

LA CRISIS DEL CORONAVIRUS

ECONOMÍA Y TRABAJO

liquidez. La empresa ha declinado hacer ningún comentario.

Los Estados francés y holandés han salido al rescate de Air France con una ayuda de 10.000 millones. La ayuda estatal gala ascenderá a 7.000 millones de euros, de los que 4.000 millones serán préstamos bancarios garantizados por el Estado en un 90%. Los otros 3.000 millones consistirán en préstamos directos excepcionales del Estado en su calidad de accionista (tiene el 14% de la aerolínea). La participación holandesa en el rescate estará entre 2.000 y 4.000 millones de euros.

Lufthansa también ha admitido que precisa de ayudas y podría recibir hasta 10.000 millones de los Estados de Alemania, Suiza, Austria y Bélgica. El Gobierno alemán se muestra favorable a apoyar a la mayor aerolínea germana, pero aún no ha decidido la fórmula.

Salvadas a Noruegian

Por su parte, Norwegian pretende convertir hasta el 85% de la deuda de sus acreedores en acciones y lanzar una nueva emisión de títulos para acceder a la ayuda estatal, según el plan presentado ayer por la compañía y que debe ser votado el 4 de mayo. El objetivo es convertir hasta 1.110 millones de euros de la deuda total con arrendadores y tenedores de bonos en títulos, con lo que los actuales accionistas retendrían el 5,2% del capital.

El Parlamento noruego aprobó una nueva ley para reestructurar empresas en riesgo de quiebra que establece que para aprobar un plan de conversión de deuda en acciones basta con que estén de acuerdo el 50% de acreedores y accionistas, en vez del 66% anterior. Con este plan, Norwegian quiere acceder al segundo de los tres tramos de la ayuda al sector aéreo del Gobierno, un paquete con garantías de crédito por unos 540 millones de euros.

En Estados Unidos, el Departamento del Tesoro ha empezado a distribuir una ayuda adicional de 9.500 millones de dólares (unos 8.800 millones de euros) a las aerolíneas del país para pagar los salarios de sus empleados, dentro del paquete de estímulo aprobado por el Congreso para inyectar 25.000 millones de dólares de liquidez al sector.

error en lo que ha trascendido hasta ahora de este tipo de planes en España y otros países de nuestro entorno. El problema es que, con este virus, si algo falla el error se detecta muchos días después.

Solo una capacidad tecnológica de diagnóstico y tratamiento precoz ofrece mínimas garantías. Hasta la fecha, parece que no la tengamos. Si el plan que hoy se presenta ofrece un mecanismo de detección con suficiente capacidad, podemos empezar a hablar de relanzar la economía con garantías. De lo contrario, habrá un riesgo importante latente y todas las acciones de apoyo financiero y fiscal se quedarán cortas.

S. AYUSO / E. MÜLLER / L. PACHO
París / Berlín / Roma

El fantasma de la nacionalización de empresas camina de nuevo por Europa. Gobiernos como el francés han dicho al inicio de la crisis que darían ese paso si fuera necesario. No han ido tan lejos, pero Francia y Alemania ultimán rescates multimillonarios de marcas como Air France, Renault o Lufthansa. Mientras, Italia sí ha decidido renacionalizar Alitalia.

Francia no titubeará, "si fuera necesario", en nacionalizar las empresas consideradas "baluartes", dijo el ministro de Economía, Bruno Le Maire, al inicio de la crisis. Por ahora no ha sido necesario llegar a tanto, pero el respaldo oficial a la aerolínea y el gigante de la automoción Renault muestran que Francia no bromea cuando se trata de salvar a sus principales marcas.

Le Maire confirmó el viernes que el Estado proporcionará un "apoyo histórico" a Air France. 7.000 millones de euros: 4.000 en préstamos garantizados por el Estado pero aportados por un consorcio de bancos y 3.000 como préstamo estatal. También adelantó conversaciones muy avanzadas con Renault para acordar otros 5.000 millones de euros como préstamo garantizado. Según Le Maire, su nacionalización "no está a la orden del día".

El Gobierno señala que estos préstamos "no son un cheque en blanco". Air France debe convertirse en la aerolínea "más respetuosa con el medioambiente del mundo". No solo es una cuestión de imagen. Hay que salvar los 350.000 empleos directos e indirectos que proporciona la aerolínea y el millón de puestos que Renault garantiza en territorio francés. Las ayudas estatales no han hecho más que comenzar. El presupuesto recién aprobado prevé 20.000 millones de euros para salvar a estas "insignias" de la industria gala. No se han confirmado nombres, pe-

Francia, Alemania e Italia ultimán programas de apoyo a sus aerolíneas o a firmas emblemáticas como Renault

Europa rescata a sus gigantes



Entrada a la fábrica de Renault en la localidad francesa de Flins, ayer. / CHESNOT (GETTY)

ro la prensa cita ya a la cadena hotelera Accor, la turística Club Med o incluso Airbus.

La crisis de Lufthansa quedó reflejada en un comunicado interno que el consejero delegado envió a los trabajadores este mes. "Perdemos un millón de euros de nuestra reserva de liquidez cada hora", dijo Carsten Spohr. "La pandemia supone el mayor desafío de nuestra historia", añadió tras admitir que en lugar de 350.000 pasajeros al día ahora transportan menos de 3.000.

Merkel negocia una inyección millonaria para Lufthansa, pero sin nacionalizarla

París ha aprobado para salvar a sus buques insignia

El comunicado de Spohr marcó el comienzo de una delicada negociación para sobrevivir que puede resolverse esta semana, cuando Angela Merkel y otros tres ministros reciban a Spohr para fijar las condiciones de una ayuda estatal que puede llegar a los 10.000 millones de euros. La compañía ha informado de unas pérdidas de hasta 1.200 millones de euros en el primer trimestre.

La ayuda consistiría en una inyección de unos 4.000 millones del nuevo fondo de estabilización de Alemania, unos 5.000 millones en préstamos garantizados en un 80% por el banco estatal KfW y entre 1.000 y 1.500 millones de préstamos procedentes de Austria, Suiza y Bélgica, donde tienen su sede las filiales de Lufthansa.

El fantasma de una eventual nacionalización fue descartado por Markus Söder, jefe del Gobierno de Baviera. "Es importante salvar a Lufthansa, una empresa de importancia sistémica. Pero no debe ser nacionalizada", dijo.

El Gobierno italiano aprobó a finales de marzo la renacionalización de Alitalia, que lleva esquivando la quiebra desde 2017 y ha pasado por distintos rescates. La que fue aerolínea de bandera, que no tiene beneficios desde 2002 y que está en concurso de acreedores y gestionada por una administración extraordinaria desde hace tres años, pasará a estar controlada al completo por el

ministerio de Economía. La nacionalización tiene ya el visto bueno de las autoridades europeas de la competencia y la nueva sociedad estará operativa en junio. El ministro de Desarrollo Económico, Stefano Patuane, ha anunciado despidos, aunque sin especificar a cuántos de los 11.000 trabajadores afectará. Además, el número de aviones de su flota se reducirá de 113 a 90. La facturación de Alitalia se ha desplomado más de un 80% a consecuencia del coronavirus.



Un niño y un adulto pasean por Terrassa (Barcelona), ayer. / C. CASTRO

La realidad es que el tejido y la capacidad productiva en materia de salud confrontan una buena capacidad humana con una limitada dotación tecnológica. Aunque es preciso reconocer la enorme dificultad de cubrir todos los escenarios y contingencias posibles, la economía y la sociedad precisan algunas certezas sobre el plan para las próximas semanas y meses. Con las previsiones actuales, el confinamiento total o parcial (según el encaje de cada uno en el plan) será de entre ocho y doce semanas. Las estimaciones (Banco de España, FMI, Funcas) apuntan a un impacto muy grave en la economía por cada semana de parálisis, sobre

todo en sectores muy sensibles y de gran importancia como los asociados al turismo. Hay que evitar una posible salida en falso. Por eso, el plan de hoy debe mirarse con lupa. Aunque lógicamente no cabe esperar que cubra todas las contingencias, debería al menos ofrecer controles y garantías sanitarias mucho mayores de las que hasta ahora se han evidenciado. Sabemos demasiado poco aún sobre el virus como para jugar a los dados.

Todo lo que no sea aportar velocidad de detección y control de contagios supone un riesgo para la salud, la economía y la moral difícilmente aceptable.