

A recuperação da **PASSAREDO**

Com os credores e fornecedores acreditando na reestruturação da empresa, a mesma ressurge mais moderna e competitiva, pois o legado de sua trajetória é a principal garantia dada.

Texto: Flávio Marcos de Souza



Fotos: Fernando Battistelli

Em processo de recuperação judicial desde outubro de 2012, a Passaredo Linhas Aéreas teve a oportunidade de esclarecer alguns fatos para elucidar o que de concreto vem acontecendo com a companhia.

O presidente da empresa, José Luiz Felício Filho, esteve em São Paulo, na sede da revista *Flap*, para conceder uma entrevista e nos atualizar sobre os últimos acontecimentos. O executivo da Passaredo fez um relato consistente e bastante informativo sobre esta fase que a companhia atravessa. Segundo ele, em 2004, a Passaredo estava focada em atender ao mercado regional como uma verdadeira feeder-line, com uma frota composta exclusivamente por aeronaves turboélices para 30 passageiros. Dois anos mais tarde, a Passaredo iniciou estudos para ampliar sua participação no mercado, com a introdução dos jatos ERJ-145 para 50 assentos. Ligações diretas e maior capilaridade foram o plano original para

a operação com os jatos regionais, atrelada a um preço do petróleo baixo, na faixa dos 40 dólares o barril. O próprio Felício chegou a visitar o México, onde conheceu de perto a operação do ERJ na companhia Aeromexico Connect, que pouco tempo antes tinha substituído seus turboélices Saab 340 pelos também jatos fabricados pela Embraer.

De acordo com o modelo proposto e com o plano de crescimento, em abril de 2009 chegava a Ribeirão Preto, sede da Passaredo, o primeiro ERJ-145 e, dois meses mais tarde, o segundo avião do tipo. O custo do leasing mensal de cada avião variava entre 70 e 95 mil dólares.

Desde o início da operação com ERJ-145, todos os esforços foram realizados na área operacional, inclusive com a contratação de consultoria independente norte-americana para buscar aproximar os padrões operacionais da Passaredo dos da Continental Express, empresa aérea dos Estados Unidos, maior operadora regional desse modelo.

A passaredo opera atualmente com seis ATR 72.



No fim do mesmo ano, a frota já contava com quatro jatos e seis turboélices. No começo de 2010, pouco tempo depois do início da crise americana, o custo de manutenção começou a pesar no orçamento, segundo Felício, e logo em seguida já existia a necessidade de enquadramento dos custos com ganho de escala no balanço mensal da companhia. “Esperamos que houvesse um encaixe, mas não houve”, comenta Felício.

Ao longo de 2010, a empresa solicitou suporte da Embraer, buscando melhorias alternativas para a operação do jato no Brasil.

Com o aumento das tarifas aeroportuárias, o altíssimo preço do petróleo (120 dólares o barril), os elevados custos de manutenção e a concorrência predatória, os objetivos não foram alcançados, lamenta Felício. Dessa forma, a empresa começou a se reestruturar e ingressou em 2011 vendendo parte dos ativos (três EMB-120 Brasília) para reforçar o cash-flow. Nessa mesma época, a Passaredo estava operando com uma frota composta por 14 ERJ-145 e um ERJ-135, com média de oito anos de uso, para 27 localidades no Brasil, ligando cidades de norte a sul, com um total de 104 operações diárias.

Com a concorrência oferecendo 22 voos diários a partir de Ribeirão Preto com aeronaves de 140 assentos a ínfimos 9,90 reais a tarifa, a situação foi agravando-se. O plano de fechar 2011 com 18 jatos foi cancelado e começou-se, então, o processo de desmobilização desses aviões, com a devolução do ERJ-135.

Com a retirada de operação dos jatos subse-

quentes, a Passaredo foi obrigada a pensar no plano B e em um modelo de negócio novo para continuar em atividade no mercado regional. Optou-se pelos turboélices, novos de fábrica, da ATR. O avião para até 70 passageiros é o modelo mais recente fabricado pela indústria europeia, a versão 72-600.

O passivo gerado ao longo do período de crise tornou a situação financeira da empresa muito grave e a saída foi a entrada com o processo de recuperação judicial, firmado em 19 de outubro de 2012. A empresa tem até cinco anos para completar esse processo e equacionar suas dívidas.

Atualmente, segundo Felício, a Passaredo opera com uma frota 100% adequada à malha proposta, composta por quatro ATR-72-600 e dois -500.

O presidente da empresa continua acreditando no potencial da aviação regional brasileira como ferramenta de desenvolvimento e ligação entre cidades de menor porte. A meta da companhia é agora voltar às origens e dedicar-se a uma malha de rotas em que possui vasta experiência, com aeronaves novas e adequadas à sua real operação. Hoje a empresa detém 0,4% do market share entre as companhias aéreas do País, transportando em média 52.000 passageiros ao mês. Atende a 21 localidades, com 54 voos diários, e uma taxa de ocupação que gira em torno de 70%.

“Acreditamos 100% na viabilidade de recuperar a Passaredo Linhas Aéreas e não mediremos esforços para isso, trabalhando em prol da aviação regional e na manutenção dos postos de trabalho de 620 colaboradores da empresa”, finalizou Felício. ■

Poucas empresas no País possuem instalações de manutenção tão primorosas e modernas.



Bento Latorre



EMB-120
Brasília

Um pouco da história

Em julho de 1995 o presidente do Grupo Passaredo, José Luiz Felício, inaugurou a Passaredo Transportes Aéreos, com uma frota de três Embraer Brasília, que, a partir da cidade de Ribeirão Preto, começaram a ligar cidades no centro-sul do País. Com uma história marcada pelo crescimento consciente e planejado, a empresa tornou-se pouco tempo depois uma das mais importantes companhias aéreas do setor regional.

Com o aumento das suas atividades ainda na década de 1990, a empresa decidiu alçar voos mais altos e passou a operar também com aeronaves maiores a partir de dezembro de 1997. Dessa forma, incorporou à frota dois Airbus A310-300, que, através de um pool de agências de viagem, serviram em voos fretados, ligações entre a região sul e sudeste com o nordeste do Brasil e alguns destinos internacionais. Estes, porém, foram desativados na crise cambial de 1999 e substituídos por modelos ATR-42-300 em janeiro de 1999. Meses depois, os ATR de primeira geração também foram e a Passaredo voltou a operar exclusivamente com três Brasília para 30 passageiros.

Em 2002 a Passaredo suspendeu suas operações para retornar em 2004, experimentando uma rápida expansão. A partir de 2009 a empresa deu um salto ainda maior ao incorporar jatos da família Embraer ERJ-145, tornando-se a maior operadora deste modelo no Brasil e a única a ter em sua frota o modelo ERJ-135.

Além do transporte de passageiros, a Passaredo inaugurou um hangar em Ribeirão Preto, onde

oferece atendimento especial ao setor de aviação executiva, com instalações em uma área de 7.000 metros quadrados, que permite hangaragem, serviços de manutenção de aeronaves, coordenação operacional de voo, além de cursos e treinamentos para pilotos e comissárias, serviço de bordo para voos executivos, sala VIP para passageiros, total infra-estrutura para tripulação, fretamento de aeronaves e atendimento de aeronaves executivas.

Ao longo de sua história, a Passaredo sempre investiu continuamente em tecnologia, segurança e melhorias que possam fortalecer a cada investimento seus objetivos de excelência no atendimento aos seus passageiros. ■

ATR-42-300



Luis Veiga

Airbus A310



Mário B. de M. Vinagre