



COMISSÃO DE ECONOMIA DA AR

7 de Dezembro de 2022

coloured by you
white

Frota da White antes do COVID 19

Ao longo da sua vida a WHITE AIRWAYS voou em operações à volta de todo o Globo have com imenso sucesso, em diferentes contextos, diferentes culturas e diferentes Geografias.

WHITE AIRWAYS colecciona uma rica experiência, tanto em Wet como em Damp Lease operations.

Em particular a White Airways tem operado um Boeing 777-200 LR e um Boeing 737-800 NG (2014) para a Ceiba InterContinental (Companhia de bandeira da Guiné Equatorial), em voos regulares e não regulares, entre África e Europa, América e Ásia, aumentando a assim as suas capacidades técnicas e operacionais.



1 AIRBUS A320

SEATING | 180



8 ATR 72

SEATING | 70



1 BOEING 737

SEATING | 146



1 BOEING 777

SEATING | 250

Certifications



Certificada para voar em todo o mundo;

Certificada para controlo de Aeronavegabilidade de Aeronaves.

Colaboração entre o Grupo OMNI (**White**) e o Grupo **TAP** Antes da Pandemia COVID 19

White Airways foi sempre o parceiro da TAP Portugal regional* desde 2001.

Beechcraft 1900D

*Primeiro contrato com a PGA para a operação de 2 aeronaves. Quando a TAP adquiriu a PGA o contrato foi transferido da PGA para TAP

Certificação IOSA



ATR 72-600

A frota foi substituída por 8 ATR72-600

Número de voos caem abruptamente devido ao COVID-19

ATR 42-600

A frota foi renovada com 2 ATR 42-600

Fim da Ponte Aérea Lisbon-Oporto

SAAB 2000

2001

2003 - 2005

2009

2014

2016

2019

2020 - Jun 2022



66 000
Block Hours

+

19 667
Block Hours

+

11 414
Block Hours

+

103 723
Block Hours



TOTAL

200 804
Block Hours



302 449
Passengers

+

228 172
Passengers

+

246 154
Passengers

+

3 974 346
Passengers



4 751 121
Passengers

Colaboração entre o Grupo OMNI (**White**) e o Grupo **TAP** Após Pandemia COVID 19

white coloured by you

Parceria da White com a TAP Portugal com a atual Administração

Early termination

TAP acciona cessação antecipada do contrato das 8 aeronaves ATR 72-600

Prior Notice

Termina o período de Aviso previo da cessação antecipada pelo que a TAP pasa a ter uma penalização de 50% nas rendas de Leasing

Planeamento Inverno IATA

White recebe planeamento da TAP para 3 ATR com início em Novembro. Simultaneamente TAP informou que 1 dos ATR que estava a sair de manutenção já não voltaria à operação para ser entregue ao Lessor

Operação XFly

Xfly inicia a operação com uma aeronave própria. TAP continua a pagar as rendas de Leasing agravadas de 7 ATR (6 parqueados e 1 a caminho do Brasil).

Adenda ao Contrato

White aceita assinar adenda de 6 meses ao contrato apesar de ter proposto 12 meses

Ago-Set. 2021

Dez. 2021

Mar.-Abr. 2022

Mai. 2022

Jul. 2022

Set. 2022

Out. 2022

Nov. 2022

Dez. 2022

Re-delivery

TAP dá indicação à White para colocar apenas 2 ATR em Dinard, afim de serem preparados para devolução ao Lessor (Azul)

Declarações da CEO

CEO da TAP afirma em Doha (AG da IATA) que “a ligação de longa data com a White irá continuar consubstanciada num novo contrato” para 6 aeronaves. Simultaneamente White recebe RFP da TAP ao qual responde

Imobilização frota ATR

Toda a frota de ATR remanescente (6 dos 8) fica imobilizada. Situação que se mantêm

Término da Operação

A TAP comunica não renovar adenda com a White para o Inverno 2023



Razões referidas pela Gestão da TAP para o fim da Parceria

Falta de Regularidade Operacional:

- Números da TAP não conferem com os números da White no que respeita a Cancelamentos por razões Técnicas e AOG (Aircraft On Ground)
- Gestão da TAP compara fiabilidade de frota jato, com frota turbo-prop, quando é sabido que a ultima tem sempre menos fiabilidade que a primeira;
- Regularidade da Operação de todas as companhias do mundo foi baixa em 2022, como foi público e notório, devido à inactividade dos aviões durante um período alargado de tempo por causa da pandemia e depois pela quebra das cadeias de abastecimento dos mais variados mercados e em particular do mercado de componentes de avião;
- Por decisão da Gestão da TAP, a Manutenção de linha dos ATR's. era desde Janeiro de 2020 efetuada pela Portugália, o que veio a revelar-se muito má em termos de regularidade da operação, a partir do início de 2022, quando a operação regressou aos níveis de 2019;
- A White propôs em Maio de 2022 que a Manutenção de linha regressasse à Aeromec, mas a TAP não aceitou.

Falta de Competitividade da Proposta da White face à XFly

- Na interação havida entre a TAP e a White sobre o tema, A White comprovou que a sua proposta considerava tanto a aeronave suplente como o On-Site Stock que eram os argumentos para a falta de competitividade aludida pela TAP;
- A XFly recebeu 30M€ do Estado Estónio, pelo que estaria sempre em melhores condições que a White para investir comercialmente na proposta. Recorda-se que a White nada recebeu do Estado Português, aliás como todas as outras empresas privadas de aviação em Portugal. Apenas a TAP (3,2 a 3,7Bi€) e a SATA (0,466 Bi€) tiveram apoios sectoriais, ao contrário do que se passou nos restantes países Europeus.

Para a White

- Não renovação dos contratos a termo de 33 trabalhadores a 31 de Outubro;
- Início de um Processo de Despedimento Coletivo envolvendo 77 trabalhadores;
- Investimento na formação dos trabalhadores (Pessoal de cockpit e de cabine) em ATR que agora não tem retorno para a empresa;
- Dificuldade económica resultante da perda abrupta do contrato com a TAP.

Para os trabalhadores da White

- 110 trabalhadores portugueses altamente especializados foram para o desemprego, preteridos em favor dos seus contrapartes da Estónia;
- Desses 110 trabalhadores, aqueles que concorreram às vagas abertas pela XFly, foram confrontados com condições diferentes das que dispunham na White.

Para a TAP

- Está a pagar 6 ATR's a uma renda agravada em 50% sobre a renda pré-COVID quando pretendia com a Cessação antecipada do Contrato de Leasing renegociar as rendas de Leasing, para os valores pós-Covid;
- Mesmo os 2 ATR's que são para continuar ao serviço da TAP estão parados, tendo em atenção a necessária alteração de Operador, da White para a XFly;
- Está a pagar aluguer de aviões à XFly e a outras companhias, em resultado de ter os ATR parados.

Para Portugal

- Vê entre 8,5 e 21 M€/ano de produção de fornecedor nacional para a TAP, serem substituídos por importação de serviços a uma empresa estatal da Estónia, com as respetivas consequências tanto a nível do PIB como da Balança de Transações Correntes;
- Aumenta o encargo da Segurança Social com o Subsídio de Desemprego de 110 trabalhadores;
- Desincentiva o Sector Aeronáutico Nacional caracterizado por emprego especializado, capaz de contrariar o estigma português de uma economia baseada no baixo salário.

OBRIGADO !

omni *Aviation*
GROUP

