**O que falta para a produção de carros elétricos no Brasil**

Por Ronaldo Mazará Jr.*
Não restam dúvidas quanto aos efeitos benéficos da Resolução 97 da Câmara de Comércio Exterior (Camex) que isenta automóveis elétricos, elétricos-plug-in e movidos a hidrogênio do imposto de importação, cuja alíquota de 35% onerava o custo e os preços em relação aos dos veículos a combustão.

A medida tira uma grande carga dos preços dos veículos elétricos e poderá melhorar a oferta da tecnologia aplicada principalmente ao modelo de propulsão elétrica no Brasil.
É um atrativo a novos investimentos para a produção nacional de veículos de alta eficiência energética, baixo consumo e emissões, que vem muito a calhar. Um exercício rápido de cálculo mostra que o preço de um Toyota Prius poderá baixar de aproximadamente R$ 113.000 para R$ 74.000 e um BMW i3 de aproximadamente R$ 225.000 para R$ 147.000.
Os ventos parecem mesmo soprar a favor. Na mesma semana em que a Camex decidiu pela isenção do Imposto de Importação, a Comissão de Meio Ambiente do Senado aprovou projeto para isenção total do IPI aos elétricos a bateria ou híbridos a etanol produzido no Brasil, que inclui peças importadas e equipamentos de recarga. Parece fantástico se considerarmos que atualmente os híbridos e elétricos são taxados em até 25%, e os nacionais a combustão de 1.0 litro até 2.0 litros em 11%.
O que falta então para encorajar o desenvolvimento da indústria local? Os desafios existem e, particularmente no Brasil, envolvem, por exemplo, a proliferação de postos de recarga e incentivos à geração individual de energia elétrica, como os que já existem em países da Europa e nos Estados Unidos onde se admite a possibilidade do abatimento da energia excedente ao ser devolvida à rede (abatida da próxima conta de luz). Aqui onde há insolação e vento praticamente o ano todo, bem que poderiam ser criados estímulos ao uso de células fotovoltaicas e geradores eólicos, cujos custos estão caindo muito rapidamente a medida que

seu uso se massifica mundialmente.
Outro ponto a ser discutido é o do desenvolvimento de mão de obra especializada de engenharia para o desenvolvimento ou adaptação local desse tipo de veículo no País.
No futuro não haverá apenas carros a combustão, nem só elétricos. Certamente as tecnologias serão aplicadas onde fazem mais sentido, e o consumidor saberá distinguir as vantagens dos elétricos e híbridos sobre os convencionais, que vão além da energia mais barata e limpa - podem ser mais duráveis e de mais baixo custo de manutenção. Acredito que a relação custo-benefício definirá facilmente a decisão de compra.

*Ronaldo Mazará Jr. é engenheiro e membro da Comissão Técnica de Veículos Elétricos e Híbridos da SAE BRASIL
Foto: divulgação
Companhia de Imprensa