

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Produção de carros sobe 7,5%

Resultado mensal de julho foi divulgado pela associação das montadoras. Em relação ao mesmo mês de 2021, alta foi de 33,4%

» MICHELLE PORTELA

A produção de automóveis cresceu 7,5% em julho, na comparação com o mês anterior, e 33,4% em relação a julho do ano passado, quando o setor vivia mais intensamente a interrupção no fornecimento de semicondutores. Os dados foram divulgados ontem pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). No mês passado, saíram das montadoras 218.950 novos veículos, entre automóveis e comerciais leves. No ano, foram 1,3 milhão de unidades.

Segundo o presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, a escassez de componentes ainda afeta as fábricas. “Havia, e ainda há, muitos veículos incompletos nos pátios das montadoras, apenas à espera de determinados itens eletrônicos. Esses modelos só entram na estatística de produção quando são totalmente finalizados, o que vem ocorrendo com maior frequência, e isso explica essa melhora no fluxo de produção nos últimos três meses”, explicou. “Ainda temos restrições de insumos e logística, como mostram essas paradas de fábrica, mas estamos recebendo mais semicondutores do que no ano passado e do que no primeiro trimestre deste ano.”

Julho foi, ainda, o segundo melhor mês do ano em termos de vendas. Foram 181.994 unidades, atrás apenas de maio. Em comparação a julho de 2021, houve aumento de 3,7%. No acumulado do ano, a defasagem ainda é de 12%, com 1,1 milhão de emplacamentos.

Redução do IPI

O presidente da Anfavea destacou que a inclusão dos automóveis de passageiros na nova etapa de redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), que passou a vigorar no início deste mês, será fundamental para manter a retomada do setor.

A redução do IPI para essa categoria de veículos subiu de 18,5% para 24,75% sobre as alíquotas praticadas antes do primeiro corte, de 1º de março. Ao contrário de picapes, furgões e vans, os automóveis e SUVs haviam ficado de fora da segunda redução, para 35%, praticada em 29 de abril, e que também contemplou vários outros setores industriais.

218.950

Número de veículos produzidos em julho no Brasil

Como ocorreu em março, os veículos disponíveis nas concessionárias para venda poderão ser refaturados com a nova alíquota de IPI. “Foi uma decisão sensata do governo federal no sentido de ataque ao Custo Brasil e da busca de uma carga tributária mais compatível com a de outros países produtores de veículos”, declarou Márcio Leite.

Zona Franca

A bancada do Amazonas no Congresso juntou à Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 7.153, que já corre no Supremo Tribunal Federal (STF), um novo pedido de suspensão dos efeitos do Decreto nº 11.158, que reduziu em 35% o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) no país.

O decreto foi publicado no final de julho e provocou reações dos parlamentares amazonenses. Isso porque uma decisão do ministro Alexandre de Moraes, do STF, determina que qualquer medida governamental sobre o IPI deve garantir a competitividade de produtos da Zona Franca de Manaus. Para os parlamentares, a redução do IPI é uma afronta à decisão do ministro.

“O pedido de Aditamento à Petição Inicial solicita ao Supremo Tribunal Federal (STF) que o decreto presidencial publicado no dia 29 de julho de 2022 seja impugnado em sua totalidade, por reduzir a competitividade e aumentar a insegurança jurídica do modelo Zona Franca de Manaus (ZFM)”, diz nota da bancada.

De acordo com o pedido, “a listagem feita pelo governo federal para isentar os produtos da ZFM da redução do IPI deixa fora os segmentos mais relevantes da Zona Franca”, diz. Com isso, poderá acarretar o fechamento de fábricas e o desemprego de milhares de trabalhadores amazonenses”.

Hyundai/Divulgação



Melhora no fornecimento de componentes eletrônicos, que escassearam durante a pandemia, ajudou a impulsionar atividade nas fábricas

Ônibus: setor busca reduzir emissões

Com metas ambientais audaciosas para cumprir, como a redução de emissões de carbono em 37% até 2025, assumidas na Cúpula do Clima no ano passado, o Brasil tem na descarbonização das frotas de ônibus utilizados no transporte coletivo uma das apostas para chegar aos objetivos. Distante de uma solução simples, o mercado busca alternativas para criar uma frota de ônibus que seja instrumento de combate à poluição ambiental sem que haja alto impacto na tarifa para o usuário.

Algumas capitais brasileiras já iniciaram a eletrificação das frotas de ônibus por meio de políticas públicas, como São Paulo (SP). O município prevê que pelo menos 2,6 mil ônibus elétricos estarão em circulação até 2024, e que, até 2030, a cidade não terá mais ônibus do transporte coletivo movido a diesel. Cada um deles a menos rodando corresponde a 120 toneladas de CO2 na

atmosfera em menos de um ano.

O presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Francisco Cristovam, diz que são necessárias políticas públicas bem definidas para que o Brasil promova a transição energética. “Aqui, em particular, há uma combinação de esforços para a descarbonização da frota, com a utilização de vários tipos de combustíveis que promovem menos emissões”, avalia Cristovam.

Em novembro de 2018, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) estabeleceu a norma Proconve P-8 de emissões para veículos automotores pesados de uso rodoviário no Brasil, válida para os novos veículos destinados ao transporte de passageiros e de carga.

A norma, que especifica limites máximos de emissão de gases de escapamento, partículas e ruído, entrou em vigor em janeiro deste ano.

Porém, Cristovam diz que os esforços do setor estão voltados para a substituição do diesel como combustível. O tema, que não está nos programas de governo do candidato nas próximas eleições, deverão, orem, dominar os debates durante o seminário que a NTU promove entre 8 e 11 de agosto em São Paulo, reunindo empresários, autoridades e pesquisadores.

Elétricos

Entre os principais entraves para descarbonização da frota está a dificuldade de substituição da frota. O valor unitário de um ônibus elétrico pode chegar a R\$ 2 bilhões, valor até cinco vezes maior do que um ônibus tradicional que atualmente roda nas cidades.

Entre as experiências em curso está o eBus, desenvolvido pela Weg em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina

(UFSC), cujas poucas unidades estão circulando no campus da universidade e, desde agosto deste ano, no município de Jaraguá do Sul. Em parceria com a prefeitura, a Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc), Senai e Weg querem demonstrar que o uso de energia renovável é viável para o transporte coletivo.

Na UFSC, o eBus realiza três viagens por dia, de cerca de trinta minutos cada, para levar trabalhadores e estudantes da cidade a uma unidade da universidade afastada do centro urbano. Sua bateria é abastecida na tomada a partir de uma fonte de captação de energia solar gerada no telhado do Centro de Pesquisa e Capacitação em Energia Solar da UFSC.

O projeto foi financiado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTIC) e, além da Weg, conta com a parceria das empresas Marcopolo, Mercedes e Eletra. (MP)

CB.AGRO

Frutas vermelhas são aposta no DF

» JOÃO GABRIEL FREITAS*

O fomento ao cultivo de frutas vermelhas é um dos vetores que vem sendo trabalhado para desenvolver a agricultura familiar no Distrito Federal e Entorno. A fruticultura local foi tema, ontem, do CB.Agro, programa realizado pelo Correio Braziliense em parceria com a TV Brasília, que entrevistou Luiz Curado, coordenador da Rota da Fruticultura da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride-DF) — uma iniciativa que tem como objetivo é aumentar a produção e o fornecimento de frutas para os mercados interno e externo, gerar emprego e renda na região, implantar novas culturas e incentivar o surgimento de novos produtores.

Curado destacou o potencial de geração de emprego em pequenas propriedades com o fomento à cultura de “berries”, nome dado às frutas vermelhas no mercado internacional. “São grandes geradores de emprego no campo e em pequenas propriedades. Mapeamos a região e temos 27 mil pequenas propriedades, um pessoal desassistido, que não tinha uma atividade

econômica específica, não tinha planejamento. Então, criamos esse projeto de criar o pólo de fruticultura na Ride-DF”, explicou.

Estratégia

O projeto faz parte das Rotas de Integração Nacional, uma estratégia do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) para promover a inovação e incentivar as cadeias produtivas e o crescimento econômico. A Rota da Fruticultura da Ride-DF começou em 2019, com o estímulo ao cultivo de frutas vermelhas, jabuticaba e açaí. A área de atuação conta com 33 municípios, sendo 29 de Goiás e quatro de Minas Gerais, além do DF — uma área um pouco menor que a do estado de Pernambuco.

Para Curado, o incentivo ao plantio de frutas vermelhas é importante para a economia local, e já é exemplo de sucesso em outros países sul-americanos. “Acompanhamos a evolução do mirtilo no Peru, que, em cinco anos, saiu do nada para se transformar em dos grandes exportadores de frutas do mundo, com receita de mais de US\$ 6 bilhões só em mirtilo. Então podemos

Ed Alves/CB



Luiz Curado coordena iniciativa para aumentar produção local e gerar renda em pequenas propriedades

seguir o caminho”, comparou.

Além dos “berries” que circulam internacionalmente — mirtilo, amora preta, morango e framboesa —, a rede expandiu a produção com bens típicos nacionais. As adições foram jabuticaba e açaí. Uma das questões relacionadas à produção de açaí é a condição climática. O item é historicamente ligado ao Norte

do país devido ao clima úmido propício ao açaí, contexto oposto à seca do cerrado.

Adaptação

Segundo Luiz Curado, a Embrapa Oriente, do Pará, desenvolveu uma variedade de açaí chamada Pai d’Égua, que é adaptada para o clima do Centro-Oeste

e já está sendo plantada. “Claro que vai precisar de irrigação no período de seca, mas também teremos produtividade. Na pequena área, a gente não quer gerar renda, a gente quer riqueza, ou seja, não basta pagar as contas. Queremos que o dinheiro possa ser reinvestido, que os produtores possam educar seus filhos, investir na terra”, afirmou.

“No Vale do São Francisco temos essa experiência. Uma propriedade de 80 hectares com carro de luxo na porta. O produtor colocou os três filhos na faculdade e chegou lá de bicicleta. Porque não fazemos isso aqui nessas 27 mil propriedades?”, questionou Curado.

Ele ainda ressaltou que uma das soluções da Rota é melhorar o acesso às mudas para plantio. “O programa é muito amplo. Não pensamos só no plantio, fazemos mobilizações. Com base no planejamento, conseguimos as mudas por meio de um programa da Embrapa. Não é dado de graça. O produtor recebe três mudas de açaí para plantar e, quando colher, daqui a três anos, devolve duas. Além disso, tem toda a assistência técnica.”

De acordo com Curado, para ter acesso aos auxílios da Rota, o produtor passa por um diagnóstico que apura quais são as necessidades dele. “A partir daí planejamos por onde começar”, explicou. A primeira etapa da Rota consiste no mapeamento de toda a extensão produtiva a fim de conhecer o produtor, seu perfil, o que planta, qual volume e onde comercializa. A segunda etapa é responsável por planejar a produção voltada para consumo interno e externo, com qualidade e rentabilidade.

*Estagiário sob a supervisão de Odail Figueiredo