

economia

Adoção do horário de verão ainda é incerta

Avaliação técnica sobre medida muda em poucos anos; anúncio sobre retorno pode ocorrer ao longo do dia de hoje

/ INFRAESTRUTURA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

Prevista para ser anunciada ontem, a decisão sobre a adoção do horário de verão no Brasil neste ano ainda é uma incerteza entre os integrantes do governo. Estava prevista para o final da tarde de ontem reunião da área técnica do Operador Nacional do Sistema (ONS) com o governo para a apresentação de parecer, mas, até o fechamento desta edição não havia sido divulgado. A expectativa é que o encontro ocorra nesta quarta-feira com a definição sobre a medida.

A possibilidade de adoção começou a ser discutida no mês passado, como forma de economizar energia e otimizar a geração pelas fontes solar e eólica, diminuindo a dependência de usinas em horário de pico.

Não é apenas entre a população que o estabelecimento ou não do horário de verão gera divergências. No espaço de aproximadamente cinco anos, notas de órgãos técnicos ligados ao segmento elétrico brasileiro divergem sobre a efetividade ou

não da adoção da iniciativa para o setor.

O mais recente posicionamento do ONS, apresentado em setembro ao Ministério de Minas e Energia (MME), indica que “no cenário atual, o horário de verão contribui para a maior eficiência do Sistema Interligado Nacional (SIN), em especial no atendimento à ponta de carga no horário noturno, período entre 18h e 20h”. O principal objetivo do horário de verão é o melhor aproveitamento da luz natural em relação à artificial, adiantando-se os relógios em uma hora, de forma a reduzir a concentração de consumo de energia no final da tarde e começo da noite.

Segundo o relatório do ONS, dependendo do contexto em que se encontrarem os reservatórios das hidrelétricas, a adoção do horário de verão pode representar uma redução de até 2,9% da demanda máxima de energia elétrica. A medida traria uma economia no custo da operação próxima a R\$ 400 milhões entre os meses de outubro e fevereiro.

Apesar desses atuais apontamentos, em 2019, quando o horário de verão foi interrompido, a Secretaria de Energia Elétrica do

Ministério de Minas e Energia e o ONS divulgaram estudos técnicos que indicaram que a suspensão da política pública do horário de verão era recomendável. Na ocasião, o ministério justificou a decisão argumentando que “como nos últimos anos houve mudanças no hábito de consumo de energia da população, deslocando o maior consumo diário de energia para o período da tarde, o horário de verão deixou de produzir os resultados para os quais essa política pública foi formulada, perdendo sua razão de ser aplicado sob o ponto de vista do setor elétrico”.

Até a sua abolição, o horário de verão ocorria a partir de zero hora do primeiro domingo do mês de novembro de cada ano, até zero hora do terceiro domingo do mês de fevereiro do ano subsequente, em parte do território nacional, adiantada em sessenta minutos em relação à hora legal. No ano em que havia coincidência entre o domingo previsto para o término da hora de verão e o domingo de carnaval, o encerramento da medida ocorria no final de semana seguinte.

Tradicionalmente, o horário de verão era empregado nos es-



RENATO ARAÚJO/ABR/JC

Discussão atual é se sistema ajudaria a reduzir o consumo de energia

tados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e no Distrito Federal. Como a estratégia se provou ser mais eficaz nas regiões mais distantes da linha do Equador, onde há uma diferença mais significativa na luminosidade do dia entre o verão e o inverno, os estados do Norte e Nordeste, usualmente, ficavam fora da mudança de hora.

Essa distinção faz com que muitas companhias aéreas tenham críticas em relação a es-

tipulação do horário de verão, devido a confusões que acarreta nas marcações de voos. Em contrapartida, o segmento de bares e restaurantes é um apoiador da medida, pois a ação contribui para que os consumidores fiquem mais tempo na rua. De qualquer modo, mesmo com a tecnicidade envolvida na questão, a palavra final sobre o futuro do horário de verão caberá ao governo federal. “A decisão pelo retorno do horário de verão é uma atribuição do Poder Executivo”, frisa o diretor-geral do ONS, Marcio Rea.

Petrobras assina três contratos de concessão na Bacia de Pelotas

A Petrobras celebrou os três contratos de concessão, na Bacia de Pelotas, restantes do 4º Ciclo de Licitações da Oferta Permanente, adquiridos em parceria com a Shell e a CNOOC, na sessão pública realizada pela Agência Na-

cional do Petróleo e Biocombustíveis (ANP) em dezembro de 2023. O consórcio terá a Petrobras como operadora, com participação de 50%, tendo como parceiras a Shell e a CNOOC com participações de 30% e 20%, respectivamente.

A assinatura dos contratos referentes aos blocos P-M-1737, P-M-1739 e P-M-1797 conclui a participação da Petrobras no leilão do 4º Ciclo de Licitações da Oferta Permanente, por meio da qual adquiriu ao todo 29 contratos de concessão na Bacia de Pelotas. A bacia se estende do Sul de Santa Catarina até a fronteira com o Uruguai, abrangendo toda a costa gaúcha.

A iniciativa está alinhada à estratégia de longo prazo da companhia com o objetivo de diversi-

ficção de portfólio; e fortalece o perfil da estatal de principal operadora de campos de petróleo localizados em águas profundas e ultra profundas, potencializando a recomposição de reservas para o futuro.

BNDES libera R\$ 500 milhões para fabricação de carro voador



EVE AIR MOBILITY/DIVULGAÇÃO/JC

Projeção é que sejam fabricados até 480 aeronaves por ano

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento de R\$ 500 milhões para o desenvolvimento do carro voador. Os recursos irão para a Eve Air Mobility (Eve), subsidiária da Embraer, que instalará uma unidade de produção em Taubaté (SP).

A projeção é que a empresa produza até 480 aeronaves por ano, que utiliza oito rotores para voo vertical e asas fixas para voar em cruzeiro, além de um propulsor elétrico alimentado por motores elétricos duplos.

O primeiro protótipo em escala real foi lançado em julho deste ano.

O protótipo do eVTOL - que significa Veículo Elétrico de Decolagem e Aterrisagem Vertical, em inglês - tem passado por uma série de testes para avaliar os aspectos da operação e desempenho, desde a capacidade de voo até os recursos de segurança.

O CEO da Eve, Johann Bordais, disse que a unidade em Taubaté será a primeira do gênero no Brasil, sendo alimentada por energia limpa e renovável. Segundo ele, o projeto do carro

voador visa “reimaginar a mobilidade através de experiências de voo urbano, eficientes e sustentáveis”, conforme publicação no site do BNDES.

Já o presidente do banco, Aloizio Mercadante, destacou que umas das metas é “apoiar projetos inovadores da indústria brasileira, como a mobilidade aérea, que utiliza alta intensidade tecnológica”. Mercadante destacou que o Programa BNDES Mais Inovação, dedicado a financiar projetos inovadores, já aprovou R\$ 8 bilhões em créditos desde 2023.