

BATERIAS OU HIDROGÊNIO?

INFORME SETORIAL

O dilema verde de fabricantes de caminhões: baterias ou hidrogênio?

The Economist

Mesmo antes de a guerra na Ucrânia disparar os preços dos combustíveis, a indústria de caminhões estava sob intensa pressão para acabar com sua dependência do diesel, grande colaborador para a poluição do ar urbano e as mudanças climáticas. Mas ela ainda precisa descobrir qual tecnologia será melhor para substituí-lo.

Os fabricantes de caminhões estão divididos quanto a duas opções. Um grupo, que inclui a Traton, unidade de caminhões da Volkswagen, aposta na eficiência das baterias. Um segundo grupo, que inclui a Daimler Truck e a Volvo, os dois maiores fabricantes de caminhões, defende as células a combustível que convertem hidrogênio em eletricidade – liberando apenas vapor de água – por permitir reabastecer de forma rápida caminhões longos.

A definição pode ajudar a determinar quem dominará o segmento na era dos veículos elétricos e quem desperdiçará bilhões de dólares ao cometer um erro potencialmente fatal na escolha de tecnologia. Como leva anos para projetar e produzir novos caminhões elétricos, as empresas ficarão presas por uma década ou mais às decisões que tomarem agora.

“É sem dúvida uma das decisões sobre tecnologia mais importantes que precisamos tomar”, disse Andreas Gorbach, integrante do conselho de administração da Daimler Truck, proprietária da Freightliner nos EUA e a maior fabricante de caminhões do mundo.

Também há muito em jogo para o meio ambiente e para a saúde pública. Se muitos fabricantes fizerem a aposta incorreta, pode levar muito mais tempo para diminuir o impacto ambiental. Nos EUA, os caminhões médios e pesados são responsáveis por 7% das emissões de gases de efeito estufa. A guerra fez crescer a urgência do debate ao evidenciar os riscos financeiros e geopolíticos da dependência de combustíveis fósseis.

Embora as vendas de carros elétricos estejam aumentando, os grandes fabricantes de caminhões recém começaram a produzir em massa veículos sem emissão de gases poluentes. A Daimler Truck, por exemplo, começou a produzir uma versão elétrica de seu robusto caminhão Actros, com uma autonomia máxima de 386 quilômetros, no final do ano passado. A Tesla divulgou o projeto de um caminhão semirreboque movido a bateria em 2017, mas não definiu uma data para iniciar a produção.

O custo será um fator decisivo. Ao contrário dos compradores de carros, que talvez possam esbanjar em um veículo porque gostam da aparência dele ou do status que transmite, os compradores de caminhões calculam cuidadosamente quanto custará comprar, manter e abastecer o veículo.

Caminhões movidos a bateria são vendidos por valores quase três vezes superiores aos dos modelos equivalentes a diesel, embora os proprietários possam recuperar grande parte do custo em economia com combustível. Os veículos movidos a célula a combustível de hidrogênio provavelmente serão ainda mais caros, talvez

um terço a mais do que os modelos movidos a bateria. Mas a economia com combustível e manutenção poderia torná-los mais baratos do que os caminhões a diesel já em 2027, segundo a Daimler Truck.

“O lado ambiental é muito importante, mas, se não fizer sentido financeiramente, ninguém vai fazer isso”, disse Paul Gioupis, CEO da Zeem, empresa que está construindo uma das maiores garagens para carregamento de veículos elétricos dos EUA a cerca de 2,5 quilômetros do Aeroporto Internacional de Los Angeles. A Zeem irá recarregar caminhões, além de oferecer serviços e limpeza para clientes como hotéis, operadoras de turismo e empresas de entrega de alimentos.

Núcleo de Inteligência – ADECE/SEDET

Edição 434 - Em 26 de abril de 2022

Os textos do conteúdo exposto neste informativo não são de autoria do Governo do Estado do Ceará.