

Como o Brasil pode acelerar a migração para o carro elétrico?¹

Beto Marcelino

O motorista brasileiro vem se deparando com uma “escolha de Sofia” nos últimos tempos. Quem abastece com álcool e gasolina percebe que a realidade da produção e a cobrança de impostos em cima dos combustíveis estão tornando as tarifas cada vez mais impraticáveis. E quem busca um carro elétrico se depara com altos preços para aquisição do veículo.

Nesse cenário, o que o Brasil pode fazer para acelerar a migração para o carro elétrico? Afinal, mesmo 2020 tendo sido o melhor ano de vendas da série histórica iniciada pela Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) em 2012, a frota elétrica corresponde a apenas 1% do mercado total de veículos no país.

É essencial uma política nacional de incentivo aos modelos elétricos, a exemplo do que estados como o Paraná já vêm fazendo

Em primeiro lugar, é essencial uma política nacional de incentivo aos modelos elétricos, a exemplo do que estados como o Paraná já vêm fazendo, com a isenção de cobrança de Imposto sobre Veículos Automotores (IPVA). Para isso, tramita desde outubro na Câmara Federal o Projeto de Lei 3174/20, que prevê corte de impostos, troca da frota do governo federal e criação de linhas de crédito prioritárias para a produção de veículos elétricos no país.

Conforme a proposta, os veículos elétricos passarão a contar com isenção total de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Já os modelos híbridos (com propulsão elétrica e convencional) terão redução de 50% no tributo.

Avançando nessa importante frente tributária, é preciso a união das associações e entidades que representam tanto a frota elétrica, quanto a de energias renováveis. Além da ABVE, temos visto o crescimento da atuação da Associação Brasileira de Geração Distribuída (ABGD), que desde 2015 trabalha pela inclusão dos diferentes setores da sociedade na geração distribuída, incorporando os conceitos de sustentabilidade, retorno financeiro, segurança jurídica, eficiência energética e previsibilidade de gastos, em relação à geração e consumo de energia.

Vimos também, em 2020, a criação da Associação Brasileira de Energia de Resíduos e Saneamento (ABERS), que reúne empresas e pessoas interessadas em contribuir para a resolução do grave problema ecológico que o motor a combustão representa ao mesmo tempo em que transforma o problema em receitas, de forma sustentável, gerando energia e outros subprodutos.

(1) ¹ Artigo publicado no site de informações Tecmundo. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/mobilidade-urbana-smart-cities/211362-brasil-acelerar-migracao-o-carro-eletrico.htm>. Acesso em 23 de fevereiro de 2021.

Vantagens e eletrificação

Conforme abordamos em artigos anteriores aqui no TecMundo, é inegável a vantagem econômica e sustentável do carro elétrico em comparação ao convencional. Se aliada à geração distribuída de energia solar, ou mesmo a eletropostos com essa tecnologia, a economia é ainda maior. Tudo depende de uma mudança cultural gradual, principalmente quando os usuários descobrem que o modelo elétrico gera bem menos despesas de manutenção, motor, peças e revisão.

Além disso, empresas nos Estados Unidos têm ampliado a adaptação de motores elétricos em veículos tradicionais, com uma tecnologia que não requer grandes investimentos e pode ser implementada no Brasil.

A eletrificação de carros usados pode agregar valor a modelos clássicos e ampliar sua vida útil, do Fusca à Tucson.

Em novembro, a Renault anunciou que irá transformar a fábrica de automóveis de Flins, na França, em um centro de reciclagem e pesquisa que terá como meta um saldo negativo de CO2 até 2030. No local, atualmente é produzido o carro elétrico Renault Zoe, modelo que segue na linha de produção até 2024, quando a conversão da fábrica estiver 100% concluída. Além disso, o Grupo Renault lançou em 2020 a Elextent, nova empresa para facilitar todos os projetos de infraestrutura de recarga de frotas de veículos elétricos e híbridos recarregáveis.

Venda de elétricos cresceu no Brasil

O crescimento das vendas de carros elétricos em 2020 confirmou a tendência de que o mercado de eletrificados evolui na contramão do conjunto do setor automotivo no Brasil. Segundo a Federação Nacional dos Distribuidores de Veículos Automotores (Fenabrade), o total de emplacamentos de automóveis e comerciais leves caiu 26,6% em 2020, na comparação com 2019 (1.950.889 contra 2.658.692).

Mais uma vez, os eletrificados mostraram seu potencial, em nítido contraste com a evolução de todo o mercado

"Nesses tempos de covid-19, o consumidor brasileiro fez uma aposta clara nos veículos não poluentes e sustentáveis. Optou por proteger a sua saúde e a saúde da sociedade. Mas é claro que ainda estamos muito distantes de uma participação expressiva no mercado total. Portanto, temos de insistir em medidas de apoio à mobilidade elétrica", analisa Adalberto Maluf, presidente da ABVE.

A ABVE defende ainda programas de instalação de eletropostos nas estradas (uma de suas prioridades para 2021) e incentivos à eletrificação das frotas públicas e de prestadores de serviços de compartilhamento. Hoje, o Brasil tem em torno de 350 pontos de recarga em rodovias e locais públicos, como shoppings e postos de combustível, segundo o aplicativo da Tupinambá Energia, startup focada em infraestrutura para veículos eletrificados.

Em novembro, a associação também preparou a Carta da ABVE pela Eletromobilidade, que propõe um conjunto de medidas de apoio ao transporte sustentável nas cidades.

Para finalizar, trago uma reflexão feita pelo presidente da ABVE sobre o futuro que o Brasil deseja ter para sua mobilidade e sustentabilidade.

“O fechamento das fábricas da Ford jogou luz sobre o futuro do setor automotivo e as políticas de subsídios, uma reflexão cada vez mais importante a ser feita em função das mudanças nos setores automotivo e de energia pelo mundo. É notório que nosso sistema tributário é complexo e que, muitas vezes, os ‘subsídios’ são medidas para reduzir distorções de um sistema ineficiente. No Brasil, ainda incentivamos tecnologias ultrapassadas, baseadas em combustíveis fósseis e em veículos com baixa tecnologia. Mas será que vale a pena?”