

### CLIMA

RICARDO STUCKERT/PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA/AFP/JC



Entre as iniciativas de apoio, o Setcergs lançou a campanha SOS Rio Grande do Sul – Carreta Solidária, na qual as empresas do segmento podem se cadastrar para ser pontos de coleta

## Setor de transporte teme impactos das cheias

**Fortes chuvas ainda causam bloqueios em pelo menos 105 pontos de 59 rodovias estaduais**

Luciane Medeiros, com agências  
✉ luciane.medeiros@jornaldocomercio.com.br

As fortes chuvas que atingiram o Rio Grande do Sul entre o final de abril e os primeiros dias de maio provocaram enchentes históricas, causando mais de 100 mortes e deixando milhares de gaúchos desalojados. O rastro de destruição impactou diversas atividades econômicas, dentre elas o setor logístico. Queda de pontes, deslizamentos de terra e pistas inundadas, entre outros problemas, deixaram diversas cidades isoladas. Importantes rotas de escoamento da produção gaúcha foram atingidas, prejudicando o transporte de cargas.

“Já estávamos com frete defasado, com altos tributos atribuídos à alta carga trabalhista e com a desoneração da folha de pagamento. Com isso tudo, com essa situação, com as empresas paradas, o transporte parado e com os transportadores arrasados, vejo no horizonte graves problemas a nível de Brasil, pois o Rio Grande move grande parte do transporte e da economia brasileira”, alerta o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Rio Grande do Sul (Setcergs), Sérgio Mário Gabardo.

Segundo balanço divulgado nesta segunda-feira pelo governo do Estado, há ainda 105 pontos de bloqueios em 59 rodovias estaduais. As estradas federais também foram atingidas, inclusive a saída de Porto Alegre via BR-290, o que cortou o acesso entre a Capital e a Zona Sul do Estado.

Ainda não é possível preci-

sar a exata dimensão do estrago sobre a infraestrutura do Estado. Primeiro, é preciso que as águas baixem, mas nas cidades da Região Metropolitana atingidas pelas cheias, por exemplo, os níveis dos rios seguem elevados. Inicialmente, o governo gaúcho anunciou a liberação de R\$ 117 milhões para o início do restabelecimento da infraestrutura de rodovias à medida que a água for recuando. O Ministério dos Transportes, que já havia destinado R\$ 1,7 bilhão para estradas federais no Rio Grande do Sul, se comprometeu com mais de R\$ 1 bilhão para a reconstrução dos trechos danificados pelas chuvas e cheias.

O Setcergs vem se mobilizando para ajudar o setor e também a sociedade gaúcha. Trabalhadores e empresas de transporte e logística tiveram perdas causadas pelas cheias. “Infelizmente, estamos com problemas graves, e os problemas

graves maiores são os nossos colaboradores, que perderam tudo. Empresa que não tem colaborador não é empresa”, afirma Gabardo. Entre as iniciativas de apoio, o Setcergs lançou a campanha SOS Rio Grande do Sul – Carreta Solidária, na qual as empresas do segmento podem se cadastrar para ser ponto de coleta dos doativos para os atingidos pelas enchentes ou para transportar as doações aos municípios.

Diversas empresas já se engajaram na iniciativa. É o caso da Cooperlíquidos e da Transvrs, que disponibilizaram caminhões para transporte de água potável e outros doativos essenciais. A Modular, localizada em Canoas, disponibilizou a sede para abrigar famílias desabrigadas, e a Prata Vera Transportes mobilizou equipes para preparar lanches distribuídos à comunidade de Muçum. A Cincos Transportes Rodonaves dis-

ponibilizou caminhões para o transporte de oxigênio, fundamental para o funcionamento de hospitais e centros médicos.

“Estamos recebendo doações em mais de 300 pontos distribuídos por todo o Brasil. Além disso, estamos disponibilizando nossa estrutura e frota para o transporte dessas doações. Clientes e fornecedores têm nos procurado para auxiliar nessa logística tão importante neste momento. Fizemos a coleta de cilindros de oxigênio, que serão levados para a base aérea de Canoas, contribuindo, assim, para o suporte necessário às áreas afetadas pela tragédia. Infelizmente, neste momento enfrentamos dificuldades de comunicação com muitos de nossos funcionários na região. No entanto, continuamos comprometidos em auxiliar da melhor forma possível”, relatou o Gestor da Cincos Transportes/RTE Rodonaves Porto Alegre, José

## NEGÓCIOS CORPORATIVOS

# XCMG projeta alta de dois dígitos para 2024

**Fabricante chinesa de máquinas para construção e mineração fechou o exercício passado com incremento de 25%**

**Roberto Hunoff**  
✉ economia@jornaldocomercio.com.br

Próxima de completar, em junho, a primeira década de sua fábrica localizada em Pouso Alegre (MG), a chinesa XCMG tem como meta crescimento de dois dígitos neste ano. Considerando o desempenho positivo do primeiro trimestre e os negócios encaminhados na M&T 2024, o diretor comercial Renato Torres tem convicção de que o índice estabelecido pela matriz será alcançado.

No ano passado, a fabricante de máquinas para construção consolidou aumento de 25%, enquanto o mercado em geral caiu 14%. “Temos evoluído anualmente e, de uma certa forma, descolado da realidade nacional”, diz.

“A expectativa é positiva e a presença nas feiras dos principais setores em que atuamos reforça esta percepção”, assinala. Em 2023, a empresa alcançou market share de 19% no segmento total de máquinas para construção e mineração.

Torres destaca que a empresa, em termos fabris, está preparada para absorver o esperado incremento de demanda. A fábrica mineira tem 150 mil m<sup>2</sup> de área construída, em terreno de 1 milhão de m<sup>2</sup>, com capacidade para produzir 10 mil máquinas por ano, em um turno de produção.

“Não precisaremos fazer nenhum investimento na expansão da unidade. Basta agregar mais funcionários



Empresa alcançou, em 2023, market share de 19% no segmento total de máquinas para construção e mineração

para abertura de um novo turno”, destaca.

Mão de obra que, por sinal, não é problema para a empresa, de acordo com o executivo. Ele assinala que a escolha por Pouso Alegre considerou a oferta de mão de obra na cidade e nos municípios localizados num raio de 60 quilômetros, além da logística, pois a região é servida por cinco rodovias. “Estamos bem servidos nestes dois aspectos”, define.

Outra forte ação é feita junto aos 17 distribuidores, que oferecem serviços em 54 lojas, atendendo clientes de todos os estados. Forte concentração de vendas se dá nos três estados do Sul, responsáveis por 45% do faturamento da fabricante. Segundo ele, o cliente da região é mais aberto a produtos

de origem asiática, mas pondera que é preciso um trabalho muito forte no pós-venda. “Estamos satisfeitos com os distribuidores, pois as vendas são recorrentes, algo que mostra não apenas a qualidade do produto, mas o trabalho no pós-venda”, explica.

A Região Sul concentra, no momento, 10 lojas. Mas há projetos de ampliação na rede ainda para este ano. O Rio Grande do Sul tem somente uma loja, em Venâncio Aires, e é candidato a três novas unidades, que devem ser abertas ainda em 2024.

Os municípios contemplados são Canoas, Santa Maria e Passo Fundo. Pás carregadeiras, rolos compactadores e escavadeiras são os produtos mais vendidos no Estado. As li-



Torres destaca as inovações

citações públicas representam 40% do faturamento da empresa no Rio Grande do Sul.

O executivo enfatiza a condição de a marca ser a única no Brasil com linha completa de equipamentos, atendendo linha amarela, pavimentação e içamento. Confirma ainda o desenvolvimento de projetos para aumentar a nacionalização, pois atualmente os produtos são importados e montados na estrutura de Pouso Alegre.

“Queremos trazer mais negócios para cá. Mas o Custo Brasil ainda pesa muito, bem como o câmbio. Por conta disso, o importado chega mais barato. Temos um longo caminho pela frente e o governo precisa fazer sua parte. Vai levar tempo para tornar o produto nacional competitivo”, observou.

A empresa ainda investe na introdução dos equipamentos elétricos no mercado brasileiro. Assim como o caminhão, que está em testes junto a clientes.

“Toda tecnologia nova demanda maior tempo de maturação. No caso dos elétricos, tem ainda a necessidade de dotar o País com a infraestrutura de carregamento nas rodovias. Por enquanto, a perspectiva é melhor em circuitos fechados”, comenta.

O mercado da construção é o maior cliente da fabricante. Na sequência, vêm as locadoras e o poder público, por meio de licitações.

O agronegócio, segundo Torres, tem representatividade menor, porém, vem crescendo de forma contínua e consistente desde 2018, quando a fabricante iniciou as primeiras vendas. “O setor percebeu ser mais vantajoso investir em uma máquina completa do que comprar um trator e colocar acessórios”, comenta.

## Novos produtos entram para o portfólio, entre eles o caminhão elétrico feito para suportar ambientes adversos

Líder no setor de máquinas pesadas na China e a 3ª no mundo no segmento, a XCMG Brasil apresentou novos produtos durante a M&T Expo 2024, realizada em abril, em São Paulo. A mini escavadeira XE55DA, com potên-

cia de motor de 35 kW (47 hp), é indicada para trabalhos com terra. Tem peso operacional de 5.750 quilos, caçamba de 0,21m<sup>3</sup> de capacidade e sistema de motor de arranque, que assegura partidas confiáveis em todas

as condições.

Com peso operacional de 16.250 quilos e potência do motor de 170, 180 e 190 hp, a nova motoniveladora GR1905BR é usada, principalmente, para nivelamento do solo, abertura de valas, raspagem de encostas, escavação, escarificação e em trabalhos em rodovias, entre outros. É indicada para a construção de minas, estradas urbanas e rurais, reservatórios de água, e para a me-

lhoria de terras agrícolas. Pode ser equipada com opcionais, como GPS via satélite com telemetria e controle de manutenção e localização.

Para aplicação em mineração, a XCMG Brasil expôs o caminhão XGA5905. Com potência máxima do motor de 430 hp e torque máximo de 2300 Nm, trata-se de um veículo 6x4, a combustão, com capacidade para até 60.000 quilos e com velocidade

máxima de 40 km/h.

A empresa também divulgou o caminhão elétrico de mineração XGE95. Com peso bruto de 95.000 quilos, potência nominal/máxima do motor de 450/600 kW, é um caminhão 6x4, atingindo velocidade máxima de 43 km/h. Equipado com dois motores de alto torque do sistema de tração, é feito para suportar ambientes adversos, atuando em diferentes altitudes e temperaturas.

CLIMA

# ANP reduz produção de biodiesel e de farelo

## Decisão pode ampliar efeitos da calamidade na economia do Rio Grande do Sul

As ações de agentes públicos precisam ser avaliadas com critérios amplos para que nenhuma medida supostamente visando o bem da população gaúcha, vítima das fortes chuvas, de enchentes e de outros impactos, acabe por prejudicar a economia regional.

É o que está acontecendo em relação à suspensão forçada da comercialização e distribuição de biodiesel no Rio Grande do Sul, a partir de uma decisão unilateral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Esta é a opinião do deputado federal Alceu Moreira (MDB-RS), presidente da Frente Parlamentar Mista do Biodiesel do Congresso Nacional (FPBio).

Segundo o deputado, “a ANP estagnou completamente o setor de biodiesel no Rio Grande do Sul, exatamente no momento em que o comércio desse biocombustível é crucial para ajudar a girar a economia do estado.

A decisão apenas beneficiou o setor de combustíveis de



ALEX FERREIRA/CÂMARA DOS DEPUTADOS/JC

**Moreira destaca que o Estado precisa das receitas do comércio de biodiesel para fazer frente à tragédia**

origem fóssil, que vai vender mais seu produto, ao deixar à livre escolha não atender à mistura obrigatória de 14% de biodiesel, pelo período de 30 dias”. A Frente defende que a ANP reveja sua decisão.

O governo gaúcho apoia o posicionamento da FPBio. É o que manifestaram o secretário estadual de Logística e Transportes Juvir Costella e o secretário

estadual de Desenvolvimento Rural Ronaldo Santini.

Moreira sublinha que as usinas gaúchas estão com estoques elevados de biodiesel e que haverá prejuízo desnecessário para esta importante fonte de produção, empregos e renda do estado. Outro setor prejudicado é o de carnes, desde os criadores até os frigoríficos. Isso porque já falta ração

animal no Rio Grande do Sul.

O aumento da oferta depende do esmagamento de soja e este processo é impulsionado pela produção de biodiesel. Sem haver a mistura de biodiesel ao diesel há bem menos esmagamento e menos farelo para compor a ração animal. “A ANP tem orçamento para ressarcir esses setores e a economia gaúcha das perdas que sua de-

cisão já está causando?”, questiona o deputado.

Faltou à ANP a necessária análise dos fatos antes de prejudicar a geração de renda e tributos para o Rio Grande do Sul, o que amplifica os efeitos da calamidade que se abateu sobre o estado, avalia o deputado. “A indústria gaúcha de processamento de soja e produção de biodiesel vem operando em condições adversas (...) e em nenhum momento deixou de disponibilizar e abastecer o mercado consumidor de farelo de soja, óleo de soja e biodiesel”, diz texto de ofício assinado pelo parlamentar e enviado à ANP.

No documento, a FPBio reconhece a situação de calamidade em que o estado se encontra e dos desafios logísticos enfrentados pelo povo gaúcho e sustenta que “oito das nove unidades industriais produtoras de biodiesel (89%) encontram-se em plena operação (...) “Há viabilidade técnica para o fluxo logístico entre usinas de biodiesel e o principal polo consumidor do Estado”, informa a Frente no ofício.

Quanto à logística de distribuição no Estado, a FPBio ressalta que a desobstrução de vias avança e há retorno do fluxo logístico de caminhões pesados.

## Reconstrução de rodovias federais no Estado custará mais de R\$ 1 bilhão

O ministro dos Transportes, Renan Filho, informou que só a reconstrução dos trechos das rodovias federais destruídos pelas chuvas dos últimos dias no Rio Grande do Sul deverá custar mais de R\$ 1 bilhão. “O trabalho do Ministério de restabelecer o funcionamento das BRs e de suas respectivas construções vai, provavelmente, ultrapassar a casa de R\$ 1 bi”, disse o ministro, durante reunião entre deputados federais e estaduais gaúchos com membros da equipe do governo federal na semana passada, na Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul.

De acordo com Renan Filho, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vai editar uma medida provisória (MP) concedendo crédito orçamentário extraordinário para destinar recursos financeiros federais ao custeio

das despesas resultantes da catástrofe climática.

Segundo Renan Filho, esta será a primeira vez que o Ministério dos Transportes necessitará de recursos emergenciais da União para arcar com despesas não previstas no orçamento da pasta. “Como o Ministério tem um orçamento robusto, quando havia um problema (emergencial) nas rodovias (federais), nós mesmos fazíamos frente às necessidades.”

O ministro informou que, para este ano, a previsão era investir no Rio Grande do Sul R\$ 1,7 bi de orçamento próprio. Tais recursos estão sendo aplicados em “necessidades de curto prazo”, que, segundo Renan Filho serão recompostos com a medida provisória.

“Precisaremos da ajuda decisiva da bancada do Estado, dos deputados e senado-

res”, acrescentou o ministro, referindo-se tanto à importância de emendas parlamentares que destinem recursos para as obras de restauração da infraestrutura rodoviária federal no Rio Grande do Sul, quanto à aprovação de medidas legais que acelerem a transferência do dinheiro para o estado e flexibilizem as normas que tratam dos gastos públicos.

“Mesmo tendo um volume de investimentos e recursos considerável para o Estado, não seríamos capazes de tocar todas as obras já em andamento e (simultaneamente) restabelecer o funcionamento das rodovias federais”, afirmou o ministro, garantindo que alguns trechos bloqueados de rodovias como a BR-386 e a BR-290 deverão começar a ser liberados a partir desta semana, facilitando o resgate de pessoas

e o abastecimento de cidades.

“Esse tipo de intervenção é assistencial, para garantir o abastecimento das cidades e o resgate de pessoas. É o que estamos chamando de caminhos assistenciais”, explicou o ministro dos Transportes.

Outra medida adotada em função das cheias que assolam o Estado veio da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), que publicou nesta semana uma portaria que dispensa fiscalização e pedágios para os veículos de carga que estejam transportando donativos para o Rio Grande do Sul. Veículos de carga transportando ajuda para os gaúchos estão dispensados de pagar pedágio em rodovias federais do Rio Grande do Sul. Eles também serão atendidos prioritariamente e dispensados em postos de fiscalização.

## Trechos sob administração da Ecosul no RS não foram afetados

A infraestrutura das rodovias administradas pela Ecosul, BR-116 e BR-392, não foi afetada em razão das chuvas no Rio Grande do Sul. Isso porque as chuvas estão concentradas na região central do Estado, informou a EcoRodovias no release de resultados.

No entanto, a companhia diz que segue monitorando constantemente a situação na região. O tráfego da Ecosul representa aproximadamente 4% do fluxo total da EcoRodovias.

A concessionária informa ainda que no período entre 1º e 7 de maio, o tráfego de veículos da Ecosul apresentou redução de 32% e a receita bruta de arrecadação de pedágio caiu 11%. Previamente, em abril, o tráfego apresentou crescimento de 8,6%.

## SUSTENTABILIDADE

# Navio que não descarbonizar receberá multa

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, chamou a atenção, na semana passada, sobre mudanças nos combustíveis para a navegação e a aviação. As regras são definidas pela Organização das Nações Unidas (ONU), que vem adotando medidas com o objetivo de reduzir as emissões de carbono, num esforço para mitigar os efeitos do aquecimento global. De acordo com Mercadante, o País precisa estar preparado, e o BNDES vem se debruçando sobre a questão.

“A ONU é mandatária sobre navegação e espaço aéreo. No espaço aéreo, já estão dados, a data e o volume do combustível renovável que terá que ser adotado a partir de 2027. Nós estamos financiando a produção de SAF, que é o combustível sustentável da aviação”, disse Mercadante, durante apresentação do balanço financeiro do BNDES referente ao primeiro trimestre de 2024.

Em sua visão, a maior preocupação envolve, no entanto, a navegação marítima. “Cerca de 90% de todo o transporte de mercadorias do planeta são feitos por navios. Eles terão muitas se não descarbonizarem o combustível. E temos um problema logístico para chegar, por exemplo, à China. Nosso navio demora muito mais tempo do que, por



MARCELO CAMARGO/AGÊNCIA BRASIL/JC

**De acordo com Mercadante, o País precisa se preparar, e o BNDES vem se debruçando sobre a questão**

exemplo, o da Austrália. Com isso, podemos perder competitividade. E o BNDES está debruçando sobre isso”, explicou.

Uma das ferramentas que o País possui para fomentar essa transição energética é o Fundo da Marinha Mercante, que existe desde 1958 e é voltado para promover o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval nacional. São vários gestores, mas o BNDES responde por 75%. Segundo Mercadante, por meio do fundo, estão em processo de contratação R\$6,6 bilhões, envolvendo balsas, re-

bocadores, empurradores para transporte de grãos e minério, entre outras embarcações.

Apesar dos desafios, ele vê uma oportunidade. “No curto prazo, para adaptar os navios, a melhor resposta é o etanol e o metanol, dos quais o Brasil é o segundo maior produtor. Nós temos a produção de etanol mais evoluída, que é o de segunda geração. É o mais eficiente, o que mais descarboniza. Podemos entrar nesse mercado”. O presidente do BNDES afirmou que, para atender à demanda, será preciso dobrar a produção de

etanol no Brasil.

O BNDES também está estudando uma forma de apoiar as empresas aéreas, tendo em vista que o setor ainda sente os prejuízos acumulados ao longo da pandemia de Covid-19, quando as medidas de distanciamento social reduziram drasticamente a locomoção das pessoas, incluindo o transporte para negócios e turismo. A alternativa que vem sendo discutida envolve o Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC). Ele conta com recursos de contribuições provenientes das atividades liga-

das ao próprio setor. “Esse fundo poderia ser acionado como garantidor para que possamos operar e oferecer crédito. Temos uma discussão em andamento”, diz Mercadante.

Segundo ele, as empresas vivem um bom momento. “Elas estão bem. O faturamento é crescente, os resultados são excelentes. Mas elas têm um passivo da pandemia. Os aviões ficaram no chão praticamente um ano e elas pagando leasing, tendo que manter equipes de profissionais, pagando taxas aeroportuárias. Foram custos muito pesados e as empresas sem faturamento. O Brasil não adotou nenhuma medida naquele período”.

Mercadante também afirmou que, em diversos países, o setor recebeu apoio para suportar os prejuízos do período. “Depois da pandemia de Covid-19, houve subsídios à aviação no mundo inteiro. Houve nos Estados Unidos, em quase todos os países europeus, na Índia e em outros. A China sempre fez isso. E é muito importante para um país do tamanho do Brasil ter o setor estruturado. A gente não chega em muitos locais importantes do território nacional se não tiver empresas que tenham uma visão sistêmica do país e que deem prioridade ao Brasil. A disposição do BNDES é contribuir para que essas empresas resolvam a situação”.

## Combustível nuclear usado não é rejeito e pode ser reciclado, explica o presidente da Eletronuclear

O presidente da Eletronuclear, Raul Lycurgo, disse que é necessário desmistificar a questão dos rejeitos e dos combustíveis nucleares usados. “O combustível nuclear usado não é rejeito. Ele é guardado pela Eletronuclear dentro da Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNA) porque, no futuro, pode ser reciclado. Na reciclagem, o que vai sobrar é em torno de 5% do volume, ou seja, muito pouco”.

Nos Estados Unidos, que têm quase 100 usinas nucleares, o combustível nuclear utilizado em cerca de 80 anos ocupa um campo de 50 por 100 metros, a uma altura de dez metros.

“Tão pouco que é”, afirmou Lycurgo à Agência Brasil. Assim como o Brasil, os Estados Unidos não reciclam combustível nuclear. Guardam para reciclar no futuro próximo. Alguns países,

entre eles o Japão e a França, já fazem isso.

Com relação aos rejeitos, eles são guardados na própria Central Nuclear, dentro de prédios, de maneira protegida. Lycurgo destacou que o projeto Centena, de responsabilidade da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN), visa a projetar, construir e comissionar um centro tecnológico que, além de armazenar definitivamente os rejeitos radioativos, vai contar com edificações de apoio operacional e instalações para pesquisa e desenvolvimento tecnológico.

Ele lembrou que a Eletronuclear produz rejeitos, bem como hospitais e clínicas radiológicas. “A própria Indústria Nucleares do Brasil (INB) também produz. Por isso, a obrigação é da CNEN, que vai criar um repositório definitivo para esses rejeitos. A co-

missão ainda está definindo o local dessas instalações. Enquanto isso não ocorre, todos os rejeitos nucleares produzidos, bem como o combustível nuclear usado são mantidos na central, totalmente controlados, com monitoramento 24 horas por dia, enviando informações inclusive para órgãos externos, como a Agência Internacional de Energia Nuclear (IAEA, a sigla em inglês)”.

No último dia 6, a Eletronuclear iniciou a segunda campanha de transferência de elementos combustíveis utilizados por Angra 1 e 2 para a Unidade de Armazenamento Complementar a Seco de Combustível Irrradiado (UAS), localizada dentro da Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNA) .

Na primeira fase, que começou em 26 de abril e deverá terminar em 30 de setembro, serão

transferidos apenas os elementos de Angra 2. A movimentação dos combustíveis de Angra 1 para a UAS ocorrerá em 2025 e em 2026, na segunda fase, quando será concluída a atual campanha. De acordo com a estatal, os trabalhos não afetam o funcionamento da unidade, que segue operando com capacidade máxima e conectada ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

Atualmente, os combustíveis nucleares usados pelas usinas ocupam 15 tonéis gigantes de três metros por seis metros de altura. Raul Lycurgo explicou que cada três tonéis produzem um ano de energia da iluminação pública no país, se os combustíveis forem reciclados. Com a reciclagem, os combustíveis podem ser reutilizados.

Lycurgo afirmou ainda que usinas nucleares têm espaço

para aumentar no Brasil, substituindo usinas térmicas que usam carvão e são extremamente poluidoras. Isso, entretanto, é para o futuro. Destacou que a descarbonização da indústria vai nesse sentido, envolvendo, em especial, as siderúrgicas, que teriam seus próprios reatores modulares pequenos (SMR, a sigla em inglês), de 300 megawatts (MW) de potência, equivalente à metade da usina Angra 1, cuja capacidade de geração é de 640 MW.

Segundo o presidente da Eletronuclear, a janela de oportunidades para a energia nuclear está aberta. “A gente não pode deixar passar, porque o mundo não produz energia como o Brasil”. Para ele, é preciso reverberar para o mundo que o Brasil tem a matriz elétrica mais limpa do mundo, com energia hidrelétrica, fotovoltaica e eólica muito pujantes.