As companhias aéreas montam estratégias de guerra em resposta à provável escassez de combustível de aviação na Europa, prevista para os próximos meses. Diversas empresas, como a francesa Transavia, anunciaram o cancelamento de voos para maio e junho. Mais de 2 milhões de voos já foram cancelados este mês em todo o mundo, segundo levantamento do Financial Times, em virtude do fechamento do Estreito de Ormuz. A troca por aeronaves menores e de baixo consumo de combustíveis também está sendo adotada.

No plano global, as companhias de baixo custo parecem ser as mais vulneráveis diante do salto nos preços do querosene. Um bom exemplo disso foi a falência da americana Spirit Airlines, na semana passada. A empresa não resistiu às dificuldades financeiras agravadas pelo forte aumento nos preços do combustível, provocado pela guerra entre os EUA e o Irã, deixando em aberto mais de 4 mil voos domésticos previstos até o dia 15 de maio.

A Transavia, também de baixo custo, anunciou os primeiros cancelamentos de voos entre maio e junho, a exemplo da Ryanair e da Volotea. Todas reclamam dos preços exorbitantes do combustível e das dificuldades na importação de querosene dos países do Golfo. Dessa forma, as companhias aéreas europeias tentam evitar uma escassez de combustível que paralise suas frotas neste verão.

Gigantes do setor, como Lufthansa e KLM, também anunciaram cancelamentos significativos de voos para economizar combustível e ajustar a capacidade, incluindo cortes da ordem de milhares de operações. As aéreas convivem com forte aumento de custos e tarifas, tendo em vista que o valor do querosene no noroeste europeu dobrou, ultrapassando US$ 1,5 mil por tonelada, o que impulsiona o repasse de custos para as tarifas pagas pelos passageiros.

Com o bloqueio do Estreito de Ormuz, autoridades temem que a Europa fique sem combustível de aviação semanas antes do início do período de maior movimento turístico do verão. A Agência Internacional de Energia tem afirmado que a Europa tem “talvez combustível de aviação para apenas seis semanas”.

À medida que as negociações de paz entre os EUA e o Irã seguem paralisadas e o tráfego no Estreito de Ormuz permanece interrompido, as especulações sobre uma escassez iminente de querosene ganham força.

Em entrevista, Wouter Dewulf, professor do Departamento de Transportes e Economia Regional da Universidade de Antuérpia e da MAS, assinalou que a França produz muito menos querosene do que consome. “Cerca de 3 milhões de toneladas são produzidas pelas fábricas francesas a cada ano, enquanto o país consome 5 milhões. Os 2 milhões restantes vêm do exterior, principalmente do Oriente Médio”, declarou.

Vale lembrar que os países do Golfo não exportam apenas petróleo bruto, mas também produtos refinados, como o Jet A-1, o tipo de querosene de aviação mais utilizado.

Dados do Ministério da Energia da França demonstram que a equação da oferta de combustível é complexa no país. Isso porque, antes da guerra no Oriente Médio, 50% do combustível de aviação consumido era refinado na França, 20% vinha do Oriente Médio, e os 30% restantes eram importados da Europa, dos EUA e da Ásia.

Outros países europeus encontram-se em situação semelhante. “O continente produz muito pouco petróleo e reduziu sua capacidade de refino nos últimos anos”, afirmou Thierry Bros, professor da Sciences Po, em Paris, e especialista em energia. “Depende cada vez mais da importação de produtos já refinados no exterior, o que o torna particularmente vulnerável a crises internacionais.”

Ainda assim, “a França está em melhor posição do que alguns de seus vizinhos”, disse Bros, já que é menos dependente de importações do Oriente Médio. O Reino Unido, por exemplo, importa 60% do seu querosene da Arábia Saudita, dos Emirados Árabes Unidos e do Kuwait.

Os dois principais aeroportos de Paris — Orly e Charles de Gaulle — deverão conseguir evitar os efeitos da escassez de combustível, afirmou, na quarta-feira, um alto executivo da Aéroports de Paris (ADP).

“A Aéroports de Paris depende de uma rede de oleodutos diretamente conectados a refinarias e a um terminal em Le Havre, na costa noroeste da França”, afirmou Christelle de Robillard, diretora de estratégia do grupo, durante uma conferência.

“A maior parte do petróleo bruto que abastece essas instalações vem da América do Norte. Portanto, em comparação com outros, estamos em uma posição bastante melhor”, acrescentou.

Caso ocorra uma escassez de combustível, é mais provável que ela afete os aeroportos menores da França. Antes disso, porém, o país ainda dispõe de reservas estratégicas suficientes para dois meses, afirmou a porta-voz do governo, Maud Bregeon, na terça-feira.

Além disso, os estoques comerciais armazenados nos aeroportos seriam suficientes para cerca de 10 dias de operação, e as reservas de petróleo bruto poderiam ser convertidas em combustível de aviação, se necessário. “No momento, não há risco de escassez de querosene nas próximas semanas”, acrescentou Bregeon.

Impactos atingem companhias aéreas no Brasil

No Brasil, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) queixou-se dos sucessivos reajustes nos preços do querosene de aviação (QAV). Com o último aumento, anunciado na sexta-feira passada — o terceiro desde o início dos conflitos no Oriente Médio —, o principal item de custo do transporte aéreo acumula alta de 100%, segundo a entidade, impondo “impactos gravíssimos na conectividade do País”.

A Abear lembra que, como a Petrobras produz internamente quase todo o QAV consumido, o país tem condições de reduzir as consequências dos choques externos para a população.

O terceiro reajuste anunciado pela estatal foi de 18%, o equivalente a R$ 1,00 por litro. A Petrobras afirma que a alta se deve a uma fórmula contratual de paridade internacional, em vigor há mais de 20 anos. Para conter os repasses imediatos para as passagens aéreas, a companhia permitirá o parcelamento de parte do reajuste em seis vezes, com início em julho de 2026, repetindo a estratégia adotada no mês anterior, quando o aumento foi de 54%.

Na Europa, entidades cobram medidas compensatórias

Entidades que representam as companhias aéreas europeias aproveitam a retração da oferta de querosene para cobrar medidas compensatórias. Além de planos de racionamento, há pedidos pela suspensão de impostos sobre o combustível e por maior flexibilização regulatória. As entidades avaliam que todos os esforços são necessários para reduzir o risco de uma escassez severa de querosene (QAV), o que poderia comprometer o desempenho das empresas durante o verão europeu.

Entre as medidas destacam-se pedidos de consórcios de aviação para que os governos adotem planos de racionamento de combustível. Há também a solicitação de alívio fiscal, por meio da suspensão temporária de impostos sobre o querosene pelos Estados-membros, a fim de mitigar os elevados custos. Além disso, há pressão para a flexibilização de regras relacionadas ao “greenwashing” e para alterações na política de slots aeroportuários como forma de lidar com a crise.

Fonte: CNseg, em 07.05.2026