

El lideratge pels vols europeus enfronta de nou les petites companyies aèries britàniques amb la més antiga i vasta flota de l'illa, British Airways. Després d'haver revolucionat els aeroports del vell continent, però, EasyJet i Ryanair no temen el gegant. Mentrestant, la companyia britànica, que participa en un 10% a Iberia, adverteix l'espanyola dels perills d'implicar-se en una companyia de baix cost.

Goliat vol la revenja



British Airways no es resigna a perdre quota de mercat en benefici de les noves companyies de baix cost.

Veure el fundador i primer accionista d'una firma que ingressa 2.011,5 milions d'euros anuals disfressar-se i introduir-se sense permís en la festa d'inauguració d'una empresa rival deu ser una de les escenes més inusuals en el món dels negocis. Tanmateix, aquest precisament fou el número que Stelios Haji-Ioannou va protagonitzar quan el 1998 Barbara Cassani posava en marxa Go! amb una plantilla de 900 treballadors, 37,5 milions d'euros i acords amb 23 destinacions europees. Stelios va despullar-se del seu tratge, nou gerents d'EasyJet el van secundar, i tots plegats mostraren a la premsa i les càmeres de televisió les seues samarretes amb el famós taronja que ha envaït a hores d'ara terminals

aèries en ciutats i capitals arreu d'Europa. La companyia EasyJet havia intentat mesos abans d'impedir que Go! engegés motors amb l'argument que la injecció financera provinent de British Airways (BA) era il·legal.

L'aventura de Go! finalitzava l'any 2002, no gràcies a cap dictamen de la Comissió Europea de la Competència sinó perquè el llavors director general de BA Rod Eddington va demostrar en un dens informe de comptes que a causa de la jugada de Go! BA havia afeblit greument els seus recursos de capital i, a més, havia accelerat els canvis en el mercat del transport aeri que estaven generant una vertadera sagnia de viatgers cap als seients a preus baixos oferts en els vols de Ryanair i EasyJet.

Abans de comprar Go! per una suma de 374 milions d'euros, Ray Webster, director general d'EasyJet, va admetre que "Cassani havia fet una feina fantàstica". Havien transcorregut quatre anys de litigis i una crua batalla pel mercat i els petits Davids semblaven haver tombat la gran firma per excel·lència.

Quatre anys més tard, la notícia que BA redueix el cost dels bitllets en quasi el 50% entre destinacions europees ha llançat el missatge clar i sonor que la lluita pel transport aeri de viatgers en trajectes curts no està resolta. El director comercial de BA, Martin George, ha assegurat que aquesta vegada "no es tracta d'un moviment esporàdic amb expectatives immediates ni d'un



EL TEMPS

Amb la tornada de British Airways als vols barats ha causat la pèrdua de valor de les accions d'EasyJet.

simple exercici de mímica respecte de les companyies menors. A diferència de decisions preses en el passat, és un pla que posa en pràctica la nova actitud de British Airways i el seu posicionament directe en el panorama aeri actual”.

Ara, a més, i també a diferència de situacions precedents, els titulars amb la tornada de BA als vols barats han causat la pèrdua de valor de les accions d'EasyJet -15 cèntims menys- i Ryanair -quatre menys-. És la guerra.

Goliat ho fa bé. Els beneficis bruts de BA entre gener i març d'enguany han estat de 930 milions d'euros, un augment de 166 milions sobre el 2005. Amb seu als aeroports de Gatwick i Heathrow, a Londres, prop de 36 milions de viatgers l'any trien la British, que puguen als seus 289 avions, una de les flotes més grans del sector a Europa. BA acaba d'adquirir a més la Terminal 5 de Heathrow, on les instal·lacions permeten donar servei a catorze aparells A 380, els anomenats superjumbos.

Aquestes xifres dibuixarien una línia segura d'ascens de la companyia si no fos perquè durant els darrers deu anys BA ha tingut pèrdues en els vols entre aeroports europeus. Números rojos. I Willie Walsh, exdirector general de la semiestatal irlandesa Aer Lingus, va

passar-se l'octubre del 2005 a les files de BA justament per posar-hi remei. Com?, eliminant massivament els costos que ofeguen les operacions de BA en els trajectes curts. Walsh ha presentat un pla, aprovat pels 240.000 accionistes de BA, que de moment ha significat el final de contracte per a 600 directius -la meitat dels quals, alts executius de l'empresa- i pròximament portarà a l'atur un miler d'operaris de centres d'atenció telefònica i oficines de viatges. Walsh assegura que BA ha assolit un nivell de reserves via Internet de gairebé el 80%, tan sols un 10% menys que EasyJet.

El paquet de mesures engegat a la darrera del passat abril fixa en un preu al voltant de les 29 lliures per als trajectes entre aeroports britànics i en 65 per a altres destinacions europees. Així, si traslladar-se de Londres a Amsterdam costa 31 lliures en EasyJet, en BA costa avui 32. A Marsella i Bordeus, la diferència és d'entre 3 i 5 lliures. Si afegim que BA no imposa pagaments per l'equipatge (Ryanair fa pagar cinc lliures i Flybe 4,50) i que continuarà servint refrescs i sandvitxos inclosos en el preu del bitllet, no ha d'estranyar als competidors que en algunes de les seues línies internes el trànsit haja augmentat en un 9%. Més encara, per primer cop en deu anys BA ha tornat instantàniament a les xifres en negre en aquesta mena de vols: 10,5 milions d'euros de beneficis després de taxes. Cal afegir-hi, també, el programa BA Connect, una xarxa de quinze destinacions dins del país, entre les quals hi ha Manchester, Edimburg, i Birmingham, al preu de 25 lliures.

Les primeres reaccions públiques de Ryanair i EasyJet han estat les previsibles. Els seus portaveus han fet una crida a la calma i a la memòria històrica: “BA ho ha provat ja en el passat i ha fracassat”, ha explicat l'oficina de premsa de l'equip taronja. Michael Cawley, vicedirector general de Ryanair, ha estat una mica més precís; ha exigit a BA “preus honestos i no grans anuncis que desorienten els viatgers per capturar-los amb informacions que amaguen la xifra final que hauran de desemborsar”. Altres decisions, mal-

Ferrovial comprarà l'operador aeroportuari més gran del món

L'empresa britànica BBA, gestora d'aeroports, ha acceptat l'oferta de compra presentada pel grup espanyol Ferrovial. BBA opera als aeroports principals de la Gran Bretanya, dona suport a una oferta millorada de 13,7 euros per acció, de manera que la companyia queda valorada en uns 15.000 milions d'euros. El preu imposat finalment per la companyia espanyola i els seus socis és un 17,28% superior a l'oferta inicial. Ferrovial ha

passat al davant d'un consorci liderat pel banc Goldman Sach, que encara no està fora de competència, i que ja ha dit que pensa continuar revisant la seva posició. Ferrovial té una participació del 61% en el consorci que impulsa l'operació i és acompanyat per la Caisse des Depot i un grup d'inversió del govern de Singapur. La constructora de la família Del Pino i els seus socis condicionen l'operació a la consecució de, com a mínim, el 90% del ca-

grat l'aparença de tranquil·litat, corroboren que en alguns consells directius hi ha senyals de pànic. Recentment, per exemple, hi ha la retirada d'Aer Lingus de l'aliança internacional del transport aeri de passatgers promoguda per BA, coneguda com One World –amb ofertes per a 570 aeroports en 132 països, alguns dels socis són America Airlines, Cathay Pacific, Iberia i Finnair. Aer Lingus ha explicat que prefereix focalitzar-ne l'activitat un altra vegada en els trajectes interns per Irlanda. Els analistes asseguren amb agudesia que ja era hora que la companyia s'adonés del "parany" que One World posa a empreses menors, obligant-les a pagar dels seus fons l'adaptació dels sistemes cada vegada que hi ha nous membres. L'esforç econòmic d'entre dos i tres milions d'euros pot no pesar gens en els múscles de les empreses grans, però impedeix la inversió i creixement de les d'abast limitat.

Per la seua banda, EasyJet ha estat més subtil i ha encoratjat una de les seues proveïdores, Air Foyle, a estrenar serveis en classe preferent, que podria mossegar part del negoci per la part alta de la gamma de BA. La nova companyia es dirà SilverJet i aixecarà el vol el març del 2007.

A aquest ritme, la previsió del nombre de viatgers aeris per al 2030 és de 500 milions, 180 més des de l'any 2000. Així, la tensió que es respira en l'aire creixerà amb tota seguretat.

Victorià Jiménez
Londres

pital de la britànica, encara que podrien rebaixar aquest percentatge fins al 50%. L'oferta de Ferroviaal inclou el manteniment dels drets laborals adquirits pels empleats de BAA, així com els plans de pensions existents a l'empresa britànica, que controla el 63% de tot el transport aeri de passatgers a l'illa de Gran Bretanya. El deute del gestor aeroportuari està també en fase d'expansió i aquest serà un dels reptes que haurà d'afrontar el consorci que ha adquirit el grup.

Gemma Aguilera

BASES

XXXV

PREMIS OCTUBRE

2006

PREMI D'ASSAIG JOAN FUSTER

Jurats: Xavier Antich, Jordi Balló, Enric Marín, Josep Perelló, Josep Ramoneda.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 12.000 euros.

PREMI DE NARRATIVA ANDRÒMINA

Jurats: Anton M. Espadaler, Biel Mesquida, Marta Pessarrodona, Ramon Pla, Francesc Sellés.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 12.000 euros.

PREMI DE POESIA VICENT ANDRÉS ESTELLÉS

Jurats: Sam Abrams, Stefano M. Cingolani, Dominic Keown, Àlex Susanna, Xulio Ricardo Trigo.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 4.000 euros.

PREMI DE TEATRE

Jurats: Àngels Aymar, Jordi Galceran, Manuel Molins.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 4.000 euros.

Per a més informació:

Pérez Bayer, 11. Tel.: 963 516 492. Fax.: 963 529 872

Correu electrònic: tresiquatre@tresiquatre.com
www.tresiquatre.com

edicions **3i4** València