

Carro elétrico é realidade para o brasileiro

Mercado já oferece mais de 200 opções de modelos, entre híbridos e elétricos ‘puros’; setor projeta aumento de 52% nas vendas no ano.

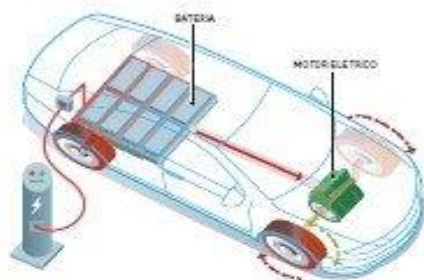
O Estado de S. Paulo

MOVIDOS A ENERGIA

Entenda como funciona cada sistema de eletrificação

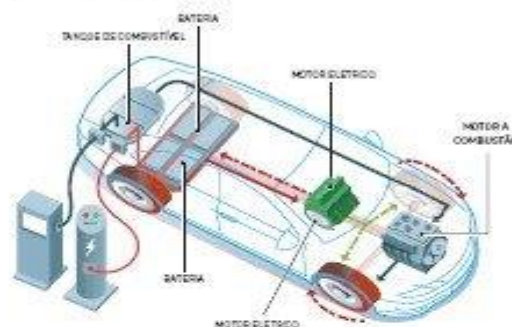
BEV - Veículo elétrico a bateria

É traçado por um motor elétrico. A bateria é carregada na tomada e com as frenagens e desacelerações.



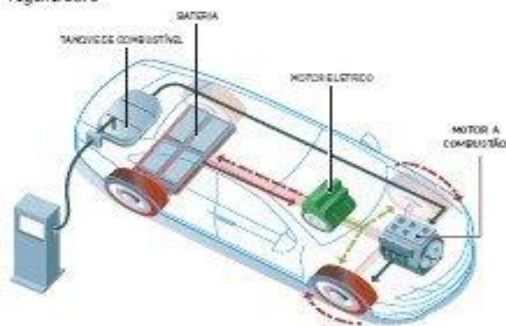
PHEV - Veículo elétrico híbrido plug-in

Utiliza um motor a combustão e um elétrico. A bateria pode ser recarregada na rede de energia elétrica, mas também recebe carga por frenagem regenerativa e pelo motor a combustão.



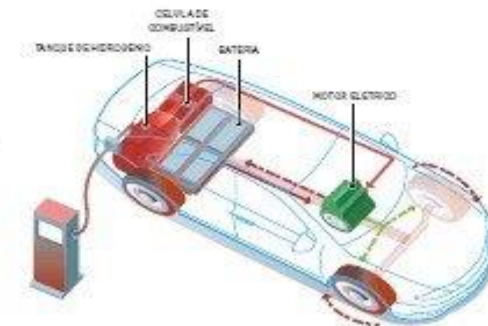
HEV - Veículo elétrico híbrido

Utiliza um motor a combustão e um elétrico. A bateria é recarregada pelo motor a combustão e pela frenagem regenerativa.



FCEV - Veículo elétrico movido a célula de combustível

Utiliza hidrogênio líquido pressurizado (ou bioetanol) que, combinado ao ar, gera a eletricidade necessária para mover o motor elétrico.



FONTES: BRIGHT CONSULTING E EMPRESAS INFOGRÁFICO/ESTADÃO

Com preços que variam de R\$ 150 mil a R\$ 1,18 milhão, a oferta de veículos eletrificados (híbridos – com motores elétrico e a combustão – e elétricos “puros”) ainda é para poucos, mas há mais de 200 versões à disposição do consumidor no Brasil. A previsão de vendas para este ano aumentou de 28 mil para 30 mil unidades, alta de 52% em relação a 2020. O elétrico mais vendido no primeiro semestre foi o Porsche Taycan 4S,

com 154 unidades, a R\$ 910 mil cada. Incluindo os híbridos, o campeão é o Corolla Cross XRX híbrido-flex, com 3.157 unidades. A Toyota é a única montadora que produz automóveis eletrificados no País.

Com 1,4% de participação nas vendas totais deste ano, veículos eletrificados (híbridos e elétricos) começam a aparecer mais no portfólio das montadoras e das importadoras. Há mais de 200 opções de modelos em oferta e vários lançamentos estão ocorrendo – o mais recente deles foi o Fiat 500e, primeiro com tecnologia elétrica da marca.

A previsão de vendas para este ano da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE) aumentou de 28 mil para 30 mil unidades, alta de 52% em relação a 2020. O mercado total de automóveis e comerciais leves deve crescer 12%, segundo espera o setor. “Em 2022, o mercado de eletrificados deve dobrar de tamanho”, prevê Murilo Briganti, sócio da Bright Consulting.

Até julho, foram vendidas 17.524 unidades, sendo 16.602 híbridos e 922 elétricos. Estudo apresentado pela Anfavea (associação das montadoras) estima que em 2035 a participação de carros eletrificados deve representar de 32% a 62% das vendas, dependendo de cenários que incluem, por exemplo, participação de governos na promoção dessa tecnologia.

O empresário Guilherme Juliani, de 41 anos, partiu para seu primeiro elétrico há quatro meses, e já decidiu que “nunca mais vai voltar para carros a combustão”. Seu Nissan Leaf tem autonomia para rodar 250 km com a bateria cheia, e ele instalou um carregador em sua casa. Ele

costuma rodar mil quilômetros por mês e, antes, gastava em média R\$ 1 mil com gasolina. “Com o elétrico, a conta de energia foi de cerca de R\$ 400.”

Sua opção pelo elétrico ocorreu porque queria testar a tecnologia antes de adotá-la na frota de sua transportadora, a Moove+, de São Bernardo do Campo (SP). “Adquirimos um caminhão elétrico da JAC Motors e 70 bicicletas elétricas”, diz. Ele quer ampliar o uso de eletrificados na frota de 4 mil veículos que prestam serviços para a empresa.

Corrida. Entre as montadoras, apenas Hyundai e Volkswagen não têm, no momento, modelos eletrificados à venda, mas ambas prometem novidades. Essa “corrida” das montadoras também tem a ver com a obrigatoriedade de cumprir metas de eficiência energética que começam a valer em 2022. Cada carro elétrico conta quatro vezes mais pontos que uma combustão na hora de verificar se os índices estabelecidos no programa Rota 2030 foram atingidos.

A oferta de eletrificados ainda é elitista, com preços que variam de R\$ 150 mil (JAC JS1 elétrico) a R\$ 1,18 milhão (MB AMG GLE 63 híbrido). O elétrico mais vendido no primeiro semestre foi o Porsche Taycan 4S, com 154 unidades, a R\$ 910 mil cada.

Incluindo os híbridos, o campeão é o Corolla Cross XRX híbrido-flex, com 3.157 unidades. A Toyota é a única montadora que produz automóveis eletrificados no Brasil. “Pelo menos até 2030 não enxergamos possibilidade de produção local de elétricos”, afirma Briganti.

Mesmo caros, os eletrificados têm atraído seu público-alvo. O esportivo Audi RS e-tron GT elétrico, que custa R\$ 950 mil, teve as 15 unidades colocadas à venda em maio esgotadas em 24 horas. Em abril, 300 unidades do XC40 elétrico oferecidos pela Volvo por R\$ 390 mil foram vendidas em 15 dias. A empresa negociou mais 150 unidades com a matriz e quase todas também já foram compradas.

Silêncio. Rodando com um Volvo XC60 híbrido plug-in há três meses, o arquiteto Paulo Naccache, de 73 anos, afirma que aprecia o silêncio do modelo, a performance e o torque. Ele conta que se decidiu por essa tecnologia porque quer ser um dos “agentes da mudança de tecnologia” que ocorre em todo o mundo.

O carro tem 40 km de autonomia rodando só no modo elétrico e Naccache faz a recarga em casa. Segundo ele, o custo do quilômetro rodado a eletricidade equivale a 25% do custo da gasolina. “É muito econômico, principalmente no uso urbano”, diz o morador da capital paulista.

O presidente da ABVE, Alfredo Maluf, diz que boa parte das vendas está direcionada a frotistas, locadoras e empresas. No segmento de comerciais leves e caminhões, também há alta significativa nas vendas pois muitas empresas, para atenderem a critérios de ESG, estão substituindo a frota por veículos elétricos.

Só a Ambev tem intenção de comprar 2,6 mil caminhões elétricos da Volkswagen e da Fábrica Nacional de Mobilidade (FNM), com linha de montagem em Caxias do Sul (RS). Também estão adquirindo esse tipo de

veículo a DHL, Lojas Americanas, Mercado Livre e Viveo. Também há novos movimentos para a produção local de ônibus elétricos, com o anúncio na semana passada da Mercedesbenz, que vai fabricar chassis elétricos no ABC paulista.

Maluf ressalta, contudo, que o Brasil está ficando para trás em relação ao mundo na eletrificação. Para ele, as principais dificuldades para o mercado local são os altos impostos e a falta de política de incentivos (não necessariamente tributários). “Mas o maior gargalo é a ausência de uma política ambiental.”

Igual preocupação tem o presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes. Se a projeção de participação nas vendas em 2035 se confirmar, serão vendidos cerca de 1,3 milhão de eletrificados no País. “É impossível atender a esse volume só por meio de importação”, diz. “Temos de nos preparar para um novo ciclo de investimentos.” Para ele, é preciso que o setor público e o privado se unam para definir prioridades, inclusive para o uso de biocombustíveis nessa transição, e para criar uma política clara de longo prazo para os elétricos.

Núcleo de Inteligência - Sedet
Edição 215 - Em 03 de setembro de 2021

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