

Air France-KLM kondigt aan dat het niet zal bieden op ITA



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers
aandeelhouders PS en PNC

N°896, 23 januari 2023

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 hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM kondigt aan geen bod te doen op ITA

(bron AFP) 18 januari 2023 - Air France-KLM heeft aangekondigd geen bod uit te brengen op een deel van het kapitaal van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA Airways.

De Frans-Nederlandse groep, lid van een consortium dat door de vorige Italiaanse regering was geselecteerd voor de privatisering van de maatschappij, "wilde alleen aan het proces deelnemen als potentiële commerciële partner", verklaarde het aan AFP. Volgens

dezelfde bron "heeft **Air France-KLM de Italiaanse regering meegedeeld dat de groep geen bod zal uitbrengen voor de overname van een deel van het kapitaal van ITA**". **Het door de voorzitter van de Raad Giorgia Meloni uitgevaardigde decreet "verplicht de ondernemingen die aan deze aanbesteding deelnemen om de meerderheid van de in elke fase van de privatisering beschikbaar gestelde ITA-aandelen te verwerven** en uiteindelijk de meerderheid van het ITA-kapitaal te bezitten op de datum waarop de Italiaanse regering zich volledig uit dit kapitaal terugtrekt", aldus de groep.

Air France-KLM was door de vorige Italiaanse regering van Mario Draghi geselecteerd als lid van een consortium met Delta Airlines en Certares, met het oog op het openen van exclusieve onderhandelingen. Maar bij gebrek aan vooruitgang in de besprekingen kondigde

de nieuwe minister van Economie Giancarlo Giorgetti in oktober zijn besluit aan om de exclusiviteitsperiode niet te verlengen.

Air France-KLM "zal het privatiseringsproces op de voet blijven volgen en **bevestigt opnieuw haar sterke interesse in het onderhouden van commerciële relaties met ITA, een lid van de Skyteam-alliantie**", besloot hij.

De Duitse luchtvaartgigant Lufthansa, die als de favoriet in de race om ITA te kopen wordt beschouwd, **zei dat het bij de Italiaanse regering een bod had ingediend om een belang in de nationale luchtvaartmaatschappij ITA Airways te nemen**, aanvankelijk voor een minderheidsbelang.

"De eerste stap is het verwerven van een minderheidsbelang en het overeenkomen van opties om de resterende aandelen op een later tijdstip te kopen", aldus de groep in een verklaring. Het Duitse concern heeft niet gezegd welk belang het nastreeft in de Italiaanse staatsluchtvaartmaatschappij, die in 2021 uit de as van Alitalia zal herrijzen en die de regering al een jaar probeert te verkopen. **Volgens de Italiaanse pers wil Lufthansa een belang van 40%, geschat op ongeveer 300 miljoen euro.**

"Afhankelijk van de ondertekening van het memorandum van overeenstemming door beide partijen, zullen verdere onderhandelingen en besprekingen op exclusieve basis worden gevoerd", aldus de verklaring.

(...)

Supplement uit Corriere della Serra (vertaald met Deepl): Het Italiaanse decreet bepaalt dat "de verkoop van het belang in ITA geschiedt via rechtstreekse onderhandelingen" en is "beperkt tot de subjecten die, individueel of als groep, aan de procedure hebben deelgenomen": met andere woorden, de procedure staat alleen open voor degenen die afgelopen voorjaar een blijk van belangstelling hebben gestuurd, te weten Lufthansa, MSC, het Amerikaanse fonds Certares en het andere Amerikaanse fonds Indigo Partners.

Maar **het Italiaanse decreet bepaalt** dat "er onder de bidders noodzakelijkerwijs een luchtvaartmaatschappij moet zijn die de meerderheid van het kapitaal in elke fase van de operatie verwerft".

Dit is een manier om bijvoorbeeld aan **het Certares-fonds** duidelijk te maken **dat het, als het een bod wil doen, deel moet uitmaken van een consortium met ten minste één Europese maatschappij en dat deze maatschappij ook de meerderheidspartner in het consortium moet zijn.**

Voorts voegt het decreet eraan toe dat "de betrokkenheid van de (particuliere) onderneming bij het beheer van ITA" "bij uitstek" zal zijn. Dit is een belangrijke passage: hoewel het klopt dat de Schatkist aanvankelijk een meerderheidsbelang in

de luchtvaartmaatschappij zal behouden en een rol zal spelen als "controleur" van de strategische keuzes die de particuliere onderneming in de komende maanden (en jaren) zal maken, erkent het decreet onmiddellijk de rol van de industriële partner als "commandant" van ITA.

Mijn commentaar: Vorig jaar maakte Air France-KLM deel uit van een consortium met Certares en Delta Air Lines. Het Amerikaanse investeringsfonds (Certares) wilde investeren in ITA Airways, terwijl Air France-KLM alleen een commerciële partner wilde zijn.

Volgens het Italiaanse decreet moet Air France-KLM een meerderheidsbelang in de Italiaanse luchtvaartmaatschappij verwerven om dit consortium in staat te stellen een bod uit te brengen op de overname van ITA Airways.

Vandaag, en totdat het 75% van de door de Franse regering verstrekte leningen heeft terugbetaald, mag de Frans-Nederlandse groep niet meer dan 10% in een luchtvaartmaatschappij investeren.

Zelfs indien deze beperking wordt opgeheven, roepen eerdere ervaringen met de fusie tussen Air France-KLM en het nu failliete Alitalia tot voorzichtigheid.

De Lufthansa-groep blijft dus als enige in de running, wat haar in een sterke positie plaatst om met de Italiaanse regering te onderhandelen.

> Airbus: Delta Air Lines oefent optie op 12 A220-300's uit

(bron CercleFinance) 18 januari 2023 - **Delta Air Lines heeft aangekondigd dat het zijn vloot verder zal vernieuwen door opties uit te voeren voor 12 nieuwe Airbus A220-300-vliegtuigen voor levering in 2026 en 2027.**

Deze uitbreiding van Delta's A220-vloot is een belangrijke stap in de voortdurende inspanningen van de luchtvaartmaatschappij om de vloot te vereenvoudigen en tegelijkertijd te investeren in duurzamere toestellen die een eersteklas klantenervaring bieden.

De toestellen vormen een aanvulling op Delta's A321neo-vloot en versterken het streven van de luchtvaartmaatschappij naar duurzaamheid.

Delta heeft momenteel 14 A220-300 toestellen in dienst en 60 in bestelling, waaronder de 12 die vandaag worden uitgeoefend.

Mijn commentaar: Naast de 14 A220-300 vliegtuigen (140 passagiers in normale configuratie) die in het artikel worden genoemd, bezit Delta Air Lines ook 45 A220-100 vliegtuigen (120 passagiers in normale configuratie), dat is driekwart van de A220-100 vloot die wereldwijd in gebruik is.

{Ter vergelijking, Air France heeft 16 van de 60 vaste orders voor A220-300's.

> Ryanair: retrofitting 737-800's begonnen

(bron Air Journal) 23 januari 2023 - **Low-cost luchtvaartmaatschappij Ryanair gaat split scimitar vinnen installeren op de vleugeltips van haar ruim 400 Boeing 737-800's, een investering van naar schatting 175 miljoen dollar.**

De retrofit van de 737-800's van de Ierse lagekostenmaatschappij, die in november vorig jaar werd aangekondigd, is begonnen (...). Ryanair Holdings heeft momenteel 409 737-800's en 88 van de 210 MAX-8-200's in bestelling, in theorie leverbaar tegen 2025 en standaard uitgerust met gedeelde kromzwaarden.



Een investering van ten minste 175 miljoen dollar door Aviation Partners Boeing (APB) - ongeveer 426.000 dollar per vliegtuig - maar die de brandstofefficiëntie van de vliegtuigen met maximaal 1,5% moet verbeteren, waardoor het jaarlijkse brandstofverbruik van Ryanair met 65 miljoen liter en de koolstofuitstoot met 165.000 ton wordt verminderd (een brandstof die het bedrijf in de eerste helft van 2022 2,18 miljard euro heeft gekost). Deze aanpassingen aan bestaande vliegtuigen, die Boeing sinds 2014 als optie aanbiedt, maken volgens Ryanair deel uit van een bredere strijd om de luchtvaart koolstofvrij te maken. Patrick LaMoria, commercieel directeur van APB, zei in een verklaring: 'Dat de exploitant van 's werelds grootste vloot van 737-800 Next Generation vliegtuigen Split Scimitar winglets installeert, is de ultieme bevestiging van APB en haar producten. Het is voor ons een eer en een eer om Ryanair te blijven steunen in zijn ambitieuze duurzaamheidsinitiatieven.
(...)

Mijn commentaar: Volgens de myflightway website zijn winglets de vleugeltipaanhangsels die tegenwoordig op veel vliegtuigen voorkomen. Ze werden in de jaren 1970 ontworpen door de Amerikaan Richard Whitcomb, een NASA-ingenieur.

Zij hebben tot doel de luchtweerstand, veroorzaakt door turbulente luchtstromen aan de vleugeltips, te verminderen en zo brandstof te besparen en de actieradius van het vliegtuig te vergroten.

Maar waar kwam het idee van vleugeluiteinden vandaan? Simpelweg door de natuur te observeren. Door vogels te observeren, merkten wij inderdaad dat zij een manier hadden om tegen de geïnduceerde weerstand te vechten. Dit geldt vooral voor ooievaars en roofvogels, waarvan de vleugelveren omhoog gaan.



> Ryanair ziet zichzelf als winnaar in de post-Covid luchtvaartconsolidatie

(bron AFP) 17 januari 2023 - Goedkope luchtvaartmaatschappij **Ryanair ziet zichzelf als een winnaar in de consolidatie van de Europese luchtvaartindustrie in de** nasleep van de pandemie, die uiteindelijk slechts een handvol maatschappijen in het luchtruim van het continent zal achterlaten, zei zijn baas Michael O'Leary dinsdag.

Covid "zal een enorm keerpunt blijven voor de Europese luchtvaart", met een ooit krioelende markt die sinds de pandemie krimpt rond een paar grote spelers, volgens hem Ryanair, Lufthansa, IAG (British Airways en Iberia) en Air France-KLM.

Michael O'Leary zei tijdens een persconferentie in Londen dat het slechts "drie of vier maanden" zou duren voordat ITA Airways, dat uit de as van Alitalia is herrezen, zou worden overgenomen door de Duitse luchtvaartgigant Lufthansa, die als favoriet in de overnamekoers wordt beschouwd. TAP Air Portugal, waarvan de toekomstige herprivatisering de interesse van de Air France-KLM groep wekt, zou in de schoot van IAG belanden, terwijl EasyJet door "British Airways of Air France of beide samen" zou kunnen worden opgeslorpt en Wizz Air door Lufthansa, voorspelde hij.

"Covid heeft het consolidatieproces in Europa aanzienlijk versneld" en de **sector**

verandert in "een markt waar er vier zeer grote vervoerders zullen zijn, zoals in Noord-Amerika", zei hij. Voor Michael O'Leary betekent dit groeimogelijkheden voor Ryanair, "de grootste luchtvaartmaatschappij op de meeste Europese markten met verreweg de laagste kosten en tarieven", die momenteel recordboekingen ziet voor de paas- en zomervakantie, zo betoogde hij.

Het bedrijf had begin januari zijn winstverwachting na belastingen voor het boekjaar dat eindigt op 31 maart verhoogd, dankzij een sterker dan verwachte piek tijdens de feestperiode. De Ierse luchtvaartmaatschappij verwacht nu een winst na belastingen van 1,325 tot 1,425 miljard euro, tegenover 1 tot 1,2 miljard euro

Mijn commentaar: De baas van Ryanair herschikt de kaarten in het Europese luchtvervoer.

Behalve dat hij weet wie (ITA Airways, Wizz Air, TAP Air Portugal, Air Europa, easyJet) naar welke major (Lufthansa, IAG, Air France-KLM) zal gaan, is het meest verrassende punt dat hij voorziet dat easyJet dichter bij verschillende Europese majors zou kunnen komen.

Dit is inderdaad mogelijk aangezien EasyJet nu een groep is die hoofdzakelijk uit drie luchtvaartmaatschappijen bestaat:

EasyJet Airline Company PLC die gevestigd is in Luton, Groot-Brittannië. Het heeft 155 vliegtuigen

EasyJet Zwitserland is gevestigd in Genève en heeft 29 vliegtuigen. Het heeft 29 vliegtuigen

. EasyJet Europe is gevestigd in Wenen, Oostenrijk. Het heeft 119 vliegtuigen.

EasyJet heeft in 2017 EasyJet Europe opgericht om ondanks Brexit te kunnen blijven profiteren van de voordelen van het vrije verkeer tussen EU-landen.

Indien, zoals de heer O'Leary voorstelt, EasyJet door British Airways en Air France zou worden opgeslorpt, zou EasyJet Airline Company zich bij British Airways aansluiten en EasyJet Europe bij Air France.

Noch British Airways noch Air France hebben ooit melding gemaakt van deze mogelijkheid.

> Boeing en NASA ontwikkelen grootschalig duurzaam verkeersvliegtuig

(bron Journal de l'Aviation) 19 januari 2023 - Boeing is duidelijk niet van plan achterop te raken bij het koolstofvrij maken van de commerciële luchtvaart. De Amerikaanse vliegtuigbouwer heeft zojuist een demonstratieproject onthuld dat gebruik maakt van het werk van het Transonic Truss-Braced Wing (TTBW) project, voorheen bekend onder de naam SUGA Volt, en dat deel uitmaakt van een meer globale strategie, het SFD (Sustainable Flight Demonstrator) programma, dat belooft te voldoen aan de verplichtingen van nul netto koolstofuitstoot tegen 2050, alsmede aan de doelstellingen van het Amerikaanse klimaatactieplan voor de luchtvaart, gedicteerd door het Witte Huis.



Ondertussen **werkt de NASA samen met de Amerikaanse vliegtuigbouwer om tegen 2028 een demonstratievliegtuig op "ware grootte" van een vliegtuig met hoge rek en hoge verblijfsduur aan te bieden, waarbij de TTBW-configuratie in theorie het brandstofverbruik en de emissies met 30% kan verminderen in vergelijking met de laatste generaties van de huidige vliegtuigen met één gangpad, door ook gebruik te maken van de huidige vooruitgang op het gebied van aandrijving, materialen en systeemarchitectuur.**

Het SFD-programma heeft momenteel een totaal budget van 1,15 miljard dollar (425 miljoen dollar van NASA en 725 miljoen dollar financiering van Boeing en zijn industriële partners), **wat aanzienlijk is, maar niet genoeg zal zijn om een echt demonstratievliegtuig met ultradunne vleugels te maken dat kan dienen als prototype voor een toekomstig vliegtuig dat de huidige middellangeafstandsvliegtuigen kan opvolgen.**

Boeing zegt echter dat het elementen uit zijn bestaande programma's zal gebruiken en deze zal integreren met gloednieuwe onderdelen om het eerste experimentele demonstratiemodel te produceren. NASA bestudeert al jaren vleugels met een hoge hoogte-breedteverhouding (met effectieve hoogte-breedteverhoudingen die meer dan het dubbele bedragen van die van de huidige commerciële vliegtuigen), waarbij zij zich baseert op de inherente dunheid van deze architecturen (verminderde

geïnduceerde weerstand).
(...)

Mijn commentaar: Mag ik zeggen dat dit project tien jaar te laat komt?

Het belangrijkste voordeel is dat er grote motoren in passen. Precies de oplossing waarmee het B737 MAX-probleem had kunnen worden opgelost, zonder toevlucht te moeten nemen tot lapmiddelen.

Einde persoverzicht

> **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM in 2022**



De gebeurtenis die dit jaar de grootste invloed had op de aandelenkoers was de kapitaalverhoging van EUR 2,256 miljard in juni. Dit werd gebruikt om de terugbetaling van overheidssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

De Franse en de Nederlandse regering hadden in de mate van hun rechten deelgenomen
. CMA CGM werd een nieuwe strategische referentieaandeelhouder met een belang van 9,0% in de groep.

De werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder waren via de FCPE's namen in mindere mate deel aan de kapitaalverhoging, via een blanco transactie.

Daardoor is de koers van het aandeel, die vóór de operatie rond de 2 euro lag, sindsdien gedaald tot ongeveer 1,30 euro.

[> Mijn commentaar op de koers van het Air France-KLM aandeel deze week](#)

Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 23 januari op 1,623 euro. Hij stijgt sterk deze week +5,15%. Sinds het begin van het jaar is het met bijna 30% gestegen.

De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,55 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

[> Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen in 2022](#)

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Het verschil tussen de twee producten bedraagt tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

[> Mijn commentaar op de brandstofprijzontwikkelingen van deze week](#)

Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$5 gestegen tot \$140. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Het was 79 dollar iets meer dan een jaar geleden.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week met \$5 tot \$89. Dit ligt dicht bij het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.

Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

Begin maart bereikte Brent crude \$132, dicht bij zijn record van \$150 (in 2008).

Terwijl de olie weer een normaal niveau heeft bereikt, geldt dit niet voor vliegtuigbrandstof, die 51 dollar per vat meer kost, een record! De toegenomen behoefte aan diesel ter compensatie van de verminderde beschikbaarheid van gas drijft de prijs van paraffine op, aangezien beide brandstoffen op soortgelijke wijze worden geproduceerd.

Goed om te weten.

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite](#) de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 kiest voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde hebben alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

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

U kunt op dit persoverzicht reageren of mij informatie of gedachten sturen die mij 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 op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te geven.

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de Air France-KLM deelneming.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.393 mensen ontvangen dit persoverzicht live

