

Será que Lula não aprendeu nada com a crise do setor da aviação nos seus governos anteriores?

Cláudio MAGNAVITA*

O Brasil, como um país de dimensões continentais, continua dependendo do serviço aéreo como o seu principal modal de transporte de passageiros. Apesar desta importância, o setor sempre tem sido tratado de uma forma estranha pelo poder concedente, já que a aviação comercial é uma concessão nacional e altamente regulada.

■ Nos diferentes governos Lula, o setor enfrentou grandes crises. As companhias aéreas do Lula 1 — Vasp, Transbrasil e VARIG —, já não existem mais. Foram erros sucessivos do poder federal penalizando as aéreas brasileiras. O setor esteve várias vezes à beira do colapso e nenhum ensinamento foi aprendido. Se Lula está à frente do poder Executivo, o que temos no outro lado são novos personagens: Latam, Azul e Gol, que agora voltam a viver os mesmos pesadelos.

■ Repassar um aumento de 54,6% no Combustível de Aviação (QAV), como fez agora a Petrobras, é desconhecer totalmente o negócio da aviação, que trabalha com margens ínfimas e tem no querosene quase 50% do seu custo.

■ Se o Brasil depende das suas aéreas pela inexistência de um modal ferroviário eficiente ou de um rodoviário sofrível, agravado pelas grandes distâncias, por que ignorar a crise sistêmica que este repasse feito pela Petrobras trará sobre as nossas companhias que estavam saindo de uma outra grande crise?

■ Será que Lula não se recorda do impacto da greve dos controladores que provocou o colapso aeroportuário, os efeitos do 11 de setembro e do barril do petróleo a 100 dólares sobre a saúde das empresas e o desgaste que teve na opinião pública? Os erros de Lula na crise da VARIG e o lava-mãos para ajudar a empresa até hoje são as piores páginas dos dois mandatos anteriores. O ano é eleitoral e o setor da aviação volta a sofrer. É a reedição de um filme que já assistimos.



Na imagem, o advogado Ricardo Silva Fernandes; o presidente da OAB/Niterói, Pedro Gomes; o ex-procurador-geral de Justiça, Luciano Mattos; a presidente da OAB-RJ, Ana Tereza Basílio; e o conselheiro seccional, Luiz Felipe Conde

Ex-PGJ, Luciano Mattos retorna à advocacia e recebe carteira da OAB-RJ

Em cerimônia realizada nesta semana, no gabinete da presidência da OAB-RJ, o ex-procurador-geral de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, Luciano Oliveira Mattos de Souza, recebeu sua nova carteira de advogado, entregue pela presidente da Seccional, Ana Tereza Basílio. “É uma honra poder entregar a carteira da Ordem a este grande jurista, um grande gestor e que, especialmente, sempre foi um grande parceiro da advocacia”, comentou Basílio.

Luciano Mattos retorna à advocacia após 25 anos de atuação no Ministério Público do Rio de Janeiro (MPRJ). Em 2021, foi eleito procurador-geral de Justiça do Rio, cargo que ocupou até 2023.



A presidente do LIDE RJ, Andréia Repsold, com Mirian Carvalho, Priscila Sakalen e Daniele Nassoto



Marcel Wajnsztock, Marcio Racca e Paulo Parente



Priscila de Castro, Diana Mery e Clarissa Coutinho

LIDE RJ debate mobilidade no estado e investimentos no setor

O LIDE Rio de Janeiro promoveu, na última segunda-feira (30), mais uma edição do seu Almoço Empresarial, reunindo empresários, especialistas e lideranças públicas para discutir o tema “As Soluções da Mobilidade no Rio de Janeiro e as Oportunidades de Investimento no Setor”. O encontro foi realizado no hotel Hilton Rio de Janeiro Copacabana, na Zona Sul do Rio, e também marcou o lançamento do Anuário do Transporte do Estado do Rio de Janeiro – 2025.



A anfitriã e presidente do LIDE RJ, Andreia Repsold, com a Secretária de Estado de Transportes e Mobilidade Urbana, Priscila Sakalem

■ A nota da Abear demonstra que o setor está em estado de alerta para uma crise que jogou no passado a popularidade de Lula no lixo. A seguir a íntegra da nota das aéreas:

■ “A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) alerta para os impactos do reajuste de 54,6% no preço do

Querosene de Aviação (QAV). Somado ao aumento de 9,4% em vigor desde 1º de março, o combustível passa a responder por 45% dos custos operacionais das companhias aéreas. A medida tem consequências severas sobre a abertura de novas rotas e a oferta de serviços, restringindo a conectividade do país e a democratização do transporte aéreo.

■ Embora mais de 80% do QAV consumido no Brasil seja produzido internamente, sua precificação acompanha a paridade internacional, o que intensifica os efeitos das oscilações do preço do barril de petróleo sobre o mercado doméstico, ampliando os impactos de choques externos sobre os custos das companhias aéreas.

Nesse sentido, a Abear tem defendido a implementação de mecanismos que permitam diminuir os impactos do aumento do QAV, garantindo o desenvolvimento do transporte aéreo, a conectividade nacional e a sustentabilidade econômica das operações.”

*Diretor de Redação do Correio da Manhã