar vluchten naar Oekraïne op te schorten**.

(...)

Op de aandelenmarkt was de Europese Stoxx 600 reis- en vrijetijdsindex de grootste daler van de dag, vóór banken en technologie. Onder de luchtvaartmaatschappijen **daalde Air France-KLM 8,4% bij het laagste punt in de ochtend, IAG, moederbedrijf van British Airways en Iberia, 8,7%, en Lufthansa 7,3%**. Wizz Air en Ryanair verloren ook terrein, evenals Aeroflot in Moskou. De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen werden niet gespaard: Delta Airlines en American Airlines verloren ongeveer 2% in de voorbeurshandel in New York.

Mijn commentaar: In dit soort situaties werken de managers van de luchtvaartmaatschappijen nauw samen met de autoriteiten.

Terwijl Nederland al heeft besloten de vluchten naar Oekraïne op te

schorten, is Frankrijk nog een paar uur verwijderd van een standpunt.

> Spirit Airlines en Frontier Airlines fuseren en worden na Southwest de grootste low-cost maatschappij van de VS

(bron: La Tribune) Februari - Crises leiden vaak tot consolidatie, vooral in de Amerikaanse luchtvaartsector. Naar het voorbeeld van de fusie van Continental Airlines en United Airlines in 2010 of van American Airlines en US Airways in 2013, **hebben Spirit Airlines en Frontier Airlines hun fusie aangekondigd. De twee low-cost-maatschappijen zullen een low-cost-kampioen in de Verenigde Staten creëren**, die onder de Amerikaanse maatschappijen direct de vijfde plaats zal innemen op het niveau van JetBlue Airways en Alaska Airlines, zo niet iets daarboven. Het zal echter nog **ver achterblijven bij grote groepen zoals Delta Airlines, United Airlines en American Airlines, of de lagekostenreus Southwest Airlines.**

Op basis van de resultaten voor 2021 vertegenwoordigt de toekomstige "gecombineerde onderneming" een potentiële omzet van 5,3 miljard dollar en een kassaldo van ongeveer 2,4 miljard (exclusief transactiekosten). **Het synergiepotentieel wordt geraamd op 500 miljoen USD per jaar, voornamelijk door schaalvoordelen en groepsaankopen.** Dit zal worden bereikt zodra de fusie volledig is doorgevoerd, hetgeen eenmalige kosten tot 400 miljoen dollar zal vergen.

Na de samenvoeging zullen **de twee luchtvaartmaatschappijen over een gecombineerde vloot van 283 vliegtuigen beschikken, die alle tot de Airbus A320 en A320 NEO (re-engined medium-haul) familie zullen behoren. Dankzij de gigantische orders van Frontier Airlines - als onderdeel van het consortium Indigo Partners - en Spirit Airlines heeft de toekomstige groep een vlootplan dat tegen 2026 493 vliegtuigen zal omvatten.**

(...)

Ultra-low-cost berust ook op de opbouw van een groot point-to-point netwerk om het aantal vluchten te maximaliseren. En op dit punt vullen Frontier en Spirit hun netwerken relatief goed aan: eerstgenoemde brengt haar netwerk naar het westen en Midwesten, terwijl laatstgenoemde haar Caribische en Latijns-Amerikaanse bestemmingen zal brengen.

(...)

De totale transactiewaarde bedraagt \$ 6,6 miljard, inclusief de overname van de nettoschuld en de operationele leaseverplichtingen.

(...)

De raad van bestuur (...) zal worden voorgezeten door William Franke, de huidige voorzitter van Frontier maar ook algemeen

directeur van Indigo Partners, de moedermaatschappij van de luchtvaartmaatschappij.

Indigo Partners heeft al een gedeelde geschiedenis met Spirit, een pionier van het ultra-low-cost model. Het investeringsfonds had tussen 2006 en 2013 een belang in de luchtvaartmaatschappij, alvorens het te verkopen om betrokken te raken bij Frontier (waarin het bijna 83% bezit). William Franke stond toen al aan het roer, en was gedurende die zeven jaar voorzitter van Spirit. **Indigo Partners staat bekend om zijn grote bulkorders voor verschillende maatschappijen en is ook betrokken bij Jetsmart (Chili), Volaris (Mexico) en Wizz Air (Hongarije),**

***Mijn commentaar:** Indigo Partner is een in de VS gevestigde particuliere participatiemaatschappij die gespecialiseerd is in de oprichting en ontwikkeling van ultralage-kostenluchtvaartmaatschappijen.*

Indigo Partner beschikt over de financiële middelen om actief deel te nemen aan de consolidatie van luchtvaartmaatschappijen op alle continenten. Met Wizz Air in Oost-Europa, zou het in de verleiding kunnen komen om een low-cost maatschappij te kopen die verder naar het westen is gevestigd.

> Rome geeft groen licht voor privatisering van het nieuwe Alitalia

(bron AFP) 11 februari - Na vele pogingen van Rome om zich te ontdoen van Alitalia, dat de overheidsrekeningen heeft doen kelderen, heeft **de regering van Mario Draghi vrijdag de weg geopend voor de privatisering van het** jonge bedrijf dat uit zijn as is geboren, **ITA Airways.**

De eerste gegadigden in de gelederen waren de rederij MSC en haar bondgenoot Lufthansa, die in januari belangstelling hadden getoond, twee jaar na het afgeblazen plan van de Duitse maatschappij om Alitalia over te nemen.

De regering heeft aan de ministerraad "een decreet voorgelegd dat het zoeken naar partners voor ITA Airways mogelijk maakt", met het oog op een "openbaar bod of rechtstreekse verkoop", kondigde minister van Economie Daniele Franco aan.

Rome besloot het verkoopproces open te stellen voor alle potentiële kopers, zonder MSC en Lufthansa de "exclusiviteitsperiode van 90 dagen" te gunnen waarom zij hadden gevraagd.

"Wij verwachten dat de regering in een eerste fase een minderheidsaandeel zal behouden en geen meerderheidsaandeel, dat later kan worden verkocht," zei Franco.

(...)

ITA Airways is niet haar enige doelwit, aangezien MSC in december aan de Franse groep Bolloré heeft voorgesteld om haar logistieke activiteiten in Afrika te kopen.

(...)

Het marktaandeel van zijn voorvader Alitalia op internationale routes van en naar Italië bleef in 2020 beperkt tot 7,7%, ver achter Ryanair (29,5%), Easyjet en Lufthansa.

(...)

Mijn opmerking: In dit stadium is het belangrijkste om te onthouden dat het verkoopproces openstaat voor alle kandidaten, zonder exclusiviteit.

> EU: Zal IAG zich moeten ontdoen van British Airways?

(bron Air Journal) 11 februari - **De affaire veroorzaakt opschudding in het VK**, waar de Britse nationale luchtvaartmaatschappij in 2011 - vóór de Brexit in januari 2020 - de International Airlines Group (IAG) oprichtte, die nu naast British Airways de "altijd Europese" Iberia, Aer Lingus, Vueling en Level (en het Avios frequent flyer-programma) omvat. **Nadat de besprekingen over de vraag wie zeggenschap heeft over IAG**, dat officieel in Madrid is gevestigd, na de Brexit waren opgeschort, **hebben de afgelopen twaalf maanden niet tot een oplossing geleid. De Europese Unie bepaalt dat elke exploitant "eigendom moet zijn van en gecontroleerd moet worden" door een in de EU gevestigde onderneming (met ten minste 50% van het kapitaal); Qatar is nu echter 25,1% aandeelhouder in IAG, hetgeen volgens sommigen het Europese aandeelhouderschap van de groep (geschat op 30 à 40%) nog verder zou verminderen.**

Volgens een analist van HSBC die in The Telegraph werd geïnterviewd, dringen **sommige EU-lidstaten** - waaronder Frankrijk en Duitsland - **erop aan dat de regels opnieuw worden ingevoerd**, terwijl andere zoals Spanje en Ierland, alsook Hongarije, naar verluidt voorstander zijn van een wijziging van de regels. "Nationale belangen zijn alomtegenwoordig in de luchtvaartindustrie, die vaak de zetel is van mercantilistische politiek. Het commerciële belang van Air France-KLM en Lufthansa zou ongetwijfeld worden ondersteund door het toevoegen van nieuwe strategische uitdagingen aan IAG," aldus analist Andrew Lobbenberg.

IAG reageerde op de controversie in een door City am uitgegeven verklaring: de groep verklaarde dat "de eigendomswetten van de EU

worden nageleefd, aangezien in haar raad van bestuur een meerderheid van onafhankelijke, niet bij het dagelijks bestuur betrokken bestuurders uit de EU afkomstig is", en zei dat **"zoals in december 2020 is gemeld, de saneringsplannen van onze Europese luchtvaartmaatschappijen zijn goedgekeurd door de nationale toezichthouders in Spanje en Ierland**, die hebben bevestigd dat zij voldoen aan de eigendoms- en zeggenschapsregels van de EU. Zij zijn van kracht sinds 1 januari 2021".

Een oplossing voor IAG zou zijn om in de EU een nieuwe maatschappij op te richten die de Europese activiteiten van British Airways zou overnemen, en alleen de langeafstandsvluchten van bijvoorbeeld Londense luchthavens op Britse bodem zou houden. Zo ver zijn we nog niet, maar het luchtnationalisme dat soms binnen groepen wordt waargenomen (Air France tegen KLM bijvoorbeeld) is op het oude continent nog niet uit de krantenkoppen verdwenen zoals in het Verenigd Koninkrijk.

Mijn commentaar: De aandeelhouders van een vennootschap worden over het algemeen in twee categorieën ingedeeld.

Enerzijds zijn er de beleggers op lange termijn, die duidelijk geïdentificeerd zijn. Voor Air France-KLM zijn dit bijvoorbeeld de twee Franse en Nederlandse staten, Delta Air Lines, China Eastern (en zelfs de werknemers).

Aan de andere kant, de aandeelhouders met het zogenaamde vlottende kapitaal. Aandelen met variabel kapitaal veranderen regelmatig van eigenaar.

De aandeelhouders spreken zich uit tijdens de stemmingen op de Algemene Vergadering. Zeer vaak zijn free float-aandeelhouders niet aanwezig op algemene vergaderingen, waardoor de beslissingsbevoegdheid bij langetermijnbeleggers blijft.

Wat is de samenstelling van het aandeelhouderschap van IAG?

In het laatste jaarverslag dat IAG in februari 2021 publiceerde, stond: "Qatar Airways, een luchtvaartmaatschappij uit het Midden-Oosten met hoofdkantoor in Doha, is sinds 2016 de grootste aandeelhouder in IAG en bezit op de datum van dit verslag 25,1% van het aandelenkapitaal van de onderneming."

Verderop in het verslag staat:

"De belangrijke aandeelhouders van de Vennootschap per 31 december 2020, berekend op basis van het aandelenkapitaal van de

Vennootschap op de datum van dit verslag en exclusief posities in financiële instrumenten, zijn:

Qatar Airways 25.14

Invesco Limited 1,327%

Lansdowne Partners International Limited 1,255%

Allan & Gill Gray Foundation 1,100%."

IAG moet aantonen dat haar in de EU gevestigde aandeelhouders meer dan 50% van het kapitaal in handen hebben.

Voorlopig is er ruimte voor twijfel. Met haar 25% kan Qatar Airways, dat een aanzienlijk gewicht heeft, invloed uitoefenen op alle strategische beslissingen van IAG.

> **Volotea verdubbelt capaciteit in Frankrijk in 2022**

(bron Air & Cosmos) 9 februari - **De Spaanse lagekostenmaatschappij Volotea heeft aangekondigd dat zij in 2022 een historische uitbreiding in Frankrijk zal** doorvoeren met een totaal van 5,5 miljoen stoelen die te koop worden aangeboden, een **stijging van 99%** ten opzichte van 2021 en **54% ten opzichte van 2019**.

De maatschappij is van plan nog twee bases in Frankrijk te openen.

(...)

)In juni 2021 had Volotea meer dan 1.400 werknemers, waarvan 401 in Frankrijk. Tegen eind 2022 wil zij haar personeelsbestand uitbreiden tot 1.600 werknemers. De opening van twee nieuwe bases in Frankrijk zal deze dynamiek versterken met 60 nieuwe directe banen en ongeveer 300 indirecte banen.

(...)

De maatschappij beschikt over een vloot van 35 vliegtuigen (20 Airbus A319 en 15 Airbus A320).

(...)

Mijn commentaar: *Het herstel van het luchtverkeer is aan de gang. De luchtvaartmaatschappijen bereiden zich voor om marktaandeel te kunnen winnen.*

Maar de luchtvaartmaatschappijen zullen genoeg vliegtuigen moeten hebben. De grote winnaars zouden de vliegtuigverhuurbedrijven kunnen zijn.

> **Waterstofvliegtuig: Airbus sluit maken van eigen motoren niet uit**

(bron Air & Cosmos) 12 februari - **De voorzitter van de Airbus-groep, Guillaume Faury, heeft zojuist een steen in de vijver gegooid in een interview met de krant "Welt am Sonntag". De voorzitter van de Airbus-groep zei dat de vliegtuigbouwer zijn eigen motoren zou kunnen produceren voor zijn toekomstige, op waterstof rijdende vliegtuigen.** "Dit is iets wat we in wezen zelf kunnen doen," zei Guillaume Faury. "We hebben de vaardigheden daarvoor," voegde hij eraan toe, verwijzend naar een mogelijke "verandering van strategie". **Waterstofaandrijving brengt zoveel technologische doorbraken met zich mee dat het inderdaad het dek kan herschudden en de gevestigde posities van motorfabrikanten kan verstoren: GE Aviation, Safran, Pratt & Whitney en Rolls-Royce.** Motorfabrikanten die de indruk kunnen wekken "te treuzelen" met de technologische routekaart die tot waterstofaandrijving leidt. Een gebrek aan enthousiasme dat slim wordt "omkleed" met de retoriek van het verstand: vliegtuigen voor lange afstanden zullen nog geruime tijd brandstof en duurzame vliegtuigbrandstof nodig hebben.



Mijn commentaar: Zal er ooit een commercieel waterstofvliegtuig komen?

Laten we vertrouwen op onze ingenieurs, zij hebben al veel grotere technologische uitdagingen gehad.

De echte vraag, die tot nu toe onbeantwoord is gebleven, is: wanneer

zullen deze waterstofvliegtuigen beschikbaar zijn?

> **China sluit zich af van de wereld om Omicron te blokkeren**

(bron Les Echos) 9 februari - **Air France kondigde het nieuws aan op haar Chinese Weibo-account: de vluchten AF198 Parijs-Shanghai op 17 en 24 februari worden geannuleerd.** Air Canada heeft de schorsing van haar AC025 Vancouver-Shanghai vlucht voor de komende twee weken aangekondigd. Russian Airlines, Turkish Airlines, Iran Mahan Airlines, China Eastern Airlines en Sichuan Airlines hebben eveneens aangekondigd dat zij hun vluchten naar de Chinese steden Guangzhou en Chengdu zullen annuleren.

Al deze annuleringen zijn de laatste in een lange reeks op bevel van de Chinese burgerluchtvaartadministratie (CAAC). De reden? De ontdekking van Covid-19 positieve gevallen onder passagiers van eerdere vluchten.

Sinds juni 2020 hebben de Chinese autoriteiten een systeem van sancties tegen (Chinese of buitenlandse)

luchtvaartmaatschappijen ingevoerd wanneer zij passagiers vervoeren die bij aankomst in China of tijdens hun quarantaine positief zijn bevonden voor Covid-19. In dat geval wordt de luchtvaartmaatschappij gesanctioneerd door inkomende vluchten naar China te schrappen of de bezettingsgraad te beperken (tot 40 of 50%), afhankelijk van het aantal positieve gevallen. In het geval van Air France zijn bij aankomst in Shanghai op 28 januari zeven passagiers positief getest. De sanctie was onmiddellijk.

Met het verschijnen van de Omicron-variant in China, de feestdagen van het Nieuwjaar (1 februari) en de Olympische Spelen in Peking hebben de Chinese autoriteiten het aantal sancties in het kader van dit zogenoemde "circuit breaker"

-mechanisme opgevoerd. Deze laatste golf van geannuleerde vluchten vermindert een reeds sterk verminderde lijst van inkomend luchtverkeer naar China, met slechts 200 internationale vluchten per week, of 2% van het niveau van vóór de pandemie. Sinds de zomer van 2020 hebben slechts 6 lijnvluchten van China een vergunning voor een verbinding met Frankrijk (3 voor Air France, 3 voor Chinese luchtvaartmaatschappijen), in vergelijking met meer dan honderd vóór de pandemie.

(...)

Frankrijk neemt soortgelijke maatregelen tegen Chinese luchtvaartmaatschappijen, "als vergelding voor de sancties tegen Air France, die onverenigbaar worden geacht met de bepalingen van de bilaterale overeenkomst inzake luchtdiensten".

De situatie is ongekend sinds het begin van de epidemie twee jaar geleden. Toen het virus in Wuhan opdook, hadden veel maatschappijen besloten hun vluchten naar China op te schorten, tot groot ongenoegen van Peking, dat deze annuleringen krachtig veroordeelde. Nu is het China dat internationale vluchten uitstelt uit angst voor een terugkeer van de epidemie. China, dat de epidemie op eigen bodem grotendeels onder controle heeft, voert een nulgevallenbeleid en jaagt op zogenaamde "geïmporteerde" gevallen. **De hervatting van het internationale verkeer wordt niet verwacht vóór 2024/2025, zo hebben de Chinese autoriteiten reeds aangekondigd.**

Beurs persoverzicht

> AIR FRANCE-KLM: De neerwaartse trend kan hervatten

(bron Boursorama) 7 februari - De MACD is negatief en ligt onder zijn signaallijn. Deze configuratie verslechtert de vooruitzichten voor het aandeel. De RSI is nog niet oversold, dus **een verdere daling is technisch mogelijk.**

> AIR FRANCE-KLM: De beweging blijft bullish

(bron Boursorama) 11 februari - (...) We zien dat **het potentieel voor een stijging** (...) nog **niet is uitgeput**. Op korte termijn is een correctie waarschijnlijk.

Mijn commentaar: Ik krijg soms verzoeken om advies over het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.

Mijn antwoord is altijd hetzelfde: ik mag ze niet beantwoorden, omdat ik toegang heb tot vertrouwelijke informatie die mijn oordeel zou kunnen beïnvloeden. Dat zou handel met voorkennis zijn.

De twee uittreksels uit de bovenstaande artikelen illustreren ook hoe moeilijk het is voorspellingen te doen.

In het eerste artikel wordt melding gemaakt van de mogelijkheid dat de koers van het aandeel verder zal dalen.

In de daaropvolgende drie dagen steeg de koers van het aandeel met bijna 10%.

Het tweede artikel voorspelt een stijging van de aandelenkoers.

Het resultaat van de volgende drie dagen: een daling van bijna 7%.

Als er één advies was om te onthouden wanneer u aandelen van een bedrijf koopt, zou het zijn om alleen geld te investeren dat u bereid bent te verliezen.

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites 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**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

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

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 14 februari gesloten op **4,202 euro**. Het is **+2,41% gestegen**.

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.



Koersevolutie van het Air France-KLM aandeel over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,46. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week opnieuw met \$3 gestegen tot \$96.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

Op 25 oktober bereikte Brent met 86 dollar een niveau dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. Vorige week werd dit record opnieuw overschreden, waarbij de crisis in Kazachstan en vervolgens in Oekraïne de stijging verklaarden.



Ontwikkeling van de olieprijsen over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

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

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen

die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

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

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

| François Robardet

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.
Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

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

Indien u dit persbericht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

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

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11080 mensen ontvangen dit persbericht live