

Governo eleva tarifa de importação de aço para 25%

Medida foi tomada em resposta a siderúrgicas brasileiras, que pediram proteção contra entrada de produtos, argumentando que isso afetaria a produção nacional. Ministério do Desenvolvimento diz que mudança não terá impacto em preço ao consumidor

ELIANE OLIVEIRA
ELENAS MONTEIRO
eolm@oglobo.com.br

O Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Geceex/Camecx) decidiu, ontem, elevar para 25% o Imposto de Importação de vários tipos de aço e estabelecer cotas de volume de importação para esses produtos — de modo que a tarifa só sofrerá aumento quando as cotas forem ultrapassadas. A

medida vale por 12 meses.

A mudança foi feita a pedido de siderúrgicas brasileiras. O setor pediu proteção, com o argumento de que a entrada do aço importado pode prejudicar a produção nacional. Nos EUA, o presidente Joe Biden quer triplicar tarifas sobre aço e alumínio chineses, por ver "concorrência injusta".

Em nota, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, informou que o aumento das

aliquotas de importação não causará majoração de preços ao consumidor e a derivados. Durante os 12 meses, o governo vai monitorar o comportamento do mercado.

Segundo o comunicado, o governo constatou que as importações dos siderúrgicos que tiveram as alíquotas elevadas tiveram acréscimo de 30% no ano passado, em relação à média verificada entre 2020 e 2022.

— O mundo todo está pro-

curando estabelecer critérios em suas alíquotas de importação — disse o vice-presidente Geraldo Alckmin. — Você tem uma indústria que está com ociosidade muito grande, uma indústria importante e de base. É uma medida de preservação de empresas e estímulos a novos investimentos e modernização.

A tarifa só sofrerá aumento quando as cotas forem ultrapassadas. Segundo a agência Reuters, o Instituto Aço Brasil

diz que a alíquota de importação de produtos siderúrgicos em sua maioria é de 10,8%.

Esta é a segunda rodada, em 2024, de aumento de tarifas de importação para o setor siderúrgico. Em fevereiro, cinco produtos de aço que tiveram tarifas de importação reduzidas em 2022 voltaram a pagar as alíquotas originais para entrar no país. Há dois anos, o governo rebateu unilateralmente em 10% o Imposto de Importação de uma série de

insusos industriais. Segundo o Geceex, a decisão representa uma reconposição.

Nos Estados Unidos, Joe Biden, que disputa a reeleição, pediu ao Escritório do Representante de Comércio dos EUA (USTR, sigla em inglês) para triplicar as tarifas atuais, de 7,5% em média, impostas a uma parte do aço e do alumínio chineses importados pelos Estados Unidos. Analistas, porém, consideram a medida mais política que econômica.

Conselho da Light aprova novo plano de recuperação

Documento prevê capitalização por meio de recursos de acionistas de referência e conversão de parte das dívidas em ações

BRUNO ROSA
brunorosa@oglobo.com.br

O Conselho de Administração da Light aprovou, na noite de segunda-feira, termos e condições do novo plano de recuperação judicial. O plano já foi protocolado na Justiça.

O plano prevê o aporte de recursos na Light, mediante aumento de capital e o pagamento integral de credores que, no dia 19 de abril, eram titulares de créditos equivalentes, em 12 de maio de 2023, a até R\$ 30 mil.



O plano da Light envolve capitalização no valor de R\$ 3,2 bilhões. Deste total, R\$ 1 bilhão viria dos acionistas de referência da companhia — Nelson

Avança: Previsão que segue para assembleia de credores prevê pagamento de quem tem dívida até R\$ 30 mil

son Tanure, Ronaldo César Coelho e Beto Scipura, que detêm 65% dos papéis do grupo — enquanto os outros R\$ 2,2 bilhões viriam da conversão de dívida em novas ações.

Dessa forma, o plano prevê a conversão de ao menos 35% dos créditos em ações por parte dos credores. A parcela restante dos créditos será remunerada por IPCA mais 5% ao ano, com pagamento em oito anos. Para quem não aderir à conversão, a taxa será de 3% e amortização em 13 anos.

Na primeira versão, apresentada em julho, a previsão era quitar 100% dos créditos daqueles com até R\$ 10 mil a receber em 30 dias.

Com a mudança, esse grupo

cresce de 25 mil para 28 mil investidores, ou 60% do total. Em valores, contudo, representam apenas R\$ 300 milhões da dívida da Light, que é de R\$ 11 bilhões.

Do total de dívidas, R\$ 5,5 bilhões envolvem o principal grupo de credores financeiros da Light Sesa, a distribuidora da companhia.

A Light informou que concluiu a assinatura do "acordo de apoio à reestruturação, plano de recuperação judicial", em conjunto com Light SESA, Light Energia e gestores repre-

sentantes de fundos titulares de debêntures (títulos de dívida) emitidos pela companhia.

A empresa disse que o acordo foi resultado de negociações com credores. Segundo a Light, as partes se comprometeram a "dar suporte à reestruturação proposta" e as medidas e ações previstas no novo plano de recuperação judicial.

Assim, a Light espera que a Assembleia de credores esteja marcada para quinta-feira.

Com o plano, a dívida cai de R\$ 11 bilhões para R\$ 7,8 bilhões. Há alongamento de dívidas, assim como o período de carência de 3,5 anos, que, segundo fontes, vai permitir maior fôlego financeiro para a empresa. O credor que converter parte da dívida em ações recebe em 8 anos, quem não converter, em 13 anos.

'Carros voadores' estão prestes a decolar, e Brasil sai na frente

Estudo vê 28 empresas desenvolvendo eVTOLs. Eve lidera em encomendas

JOÃO SOBRINHO NETO
joaosobrinho@oglobo.com.br

O mercado de "carros voadores", os chamados eVTOLs (sigla em inglês para veículo elétrico de pouso e decolagem vertical), está prestes a decolar. Empresas que estão liderando a corrida do desenvolvimento desses veículos estão próximas de obter a certificação das autoridades aeronáuticas para iniciar a operação comercial ainda neste ano ou no início de 2025. O Brasil é destaque nessa disputa, já que a Eve, que nasceu na Embraer, tem atualmente o maior número de encomendas no mundo: 2.850 unidades.

Segundo um estudo inédito da plataforma de negócios MundoGeo, embora mais de 350 empresas tenham se aventurado a entrar no universo dos carros voadores nos últimos anos, um número reduzido deverá cruzar a linha de chegada. Atualmente, apenas 28 estão com projetos avançados, e receberam US\$ 8,4 bilhões (R\$ 44,2 bilhões) em investimentos privados. Mais de 10 mil unidades de eVTOLs estão encomendadas a essas fabricantes, por operadores de 34 países. Além da Eve, estão nessa corrida Boeing Airbus, Honda, Volkswagen e Toyota, entre outras.

— Há apenas três anos, ainda havia diversas empresas divulgando projetos e muita especulação sobre quando os carros voadores chegariam. Esse cenário de imprevistos ficou panfletado. Hoje, estão no jogo apenas as startups robustas,

como a brasileira Eve Air Mobility, ligada à Embraer, e grandes empresas, que vêm desenvolvendo projetos de eVTOLs — diz Emerson Granemann, CEO da MundoGeo e especialista em carros voadores.

Em maio, São Paulo vai receber a primeira feira de negócios de carros voadores do país, a Expo eVTOL, que vai reunir os principais fabricantes, agências reguladoras, além de construtores de "portos", locais de decolagem e pouso de eVTOLs, e outros participantes desse novo ecossistema de mobilidade aérea, revela Granemann.

REGULAMENTAÇÃO DA ANAC

A expectativa é que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) apresente os primeiros pontos da regulamentação para carros voadores no Brasil.

Alguns fabricantes já fizeram voos testes com seus veículos. Uma das pioneiras foi a americana Joby Aviation, ainda em 2018, que planeja realizar em 2025 as primeiras viagens comerciais.

A Joby Aviation fechou uma parceria com a companhia aérea Delta Airlines para oferecer um serviço de taxi aéreo em Nova York com suas aeronaves. Outras que já fizeram voos testes, entre 2021 e o ano passado, são as chinesas eHang e Aerofugia, a americana Alaka'i e Archer, a alemã Lilium e outras 13 companhias.

De acordo com o estudo da MundoGeo, 11 empresas planejam iniciar operações em

este ano e 2025. Entre elas, estão a Alaka'i, a também americana Elroy Air, a Lilium, a japonesa Sky Drive e a francesa Ascendence.

A Eve planeja seu voo teste para este ano e o início de suas operações em 2026. O modelo brasileiro será produzido numa fábrica em Taubaté, interior de São Paulo. O eVTOL terá capacidade para quatro passageiros e um piloto, com autonomia de até 100 km.

Segundo a MundoGeo, já fizeram encomendas à Eve companhias aéreas, operadores de helicópteros e empresas de leasing, como a United Airlines, Kenya Airways, Helisul, Flapper e FlyBIS, além de outros 25 interessados.

Operadores brasileiros, como a Gol, Azul, Aviação, Voar, Helisul, Flapper e FlyBIS, já encomendaram 780 carros voadores, de diferentes fabricantes. Esse número coloca o Brasil atrás apenas de EUA e China em número de encomendas, revela o estudo.

Na semana passada, durante o Web Summit, evento de tecnologia realizado no Rio, Daniel Mocnydower, CEO da Embraer-X, braço de inovação e aceleradora da fabricante de aviões, confirmou que a Eve

deve testar até o fim do ano seu primeiro protótipo em escala real de seu eVTOL.

— As empresas que estão chegando agora provavelmente serão adquiridas ou terão seus projetos abandonados. Quando falamos do transporte de passageiros civis, poucas empresas no mundo tem esse conhecimento. São menos de dez, seis empresas.



Em testes. Simulação de "carro voador" que a Eve está desenvolvendo: a empresa tem 2.850 unidades já solicitadas

OS NÚMEROS DO SETOR

Estudo mostra mercado em expansão



É a Embraer é uma delas.

Segundo o executivo, a ideia é que a Eve seja eficiente para chegar a um nível de preço para que qualquer pessoa possa utilizar o novo meio de transporte. Uma vantagem da Harada Tjuka até o Aeroporto do Galeão, no Rio, poderá ser feita em dez minutos, com zero emissão de CO₂. Um estudo de operação feito pela própria

empresa indicou preço a partir de R\$ 99 para esse trajeto.

A alemã Lilium vem fazendo voos experimentais desde 2019 e testou seu primeiro protótipo em 2023. Para este ano, planeja o primeiro voo com piloto e tem como meta o início das operações em 2026. A empresa, que tem ações no mercado americano, assim como a Eve, informou que come-

çou a desenvolver baterias próprias, em parceria com a StatCharge, líder em infraestrutura de carregamento de veículos elétricos. O eVTOL alemão terá velocidade máxima de 280 km/h, autonomia de 250 km e espaço para até seis passageiros e um piloto. A eHang fez seu primeiro voo de teste em 2023, em território chinês, mas planeja para este ano levantar voo também no Brasil. A Gohobby, empresa de tecnologia que trabalha com drones, foi a primeira a trazer um modelo da empresa — para até dois passageiros, com autonomia de até 35 km — ao Brasil em 2023.

— Estamos trabalhando junto à Anac para realizar a validação da certificação da Agência Nacional da China. O processo está bem avançado e, neste ano, devemos realizar os primeiros voos sem passageiros, assim que recebermos a autorização da agência — diz Adriano Buzaid, CEO da Gohobby, lembrando que no Brasil já há 14 aeronaves encomendadas.