

## > euroAtlantic vai alugar aviões à TAAG e integrá-los na sua operação

Tomaz Mettelo ao PressTUR  
Presstur 10-08-2007 (10h19)

A companhia portuguesa euroAtlantic vai incorporar aviões da TAAG, actualmente interdita de operar de e para a União Europeia, através do aluguer exclusivamente das aeronaves, para as operar no seu modelo, em que assume totalmente a responsabilidade operacional, ainda que façam voos para a companhia angolana, confirmou ao PressTUR o seu presidente, Tomaz Metello.

“Já tivemos o OK da TAAG para avançarmos”, afirmou Tomaz Metello, que explicou que a euroAtlantic vai alugar os aviões da TAAG num sistema que na aviação é designado por dry-lease para significar que se refere apenas ao avião.

O presidente da euroAtlantic explicou que esses aviões serão depois operados de acordo com o modelo de negócio da empresa, que tem como core business os ACMI, sigla do inglês para indicar que se dedica ao aluguer de avião, tripulação, manutenção e seguro a outras companhias, entre elas a TAAG.

“Nós é que seremos responsáveis pela operação desses aviões”, sublinhou Tomaz Metello.

O presidente da euroAtlantic salientou que esta solução permitirá à TAAG, em primeiro lugar, não ter aviões que custam dezenas de milhões de dólares imobilizados ou subutilizados, e, por outro lado, reforça a possibilidade de manter voos com o seu código enquanto decorre o processo de resolução das não conformidades que levaram à sua interdição pela União Europeia.

Mesmo com essa interdição, a TAAG tem mantido voos com o seu código, nomeadamente entre Lisboa e Luanda, mas em avião da South African Airways (SAA), como anteriormente também teve com aparelhos da euroAtlantic, Orbest e White.

Este processo não viola as disposições da União Europeia, na medida em que a companhia angolana é a marketing carrier (tem a gestão comercial do voo) e a sul-africana é que é a operating carrier (responsável operacional).

É também neste modelo que a euroAtlantic desenhou o acordo finalizado ontem com a TAAG e que tem sido acompanhado pela Boeing, fabricante dos aviões utilizados pela companhia angolana.

A vantagem da solução desenhada com a euroAtlantic relativamente às soluções que têm sido encontradas é que além de se manter como marketing carrier, a TAAG pode resolver o problema da imobilização dos aviões, designadamente dos dois novos Boeing B777, para os quais a companhia liderada por Tomaz Metello está segura de que não faltam clientes [além da própria angolana], porque o mercado atravessa uma época de escassez de aparelhos para fazer face ao crescimento da procura.

As ligações entre São Tomé e Lisboa poderão ser uma das rotas beneficiadas por esta solução, uma vez que com a proibição da TAAG o voo Luanda - São Tomé - Lisboa, que a angolana operava para a STP Airways, passou a ter que fazer São Tomé - Luanda em avião próprio e depois Luanda - Lisboa no aparelho da SAA.

“Tive a ideia e avancei”, disse Tomaz Metello ao PressTUR, referindo que tem mantidas informadas as autoridades aeronáuticas portuguesa e europeia.

Tomaz Metello referiu que, porém, não há ainda uma data para a concretização da transferência dos aviões para o Certificado de Operador Aéreo (COA) da euroAtlantic, avançando apenas ter a expectativa que nas últimas semanas deste mês o processo possa avançar.

Tomaz Metello disse ainda ao PressTUR ser seu propósito aproveitar o “máximo de recursos” da TAAG, designadamente tripulações, quando certificadas pelas autoridades aeronáuticas europeia e portuguesa, e sublinhou que o seu propósito é ajudar a companhia angolana “a custo zero”.

O presidente da euroAtlantic admitiu que, porém, a empresa tem “interesses estratégicos” que passam por Angola e nomeadamente pela TAAG, tendo apontado como exemplo o facto de terem sido as duas transportadoras escolhidas pelo Governo de São Tomé para participarem no capital social da STP Airways.