



Raymond Benjamin diz que um dos desafios da TAP é captar cliente low-cost

SECRETÁRIO-GERAL DA ICAO

# “Aliança com o Brasil pode salvar a TAP”

CATARINA CRAVEIRO  
economia@jn.pt

**A aviação comercial vive a pior crise da sua história. Mais grave que em 2001, altura marcada pelos atentados nos EUA. A TAP não escapou ileso e o seu futuro poderá estar, agora, dependente de uma aliança com o Brasil.**

Perdas anuais sucessivas, conflitos internos e uma recessão técnica. É neste ponto que se encontra a companhia aérea nacional. O cenário não é animador e a urgência em encontrar uma solução que garanta a manutenção da empresa impõe-se. Segundo Raymond Benjamin, secretário-geral da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), o futuro da TAP está dependente de uma aliança com outra empresa.

“A TAP terá de desenvolver uma estratégia para encontrar alianças com outras companhias aéreas para poder atingir massa crítica suficiente para continuar a sua existência”, afirmou o responsável em entrevista ao JN, durante a sua passagem por Lisboa para a comemoração dos 100 anos da aviação civil. Os aliados da TAP poderão estar espalhados por Angola e Moçambique, ou até mesmo a Europa, mas o Brasil seria a melhor opção, “dada a sua força”.

Raymond Benjamin, que teve um encontro ontem com Fernando Pinto, presidente da TAP, diz que apesar dos prejuízos da empresa estarem fundamentalmente ligados à recessão mundial, é preciso desenvolver uma estratégia para os próximos anos. Para diminuir os custos, a TAP, à semelhança de outras companhias, não poderá aumentar o preço dos bilhetes, mas tem, porém, que criar medidas para captar clientes e travar as low-cost, que ao contrário das tradicionais não estão a sofrer com a crise. “As companhias low-cost estão a ga-

nhar quotas de mercado, estão a ganhar dinheiro”, afirmou o responsável do ICAO. O mais provável é que as empresas tradicionais criem as suas próprias companhias low-cost para tentar abranger todo o mercado, prevê Benjamin.

As low cost parecem ser a exceção à regra, mas a verdade é que o sector da aviação comercial vive a pior crise da sua história. Mais grave que em 2001, altura marcada pelo atentados nos EUA, a 11 de Setembro. Só as 30 maiores transportadoras que integram a associação europeia de companhias aéreas deverão apresentar, este ano, prejuízos 50% superiores aos registados em 2001.

“Houve um período em que as empresas sofreram, mas recuperaram ao fim de um ano, agora a situação é mais séria, os analistas prevêem que a recuperação do sector demore cerca de quatro anos”.

Secretário-geral do organismo regulador internacional aprova aeroporto de Alcochete

A pressionar o sector têm estado as constantes oscilações do petróleo. Para evitar esta dependência, a solução é encontrar alternativas. Benjamin avançou que em cima da mesa estão planos para se começar a usar outro tipo de combustíveis. O Brasil já recorreu ao uso da cana-do-açúcar para os automóveis e há, já, companhias a experimentar biocombustíveis.

No que diz respeito ao Novo Aeroporto de Lisboa, Raymond Benjamin diz que a construção da infra-estrutura “já vem tarde”, uma vez que “Lisboa não segue os standards do sistema de aviação”. Quanto a Alcochete, é a localização indicada. ■