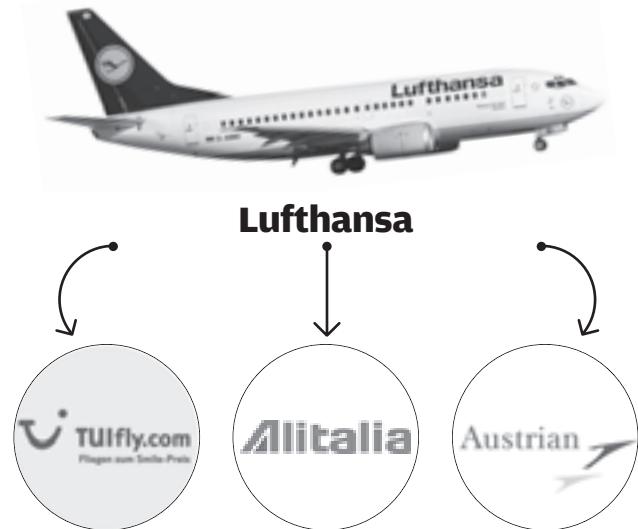


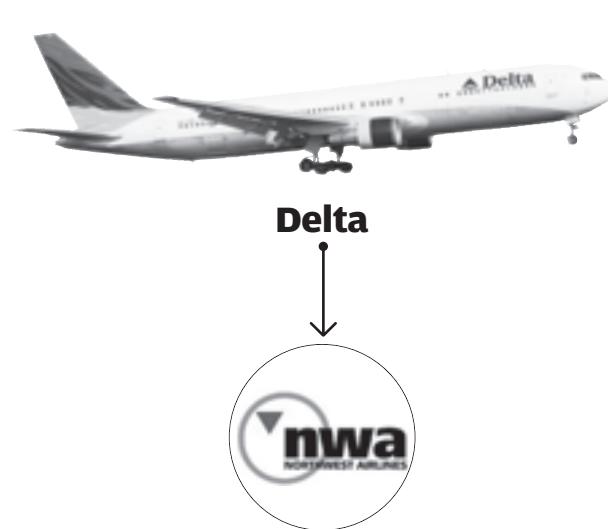
AUSTRIAN CUSTA 378 MILHÕES DE EUROS



| Comp. aérea | Frota | Empregados | Receitas | Destinos | Passageiros |
|-------------|-------|------------|----------|----------|-------------|
| Lufthansa | 513 | 100.700 | 22.400M | 266 | 62,9M |
| Tuifly | 48 | -- | -- | 80 | 12,5M |
| Alitalia | 186 | 11.100 | 4.800M | 69 | 24,5M |
| Austrian | 98 | 8.000 | 2.500M | 111 | 10,8M |

Os alemães estão activos e assumiram este mês o controlo da Austrian. Além disso, a Lufthansa também ensaiou aproximações à Alitalia e à TUIfly.

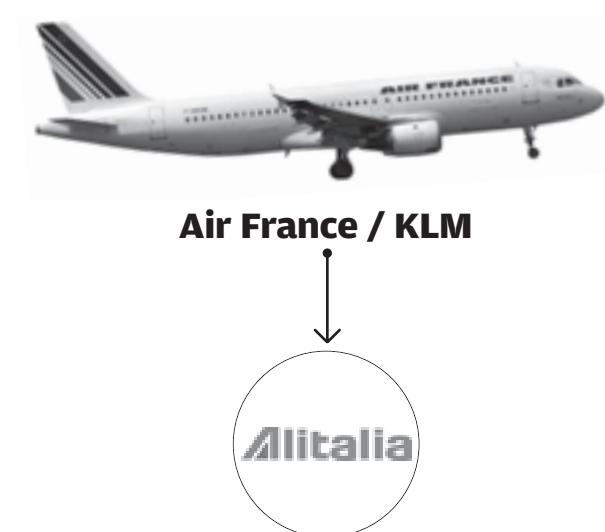
A MAIOR COMPANHIA AÉREA DO MUNDO



| Comp. aérea | Frota | Empregados | Receitas | Destinos | Passageiros |
|-------------|-------|------------|----------|----------|-------------|
| Delta | 578 | 52.300 | 14.900M | 321 | 118,5M |
| Northwest | 371 | 34.000 | 8.000M | 240 | 52M |

A fusão da Delta e da Northwest, em Abril, criou a maior companhia aérea do mundo. Uma operação orçada em €2,4 mil milhões, e cujas sinergias vão começar a sentir-se em 2009, desde logo pelo total de voos, que diminuirá 8%.

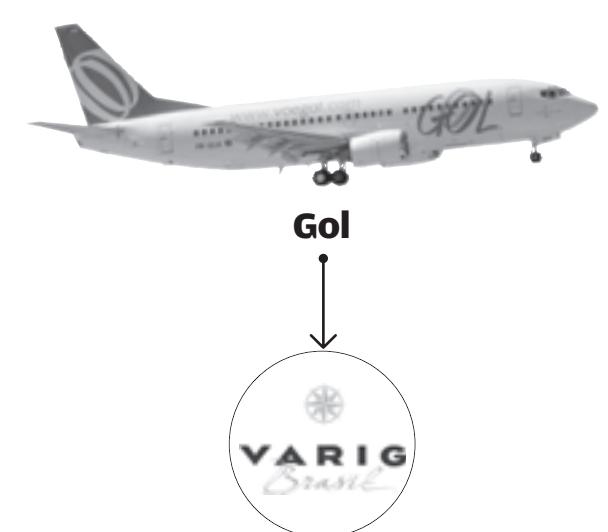
UM PROBLEMA GEOGRÁFICO



| Comp. aérea | Frota | Empregados | Receitas | Destinos | Passageiros |
|----------------|-------|------------|----------|----------|-------------|
| Air France/KLM | 607 | 104.600 | 24.100M | 258 | 74,8M |
| Alitalia | 186 | 11.100 | 4.800M | 69 | 24,5M |

Depois da Lufthansa, a Alitalia despertou o interesse da Air France/KLM mas, por razões geográficas – Berlusconi não gostou que este grupo desse prioridade a Roma, e não a Milão –, o negócio não avançou até ao momento.

DE GIGANTE A SUBSIDIÁRIA DE “LOW-COST”



| Comp. aérea | Frota | Empregados | Receitas | Destinos | Passageiros |
|-------------|-------|------------|----------|----------|-------------|
| Gol | 78 | 15.500 | 1.520M | 59 | 23M |
| Varig | 33 | -- | -- | 23 | -- |

A fusão foi aprovada oficialmente em Setembro último, acabando assim com um período negro na história da Varig, que fez com que a companhia toda-poderosa não seja agora mais do que uma subsidiária de uma “low-cost”.

Fonte: Relatórios e contas, e páginas de Internet das companhias aéreas. Valores em euros.

da quinta-feira, comentando o pré-aviso de greve do Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil.

“Embora a queda do preço do petróleo seja bem-vinda, hoje a recessão é a maior ameaça à rentabilidade de uma companhia”, afirmou Bisignani no comunicado de Novembro da IATA. De então para cá, a situação piorou. “Já não há apenas uma queda no tráfego de lazer. Nota-se também que as empresas estão a cortar nas viagens”, revelou fonte do sector.

Os números esclarecem o resto. Em Agosto, a IATA previa que as companhias aéreas



Em Agosto, a IATA previa que o sector da aviação encerrasse o ano com prejuízos de 4,1 mil milhões de euros. E o ano que vem será igual ou pior.

fechassem 2008 com prejuízos de 4,1 mil milhões de euros. Já para 2009 as perdas foram estimadas em 3,2 mil milhões de euros.

Contudo, desde então que o tráfego aéreo entrou em declínio, algo que deverá agravar as estimativas da IATA, que hoje avançará com os novos números. Já a prever a crise que aí vem, ou que está aí para ficar, as companhias aéreas decidiram abrir ou reabrir os “dossiers”.

Alianças multinacionais

A infografia que ilustra estas páginas é representativa das várias movimentações que es-

tão a ocorrer no sector, sendo de notar que há tantas outras que não estão aqui representadas – vejam-se os rumores sobre a fusão entre a Etihad e a Emirates, por exemplo –, por ainda estarem no “segredo dos deuses” ou por não passarem de rumores.

Mas a palavra de ordem parece ter sido ouvida por todos, e nem todos os caminhos vão dar à Roma das sinergias. Veja-se o caso da Gol e da Varig, em que a primeira foi obrigada a aplicar 300 milhões de euros na segunda sem que ainda tenha retirado reais proveitos da fusão. Outro caso encontra-se na

Northwest e Delta, uma operação que está pejada de problemas associados a sindicatos, greves, processos em tribunal e aos inevitáveis cortes de pessoal, que neste caso estão, até ao momento, na casa dos 2.500.

E neste caminho para a (tentativa de) salvação há uma série de outros entraves – políticos, legislativos, financeiros e mesmo geográficos, veja-se o caso da Alitalia – que complicam as intenções e as contas das transportadoras que, mais do que um novo ano repleto de prejuízos, poderão estar a preparar um 2009 cheio de fusões.

“

Embora a queda do preço do petróleo seja bem-vinda, hoje a recessão é a maior ameaça à rentabilidade de uma companhia.

Giovanni Bisignani presidente executivo da IATA

“

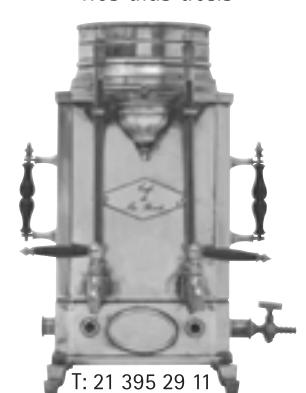
A situação da empresa [TAP] é muito preocupante. [Os trabalhadores] têm que pôr a mão na consciência [a propósito do pré-aviso de greve].

Fernando Pinto presidente executivo da TAP



Café de S. Bento
almoco

nos dias úteis



T: 21 395 29 11