

Ministério de Minas e Energia**Assessoria de Comunicação Social - ASCOM****Sumário**

VEÍCULO: O Globo	2
Título: Notas	2
Título: Notas	2
Título: Um empurrão de R\$ 2 bi	4
Título: Brasil quer ampliar comércio de maior valor agregado para a Ásia	5
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	6
Título: Importação de combustível afeta refinarias	6
VEÍCULO: Valor Econômico	8
Título: Aplicativos reduzem gasto com consumo de energia	8
Título: Iluminação é parte de plataforma	10
Título: Incentivo fiscal pode ajudar carro elétrico a conquistar as ruas	11
Título: Reserva ambiental é nova área de negócio da Votorantim	13

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia / colunas****Autor: Ancelmo Gois****Título: Notas**

Leilões de petróleo

Décio Oddone, diretor-geral da ANP, está na China. De lá, viaja hoje para a Rússia e a Noruega, integrando a comitiva de Temer. Nos três países há muitos interesses em relação aos próximos leilões de petróleo brasileiro.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia / colunas****Autor: George Vidor****Título: Notas**

Investimento garantido

Em troca na renovação ou extensão do prazo de concessão, há investimentos previstos para as ferrovias existentes

Diferentemente das rodovias federais, o governo está inclinado a renovar as concessões das principais ferrovias. As concessionárias têm capacidade de investimento, mas isso depende de um ajuste nos contratos, porque no caso de patrimônio permanente (novos traçados, etc.) tudo reverterá para a União ao fim da concessão.

Mas tais investimentos podem ser "trocados" pela extensão do prazo de concessão, de modo que o investidor usufrua mais dos benefícios resultantes do capital que aportar nas ferrovias que mantém e explora. Entre os investimentos previstos está o anel ferroviário que contornará São Paulo.

Em relação à MRS, especificamente, o governo do Estado do Rio também fez algumas exigências, como a eliminação de várias passagens de nível (pois a ferrovia cruza várias cidades fluminenses), e a construção de um ramal ferroviário até o Comperj, em Itaboraí, pois isso facilitará a instalação da futura ferrovia Rio-Vitória, com aproveitamento de partes de trechos já existentes. A MRS já concordou com a proposta.

De grão em grão

O Porto do Açu, em São João da Barra (Norte do Estado do Rio), já é o sexto do Brasil em movimentação de cargas. No ano passado, mil embarcações aportaram lá; nos cinco primeiros meses de 2017, foram mais de 700. O que parecia um devaneio de Eike Batista (que hoje detém apenas 0,19% do capital da Prumo, a empresa do fundo americano EIG, que assumiu o empreendimento, com 77%) movimenta 16 milhões de toneladas de minério de ferro ao longo do ano, faz transbordo de milhões de barris de petróleo originários da Bacia de Santos, está se tornando a maior base de navios de apoio a plataformas que operam na Bacia de Campos, abriga terminal de combustível para embarcações e conta com mais um terminal multiuso.

O grande estaleiro da OSX — empresa de Eike — ficou mesmo na intenção, mas parte das instalações construídas foram arrendadas pela Prumo para uma companhia integradora de plataformas e embarcações para a indústria do petróleo. Contando com as indústrias que já funcionam no Açu, há quatro mil pessoas trabalhando no complexo portuário. Mas são muitos os que apenas estão de passagem ou fazem trabalhos temporários.

Tanto assim que um hotel com 400 quartos e um centro comercial começarão, em breve, a ser construídos por um grupo hoteleiro (o principal cliente deve ser a Edison Chouest, operadora de navios de apoio às plataformas, pois hoje é a empresa que mais ocupa as pousadas da região). O gás natural disponível da Bacia de Santos deve viabilizar uma termelétrica prevista para o Açu, uma usina que tem até licença ambiental. Mas a ideia é que a termelétrica comece a funcionar com GNL (gás natural liquefeito) importado. Antes, só a Petrobras tinha gás natural para ofertar.

Agora o mercado não depende apenas da estatal, pois Shell e Galp têm muito gás para vender e precisam de novos clientes. O gás da Bacia de Santos já chega a Macaé, que fica muito perto do Açu. Os acionistas da Prumo ainda não conseguiram tirar do empreendimento um tostão do que investiram. Além do fundo EIG, o Itaú e o fundo Mubdala ficaram com parte das ações que pertenciam a Eike. Outros investidores institucionais estão "micados" com os papéis que compraram nos tempos da bonança do grupo EBX.

A quantidade de ações efetivamente disponível para negociação é relativamente pequena, o que acaba provocando muita oscilação nas negociações em Bolsa. Mesmo assim, há uma queda de braço entre a EIG e acionistas minoritários por causa da tentativa de fechamento de capital da Prumo. As ações não participam mais do Novo Mercado da BM&FBovespa porque menos de 25% do capital da companhia estão nas mãos do público.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Geralda Doca****Título: Um empurrão de R\$ 2 bi**

Investimentos do Avançar no Rio preveem, até 2018, projetos de infraestrutura e na área social.

O novo programa que o presidente Michel Temer pretende lançar assim que voltar da viagem à Rússia, Avançar, que vai substituir o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), contempla o Rio com a liberação de R\$ 5,91 bilhões do orçamento da União para retomada de obras públicas em diversas áreas.

Cerca de um terço deste valor, o equivalente a R\$ 2 bilhões serão desembolsados até dezembro de 2018, quando termina o atual governo. O novo programa faz parte da agenda positiva do governo em meio à crise política e integra um rol de medidas em estudo pelo Planalto, como o reajuste da tabela do Imposto de Renda ou a correção dos benefícios pagos no Bolsa Família.

Do total destinado pelo Avançar ao Estado do Rio, R\$ 1 bilhão vai para o programa Minha Casa Minha Vida e R\$ 563 milhões para obras no setor de transporte. As áreas de saúde, educação e cultura também serão beneficiadas. Ao todo, serão atendidos 357 projetos no Rio. Em boa parte deles, no entanto, Temer vai inaugurar apenas uma etapa.

R\$ 1 BI PARA REFORMA DE CASAS DE BAIXA RENDA

No anúncio do Avançar, Temer vai aproveitar para lançar R\$ 1 bilhão para o cartão reforma, programa para incentivar melhoras em casas de famílias de baixa renda que ainda não saiu do papel. Os recursos a fundo perdido serão destinados para pequenas reformas nas residências dos beneficiários.

Como o objetivo dessas medidas é melhorar a imagem do governo Temer, a ordem foi incluir no Avançar obras desimpedidas, sem pendências ambientais e judiciais e, com chances de serem inauguradas num prazo de um ano e meio. Na primeira etapa, o programa vai abranger apenas obras 100% públicas, com previsão para receber R\$ 56,6 bilhões da União, até dezembro de 2018, em mais de dez mil projetos, em 11 áreas em todo o país.

A estimativa é gerar 1,2 milhão de empregos. Com a popularidade em baixa, Temer quer lançar o programa com pompa e dar ampla divulgação à iniciativa em várias plataformas. O governo está desenvolvendo um aplicativo para celulares para que a população possa acompanhar o estágio das obras. Do total de

recursos, o setor de infraestrutura vai receber R\$ 31,87 bilhões; as áreas sociais, como saúde e educação, R\$ 12,79 bilhões; e Defesa, outros R\$ 12 bilhões.

Por pressão de alguns ministros, que defendem a inclusão de projetos desenvolvidos com recursos privados, como o FGTS, em parceria com empresas como Petrobras e do grupo Eletrobras, por exemplo, o Planalto deve lançar também o Avançar por áreas, como energia, cidades e infraestrutura.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Vivian Oswald

Título: Brasil quer ampliar comércio de maior valor agregado para a Ásia

Na China, ministro Aloysio Nunes monta estratégia para a região

"JÁ CHEGA TARDE", DIZ ANALISTA

A avaliação do ministro é a de que a Ásia é uma região em que o Brasil pode inovar e, justamente por isso, oferece mais do que qualquer outra uma perspectiva de futuro. O plano deve englobar China, Japão, Índia e os países do Sudeste Asiático.

— Não nos conhecem muito bem disse o chanceler. Nunes Ferreira ouviu de seus embaixadores durante mais de três horas a lista das oportunidades e dificuldades nos mercados em que representam o Brasil. O novo plano, que o ministro quer que seja uma marca registrada da sua gestão, deve explorar a grande capilaridade do Itamaraty na Ásia para reverter em ação a sua presença.

Ele também se reuniu com o presidente da Aliança Agro-Brasil, Marcos Jank, que está baseado em Cingapura e representa entidades exportadores do agronegócio brasileiro na Ásia. — É uma grande ideia, que já chega tarde. Outros países já montaram as suas rotas para a Ásia há muito tempo. As ações já estão acontecendo. Faltava um arcabouço estrutural mais sólido. As regiões apontadas no plano são prioritárias para a agricultura — disse Jank.

Considerada a última fronteira a ser explorada, é na Ásia que se concentra hoje a maior parte das riquezas e da população do planeta. As exportações do Brasil para a Ásia em 2016 somaram US\$ 74 bilhões, ou 40% do que o país vendeu para o resto do mundo. É aí que o governo está querendo apostar. O superávit do Brasil com a China de janeiro a maio já supera o saldo positivo na balança que o país teve com chineses ao longo de todo o ano passado.

A China é a segunda maior economia do mundo, o Japão, a terceira, a Índia a sétima, e Cingapura a 33ª. Juntos, os quatro países somam um PIB (Produto

Interno Bruto, soma de tudo o que é produzido ao longo de um ano) de US\$ 17,82 trilhões. — Queremos criar uma nova narrativa para o Brasil para projetar, a partir da inovação e da criatividade, o estilo de vida brasileiro, a arquitetura, o design e outros produtos e serviços de alto valor agregado — disse outro participante do encontro.

O que se quer é explorar uma região em que não existem ideias preconcebidas ou já consolidadas sobre o Brasil. — A Ásia, embora conectada por canais diplomáticos e econômicos e também por fluxos migratórios, manteve-se relativamente distante, sem que fosse objeto de política específica ou pensamento no Brasil. De certa forma, a mudança do mundo antecipou-se a nossa ação — disse um dos integrantes do encontro. O ministério deve funcionar como uma espécie de fio condutor das novas ações e das iniciativas que já têm sido feitas.

Neste momento, há um road show da Agência Nacional do Petróleo (ANP) que está acontecendo na Ásia. Em uma primeira etapa, deve-se investir em um grande mapeamento, que já está sendo feito pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex). — Para abrir caminho pelo Estado para as pequenas e médias empresas brasileiras, por exemplo. A interlocução em algum momento passa pelo aval do Estado nestes países — disse um embaixador que estava no encontro.

Nunes Ferreira participa da reunião dos ministros das Relações Exteriores do Brics (grupo que reúne Brasil, Rússia, Índia e China) em Pequim, de onde parte para a Rússia para acompanhar a visita bilateral do presidente Michel Temer ao país.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Nicola Pamplona

Título: Importação de combustível afeta refinarias

Enquanto as importações de combustíveis crescem, a produção das refinarias nacionais atingiu em 2017 o pior nível desde a crise econômica do final da década passada. Para especialistas, o país vem trocando produtos nacionais por importados como reflexo da política de preços da Petrobras.

Além dos impactos na receita da estatal, o movimento amplia a remessa para o exterior dos dólares usados para importar os produtos. Sindicatos acusam a empresa de facilitar importações para atrair interessados para suas refinarias.

De acordo com dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), as refinarias brasileiras produziram 221,4 milhões de barris de derivados de petróleo no primeiro quadrimestre de 2017.

É o menor volume para o período desde 2010 e representa uma queda de 7,7% com relação aos primeiros quatro meses de 2016.

A queda nas vendas de combustíveis no Brasil, de 2,6% no quadrimestre, explica parcialmente esse movimento, mas os dados da ANP indicam também que quase 20% do mercado já é hoje abastecido por produtos importados.

As importações subiram para 41,4% com relação ao mesmo período do ano anterior, para 79,138 milhões de barris, o maior valor pelo menos desde 2000, quando os dados começaram a ser compilados pela ANP.

Com isso, a despesa com importação de combustíveis cresceu 79,7%, para US\$ 4,357 bilhões.

O analista da Tendências Walter Vitto lembra que as importações vêm crescendo desde meados de 2016.

Em um primeiro momento, porém, substituíam apenas o produto importado pela própria Petrobras, que decidiu transferir essa responsabilidade para o setor privado. Agora, começam a afetar a produção das refinarias.

No primeiro trimestre, o parque de refino da estatal operou a 77% de sua capacidade, quase sete pontos percentuais a menos do que um ano antes e bem abaixo do pico de 98% registrado em 2013, quando as vendas de combustíveis no país estavam pouco acima do volume de vendas atual.

Para Vitto, três fatores podem justificar o movimento: preços internos muito mais altos do que os internacionais, maior eficiência de empresas privadas para trazer combustíveis do mercado externo ou prática de dumping por importadores.

Ele considera "estranha" a substituição de produtos nacionais por importados. "Isso, de fato, só deveria ocorrer se a Petrobras tivesse prejuízo com o refino, o que atualmente não me parece ser o caso", diz.

VENDA DE ATIVOS

Sindicatos ligados à estatal acusam a empresa de facilitar a entrada de outros agentes no mercado brasileiro de combustíveis para atrair interessados para as refinarias que farão parte de seu pacote de vendas de ativos.

"A abertura do mercado dá força a empresas que queiram investir no país", diz o diretor do Sindicato dos Petroleiros da Bahia, Deyvid Bacelar, que representou os trabalhadores no conselho de administração da estatal entre 2015 e 2016.

A Petrobras já anunciou que pretende incluir participações em refinarias na lista de ativos de seu plano de desinvestimentos, que prevê arrecadar US\$ 21 bilhões até o fim de 2018.

A estatal já reconheceu que a política de preços estabelecida em outubro de 2016 ampliou a margem para importações por terceiros e, por isso, decidiu rever a periodicidade dos reajustes - tornando-os mais frequentes para reduzir as janelas de importação a preços mais baixos.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Suzana Liskauskas

Título: Aplicativos reduzem gasto com consumo de energia

Condomínios da cidade de São Paulo com opção de economizar cerca de R\$ 150 mil por ano no consumo de energia elétrica, gás e água. Aplicativo de rota compartilhada desenvolvido em Belo Horizonte que oferece a motoristas de todo o Brasil a possibilidade de reduzir despesas relacionadas ao abastecimento de combustível. Tecnologia criada por um empreendedor pernambucano que usa o conceito de módulos para construção de apartamentos, tornando-os capazes de se transformar em unidades de tamanhos variados para atender às múltiplas necessidades de indivíduos ou famílias.

O viés da inovação é o denominador comum dessas soluções desenvolvidas para tornar mais sustentável o dia a dia de quem vive em grandes metrópoles.

Com aproximadamente 78 mil usuários cadastrados, o Zumpy, aplicativo de rota compartilhada criado em Belo Horizonte, ganhará uma nova versão em julho deste ano. De acordo com o arquiteto urbanista André Andrade, CEO da Zumpy, a nova versão possibilitará ao usuário oferecer uma contribuição que será transformada em créditos resgatáveis pelo motorista ao abastecer em postos de uma rede nacional de combustíveis.

"Dependendo do número de pessoas com que o dono do veículo compartilha a rota, pode-se zerar os gastos com combustível. Em média, 70% dos carros particulares trafegam com apenas uma pessoa no território nacional, sobretudo, porque motoristas têm dificuldade em encontrar pessoas que fazem o mesmo trajeto", detalha.

Segundo Andrade, o Zumpy é baseado no Google Maps e admite a criação de grupos específicos e privados. "Mulheres podem escolher só compartilhar rotas com mulheres. O aplicativo também mostra a quantidade de CO2 que cada usuário deixou de emitir por compartilhar um trajeto", conta.

Na Mitsidi Projetos, especializada em consultoria para eficiência energética, a ideia de criar a auditoria automatizada inteligente para residências surgiu em meio à severa crise hídrica ocorrida na região Sudeste em 2014. "A Mitsidi já desenvolvia soluções para edificações comerciais e indústria, mas percebemos que havia muito desconhecimento entre os gestores de condomínios residenciais. Então desenvolvemos um software para essa demanda", diz Rosane Fukuoka, coordenadora de projetos do setor de Gestão Energética de Edifícios da Mitsidi.

Segundo Rosane, desde 2015, a solução, que analisa a eficiência de equipamentos e motores instalados no prédio com relação ao consumo de luz, gás e água, está implantada em três edifícios em São Paulo. "Conseguimos redução de até 30% do consumo energético. Em alguns casos a economia foi de R\$ 150 mil por ano", afirma.

A meta da Mitsidi é atingir o âmbito residencial em larga escala. Rosane explica que, a partir de R\$ 1,5 mil por auditoria, um edifício pode se beneficiar do uso do software. "O custo, que varia de R\$ 5 mil a R\$ 20 mil em uma auditoria comercial, portanto é mais acessível na edificação residencial", completa.

Em Pernambuco, o engenheiro civil e empresário Saulo Suassuna Fernandes Filho, após se especializar em tecnologias referentes ao conceito de smart cities (cidades inteligentes) no Massachusetts Institute of Technology (MIT), criou a startup Molegolar. O objetivo é tornar os imóveis mais adaptáveis às necessidades de seus proprietários. Segundo Fernandes Filho, a tecnologia Molegolar permite que imóveis sejam adquiridos sob o conceito de módulos flexíveis, com opção de escrituras diferenciadas.

"Eles podem se adaptar às diversas fases de uma família. Em casos de herança, a partilha de bens é facilitada pela separação das escrituras entre os filhos, ou entre marido e mulher, se houver um divórcio", comenta.

O criador da Molegolar afirma que há quatro construções em andamento em Recife e 44 imóveis em negociação em outras áreas do Brasil. De acordo com o criador da Molegolar, com o conceito de módulos, é possível diminuir a geração de resíduos e o desperdício de energia. "Além disso, a Molegolar permite um destrato parcial, caso haja inadimplência. Se o cliente comprou um apartamento de R\$ 1 milhão e só pagou R\$ 600 mil, pode devolver o módulo referente aos R\$ 400 mil que não foram pagos", diz.

Em São Paulo, o evento Connected Smart Cities, que começa quarta-feira, reunirá empresas, entidades e governos sob o DNA de inovação com a meta de desenvolver soluções para tornar as cidades mais inteligentes e conectadas. Serão anunciados os ganhadores do prêmio Connected Smart Cities, criado pela Sator e Neurônio, para reconhecer os projetos operacionais e pré-operacionais que contribuem para tornar cidades mais inteligentes. Bruno Asp, sócio-diretor da Neurônio, diz que a ideia é reunir esses empreendedores para expor seus projetos e trocar experiências e contribuições para cidades conectadas e inteligentes.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Paulo Vasconcellos

Título: Iluminação é parte de plataforma

A troca de luminárias convencionais por lâmpadas de LED gera mais de 50% de economia, mas só isso não basta para tornar uma cidade mais inteligente. Um sistema de iluminação pública eficiente que agregue sensores para captação de dados e informações - da movimentação de carros e pessoas às condições ambientais e até o controle de estacionamentos rotativos - é um caminho para a cidade do futuro.

"A cidade só é inteligente quando consegue reunir todas as tecnologias em uma plataforma que cruze dados e crie um sistema gerencial. O meio de integrar tudo é a iluminação inteligente", diz André Gomyde, presidente da Rede Brasileira de Cidades Inteligentes e Humanas. "O que faz a inteligência da iluminação é o uso de sensores e a integração do sistema com as redes de comunicação", diz Djalma Falcão, professor da Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe/UFRJ).

Santander, na Espanha, é um modelo de cidade inteligente. Doze mil sensores espalhados pelas ruas e conectados à internet coletam informações de poluição do ar, lixo, iluminação pública e trânsito. O investimento foi de U\$ 11 milhões. Ajudou a reduzir 25% dos gastos nas contas elétricas, pois os sensores diminuem a intensidade da luz quando ninguém passa, e 20% nas contas do lixo, já que o controle do volume das lixeiras evita viagens desnecessárias.

No Brasil, algumas cidades lideram a corrida rumo à inteligência. Belo Horizonte fez uma parceria público-privada para substituir quase 200 mil luminárias de rua com um sistema de tele gestão que permite o controle remoto das luminárias e a instalação de câmeras de vídeo. Prefeitura e concessionária investirão R\$ 380 milhões.

Caraguatatuba foi pioneira na implantação da primeira PPP de iluminação pública em São Paulo. O investimento é de quase R\$ 65 milhões. A modernização prevê a instalação de 24 mil luminárias LED equipadas com GPS e relógio astronômico, possibilidade de integração com câmeras de monitoramento e wi-fi para prover um sistema de tele gestão operado por software em tempo real. "Não se trata apenas de iluminação eficiente, mas de tecnologia que permitirá uma cidade integrada, gerando economia aos cofres públicos", diz Bruno Cavalcanti, engenheiro eletricista da Urbeluz Engenharia e Iluminação.

Na Croátia Laguna Ecopark, o investimento em iluminação pública é de R\$ 1,5 milhão. O custo de implantação pode chegar ao dobro do da iluminação convencional, mas promete economia de 80%. Um aplicativo ligado a medidores inteligentes permitirá o controle do consumo de energia nas residências. Sensores vão fornecer informações de temperatura e níveis de qualidade do ar. "O projeto viabiliza inovações na iluminação pública", diz Susanna Marchionni, sócia da SG Desenvolvimento.

"A iluminação é o cérebro da cidade inteligente", diz Leonardo Serpa, diretor de serviços da Engie. A multinacional francesa aposta na iluminação pública para aumentar sua atuação no Brasil. No mundo já são 1,5 milhão de pontos de luz gerenciados por ela, mas nenhum por aqui. A Engie fornece energia para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) no Centro do Rio, está implantando o sistema de controle de trânsito em Niterói, mas ainda espera a retomada dos investimentos para participar de PPPs de iluminação pública.

A Philips trocou postes e luminárias da Avenida Paulista, em São Paulo, faz a modernização do Eixo Monumental, em Brasília, mas onde mais avançou foi em Los Angeles. O sistema CityTouch, da Philips, está em uso em mais de 31 países, mas a cidade americana é a primeira com conexão direta a cada ponto de luz. A tecnologia custou US\$ 14 milhões. As 160 mil luminárias LED da cidade têm um chip que faz o controle remoto de cada lâmpada, do liga e desliga ao ajuste de intensidade da luz. Houve redução na conta e nos indicadores de violência. "Luminárias LED geram economia, mas não obrigatoriamente inteligência. Se não tiver tudo integrado a um sistema de informação e gerenciamento, a cidade será no máximo semi-inteligente", diz Daniel Tatini, presidente Philips Lighting Brasil.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Françoise Terzian

Título: Incentivo fiscal pode ajudar carro elétrico a conquistar as ruas

Poluição e veículo movido a combustível fóssil são dois inimigos das cidades inteligentes. O carro elétrico, nesse sentido, é o mundo perfeito para as

chamadas smart cities. No entanto, para emplacar de vez no Brasil, é preciso apoio governamental como já acontece em países como França, Alemanha e Noruega.

No Brasil, há uma expectativa que os veículos elétricos recebam incentivos mais amplos, por conta da nova política industrial para o setor automotivo, a partir do próximo ano. Enquanto isso, players fortes como Renault e BMW continuam investindo.

Os modelos elétricos são ideais para as cidades inteligentes, acredita Silvia Barcik, gerente de responsabilidade social e mobilidade urbana sustentável da Renault. Pesquisa conduzida pela montadora revela que 87% das pessoas rodam menos de 60 km por dia. E a autonomia de um elétrico varia de 100 km a 200 km com uma carga de bateria.

Para recarregar, o motorista pode usar o carregador que compra e instala na garagem ou procurar um eletroposto - o tempo, é verdade, é mais longo que em um eletroposto. E é nesse momento que o motorista se depara com um obstáculo. "Existe uma ansiedade natural das pessoas por sair às ruas e não encontrar eletropostos da mesma forma que encontram postos de combustível", diz Silvia. Em Curitiba, por exemplo, hoje são dez eletropostos.

Atualmente, os modelos elétricos da Renault são usados por empresas como Itaipu Binacional - já são 17 Twizy rodando dentro da usina - e Porto Seguro. A seguradora acaba de receber 16 Twizy, minicarro que será usado para o primeiro atendimento de socorro mecânico e reparos residenciais aos clientes de São Paulo.

Já a montadora alemã iniciou os testes do BMW i3, o primeiro modelo elétrico da marca, em março de 2014 no Brasil. Quatro meses depois, em agosto, a empresa deu início à campanha de pré-venda do modelo no país, por meio de um hot site exclusivo. No mês seguinte, a BMW do Brasil iniciou as vendas do BMW i3 e do esportivo híbrido BMW i8 na rede de concessionárias autorizadas do país.

"Nossa proposta é superior à simples eletrificação e redução de emissões. Além do torque excepcional e da direção silenciosa, característica da motorização elétrica, a BMW empregou a fibra de carbono na carroceria, as fibras naturais nos painéis e o alumínio na estrutura. Até 95% dos materiais utilizados no BMW i3 são recicláveis", conta Henrique Miranda, gerente de projetos de marketing da BMW do Brasil.

Desde o lançamento do BMW i3 e do BMW i8 já foram vendidos, respectivamente, cerca de 200 unidades do i3 e 18 unidades do i8. Ambos os modelos estão disponíveis para compra em todo o território nacional.

No quesito recarga, a BMW já instalou mais de 30 estações de recarga em parcerias com os shoppings da Multiplan e Iguatemi, a rede de supermercados Pão de Açúcar e a rede de postos Ipiranga. Em 2017, serão instalados pelo menos mais 20 pontos públicos em todo Brasil.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Renato Rostás

Título: Reserva ambiental é nova área de negócio da Votorantim

Dono de uma estrutura bastante diversificada, em que as operações vão de uma instituição financeira à produção de suco de laranja, passando por celulose e alumínio, o grupo Votorantim quer agora se consolidar em outro segmento: o de gestão de ativos ambientais.

Inaugurado oficialmente em 2012, o Legado das Águas é o nome oficial da reserva ambiental mantida pela Votorantim desde 1940, quando a Companhia Brasileira do Alumínio (CBA) adquiriu as terras ao longo do rio Juquiá, no Estado de São Paulo, para a instalação de sete pequenas centrais hidrelétricas.

Quando foi formalizado o Legado, o grupo criou a empresa Reservas Votorantim Ltda com a missão de gerir o ativo e, mais importante, descobrir como fazer para ele andar com as próprias pernas. David Canassa, gerente de sustentabilidade da Votorantim S.A. e hoje também diretor da Reservas Votorantim, junto com sua equipe, fez mais: descobriu várias maneiras de gerar receita com o ativo.

Desde então, o plano de negócios de cinco anos, que vence em 2017, investiu cerca de R\$ 4 milhões ao ano para descobrir os potenciais de negócios da região. A expectativa é que no próximo plano, atualmente em elaboração e perto de ser finalizado, já esteja contemplado o "ponto de equilíbrio", ou o momento em que os gastos se pagam.

"No começo da década, o grupo me encarregou de encontrar uma maneira de o Legado se manter sustentável sem patrocínio algum", explicou o executivo, em entrevista ao Valor. "Baseamos os estudos nesse sentido em três pilares: o reconhecimento formal da área, a relação com o poder público e a interação com as comunidades que lá vivem."

Canassa quer chegar daqui a cinco anos com uma receita anual de R\$ 7 milhões e no mínimo com as operações no "zero a zero", sem dar prejuízo. Para isso, vai apostar no arrendamento de terras por exigência ambiental, no ecoturismo e na bioprospecção das espécies locais.

A reserva em si atinge principalmente três municípios - Juquiá, Miracatu e Tapiraí - em 31 mil hectares. Localizada próxima ao Vale do Ribeira, uma região focada na agricultura e piscicultura, com pobreza maior que a média do Estado e desenvolvimento abaixo dos vizinhos, é a maior reserva privada da Mata Atlântica.

De acordo com o executivo, o primeiro potencial de geração de receita, de curtíssimo prazo - e que, inclusive, já está em curso -, era a possibilidade de arrendar parte das terras a empresas com déficit de reserva legal, o que é previsto pelo novo Código Florestal. Da extensão total da reserva, 12 mil hectares já são arrendáveis agora - 400 hectares, inclusive, já estão contratados - e mais 12 mil hectares o serão no futuro.

"É uma oportunidade bastante interessante, mas difícil, porque a companhia tem de mostrar responsabilidade social e ambiental, um compliance que é custoso", afirmou Canassa. "Mas a atividade nos dá expertise necessária até para prestar consultoria nesse sentido, mesmo sem arrendar as terras. É outra fonte possível de receita."

Essa especialização na gestão ambiental faz com que a Reservas Votorantim vislumbre participação relevante no mercado de créditos de carbono, quando ele finalmente se desenvolver. Além disso, também quer trabalhar na manutenção de florestas alheias. Seria uma "solução integrada", do início à gestão.

Em segundo lugar, entrará a receita com o turismo. Durante as conversas com o poder público dos três municípios envolvidos diretamente no Legado, a Reservas Votorantim se esforçou em prestar auxílio nas contas públicas e montar estratégias turísticas para a região - que, na verdade, nunca deslanchou como um destino preferencial no Estado. Uma espécie de "turismo acadêmico" já ocorre na reserva, com as pesquisas, mas uma parte foi transformada em parque, que será aberto oficialmente no mês que vem.

"Já ajudamos a Comunidade Cabocla de Ribeirão da Anta a se associar e se formalizar juridicamente para participar do potencial econômico. Eles já estão recebendo visitantes, fornecendo produtos e alimentação", explicou Canassa. "Nos preparamos durante sete meses para a abertura desse parque."

No longo prazo, o executivo enxerga potencial de grande transformação na empresa. Isso porque os estudos da fauna local levaram a descobertas impressionantes, como espécies que já se acreditavam extintas. Com o mapeamento genético e o investimento em pesquisa, é possível que as espécies possam ser reproduzidas comercialmente.

"Essa bioprospecção é um dos carros-chefe do negócio, ao lado do arrendamento. Em última instância, se pudermos fabricar produtos com elementos dessas faunas, poderíamos aumentar exponencialmente a empresa", estimou, lembrando que a Natura teve origem em uma pesquisa semelhante, por exemplo.

"O próximo passo é conquistar investidores para o turismo de alto padrão internacional e finalizar nosso plano de negócios dos próximos cinco anos. É um desafio grande e tivemos que frear um pouco recentemente por causa da crise, mas estamos bastante confiantes."

MME / ASCOM .