

ENERGIA

EPTC/DIVULGAÇÃO/JC



Uma alternativa para evitar as quedas de fios e postes que ocasionam falta de luz, como as que ocorreram no RS no início do ano, é a implantação da rede de distribuição subterrânea

Aumento no consumo e falta de investimentos favorecem apagões

A Lead Energy atua na busca de soluções para os clientes, verificando como o consumidor pode obter redução nos custos pagos pelo serviço

Luciane Medeiros

✉ luciane.medeiros@jornaldocomercio.com.br

Os apagões vêm se tornando rotina para muitos brasileiros como consequência dos frequentes temporais. Em janeiro e março, milhares de gaúchos enfrentaram ficarem dias sem energia após fortes chuvas e ventos que atingiram a rede elétrica, derrubando a fiação e postes.

O engenheiro elétrico Lucas Frangiosi, líder de Novos Negó-

cios na Lead Energy, empresa de diagnóstico e soluções energéticas, traça uma análise de alguns problemas que contribuem para o aumento dos apagões no País. Um deles é o aumento vertiginoso no consumo total de energia a partir do ano passado. “Até 2005, o consumo crescia a uma taxa de 3,5% ao ano, caindo para menos de 1% ao ano entre 2015 e 2022. A partir de 2023, cresceu aproximadamente 8%. Em único ano subiu praticamente o que foi acrescido em 10 anos”, afirma.

Segundo Frangiosi, esse aumento do consumo energético é consequência da retomada econômica, com as indústrias operando normalmente, e também à elevação das temperaturas, que impactam no uso de eletricidade

nas residências, comércios e outros estabelecimentos. Quanto mais carregada é a rede elétrica, mais suscetível a falhas.

Frangiosi faz uma provocação sobre os investimentos feitos pelas distribuidoras na rede de energia elétrica nos últimos anos. “Será que estão acompanhando esse aumento de consumo histórico de 2023? Quando não fazem, a rede fica sobrecarregada, e qualquer evento pequeno já dá um transtorno grande. Com as tempestades mais intensas os problemas são mais complicados ainda”, salienta.

Uma alternativa para evitar as quedas de fios e postes que ocasionam falta de luz é a implantação da rede de distribuição subterrânea. O engenheiro elétrico compara as vantagens

desse formato. “Se olharmos como é em lugares onde usam a fiação subterrânea, a exemplo dos Estados Unidos e países da Europa, o número de ocorrências e horas sem energia quando cai a eletricidade é muito menor”, exemplifica.

Frangiosi reconhece que o sistema subterrâneo requer investimentos mais robustos por parte das distribuidoras, mas possibilita um sistema elétrico mais confiável. No caso das indústrias, onde muitas adquirem gerador a diesel para acionar nas situações de emergência quando falta luz, uma rede elétrica com menos interrupções resultará em melhora na produção.

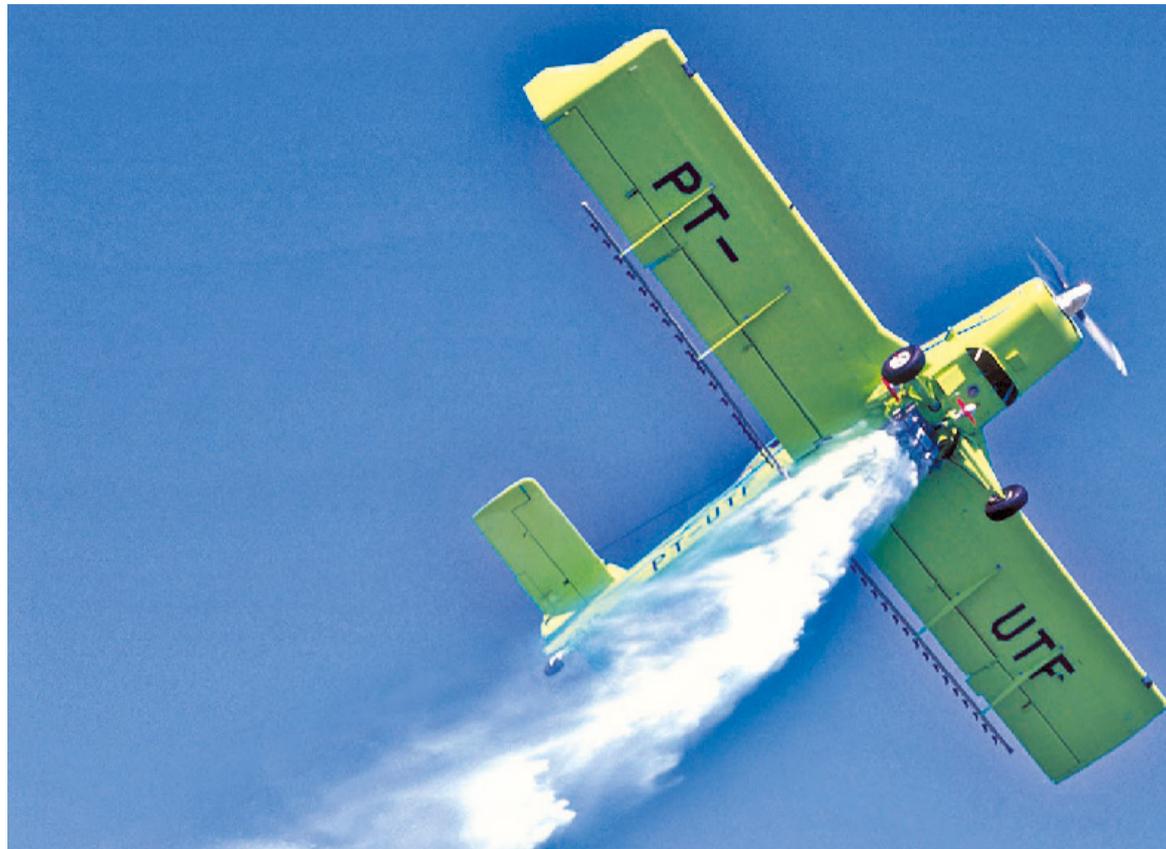
A Lead Energy atua na busca de soluções para os clientes, verificando como o consumidor

pode obter redução nos custos pagos pelo serviço. “Olhamos a conta de luz do cliente como um todo, desde a troca do fornecedor para consumidores de média e alta tensão, ajustes de demanda e recuperação de crédito de ICMS e projetos de eficiência energética reativa. Isso é feito através de tecnologia, com um sistema onde o cliente coloca a conta de luz e recebe o diagnóstico completo do que pode ser feito”, descreve.

Com clientes em todas as regiões brasileiras, Frangiosi conta que, desde a abertura do Mercado Livre de Energia, mais empresas e instituições passaram a buscar soluções para reduzir os gastos energéticos. “Outros países já oferecem essa possibilidade de poder comprar energia de quem quiser. Agora o Brasil está caminhando nessa linha”, comemora. Em vigor desde janeiro deste ano, o Mercado Livre de Energia permite a negociação direta entre quem utiliza mais de 1.000 kW de energia com geradores e comercializadores.

TRANSPORTES

EMBRAER/AFP/JC



País dobra frota de aviões agrícolas em 13 anos

Crescimento está diretamente ligado à necessidade dos produtores rurais em larga escala nas fronteiras agrícolas desbravadas nas últimas décadas

As operações aéreas abrangem as aplicações de defensivos químicos ou biológicos e de fertilizantes

O forte crescimento da produtividade e das lavouras de grãos no Centro-Oeste, o desenvolvimento do Matopiba e a distribuição das atividades agrícolas em estados até então pouco tradicionais no setor fizeram a aviação agrícola dobrar de tamanho no Brasil em apenas 13 anos.

A frota brasileira em 2010 era de 1.300 aeronaves, e o setor fechou o ano passado com 2.600 aviões, segundo o Sindag (Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola). O destaque é

o Ipanema, da Embraer, movido a etanol há 20 anos.

Só em 2023 entraram no mercado 149 aeronaves, superando os anos anteriores, que oscilavam entre 90 e 100 novos aviões no agro.

“Há uma expectativa de que em 2024 a gente passe desses 149. No mínimo vai ser igual, e isso representa, basicamente, que de 30% a 35% de todos os aviões agrícolas fabricados no mundo estão vindo para o Brasil”, disse Gabriel Colle, diretor-executivo do Sindag.

Ela classifica o momento atual como o melhor da história da aviação agrícola no país, iniciada em 1947. O primeiro voo foi em 19 de agosto daquele ano em Pelotas (RS), para combater nuvens de gafanhotos. A data ficou

marcada como Dia Nacional da Aviação Agrícola.

“Você tem hoje muito mais procura do que o mercado consegue atender. Fabricantes estão com fila de espera para 2026. Tanto os estrangeiros, que são dois, quanto o nacional, que é a Embraer. O pessoal briga para entrar na fila para comprar o Ipanema”, disse.

Mais da metade dessa frota é do modelo Ipanema, segundo o Sindag. Como desde 2004 ele sai de fábrica movido a etanol, a entidade afirma que cerca de um terço da frota do país é hoje movida a biocombustível.

No ano passado, a Embraer entregou 65 aeronaves Ipanema, 18% mais que no ano anterior. Em dezembro, a fabricante brasileira atingiu a marca de 1.600 aviões

do modelo entregues em cinco décadas de produção.

A previsão da empresa, feita em janeiro, é a de que sejam entregues 70 aeronaves em 2024. “É uma aeronave que nunca deixou de evoluir, ainda é a principal do mercado”, disse Colle.

Para ele, o crescimento está diretamente ligado à necessidade dos produtores rurais em larga escala nas fronteiras agrícolas desbravadas nas últimas décadas.

“Tem a ver com necessidade, mas a aviação é também o jeito mais barato de pulverizar. Como a agricultura brasileira está crescendo do meio do país para cima, para o Norte, são áreas muito grandes, o avião vai muito bem. E havia um mito de que aviação agrícola é cara.”

Das 2.600 unidades apontadas pelo Sindag, 600 estão em Mato Grosso, 420 no Rio Grande do Sul, 330 em São Paulo, 300 em Goiás, 150 no Paraná e 140 em Mato Grosso do Sul.

“Mato Grosso, há dez anos, tinha muito pouco e hoje já é mais de 20% da frota, e segue subindo. Há quatro anos não havia nenhum avião agrícola em Rondônia e agora já são 30. O produtor começa a ver que, com [a pulverização] terrestre não vai dar conta. Porque as janelas da aplicação estão muito pequenas, porque ou chove demais ou chove pouco.”

As operações aéreas abrangem as aplicações de defensivos químicos ou biológicos e de fertilizantes, além de semeadura e combate a incêndios em vegetação.

Avião de quase R\$ 50 milhões revela interesse dos empresários do agronegócio na categoria executiva

Muito além da aviação agrícola, a executiva tem atraído muito os empresários ligados ao agronegócio, que na Agrishow (Feira Internacional de Tecnologia Agrícola em Ação), em Ribeirão Preto, podem comprar modelos que custam de US\$ 1 milhão (R\$ 5,17 milhões) a US\$ 9,25 milhões (cerca de R\$ 48 milhões).

A TAM Aviação Executiva tem na feira um de seus principais canais de aproximação com o agro,

que representa importante fatia das vendas anuais. Tanto que, além dos modelos expostos na fazenda em que ocorre a feira, também tem aviões e helicópteros em exposição no aeroporto de Ribeirão Preto.

Dos aviões a pistão, 100% das vendas nos últimos dois anos foram para o agro. Do modelo King Air, 66% foram para o agro e, do Caravan, 43% das aeronaves vendidas tiveram como com-

pradores pessoas ou empresas ligadas ao agro nos últimos dois anos. Grandes empresas e produtores rurais também foram responsáveis por comprar 37% dos jatos comercializados pela TAM, conforme a empresa.

Na Agrishow estão expostos um Grand Caravan (9 passageiros e 2 tripulantes) e um modelo Cessna 206 Turbo Stationair, ambos fabricados pela Textron Aviation. Já no aeroporto Leite Lopes estarão expostas quatro aeronaves, que também farão voo demonstração: Cessna Grand Caravan EX, um jato Cessna Citation M2 Gen2, um helicóptero modelo 505 da Bell e um Beechcraft King Air 360. Leonardo Fiuza, presidente

da TAM Aviação Executiva, disse que o perfil do comprador é o de ser dono de uma ou mais grandes empresas no agro e que geralmente possui diversas fazendas, frigoríficos ou indústrias de beneficiamento de alimentos.

“Geralmente são pessoas jurídicas de médio e grande porte que compram a maioria das aeronaves. Mas temos também aqueles empresários do agronegócio que às vezes compram individualmente. Compram na pessoa física para o deslocamento entre as fazendas”, disse.

O modelo mais barato à venda na TAM é o Cessna 206 Turbo Stationair, a partir de US\$ 990 mil, sem impostos, enquanto o

mais caro é o Beechcraft King Air 360, com custo, também sem impostos, a partir de US\$ 9,25 milhões.

O aquecimento do mercado de aviação para pulverização ou executivos do agronegócio tem despertado a atenção também dos bancos, segundo Ricardo França, head comercial de agronegócios do Santander.

“Antes da pandemia, eu passei pela Embraer [na Agrishow] e fui conversar com clientes. Foram os maiores negócios da feira que nós fizemos. Os produtores, muitos deles grandes, pulverizam com o avião. Um dos clientes não sabia que era possível financiar aviões”, disse.

CLIMA

Chuvas impactam o transporte de cargas no RS

TÂNIA MEINERZ/JC

Cenário para o setor é preocupante diante de bloqueios em rodovias federais e estaduais

As fortes chuvas que assolaram o estado do Rio Grande do Sul e deixaram um rastro de destruição geram transtornos no setor de transporte de cargas e logística. Com bloqueios em diversas rodovias federais e estaduais, empresas do segmento enfrentam desafios para garantir a mobilidade e a entrega de mercadorias.

Muitos trechos estão totalmente interditados, enquanto quatro estão parcialmente bloqueados em vias federais, além de pontos com tráfego restrito nas estradas estaduais. Apesar do cenário, o risco imediato de desabastecimento é parcial, mas medidas urgentes são necessárias para evitar problemas futuros.

O presidente do Setcergs, Sérgio Mário Gabardo, manifesta uma grande preocupação não só pelo cenário atual, mas pelo acúmulo de acontecimentos.

“O problema é que há uma sequência de fatos que impactam muito a economia gaúcha. O povo do Rio Grande do Sul já vinha enfrentando uma estiagem e duas enchentes. Agora, este novo episódio climático é muito sério. Se antes já tínhamos estradas mal conservadas e mal sinalizadas, agora acabou de vez”, lamentou.

O prejuízo no setor do agro é também um fator relevante, uma vez que impacta direta-



Porto Alegre está entre as cidades mais atingidas pelo evento climático que deixou parte do Rio Grande do Sul embaixo d'água

te no segmento de transporte e logística.

“Havia uma promessa de ajuda para os agricultores que não se concretizou. Estamos em um período próximo de colheitas e a gente sabe que com essa condição há uma perda muito grande na produção e que vai repercutir no transporte. O questionamento que fazemos é: quem vai pagar pelo prejuízo de caminhões parados ou pelo alto custo de desvios que precisam ser feitos?”, finalizou.

Uma reivindicação do segmento urgente é que concessionárias e governos se sensibilizem para abrirem as cancelas de pedágio.

“Em situações de catástrofes naturais é inadmissível permanecer sendo feita a cobrança de tarifas de pedágio. Há que se entender que muitos deslocamentos estão sendo feitos para socorro ou atendimentos de uma emergência”, alertou.

Um dos pontos críticos é na região do Vale do Taquari, que

SETCERGS/DIVULGAÇÃO/JC

já foi duramente afetada com as cheias no ano passado. Uma extensão de 93 quilômetros está totalmente impedida de tráfego de veículos na BR-386, entre Lajeado e Soledade, de forma preventiva depois que a água cobriu totalmente a via. O vice-presidente do Setcergs, Diego Tomasi, ressaltou a gravidade da situação.

“O maior desafio do setor de logística está nos bloqueios das rodovias. Saindo de Lajeado para Serra Gaúcha, Encantado, Região Norte e Região Central, todas estradas estão sem acesso. Por conta desse quadro, cargas da região metropolitana para Serra Gaúcha, Região Central e Região Norte estão sem previsão de entrega, pois não se tem acesso. Sobre risco de desabastecimento, temos que aguardar os próximos dias para ver a situação”, explicou Tomasi.

O diretor efetivo do Setcergs, Eduardo Luiz Richter, também demonstra preocupação uma vez que a precipitação não dá trégua.

“O que nos preocupa é que as chuvas não param aqui na região. Choveu bastante de madrugada e não tem previsão de parar. Na cabeceira dos rios choveu bastante e por isso a perspectiva não é nada boa mesmo”, disse.

O segmento mais uma vez mostra a solidariedade em ce-

nário de crise. As empresas de transporte aqui do Vale do Taquari fazem mutirão pra colocar caminhões nas áreas alagáveis para retirar o máximo possível dos pertences das famílias. Outra preocupação é com as cargas mais suscetíveis.

“O mais grave são as cargas perecíveis, porque vão estragar. Então, transporte de itens como produtos lácteos e cargas vivas são mais urgentes, além do próprio transporte de combustível que não pode parar”, afirma o diretor efetivo do Setcergs, Eduardo Luiz Richter. O vice-Presidente de Responsabilidade Social do Setcergs, Gustavo Afonso Bernardini, descreve como caótica a situação por conta de várias cidades isoladas, pontes caídas e água sobre a pista.

“Estamos com algumas rotas alternativas para veículos vazios. Hoje o acesso ao centro do estado do Rio Grande do Sul, principal, seria uma volta pela BR 290 e passando por Cachoeira, mas ali não transitam veículos carregados, só vazios. O que mais preocupa é a previsão de vir ainda mais chuva. Por isso, no momento, não estamos considerando risco de desabastecimento, mas é fundamental uma ação forte de Defesa Civil e concessionárias de rodovias para não termos esse tipo de problema” detalhou.



Gabardo manifesta uma grande preocupação não só pelo cenário atual, mas pelo acúmulo de acontecimentos

COMÉRCIO EXTERIOR

Setcergs alerta para impacto da queda nas exportações

Diminuição significativa nas vendas externas do Estado afeta operações fronteiriças e demanda por serviços de transporte

O Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Rio Grande do Sul (Setcergs) está atento ao impacto da recente queda nas exportações do Estado no segmento de transporte e logística. A redução nas vendas externas, especialmente devido à menor demanda da China e dos EUA e à crise na Argentina, tem gerado preocupação no setor.

Dados do Ministério do De-

envolvimento, Indústria, Comércio e Serviços apontam que as exportações do Rio Grande do Sul tiveram uma queda de 17,21% no primeiro trimestre de 2024 em comparação com o mesmo período do ano anterior. Esse é o menor índice dos últimos três anos, com um montante total de US\$ 875 milhões a menos em vendas para outros países.

Segundo a Associação Brasileira de Transporte Internacional (ABTI), todas as principais fronteiras com a Argentina registraram uma diminuição no transporte em comparação com o total de operações de 2022. Os dados coletados a partir de informações fornecidas pela Receita Federal do Brasil re-

velam quedas expressivas em diversas fronteiras, como Uruguai - Paso de Los Libres/AR (-16,13%), São Borja - Santo Tomé (-8,42%) e PSR de Dionísio Cerqueira (-10,94%).

Para a vice-presidente de Transporte Internacional, Andressa Scapini, é importante compreender os impactos dessas quedas nas operações logísticas do Estado.

“A análise macro econômica da Argentina indica retração de 2,8% em 2024, resultado estimado também influenciado pelo cenário de queda nas exportações do RS. Em contrapartida, a expectativa do Fundo Monetário Internacional (FMI) é a forte reação em 2025 e retomada em 5%. O transporte ro-



GRUPO ALLOG/DIVULGAÇÃO/JC

Redução nas vendas externas tem causado preocupação

doviário de cargas internacional vem sofrendo os impactos na economia do país vizinho desde 2023, com queda no consumo e, por conseguinte, nas exportações”, afirmou.

No comércio com a Argentina, as principais quedas ocorrem no âmbito de produtos ligados à cadeia automotiva, como peças e carrocerias, e de máquinas agrícolas.

Sindiatacadistas RS
Sindicato do Sistema Comércio

SIMATCO COMPLETA 86 ANOS DE FUNDAÇÃO

O Sindicato do Comércio Atacadista de Materiais de Construção, Louças, Tintas, Ferragens, Vidros Planos, Cristais, Espelhos, Agregados de Concreto, Sucata de Ferro, Ferros Planos e Ferros Não Planos do Estado do Rio Grande do Sul - SIMATCO, comemorou no último dia 23 de abril o seu 86º aniversário durante reunião realizada na sede do Sindiatacadistas-RS, em Porto Alegre. Fundado em 1938, constitui-se numa das mais antigas entidades sindicais patronais em atuação no Estado. Segundo destaca seu presidente, Leonardo Ely Schreiner, o Sindicato representa o comércio atacadista do segmento em todo o Estado, com exceção da cidade de Pelotas. Conforme lembra o dirigente, o SIMATCO desempenha importante papel na defesa



das empresas da sua base territorial, com destaque para as convenções coletivas do trabalho, além de outras ações que visam o seu fortalecimento como elo fundamental da cadeia construtiva. Na sua avaliação, as perspectivas de desempenho do setor são promissoras, tendo em vista a necessidade de atendimento do volume de obras

requerido pela existência de um elevado déficit habitacional em território gaúcho, bem como as crescentes carências verificadas na área de infraestrutura urbana. Ressalta, ainda, a importância do comércio atacadista de insumos para a construção civil como forte gerador de empregos e renda para a população do RS.

Jornalista Responsável: Valter Todt

SOS RS

Contribua com as vítimas das enchentes no Estado.

A tragédia das enchentes está assolando nosso Estado e as contribuições para minimizarmos essas perdas são fundamentais.

O Sindiatacadistas e todas as unidades do Sistema Fecomércio-RS/Sesc/Senac estão empenhados em ajudar na recuperação do nosso Estado e são pontos de coleta de itens diversos, aqueles definidos como prioritários na Defesa Civil dos municípios.



SIGA NOSSAS MÍDIAS SOCIAIS E FIQUE LIGADO NAS NOVIDADES

SINDIATACADISTAS.COM.BR @SINDIATACADISTASRS SINDIATACADISTAS /COMPANY/SINDIATACADISTAS