

especial crise na aviação

Céu aberto para as fusões

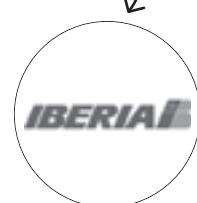
GRANDES DA EUROPA QUEREM SER MAIORES

A batalha pela hegemonia dos céus europeus está a ser travada pela Lufthansa, a British Airways e a Air France-KLM, que neste momento já são as três maiores companhias do "Velho Continente". A Alitalia e a Iberia são dois dos troféus mais cobiçados. E, enquanto na Ásia já terão fechado este ano cerca de 70 transportadoras, as "low cost" europeias começam também a aderir à moda das concentrações. A Ryanair e o casamento da Vueling com a Clickair são dois exemplos desta estratégia, que se irá acentuar no próximo ano.

UM PÁSSARO NA MÃO, OU DOIS A VOAR?



British Airways



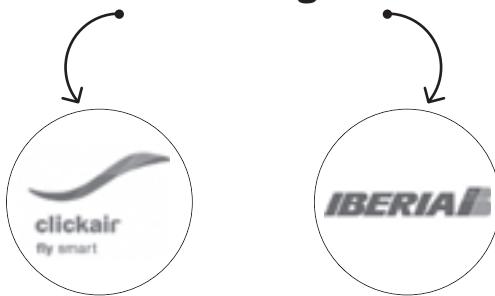
| Comp. aérea | Frota | Empregados | Receitas | Destinos | Passageiros |
|-------------|-------|------------|----------|----------|-------------|
| British | 245 | 42.300 | 10.000M | 154 | 33M |
| Qantas | 224 | 37.000 | 8.000M | 146 | 39M |
| Iberia | 137 | 22.300 | 5.500M | 82 | 27M |

Os ingleses poderão ter dado um passo maior do que as pernas, ao anunciar que estavam em negociações com a Qantas, já que os espanhóis da Iberia, que negoceiam actualmente com a British, não gostaram. Mais vale um na mão...

NEGOCEIA, MAS NÃO VACILA



Vueling



| Comp. aérea | Frota | Empregados | Receitas | Destinos | Passageiros |
|-------------|-------|------------|----------|----------|-------------|
| Vueling | 24 | 1.100 | 363M | 56 | 6,2M |
| Clickair | 25 | 1.000 | -- | 54 | 4,6M |
| Iberia | 137 | 22.300 | 5.500M | 82 | 27M |

A Iberia, apesar das negociações em curso(?) com a British Airways, não descurou o seu próprio futuro e prepara-se para avançar com a fusão das duas "low-cost" Vueling e Clickair, assim que a CE autorizar.

ÁGUA MOLE EM PEDRA DURA...



Ryanair



| Comp. aérea | Frota | Empregados | Receitas | Destinos | Passageiros |
|-------------|-------|------------|----------|----------|-------------|
| Ryanair | 163 | 5.900 | 2.700M | 147 | 50,9M |
| Aer Lingus | 42 | 4.000 | 1.300M | 66 | 9,3M |

Uma relação de amor/ódio. A Ryanair anunciou na semana passada uma nova oferta sobre a Aer Lingus, que, à imagem do que aconteceu no passado, esta vai recusar. A Ryanair já conta com 29,82% do capital desta transportadora.

Este é um ano mau, mas o próximo será pior. O problema já não está no combustível, agora é a recessão que está a afastar particulares e empresas das viagens. Os prejuízos vão acentuar-se e ajudas como as dadas ao automóvel podem seguir-se

Celso Filipe celipe@mediafin.pt

Filipe Paiva Cardoso filipepcardoso@mediafin.pt

Não há dinheiro, não há viagens. As companhias aéreas deverão apresentar este ano prejuízos recorde, e as previsões para 2009 pintam o céu de cores ainda mais escuras. Uma das formas de combater este cenário passa pela aceleração dos processos de fusão e aquisição, nos quais British Airways, Lufthansa e Air France/KLM estão empenhadas (ver infografia).

Outro cenário que se figura provável, e à imagem do que outros têm feito, é este sector – de fabricantes a companhias – avançar com pedidos de ajudas do Estado, aproveitando o precedente

aberto pela exceção concedida à indústria automóvel. Apesar da ideia estar a ganhar adeptos, por enquanto não passa disso, de uma ideia. Para já, o presidente executivo da IATA (Associação Internacional do Transporte Aéreo), Giovanni Bisignani, revela hoje em Genebra, Suíça, as dificuldades que a indústria viverá no próximo ano.

Fernando Pinto, presidente da TAP e membro da IATA, disse ao **Negócios** que a hipótese de avançar com o pedido de ajudas estatais não foi abordado nas reuniões da IATA. Um porta-voz da associação sublinhou que a prin-

cipal preocupação hoje passa pela garantia de mais liberalização no sector, por exemplo, no que se refere a autorização de voos. No entanto, a crise coloca as transportadoras numa situação difícil, e empresas como a TAP vão precisar, muito rapidamente, de ser capitalizadas.

A transportadora portuguesa tinha em 2007 uma dívida líquida de 800 milhões de euros, mais 200 milhões que em 2006, e vai necessariamente precisar de uma injeção de capital. "A situação da empresa é muito preocupante", afirmou Fernando Pinto ao **Negócios**, na passa-



Depois da indústria automóvel ter obtido apoios financeiros para enfrentar a crise, começa a ser referida a possibilidade da aviação ter direito a tratamento igual.