

Menos poluente, mais silencioso e econômico, carro movido a energia ainda não é, porém, vantajoso para o consumidor

Caminhão na tomada

PAOLA CARVALHO

Carros, motos, ônibus e agora caminhão elétrico. A Iveco, empresa do grupo Fiat com unidade em Sete Lagoas (Região Central), lança hoje em Foz do Iguaçu (Paraná) o Programa de Desenvolvimento do Iveco Daily Elétrico. Os automóveis abastecidos em qualquer tomada vão aos poucos conquistando espaço no mercado brasileiro, mas podem demorar para chegar às garagens do motorista brasileiro. Isso porque para o bolso ainda não vale a pena.

As vantagens são muitas. Além de não emitir poluentes,

os elétricos são mais silenciosos e econômicos. Em uma Palio Weekend, por exemplo, o custo do quilômetro rodado com gasolina é de R\$ 0,25, com álcool cai para R\$ 0,18 e, com energia elétrica, o valor é menor ainda, R\$ 0,05. As desvantagens, porém, são maiores. Pelo menos por enquanto. A velocidade máxima que pode ser atingida é a de 100km/h. Com uma carga é possível percorrer somente 120km, ou manter o carro ligado cerca de duas horas. E para recarregar gasta-se aproximadamente oito horas. O preço de um carro desse? A Palio Weekend, que custa em torno de R\$

50 mil, transformada em elétrica passa a custar R\$ 145 mil.

No país, apenas o grupo Fiat desenvolve hoje um programa específico para a produção de carros elétricos. A montadora informou ao Estado de Minas que de 2006 até o momento foram produzidos 21 modelos Palio Weekend Elétrico para uso das empresas parceiras no projeto (Itaipu Binacional, KWO, AMPLA, CPFL, Copel, Eletrobrás e Cemig). O objetivo é produzir 50 veículos até meados de 2010. Em volumes maiores, o presidente da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), Pietro Erber, estima que por volta de 2020, os elétri-

cos podem conseguir 30% do mercado depois de cinco anos. "Falta empenho do governo. Os impostos são muito altos. Com as condições de hoje não tem como traçar cenário de quando o consumidor poderá comprar um carro desse", afirmou. A taxa do Imposto sobre Produto Industrializado (IPI) para os modelos elétricos é de 35%. O Ministério da Ciência e Tecnologia informou por meio de nota que realmente não existe nenhum projeto, programa ou ação a respeito de carros elétricos.

Apesar dos avanços, a Fiat ainda engatinha no desenvolvimento do carro elétrico, cujo foco atual é aumentar a eficiência e baratear o custo do modelo. A Volkswagen, General Motors, Ford, Peugeot e Renault informaram que têm projetos mundiais, mas nada específico no Brasil. Uma das alternativas, na opinião do sócio e líder de serviços para o setor automotivo da PricewaterhouseCoopers, Marcelo Cioffi, é a produção no país do carro híbrido, que possui mais de um motor propulsor, com diferentes fontes de alimentação, a exemplo de um flex elétrico (gasolina, álcool e eletricidade). Segundo projeções da empresa, em 2010 o mundo produzirá 70 milhões de veículos. Desse total, 1,2 milhões de híbrido e somente 30 mil de elétricos. Em 2015, seriam 300 mil elétricos, mas sobre uma base de 80 milhões de carros. "Vislumbrar carro elétrico nas garagens do brasileiro nos próximos 10 anos é muito difícil", destacou.



Palio Weekend elétrico desenvolvido pela Fiat: meta é produzir 50 automóveis até meados de 2010