

Leandro Couri/EM/D.A Press



A escalada no preço do QAV deve gerar aumento nas passagens. Custo do combustível corresponde a um terço das despesas das companhias aéreas

## PASSAGENS AÉREAS

# Viajar se tornará mais caro após aumento do combustível

Com novo reajuste no preço do querosene, de 11,4%, os acréscimos acumulam 64,3% neste ano. Apesar de já ser esperado, custo impactará as companhias e o consumidor

» RAPHAEL PATI\*

Com o aumento do preço do querosene de aviação (QAV), combustível que abastece as aeronaves brasileiras, o consumidor que paga pelas passagens aéreas teme o quanto isso afetará seu bolso. A Petrobras anunciou, esta semana, novos reajustes nos preços, com um acréscimo que chega a 11,4%. O aumento já é recorrente. Desde o dia 1º de janeiro deste ano, o crescimento acumulado do preço do combustível já soma 64,3%.

De acordo com a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), o QAV é o item de maior impacto financeiro para o setor: o combustível representa mais de um terço de todos os custos das companhias aéreas. O reajuste no preço do combustível já era esperado, devido ao encarecimento dos custos de produção e transporte do produto. A guerra na Ucrânia e o consequente aumento no preço do barril de petróleo também contribuíram para a escalada do preço do querosene.

“Esses dados comprovam a pressão diária que as empresas enfrentam com a alta dos custos estruturais, especialmente o



**As agências de turismo fazem malabarismos na expectativa de manter pacotes a preços convidativos. Consequentemente, também há reflexos na hotelaria, restaurantes e assim por diante”**

**Gilson de Lima Garófalo,**  
vice-presidente do Conselho Regional de Economia de São Paulo

preço do QAV, que tem sido impactado pela alta da cotação do barril de petróleo no mercado internacional, por causa da guerra na Ucrânia. A valorização do dólar em relação ao real também é um desafio cotidiano, já que metade dos custos do setor são dolarizados”, informou, em nota, Eduardo Sanovicz, presidente da ABEAR.

### Custo dos voos

Conforme revelou um estudo realizado pelo buscador de voos Viajara, as passagens estão quase três vezes mais caras em relação ao início da pandemia, com aumento que chega a 174%. A falência da Avianca Brasil, decretada

em julho de 2020, também corroborou para que os preços subissem, devido a diminuição da concorrência. O Brasil hoje conta apenas com três empresas aéreas nacionais — Gol, Latam e Azul.

O professor e vice-presidente do Conselho Regional de Economia de São Paulo, Gilson de Lima Garófalo, explica que o aumento das passagens leva, consequentemente, à diminuição na demanda do setor aéreo e faz com que os viajantes optem por meios de transporte mais acessíveis, como o ônibus e o carro. “As agências de turismo têm feito malabarismos na expectativa de manter pacotes a preços convidativos, talvez diminuindo o número de dias. Consequentemente,

também há reflexos na hotelaria, restaurantes e assim por diante”, observou.

### Bagagens

A Câmara dos Deputados aprovou, no final do mês de maio, a “MP da Aviação Civil”, que, entre outras medidas, proíbe as companhias aéreas de taxarem as bagagens despachadas de até 23 quilos em voos nacionais e de até 30 quilos em voos internacionais. Para entrar em vigor, falta apenas a aprovação do presidente da república, Jair Bolsonaro.

Na visão de Garófalo, a medida não trará muito impacto no preço final para o consumidor. “Note que o Brasil é um dos 4 ou 5 países que o adotam [a cobrança de despacho da bagagem]. Quando se tira de um lado, sempre ocorre uma ‘compensação’ de outro. Esse outro é o preço da passagem, que acabará afetado. Deve também ser lembrado que a dimensão e/ou peso da bagagem afeta o peso da aeronave e, quanto maior este, mais elevado será o consumo do combustível, no caso do querosene”, complementou.

\*Estagiário sob a supervisão de Carlos Alexandre de Souza

# Mercedes convocará recall de veículos

THOMAS KIENZLE

A fabricante automobilística alemã Mercedes-Benz pediu o recall de quase um milhão de veículos fabricados entre 2004 e 2015 em todo o mundo. O motivo é um possível problema com um sistema de frenagem, informou a autoridade federal de transporte da Alemanha (KBA, na sigla em alemão).

A KBA indicou, em um comunicado, datado de 1º de junho e publicado ontem na imprensa alemã, que a convocação de recall afeta os automóveis fabricados entre 2004 e 2015, das séries ML e GL de SUVs e da minivan de luxo Classe R.

“A corrosão no impulsor de freio pode, no pior dos casos, provocar a interrupção da conexão entre o pedal de freio e o sistema de frenagem”, disse a KBA. “Como consequência, o freio de serviço pode deixar de funcionar”, acrescentou.

A KBA sinalizou que, em todo o mundo, 993.407 veículos estavam sendo convocados, incluindo cerca de 70 mil na



Fabricante disse que entrará em contato com os proprietários dos veículos e começará convocação imediatamente

Alemanha. A Mercedes-Benz confirmou a informação em outro comunicado, no qual afirmou que a medida tinha como

base “a análise de relatos isolados para certos veículos”.

A companhia disse que “começaria com a convocação de

recall imediatamente” e entraria em contato com os proprietários dos “veículos potencialmente afetados”.

## Brasil S/A

por Antonio Machado



machado@cidadebiz.com.br

## É tempo de construir

O crescimento de 1% da economia no primeiro trimestre em relação a igual período anterior é mais uma oportunidade para um mergulho nas causas do baixo dinamismo do Produto Interno Bruto (PIB). Só que não. Como das outras vezes, poucos se atrevem nesse exercício.

Uns, por não darem importância ao planejamento de longo prazo, sem o qual o investimento na produção empresarial jamais terá tração. A taxa de investimento foi de 18,7% do PIB no primeiro trimestre, 5% abaixo da posição no mesmo período de 2021. Para crescer a base produtiva, portanto, o emprego e salário médio, a taxa de investimento deve ser da ordem de 23% do PIB por 20 anos seguidos.

O que chamamos de crescimento econômico, com gastos em máquinas e equipamentos, além de construção, produção agrícola, atividades de serviços (que incluem de *games* a academias de ginástica, de bancos a teatros, de plataforma de *e-commerce* a supermercados), equivale a ocupar os quartos um hotel sem hóspedes. O crescimento que alarga a riqueza, o emprego e a renda vêm de investimentos, não de consumo.

Para expandir a riqueza nacional, vulgo PIB, é preciso, conforme a imagem, construir mais hotéis. Leia-se: mais plantações, fábricas, shoppings, estradas, portos, energia etc. Isso é investimento.

Mas a maioria acha, honestamente, que a economia carece só de mais reformas que liberalizem os negócios e reduzam seus custos. Faça-se isso e o progresso brotará como capim em terra seca após a chuva. E há quem queira deixar como está: são os rentistas, “investidores” segundo a imprensa, embora, se não correm riscos aplicando os seus dinheiros em novas iniciativas, não são empreendedores lato sensu.

Como esperado, ninguém fugiu do roteiro amarelado pelo tempo. Os economistas do governo esbanjaram otimismo, falando em crescimento “robusto” do PIB. O pessoal do mercado financeiro alertou para um crescimento ainda mais modesto no segundo semestre, quando deverão ser mais sentidos o ciclo de alta dos juros pelo Banco Central e a corrosão do poder aquisitivo da população pela inflação. Os porta-vozes do empresariado lamentaram o pálido resultado do investimento. Tudo certo e nada resolvido.

### Da era dourada à estagnação

Crescimento econômico é sinônimo de desenvolvimento se os ativos produtivos se expandem, como ocorreu com a ocupação dos cerrados pela agricultura graças à irrigação e colheita mecanizada, levando o país a se tornar potência mundial em soja, milho etc.

Ou quando a Petrobras iniciou a exploração do pré-sal. Ou quando o Xingu, primeiro avião da Embraer, decolou. Ou saiu da fábrica o primeiro Fusca montado pela Volkswagen no Brasil. Tais eventos se desdobraram em edifícios, shoppings, novos bairros.

Isso se chama desenvolvimento, progresso, fruto de planejamento. É capitalismo na veia, não sortilégios de comunista, como liberais de vitrine e alguns empresários repetem sem pensar. *Traders* de papéis e criptomonedas dublê de economistas também aprenderam que falar de “precipício fiscal” atrai clientes e a atenção da imprensa.

Desenvolvimento vem com investimentos em gente, em máquinas, em logística, coisas desprezadas pelo currículo dos cursos de economia nos EUA a partir dos anos 1990. Parte das elites econômicas viu na corrosão das finanças dos EUA pela guerra no Vietnã e na inflação enfrentadas com mais impostos, dívida e tabelamento de preços e de salários a chance de nocautear a “era dourada” do capitalismo — o New Deal dos anos 1930 e o keynesianismo do pós-Guerra em 1945. O “neoliberalismo” começou assim, com desregulamentação, corte de impostos, dissolução do poder sindical, e veio dar em Trump, eleito com a promessa resumida no slogan MAGA, de “Faça a América Grande Novamente”, o que não soube fazer. Joe Biden mudou o slogan mas não a intenção. É isso o que está em choque nos EUA: os neoliberais de Wall Street versus os liberais da esquerda democrata e a nova direita dos republicanos (também chamada de trumpismo sem Trump).

### Contra a crise permanente

Essa é a discussão de fundo que importa ao Brasil, não os ataques de Bolsonaro ao TSE e ao comunismo, distrações para ter quem culpar pelo fracasso de seu governo. Nem os de Lula contra a ajuda militar dos EUA à Ucrânia invadida pelo ditador Vladimir Putin, expondo um antiamericanismo toco ensaiado também por Bolsonaro.

A quem interessar a compreensão sobre o que vai pelo mundo e pelas causas de a economia estar estagnada, implicando o colapso de nossa mobilidade social, recomenda-se atentar para a linha do tempo das transformações. Elas têm sido benéficas para o mundo emergente, em especial a China, e danosas a quem deserdou o investimento e planos de desenvolvimento de Estado, não de partidos, nem do tal mercado.

Se países que estavam atrás de nós até 1980, como China, Coreia do Sul e Índia, estão mudando mais rápido do que conseguimos mudar, os presságios são de crise permanente. Para as empresas, significa que o fim se aproxima. A criminalidade institucionalizada no Rio indica o que está vindo. Em tempo de instabilidade, gerir mudanças que se sabem inevitáveis, como a economia descarbonizada, é a prioridade. Crescer é a variável condicionada pelas decisões que tomarmos.

### A síntese para a abundância

O que, como e com quem fazer as mudanças? A pergunta é recorrente. A resposta talvez esteja no mistério da terceira via, representação eleitoral do centro político, não ter se viabilizado como opção ao extremismo de direita de Bolsonaro e à socialdemocracia de Lula.

O centro migrou da esquerda socialdemocrata simbolizada pelo PSDB para a direita neoliberal, ao passar a defender mais o liberalismo de mercado, abarcando até setores retrógrados da economia, que as demandas sociais atendidas pela reforma monetária de 1994, ainda hoje a mudança mais impactante para os pobres, e os governos FHC.

Ao não conseguir se reinventar, acompanhando tanto a transformação impulsionada pelas inovações tecnológicas (tipo redes sociais) como as culturais, o centro deixou de representar a esperança e permitiu ao revanchismo de direita capturar um largo naco desse segmento.

Lula, enquanto mais lulismo que PT, desponta como a opção que já foi representada pelo PSDB de Mário Covas, de Franco Montoro e de FHC, a um ponto em que, no início de 2003, ainda havia conversas para unir o tucanato à base de apoio petista no Congresso. Geraldo Alckmin, como vice de Lula, é parte dessa relação jamais consumada.

Antes, como agora, faltou o mapa do caminho iniciado nos anos 1950 e interrompido pela moratória da dívida externa em 1987 que faria o Brasil ser potência regional, no sonho dos militares, ou um país com economia pujante e equidade social, na visão dos demócratas. A síntese se dá com desenvolvimento — construir mais riquezas, educar melhor, gerar mais empregos, criar abundância. É tempo de fazermos.