

easyJet y el medio ambiente

El objetivo de easyJet es garantizar que su actividad comercial actual es lo más eficiente posible, tanto en el aire como en tierra, así como esforzarse para encontrar modos de minimizar su impacto sobre el medio ambiente en el futuro. A continuación siguen los detalles del modo en el que easyJet controlará y gestionará su impacto sobre el medio ambiente.

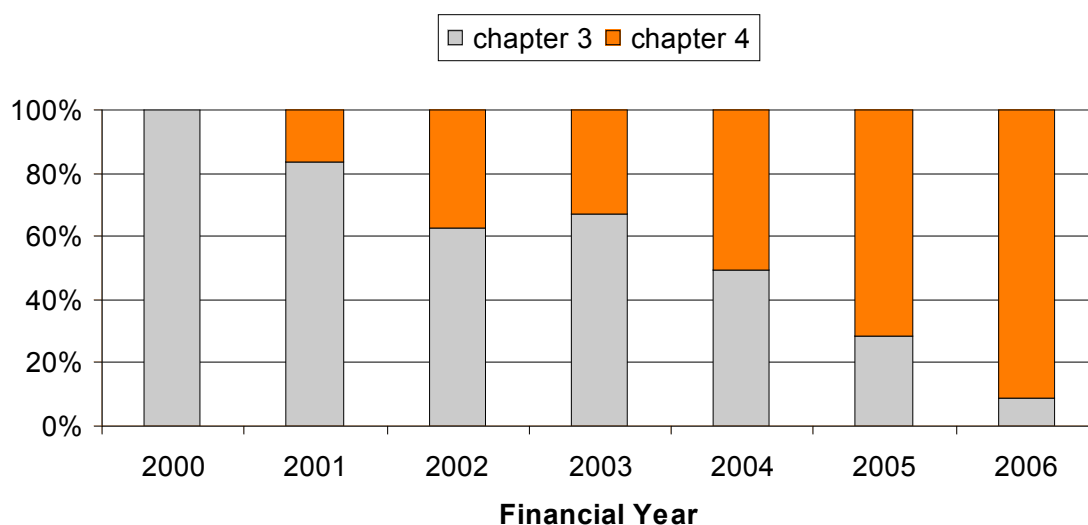
El impacto de easyJet sobre el medio ambiente se deja sentir en los siguientes aspectos:

- Emisiones de gases de efecto invernadero: Dióxido de carbono (CO₂), vapor de agua, óxido nítrico y dióxido de nitrógeno (juntos, NO_x), parte de los cuales son liberados en altitud
- Emisiones de partículas de sulfato (formadas a partir de óxidos de azufre) y hollín, parte de los cuales son liberados en altitud
- Residuos: productos químicos utilizados en el mantenimiento de aeronaves, residuos de a bordo y de oficina
- Contaminación acústica

Contaminación acústica

Desde septiembre de 2006, todos los aviones de la flota de easyJet cumplen con las normas sobre contaminación acústica internacionales más recientes, conocidas como "Capítulo 3". Más aún, a partir de septiembre de 2006, el 91% de la flota de easyJet se ajusta a una norma más estricta, conocida como "Capítulo 4".

% of easyJet fleet conforming to international noise standards



Emisiones y residuos

Un gramo (g) de CO₂ emitido desde un avión tiene el mismo efecto sobre el clima que un gramo de CO₂ emitido desde una fuente terrestre. Los conocimientos científicos acerca de las emisiones de CO₂ están muy avanzados. Aparte del CO₂, la escala de medición de Potencial de Calentamiento Global de Kioto (GWP) no define con exactitud los efectos que tienen sobre el medio ambiente los aviones. Según el primer informe especial sobre aviación del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC), no se comprenden tan bien los efectos de los aviones, aparte del CO₂, "por las muchas incertidumbres científicas" que aún persisten. Por ejemplo, las emisiones en altitud de NO_x tienen efectos tanto de calentamiento como de enfriamiento.

El IPCC consideró que el forzamiento radiativo es la mejor medida de los efectos combinados de las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG), las emisiones de

partículas y la formación de estelas de condensación por parte de la aviación. Según el IPCC, la mejor estimación para 1992 del forzamiento radiativo por parte de aviones es de 0,05 W/m², o alrededor del 3,5% del forzamiento radiativo total causado por actividades antropogénicas¹. El IPCC volverá a publicar un informe sobre aviación en 2007, pero estimaciones más recientes sugieren que para 2000 el forzamiento radiativo causado por la aviación se ha mantenido en una proporción similar a la observada en 1992².

Según el Informe Stern sobre la Economía del Cambio Climático, las emisiones de CO₂ por parte de la aviación representan actualmente 0,7 gigatoneladas de CO₂ (un 1,6% de las emisiones globales de GHG). En 2050, considerando la misma clase de actividad comercial, las emisiones de CO₂ representarían un 2,5% de las emisiones globales de GHG. Sin embargo, si se consideran los efectos de la aviación distintos del CO₂, el porcentaje sería de alrededor del 5% del efecto de calentamiento total (forzamiento radiativo) en 2050³.

La actividad comercial de easyJet es transportar pasajeros entre ciudades europeas. easyJet no transporta mercancías. Por lo tanto, para easyJet, las medidas más apropiadas de eficiencia ambiental con respecto a las emisiones de CO₂ son gramos por pasajero y kilómetro y kilogramos por pasajero y vuelo. **En 2006, los vuelos de easyJet produjeron una media de emisiones de CO₂ de 95,7 g por pasajero y km, y 91,8 kg por pasajero y vuelo.**

Todos los aspectos del modelo de negocio de easyJet están basados en la seguridad y la eficiencia. Esta atención a la eficiencia minimiza la huella ambiental de easyJet y de la industria aeronáutica. Desde su inicio en 1995, el desarrollo de la red de easyJet se ha centrado en sustituir los servicios en mercados dominados por líneas aéreas ineficaces antiguamente propiedad del estado por un producto más eficiente. Cuando easyJet se introduce en un mercado, estimula la demanda con sus tarifas bajas. Sin embargo, la eficiencia que easyJet aporta a un mercado puede significar una reducción general de emisiones en términos absolutos.

El desarrollo de red de easyJet cuenta con los siguientes rasgos:

- **El 80% de la capacidad actual y futura de easyJet se emplea en mercados consolidados.** easyJet pretende aumentar esos mercados, pero también sustituir los servicios existentes y menos eficaces.
- easyJet también compite en algunas de sus rutas con el ferrocarril y el transporte por carretera. Sin embargo, solo hay dos rutas (Londres – Newcastle y Londres - París) en las que el trayecto de ferrocarril entre los centros urbanos sea inferior a 4 horas. Estas rutas representaban en 2006 menos del 2% de los pasajeros transportados por easyJet. En ambos casos, easyJet satisface una demanda que no implica necesariamente trayectos entre centros urbanos.

No existe una única medida aceptada para valorar la eficiencia ambiental de una línea aérea. A falta de tal medida, easyJet se ha propuesto el objetivo de ser una línea aérea líder en eficiencia ambiental y responsabilidad. easyJet ha establecido un código ambiental para controlar el avance hacia este objetivo. El código ambiental se centra en tres promesas:

- 1) easyJet se esfuerza por ser eficiente en el aire.
- 2) easyJet se esfuerza por ser eficiente en tierra.
- 3) easyJet pretende liderar el camino hacia un futuro más ecológico de la aviación.

¹ Informe especial del IPCC "Aviación y atmósfera global", de 1999.

² Forzamiento radiativo en 2000 de Ingenta Connect: actualización con respecto al IPCC (1999). [Meteorologische Zeitschrift](#), Volumen 14, Número 4, agosto de 2005, pp. 555-561(7).

³ Informe Stern sobre la Economía del Cambio Climático, 30/10/06.

El código ambiental de easyJet

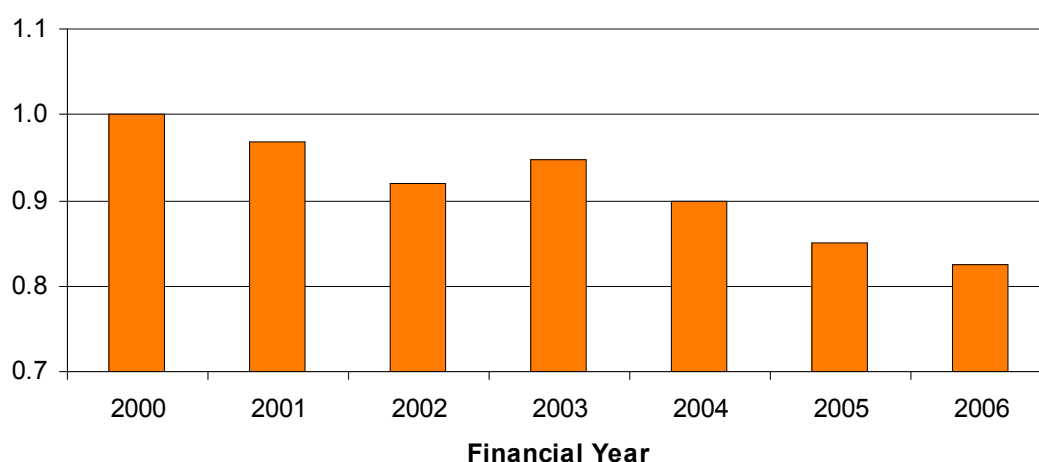
1. easyJet se esfuerza por ser eficiente en el aire

A. Inversión en la más moderna tecnología

La política de easyJet es aumentar su flota utilizando la más moderna tecnología aeronáutica y retirar los viejos aparatos que lleven en servicio entre siete y diez años. Los aviones de nueva tecnología son más eficientes en cuanto a combustible que los modelos más antiguos. A día 30 de septiembre de 2006, la media de edad de la flota de easyJet era de 2,2 años, una reducción de 0,8 años con respecto a septiembre de 2005.

Desde el año fiscal de 2000, las emisiones de CO₂ de easyJet por pasajero y kilómetro se han reducido en un 18%.

easyJet CO2 emissions / passenger Km (2000 = 1)



B. Uso eficiente de las aeronaves

Nuestro avión estándar es el Airbus A319.

La configuración de asientos típica de un Airbus A319 es de 124 asientos (fuente: Airbus). Nuestra política de servicios esenciales nos permite reducir el espacio y el peso destinados a cocinas, baños y almacenamiento en el interior del avión. Nuestros Airbus A319 cuentan con 156 asientos.

Cada uno de nuestros Airbus A319 cuenta con un 26% más de asientos que lo normal.

Nuestro sencillo sistema de precios automático nos permite vender un número de billetes notablemente mayor que las típicas líneas aéreas europeas. Nuestro coeficiente de ocupación (porcentaje de asientos vendidos) en 2006 era del 84,8%; el coeficiente de ocupación medio de las líneas aéreas europeas en 2005 era del 68,3%⁴. easyJet vende una media de 132 asientos por vuelo; una típica línea aérea europea vendería 84 asientos por vuelo.

Cada uno de nuestros A319 puede transportar un 57% más de pasajeros por vuelo que la norma europea.

Utilizando una estimación conservadora y suponiendo que no se transportase mercancías (más el mismo equipaje permitido), el peso de los pasajeros adicionales transportados por easyJet según este cálculo requeriría un 23% más de combustible para la misma ruta que líneas aéreas que vuelan con 84 pasajeros.

⁴ Resultados Anuales para 2006 de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA)

easyJet estima que, comparada con easyJet, la típica línea aérea europea que utiliza el Airbus A319 consumiría un 27% más de combustible por pasajero.

C. Vuelos directos de punto a punto, sin escalas

Las líneas aéreas convencionales utilizan redes basadas en un sistema de “centro y radios”. En estas redes, la mayoría de los pasajeros tomará dos vuelos para llegar a su destino, haciendo escala en la base central. easyJet siempre vuela directamente, o “de punto a punto”, y no ofrece servicios de escala. Un servicio directo entre dos puntos producirá menos emisiones que dos vuelos pasando por la base central.

Ejemplo: easyJet ofrece un servicio directo de Berlín a Madrid. Si un cliente decide seguir la misma ruta via París Orly, que se encuentra en la trayectoria del vuelo directo, easyJet calcula que esta opción tendrá como resultado un 19% más de emisiones de CO₂ que el vuelo directo.

Ejemplo: en una ruta más corta, el efecto de cambiar de avión en un aeropuerto situado fuera de la ruta directa aumenta considerablemente el consumo de combustible por pasajero y viaje. easyJet calcula que un viaje de Berlín a Niza via París Orly añadiría un 45% más de distancia y un 57% más de emisiones de CO₂ por pasajero.

Una pequeña proporción de los clientes de easyJet sí compra combinaciones de vuelos para llegar a su destino final cuando no existe servicio directo de easyJet. Si se consolida gran número de clientes para ciertas rutas, easyJet buscará activamente la apertura de servicios directos para satisfacer la demanda.

Ejemplo: en julio de 2006, easyJet inició un servicio directo a Málaga desde Glasgow, tras observar una tendencia en aumento de clientes que elegían seguir esa ruta a través de uno de nuestros tres aeropuertos de Londres. easyJet cree que este vuelo ofrecerá a nuestros pasajeros un mejor y más rápido servicio, reducirá la congestión en los aeropuertos de Londres, y reducirá el consumo de combustible por pasajero y viaje.

D. Evitar la congestión aérea

easyJet prefiere evitar las bases centrales de los aeropuertos de mayor tamaño y congestión. easyJet no vuela a Londres Heathrow o Frankfurt Main. Debe tenerse en cuenta que la red de easyJet es muy diferente de la de una línea aérea de tipo “centro y radios”. easyJet no tiene bases centrales, sino que asigna capacidad a los aeropuertos en función de la demanda local. Los aeropuertos no tienen más propósito operativo que el de permitir el embarque y desembarque de los pasajeros de un avión. Por tanto, easyJet cuenta con 16 bases para aviones y tripulación local en cinco países.

Ejemplo: las grandes bases centrales como Londres Heathrow y Frankfurt Main suelen exigir a los aviones que vuelen en patrones de espera más largos y mayores tiempos de rodaje hacia y desde la pista. A continuación detallamos el tiempo medio que cada avión pasa en patrón de espera, la proporción de aviones en espera y la proporción de vuelos de easyJet en cada uno de los cuatro principales aeropuertos de Londres para el período de enero a junio de 2006:

London airport	Average Time Held (mins)	proportion of Aircraft Held	number of easyJet aircraft based	proportion of easyJet's fleet
Heathrow	4.4	54%	0	0%
Gatwick	1.06	19%	18	16%
Stansted	0.79	16%	13	11%
Luton	0.17	4%	17	15%

Fuente: Informe de Rendimiento Operativo de los Servicios Nacionales de Tráfico Aéreo (NATS: National Air Traffic Services), julio de 2006

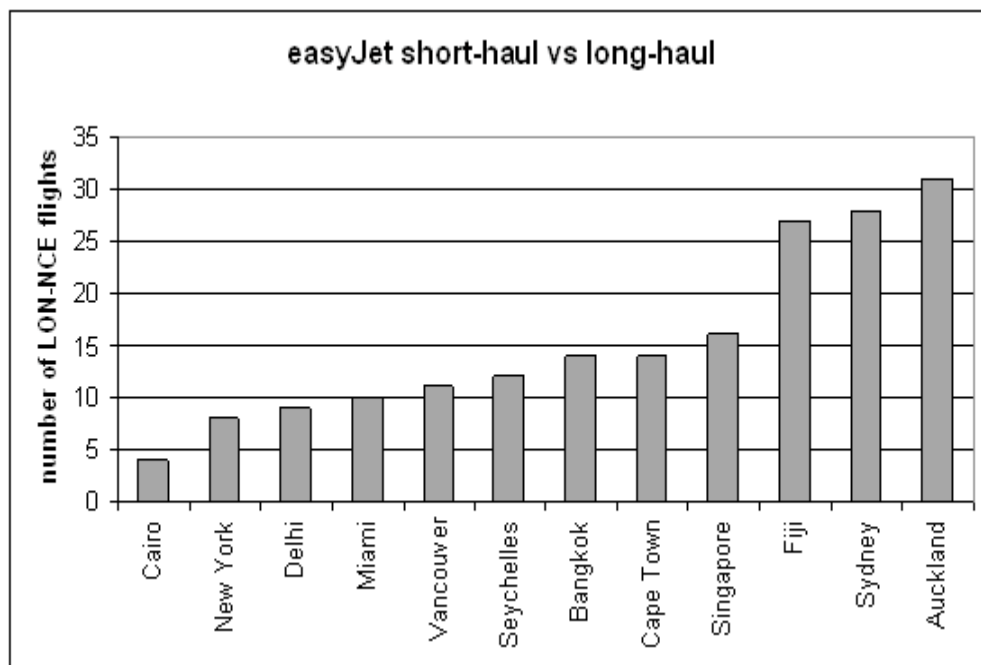
E. easyJet supervisa su rendimiento en relación con otras opciones de transporte

Comparación con los vuelos de larga distancia

Muchos de los pasajeros de easyJet se sirven de easyJet para volar a destinos específicos. Una parte de los pasajeros de easyJet puede elegir un destino de vacaciones. Al tomar esta decisión, la longitud del vuelo es el mayor factor determinante de las emisiones totales

producidas por pasajero. La longitud media de un vuelo de easyJet en el año fiscal de 2006 fue de 954 kilómetros.

Ejemplo: el gráfico de abajo establece los puntos de referencia de un viaje típico de easyJet (de Londres a Niza, 1050 kilómetros) frente a una serie de alternativas de larga distancia. Un vuelo de larga distancia típico a Miami generaría aproximadamente 10 veces más emisiones por pasajero que un vuelo de easyJet de Londres a Niza. (Fuente: climatecare.org.)



Fuente: easyJet (basado en los datos de climatecare.org para vuelos de larga distancia)

Comparación con el ferrocarril

A diferencia de lo que ocurre con la aviación, no hay muchos datos acerca del impacto ambiental de los viajes por ferrocarril en los que se consideren los costes directos e indirectos.

La comparación con los viajes por ferrocarril debería incluir alguna evaluación del coste ambiental de la infraestructura utilizada para prestar el servicio, y no solo el uso de energía marginal de cada viaje en tren. El coste ambiental de la infraestructura del ferrocarril no está claro, pero es considerable.

Según la Asociación de Compañías Operadoras de Trenes (Association of Train Operating Companies⁵), la media de emisiones de CO₂ por pasajero de ferrocarril en el Reino Unido (es decir, el impacto marginal directamente atribuible, en contraposición al impacto total) era de 49 g por pasajero y kilómetro en 2004.

Comparación con el transporte por carretera

La Agencia Europea de Medio Ambiente calcula que en 2003 la media de emisiones específicas de la flota de automóviles particulares en el conjunto de los 15 países de la UE era de 164 g por kilómetro. Su cálculo de la media de ocupación por coche es de 1,6 pasajeros. Esto equivale a 102,5 g de CO₂ por pasajero y kilómetro, o un 7,1% más que la media de easyJet.

El instrumento clave de la UE para reducir las emisiones de los coches de pasajeros es el compromiso voluntario acordado por las industrias automovilísticas de Europa, Japón y Corea del Sur para reducir la media de emisiones de CO₂ por parte de los automóviles particulares nuevos. Se ha establecido un objetivo de 140 g por kilómetro para 2008 en la UE

⁵ "El Ferrocarril y el Medio Ambiente", 1994 <http://www.atoc-comms.org/Document/c423969.pdf#search=%22atoc%20rail%20environment%22>

y para 2009 en Japón y Corea del Sur⁶. La intención de la UE es llegar en 2010 a una cifra de emisión media de CO₂ de 120 g por kilómetro para todos los automóviles particulares nuevos comercializados en la unión⁷.

Según el Informe Stern, el transporte representa el 14% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. Tres cuartos de estas emisiones proceden del transporte por carretera, mientras que la aviación supone alrededor de una octava parte, y el ferrocarril y el transporte marítimo el resto⁸.

2. easyJet se esfuerza por ser eficiente en tierra

A. Corta permanencia en rampa: turnos rápidos

El modelo comercial de easyJet está diseñado para conseguir una alta utilización de los aviones. Una clave para ello es minimizar el tiempo de rotación (medido como el tiempo transcurrido entre la llegada del avión a la puerta y su retirada a la salida). Durante una rotación, la tripulación asegura y prepara el avión para el siguiente vuelo antes de embarcar a los pasajeros y su equipaje. Este proceso incluye controles de seguridad, limpieza de la cabina del avión y, en la mayoría de los casos, repostaje de combustible.

Funcionando con esta norma, para dar servicio al mismo número de pasajeros, easyJet requiere menos puertas y demás infraestructuras aeroportuarias que las aerolíneas de servicio completo.

B. Uso mínimo de equipamiento de tierra

La política de easyJet es utilizar el equipamiento de tierra más sencillo y eficiente para facilitar un tiempo de rotación rápido. Así, easyJet prefiere, cuando sea posible, no usar pasarelas de embarque. easyJet también prefiere no usar escaleras mecánicas. Como línea aérea de servicios esenciales, easyJet suele cargar el catering en el avión solo dos veces al día, lo que reduce aún más la cantidad de actividad en tierra y las emisiones que implica cada vuelo. La tripulación de cabina de pasajeros de easyJet limpia el interior de la cabina; una línea aérea de servicio completo requiere personal de limpieza aparte para cada rotación.

C. Infraestructura aeroportuaria sencilla

Los requisitos de easyJet acerca de infraestructuras aeroportuarias son muy básicos. Como línea aérea de cortas distancias “de punto a punto”, con una sola clase de servicio y sin transporte de mercancías, easyJet no necesita zonas de facturación separadas, complejos sistemas de manipulación de equipajes ni instalaciones para la transferencia de pasajeros entre vuelos.

Siempre que sea posible, easyJet colabora con los aeropuertos para adaptar y desarrollar de modo eficiente las instalaciones existentes, con el fin de minimizar el desembolso de capital del aeropuerto y reducir el impacto ambiental. easyJet va a lanzar un producto de facturación “online”, que ayudará a reducir la necesidad de costosas infraestructuras aeroportuarias.

D. easyJet limita al mínimo los trayectos en superficie

easyJet prefiere utilizar aeropuertos locales, de fácil acceso y bien comunicados con enlaces de transporte público. Como parte de nuestro proceso de selección de aeropuertos, easyJet evalúa la comodidad de acceso a un aeropuerto en relación con las opciones de transporte en superficie.

Según nuestros datos censales más recientes, más de 200 millones de personas viven a un máximo de 60 minutos de un aeropuerto de easyJet. easyJet analiza los datos de direcciones postales proporcionados por los clientes al hacer reservas, con la finalidad de extraer

⁶Informe de la AEMA No 9/2006 Tendencias de emisión de gases invernaderos y proyecciones en Europa en 2006, 27/10/06.

⁷ Informe de la AEMA No 3/2006 “Transport and environment: facing a dilemma” (Transporte y medio ambiente: encarando un dilema), TERM 2005: indicadores de seguimiento del transporte y el medio ambiente en la Unión Europea, 28/03/06.

⁸ Informe Stern sobre la Economía del Cambio Climático, 30/10/06.

conclusiones sobre la distancia recorrida por los clientes para llegar al aeropuerto de salida. Cuando se perciba que un destino concreto atrae clientes de una área muy amplia, easyJet tratará de dar servicio a ese destino desde múltiples aeropuertos de salida.

Ejemplo: durante el horario de verano de easyJet en 2006, la mitad de las salidas diarias desde los tres aeropuertos londinenses de easyJet (Gatwick, Luton y Stansted) fueron a destinos a los que se vuela desde los tres aeropuertos, lo que permite que los clientes del sureste de Inglaterra viajen desde el aeropuerto que mejor les convenga, reduciéndose así las emisiones procedentes del transporte por tierra.

Ejemplo: según el censo de 2002, 5,4 millones de personas viven a 50 km o menos del aeropuerto de Stansted. En las rutas a las que easyJet da servicio desde los tres aeropuertos de Londres, entre un 45% y un 50% de los pasajeros salientes proporcionaron a easyJet una dirección situada a 30 millas o menos de Stansted. En cambio, en una ruta a la que easyJet solo da servicio desde uno de los aeropuertos de Londres, la proporción de pasajeros salientes que proporcionan a easyJet una dirección dentro de ese radio puede llegar a ser de solo un 15%.

E. Residuos mínimos

Los servicios esenciales de easyJet están diseñados para reducir la cantidad de residuos en todas las áreas.

Residuos de oficina

easyJet es una línea aérea que no utiliza billetes y tiene la política de trabajar con oficinas sin apenas papel impreso, donde la mayoría de los documentos son escaneados e introducidos en un sistema de gestión documental. Todo el papel se desecha mediante nuestro programa de reciclaje, que abarca principalmente papel, pero incluye también los cartuchos de tóner de impresora. El papel enviado para su reciclaje representaba un 13% del total de residuos por peso generados por las actividades de la oficina principal.

Residuos de a bordo

Al no ofrecer comidas gratuitas, easyJet elimina las que los pasajeros no quieren. Al mismo tiempo, la comida que vende easyJet en vuelo no requiere una preparación a bordo. Actualmente, debido al pequeño volumen de los residuos que easyJet genera a bordo, estos no pueden ser aceptados para su reciclaje. easyJet va a iniciar un programa para la recogida separada de residuos de papel, de modo que se puedan enviar a reciclar en el mayor número de aeropuertos posible. Si dicho programa tiene éxito, puede que se empiecen a separar también otros residuos reciclables.

Productos químicos

easyJet controla muy de cerca la utilización de fluidos descongelantes para aviones. La mayoría de los fluidos descongelantes utilizados por easyJet han sido diseñados para cumplir estrictos requisitos medioambientales (por ejemplo, no contienen triazol) y se consideran fácilmente biodegradables y no peligrosos. El transporte y envío de aceites se mantienen en un nivel tan bajo como sea factible. Los disolventes y aceites utilizados para el mantenimiento de aviones son, o bien reciclados, o bien tratados mediante operadores aprobados y autorizados.

3. easyJet lleva la iniciativa para crear un futuro más ecológico

A. Contribuir a la política europea sobre comercio de emisiones

easyJet ostenta la presidencia del grupo de trabajo medioambiental de la Asociación Europea de Aerolíneas de Bajo Coste (ELFAA), y en tal calidad recibió una invitación para participar en la convocatoria del Grupo de Trabajo sobre Aviación de la Comisión Europea para analizar cómo se podría incluir la aviación internacional en Régimen de Comercio de Emisiones de la UE (ETS). easyJet apoya la inclusión de la aviación en el ETS de la UE, pero no a cualquier precio. Está prevista para finales de 2006 la publicación de una propuesta legislativa por parte de la Unión Europea. easyJet ha venido exigiendo un régimen que abarque la mayor huella de carbono, es decir, que incluya tanto los vuelos dentro de

Europa como todos los vuelos de salida y de llegada, que recompense a las líneas aéreas que sean ambientalmente eficientes y que castigue a las que no lo son.

B. Contribuir a la política europea para hacer más eficiente el control de tráfico aéreo

La implementación de la legislación del Espacio Aéreo Unico Europeo de la UE (SES) es fundamental para mejorar la seguridad, reducir los costes y aumentar la productividad del sistema europeo de gestión del tráfico aéreo (ATM), muy fragmentado e ineficaz. easyJet apoya activamente la puesta en práctica de las iniciativas del SES, especialmente con su implicación en la ELFAA y la participación de la ELFAA en el programa SESAR. El SESAR es la parte operacional del SES, que propone un nuevo enfoque para reformar la estructura de la ATM en Europa.

C. Colaborar activamente con los fabricantes de aviones para influir en la tecnología de nueva generación

En la actualidad están apareciendo nuevas tecnologías aerospaciales que se aplican principalmente en aviones de largo alcance y fuselaje ancho. easyJet colabora activamente con los fabricantes de fuselaje y motores, con el objetivo de aplicar estas tecnologías a una nueva generación de aviones de corto alcance. Sin embargo, no se prevé la salida al mercado de una nueva generación de aviones de corto alcance antes de 2015.

easyJet y su personal

Los objetivos de easyJet como empleador son los siguientes: crear un entorno donde las personas trabajen a gusto, fomentar el orgullo por la empresa y por los esfuerzos individuales de las personas, ofrecer un rendimiento excepcional a nuestros clientes internos y externos y promover nuestro modelo de bajo coste. Nuestra aspiración de ser los mejores se ve reforzada por nuestros cinco pilares: seguridad, clientes, personas, excelencia operacional y rendimiento de los accionistas, junto con nuestros valores culturales.

A. Igualdad y diversidad

easyJet es un empleador comprometido con la igualdad de oportunidades. Nuestra política tiene como objetivo garantizar que ningún solicitante de trabajo o empleado reciba un tratamiento desfavorable por motivo de edad, color de piel, credo, discapacidad, estatus de tiempo completo o tiempo parcial, género, estado civil, nacionalidad o grupo étnico, raza, religión u orientación sexual.

A día 30 de septiembre de 2006, easyJet empleaba a 4.859 personas (en 2005: 4.152) tal y como se muestra a continuación:

Ubicación de los empleados (inc. transferencias de personal)	Edad de los empleados (años)	
	2006	2005
Reino Unido	3.648	3.131
Suiza	364	506
Alemania	387	355
Francia	167	158
España	201	2
Italia	92	-
	4.859	4.152

Edad de los empleados (años)		
2006	2005	
Menos de 20	288	147
21 – 30	2.133	1.833
31 – 40	1.543	1.360
41 – 50	693	612
Más de 50	202	200
	4.859	4.152

Hemos crecido en toda Europa y eso se refleja en el carácter multinacional de nuestra plantilla.

Edad de jubilación de los pilotos

Para garantizar el cumplimiento de las nuevas leyes contra la discriminación por edad, en octubre de 2006 easyJet aumentará a 65 años la edad de jubilación normal de todos los pilotos (el máximo permitido por la normativa vigente). Con anterioridad, la jubilación de los pilotos era obligatoria a los 60 años. Ahora todos los pilotos pueden elegir seguir volando hasta cumplir los 65 años.

B. Formación y Desarrollo

easyJet está comprometido a proporcionar formación de alta calidad para contribuir al funcionamiento seguro de la empresa y al desarrollo cultural y personal de nuestros empleados. En el último año, la Academia de easyJet abrió una instalación de formación de 2.800 m² que nos ayudará a alcanzar estos objetivos.

La Academia de easyJet

La Academia de easyJet ha cumplido con éxito su primer año y ha visto pasar por sus puertas aproximadamente a 5.000 pilotos, tripulantes de cabina de pasajeros, y personal del Centro de Contacto, gerencia y administración, junto con las 3.500 personas que pasaron por nuestros centros de evaluación y selección de personal. Las instalaciones son un centro de formación de vanguardia principalmente para la tripulación de vuelo, pero con instalaciones para la formación de los agentes de televentas y los de atención al cliente de nuestro Centro de Contacto. El edificio, de 2.800 m² de superficie, es la sede de los equipos de formación y selección de personal de easyJet, así como del grupo de procesamiento de documentos de identificación, que expide todos los documentos de identificación de los empleados de manera interna. Las instalaciones también contienen un simulador de cabina y rampas de emergencia que se utilizan para la formación de tripulantes de cabina de pasajeros y pilotos.

Iniciación de los empleados

Además de nuestro programa de formación inicial para tripulación, ya consolidado y exhaustivo, ahora todos los empleados de easyJet que desempeñen funciones de gerencia y administración pueden beneficiarse de un concienzudo proceso de iniciación que tendrá una duración de tres meses. easyJet quiere que las personas que sean nuevas en la organización se asienten de la forma más rápida y eficiente posible. Para asegurarnos de que esto sea así, hemos introducido un nuevo procedimiento.

C. Información y consultas a los empleados

Para aumentar la eficiencia en la actividad principal de easyJet, hemos creado un proceso con una estructura de administración “plana”, es decir, con pocas capas organizativas entre el equipo de operaciones y el equipo de atención directa al público. easyJet se compromete a proporcionar información abierta a su personal y a hacer consultas sobre cuestiones clave. Existen varios foros en los que se pueden plantear de forma general motivos de inquietud. El Foro Comercial de easyJet permite formular consultas de alto nivel tanto a grupos de personal como a sindicatos reconocidos.

easyJet mantiene buenas relaciones con su Grupo Consultivo de Administración y Gestión, y con sindicatos reconocidos como Amicus, la BALPA (la Asociación Británica de Pilotos de Líneas Aéreas) y el TGWU (el Sindicato Británico de Trabajadores Generales y del Transporte). easyJet no ha sufrido ningún día de huelga en todo el año.

easyJet también ha desarrollado una Red de Cultura que tiene en cuenta la personalidad europea de la aerolínea y la ubicación de sus empleados. Esta red proporciona a todo el mundo la oportunidad de comunicar cuestiones e ideas a la gerencia. Los objetivos de la red son apoyar las aspiraciones, la visión de futuro y los valores de la empresa y sus empleados.

easyJet cuenta con gran cantidad de medios para mantener a su personal informado acerca de las noticias internas y externas. La red interna de easyJet es el portal oficial de acceso a gran cantidad de información sobre la empresa. Se actualiza con regularidad y cubre cada vez más temas. Se trata de un medio de comunicación de eficacia demostrada en el que se publica una gran variedad de acontecimientos, que van desde el rendimiento operacional diario hasta planes a largo plazo. Además, permite acceder a políticas y procedimientos comunes (como los contenidos en el Manual de Personal) y a actividades específicas relacionadas con nuestros grupos comerciales (por ejemplo, discusiones técnicas sobre aeronaves). Nuestro personal también publica sus opiniones sobre cualquier tema mediante foros de discusión abiertos que tratan cuestiones técnicas, de empleo y de costes, entre otras; de hecho, en ellos se trata cualquier asunto que nuestro personal quiera debatir.

La medición de los logros en la prestación de servicios de viaje a nuestros clientes es un importante indicador de rendimiento. easyJet informa acerca de los resultados finales de sus esfuerzos publicando cada día laborable por la mañana el rendimiento en cuanto a puntualidad del día anterior. También hay disponible un amplio abanico de noticias de actualidad de dentro y fuera de la empresa, anuncios de la gerencia y actividades sociales de carácter general. Para poner en contacto a la gerencia con cualquier persona de la empresa, los directores han fomentado la creación de un grupo de discusión en línea, que atrae a una amplia audiencia con animadas charlas.

Para complementar la información general de la red interna, se publica una serie de revistas y boletines de noticias. Entre ellos se encuentran “Plane Times”, que se centra en el desarrollo comercial y se publica en formato electrónico cada tres semanas, y “Plane People”, de publicación trimestral y con artículos acerca de una amplia gama de temas (todos nuestros empleados la reciben en su domicilio). Los grupos comerciales elaboran publicaciones especializadas, como “The Stable Approach”, para pilotos, “Cabin Fever”, para tripulación de cabina de pasajeros, o “Crew Safety”, para el equipo de operaciones.

Encuesta de opinión del personal

En mayo de 2006, easyJet lanzó su encuesta de opinión del personal, “easyJet Pulse”, de carácter anual, para comprender plenamente los problemas de su personal y medir los progresos realizados. Con el compromiso de la Junta de compartir los resultados, incluidos los negativos, el 67% del personal de easyJet respondió al “Pulse” (por encima de la media para una primera encuesta, especialmente en la industria aeronáutica), con un resultado de satisfacción general del 68%. Al vincularse con un índice específico de participación, “Pulse”

no solo midió la satisfacción, sino también los niveles de motivación, orgullo, compromiso, participación y apoyo. Un aspecto positivo que easyJet destaca es el alto grado de apoyo por parte de su personal hacia la empresa y el servicio proporcionado, aunque hay trabajo pendiente en las áreas de comunicación participativa de los empleados. Se han redactado planes de actuación a nivel local y corporativo y se han establecido objetivos para mejorar los índices de respuesta y satisfacción del "Pulse" de 2007.

Nuevo uniforme de los empleados

Una de las cuestiones que quiso hacernos llegar nuestro personal uniformado es su opinión acerca del uniforme actual. Como resultado de esta respuesta, el Director General, Andrew Harrison, inició el "Proyecto Uniforme", cuyo objetivo es proporcionar a los empleados de easyJet el uniforme que quieren sin ningún coste adicional. Se invitó a todos los empleados a enviar sus diseños del uniforme ideal y se expusieron los tres mejores en la red interna de easyJet para que el personal escogiese sus dos preferidos. Se han seleccionado los dos diseños finales y se va a iniciar la producción de ambos para que la tripulación pueda decidir cuál quiere utilizar. easyJet espera que la tripulación empiece a usarlo a principios de 2007.

Plan de Vuelo 2007

Para mejorar la comunicación bidireccional en el conjunto de easyJet y estimular al personal que respalda nuestra estrategia para los próximos tres años, nuestros Directores han hecho público a la red y a toda la empresa el "Plan de Vuelo" de easyJet. Mediante una serie de presentaciones itinerantes ofrecidas a las tripulaciones y al personal de apoyo, easyJet ha informado concienzudamente del rendimiento de la empresa durante el año pasado y del papel que todos podemos desempeñar para alcanzar nuestros objetivos el año que viene y los siguientes.

D. Recompensa y reconocimiento del personal

Programas de adquisición de acciones

easyJet ha vuelto a ofrecer a todos sus empleados la oportunidad de unirse a sus planes de adquisición de acciones para empleados ("easyJet Shares 4 me") a través de nuestros programas "Save As You Earn" ("Ahorra mientras ganas" o SAYE en sus siglas inglesas) y "Buy As You Earn" ("Compra mientras ganas" o BAYE). La participación del personal en estos programas es muy positiva: un 40% del total de empleados que reúnen los requisitos necesarios han participado en uno de los planes o en los dos. Se trata de programas aprobados por el Servicio Británico de Contribuciones e Impuestos (HMRC) y abiertos a todos los empleados en plantilla del Reino Unido.

Los empleados participantes en el SAYE pueden ahorrar hasta 250 libras mensuales bajo un contrato de ahorros trianual. La Empresa concede la opción de adquirir acciones al precio de mercado en el momento de la concesión. Al final del periodo de ahorro se aplica una prima libre de impuestos a los ahorros y la opción pasa a ser ejercitable por un periodo de seis meses. La Empresa hizo concesiones mediante el programa "Sharesave" en junio de 2005 y junio de 2006, con un 20% de descuento con respecto al precio de mercado en el momento de la concesión de las opciones. Para los empleados que no pertenecen a la plantilla de la empresa en el Reino Unido, se ha establecido un programa internacional con términos y condiciones similares a los del programa británico, aunque sin los beneficios fiscales del Reino Unido.

El BAYE es un plan de incentivo para la adquisición de acciones. Está abierto durante todo el año a todos los empleados en plantilla del Reino Unido. Los empleados pueden asignar parte de su salario, antes de impuestos, hasta un máximo de 1.500 libras por año, para adquirir acciones "de asociación" en easyJet. Por cada acción adquirida a través del programa de asociación, easyJet adquiere una acción "correspondiente". Los empleados deben continuar trabajando en easyJet durante tres años a partir de la fecha de compra de las acciones de asociación para tener derecho a las acciones "correspondientes", y durante cinco años para que se les transfieran libres de impuestos. El empleado retiene derechos tanto sobre sus propias acciones como sobre las acciones correspondientes, recibe dividendos y puede votar en las reuniones desde el momento en que adquiere las acciones. Para aquellos empleados que no pertenecen a la plantilla de la empresa en el Reino Unido,

se ha establecido un programa internacional con términos y condiciones similares a los del programa británico, aunque sin los beneficios fiscales del Reino Unido.

Acciones gratuitas

Para fomentar aún más la propiedad de acciones, easyJet ha regalado a todos sus empleados, de manera excepcional y totalmente gratuita, acciones de easyJet por valor equivalente a la paga de dos semanas. Esto también se ha hecho de conformidad con el plan incentivo para la adquisición de acciones, aprobado por el HMRC. Los empleados que no pertenecen a la plantilla de la empresa en el Reino Unido están incluidos en el plan internacional para incentivar la adquisición de acciones.

El "easyJet Shares 4" ha recibido tres importantes premios de la industria este año:

"Mejor Nuevo Plan de Adquisición de Acciones" en la edición de 2005 de los premios anuales ifsProShare

"Premio a la Estrategia de Plan de Adquisición de Acciones para Todo el Personal Más Eficiente", por parte de la revista "Employee Benefits"

"Plan de Adquisición de Acciones para Empleados Más Innovador", en la edición de 2006 de los premios Company Secretary del Institute of Chartered Secretaries and Administrators

Viajes del Personal

En abril de 2006, easyJet introdujo mejoras en los incentivos para los viajes que tienen como destinatarios a todos los empleados. Sin añadir más costes para la empresa, un equipo de personas de easyJet aplicó una serie de mejoras al sistema ya existente, de forma que el personal pudiese ocupar más de los asientos que de otro modo habrían quedado vacíos. Parte del programa de desarrollo era aumentar el número de personas que pudiesen utilizar el servicio de viajes para personal de easyJet. Ahora, cada empleado tiene a otras tres personas designadas en su cuenta de viajes para personal de la empresa, más los familiares a su cargo de edad inferior a 21 años. Como resultado, se ha experimentado un aumento anual de casi un 100% en el uso de los viajes del personal.

Premios "Go the Extra Mile" ("Hacer un Esfuerzo Extra")

Una de las cosas que diferencia a easyJet del resto de aerolíneas de bajo coste es nuestro personal. Todos nuestros empleados, sea cual sea el departamento al que pertenezcan, trabajan duro y dan el máximo de sí mismos. Por ello, easyJet ha introducido un programa de incentivos para empleados: los premios GEM (Go the Extra Mile). Estos premios están pensados para recompensar a los empleados que van más allá de sus obligaciones en el puesto que desempeñan. Hay cinco tipos diferentes de premios GEM, que reconocen diferentes aspectos de la contribución de los empleados. Todos reciben estupendas recompensas. Este año se ha otorgado premios GEM a 253 personas y cinco de ellas han recibido el máximo honor: el GEM de diamante.

E. Salud y seguridad laboral

La seguridad es la prioridad número uno de la empresa. easyJet tiene por objetivo proporcionar a todo su personal un entorno de trabajo seguro y eficiente. Si exceptuamos a las personas que trabajan en tareas de oficina, la gran mayoría de nuestro personal pertenece a la tripulación de vuelo. Ellos han sido la base del éxito de easyJet, con el gran empeño demostrado en sus puestos. easyJet está constantemente invirtiendo considerables esfuerzos y fondos en prácticas y sistemas de gestión de turnos. Uno de nuestros más importantes compromisos es el desarrollo de un Sistema de Gestión del Riesgo de Fatiga (FRMS en sus siglas inglesas) para sus pilotos que sea líder en el sector y que forme parte integral de los procesos de gestión de la seguridad de la línea aérea. El objetivo del programa es detectar cualquier fuente de riesgo de fatiga en el funcionamiento de la aerolínea y actuar al respecto.

F. Donaciones a entidades benéficas

Nuestra política es destinar esfuerzos hacia una entidad benéfica concreta cada año. Este año, la entidad elegida (por primera vez a través del voto del personal) fue la Fundación Anthony Nolan.

easyJet ha colaborado con esta fundación en tareas de promoción, con actividades que incluyen colectas a bordo, campañas de donación a través de nuestra página web, colecta de fondos entre el personal, anuncios de la fundación en la revista ofrecida durante nuestros vuelos, y otras actividades de relaciones públicas. A 30 de septiembre de 2006 se habían recaudado 560.000 libras y la Fundación Anthony Nolan recibió cobertura por parte de la prensa europea, la prensa local británica y la televisión nacional británica. easyJet también donó 50.000 libras a la fundación.

El dinero recaudado en las colectas a bordo fue también donado a otros registros de donantes de médula ósea europeos: cerca de 15.000 libras para el registro alemán, DKMS, y más de 5.000 libras para el registro italiano, IBMDR.

G. Ética

easyJet tiene un firme compromiso con los más altos estándares de comportamiento corporativo por parte de sus Directores y empleados. easyJet requiere a todo su personal el cumplimiento de sus obligaciones con eficiencia y diligencia y un comportamiento siempre cortés y decoroso, tanto con los clientes como con las demás personas.

Los procesos de abastecimiento de easyJet están sometidos a estrictos controles para garantizar que todas las transacciones se realizan de manera abierta y transparente y para evitar toda sospecha de conflictos de intereses. En concreto, easyJet cuenta con cláusulas específicas en el contrato de cada empleado, que establecen reglas rigurosas en relación con la aceptación de obsequios o propinas.

Obsequios y propinas

Algunos empleados de easyJet reciben obsequios por parte de diversas empresas a lo largo del año. La línea aérea tiene una estricta política que impide a todo empleado aceptar obsequios por encima de un valor nominal determinado. Todas las Navidades (y con menos frecuencia en diversas ocasiones a lo largo del año) easyJet organiza una rifa de todos los obsequios recibidos. Los empleados de toda Europa participan en el sorteo, cada uno con un número de referencia asignado. Los números se extraen al azar y los ganadores reciben los obsequios directamente en sus casas en Navidad.