

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

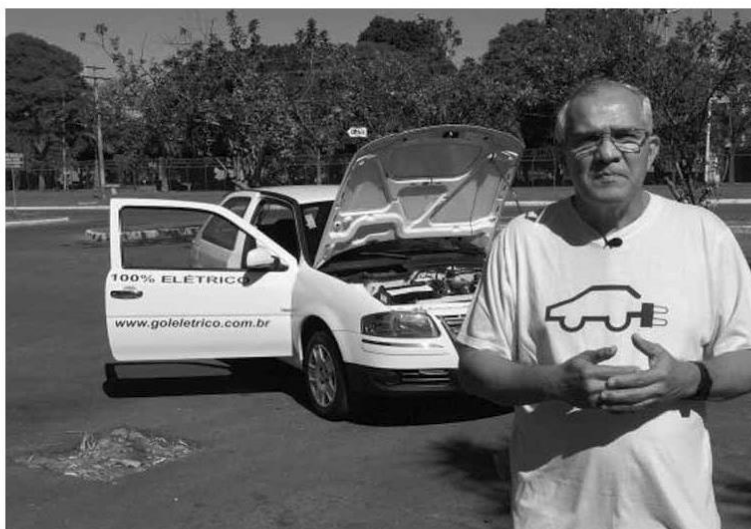
Os carros elétricos licenciados no Brasil em 2016 correspondem a 0,18% do total, segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico. Foram 3.818 nesta modalidade, contra 2 milhões de veículos novos no total, segundo a Anfavea

Fabiola Sinimbu/Agência Brasil

O país ainda não produz carros elétricos e cerca de 80% dos que são importados 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 **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 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 trafegar 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 comple-



O aposentado Elifas do Amaral transformou um veículo normal em carro elétrico e o abastece com a energia de sua rede doméstica.

ta ausência de instrumentos de promoção e de estímulo à pesquisa e desenvolvimento e à produção e comercialização dos veículos elétricos no país”, diz a professora.

Em janeiro teve início o Programa Brasil Alemanha de Fomento à Mobilidade Elétrica, em que os dois países pretendem criar, em 4 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.

Para conseguir um automóvel mais sustentável sem pagar muito mais por isso, o coronel do Exército aposentado Elifas do Amaral apostou na ideia de transformar um carro popular com motor a combustão em

um carro totalmente elétrico. Engenheiro de formação, ele fez a escolha que considerou mais rápida e com menor custo e investiu cerca de R\$60 mil, além do veículo, para viabilizar o projeto. “Eu pesquisei nos sites internacionais e observei que poderia se fazer uma transformação a partir de uma plataforma existente”, declarou.

O carro foi transformado em 2008 precisou de poucas manutenções desde então. Elifas adaptou sua garagem e usa a rede doméstica de energia elétrica para abastecer o carro, com um acréscimo de R\$30 na sua conta de luz. Entre manutenção e abastecimento, o militar calcula uma economia de cerca de 70% comparada ao carro com motor a combustão. O carro transformado tem uma autonomia de cerca de 150 km e atinge uma velocidade máxima de 130 km/h. Sem emissão de gases de efeito estufa, o veículo também faz menos barulho.

Elifas ainda ressalta outras vantagens do carro transformado. “Esse carro tem um torque praticamente duas vezes maior ao motor original. o torque é aquela sensação que nós temos de potência do carro, quando nós estamos largando, por exemplo, quando um sinal abre, então o veículo tem uma boa aceleração e um resultado bastante satisfatório”. Atualmente, a legislação já permite a transformação de carros como a que foi feita por Elifas, mas na época em que ele fez as modificações, foi necessário desbravar os caminhos legais para conseguir a homologação que permitiria o uso do veículo em via pública.