

Alto custo e falta de política pública limitam uso de veículos elétricos no país

Os carros elétricos licenciados no Brasil em 2016 correspondem a 0,18% do total, segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico. Foram 3.818 nesta modalidade, contra 2 milhões de veículos novos no total, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

O país ainda não produz carros elétricos e cerca de 80% dos que são importados e comercializados em território nacional utilizam tecnologia híbrida, ou seja, combinam motor a combustão com baterias elétricas. Dos seis modelos importados, apenas um não é híbrido - um carro de marca Alemã com aparência de popular e preço de carro de luxo, a partir de R\$ 170 mil.

Segundo a professora do Departamento de Política Científica e Tecnológica da **Universidade de Campinas (Unicamp)**, Flávia Consoni, há um consenso de que o segmento só avançará se houver políticas públicas de estímulo.

“As políticas públicas são essenciais para que tecnologias que são de ruptura e que encontram resistências iniciais possam ser fortalecidas e apoiadas. O caso dos veículos elétricos é um exemplo. Eles estão disputando mercado com os veículos a

combustão interna, que são majoritariamente dominantes”, afirmou.

Ela considera que faltam estímulos, embora o país tenha algumas iniciativas pontuais, como a Resolução da Câmara de Comércio Exterior (Camex) 97/2015, que reduziu a alíquota do imposto de importação desse tipo de veículo.

Em outros países, foram criadas linhas de financiamento exclusivas para aquisição de carros elétricos com juros diferenciados, os carros receberam isenção de taxas de estacionamento e pedágios, ou ainda permissão para trafegarem em áreas restritas para veículos coletivos, segundo Flávia.

“No caso brasileiro, não há uma clara sinalização de política pública que estimule este mercado, com a quase completa ausência de instrumentos de promoção e de estímulo à P&D e à produção e comercialização dos veículos elétricos no país”, diz a professora.

O Governo Federal trabalha com a perspectiva de o Brasil chegar à convivência de diferentes trajetórias de motorização automotiva, dentre elas a elétrica. Em janeiro deste ano, teve início o Programa Brasil Alemanha de Fomento à Mobilidade Elétrica, em que os dois países pretendem criar, em

quatro anos, um plano para incentivar e normatizar a mobilidade elétrica no país.

“O foco de atuação será o transporte coletivo urbano e o transporte de cargas ponto-a-ponto, porque nesses grandes centros urbanos onde circulam esses veículos é onde você tem um alto potencial de redução das externalidades negativas relacionadas tanto a emissões quanto a poluição sonora”, explica a diretora do Departamento das Indústrias para a Mobilidade e Logística do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, Margarete Gandini.

O ambiente institucional favorável e com menos incertezas favorece que a eletrificação dos ônibus ocorra antes dos demais veículos, no entendimento da professora da **Unicamp**.

Entre os desafios para a implantação do veículo elétrico no país, a professora Flávia Consoni destaca, além do custo, a questão da sua autonomia da sua autonomia, que ficou conhecido como range anxiety, ou o temor do motorista de, na ausência de eletropostos, ficar impedido de concluir sua viagem por falta de bateria. Também precisariam ser analisados os impactos ambientais e financeiros do descarte ou reciclagem da bateria dos carros elétricos.