08/11/2012 - SAE BRASIL reabre discussão sobre a eletrificação da frota no País

Em quatro painéis, especialistas comentaram aspectos que cercam o mercado de carros elétricos e híbridos no Brasil

Incentivos fiscais e desenvolvimento de pesquisas na área de eletrificação veicular foram alguns dos temas abordados por especialistas de diversos segmentos da indústria no 1º Simpósio SAE BRASIL de Veículos Elétricos e Híbridos, promovido pela Seção São Paulo da SAE BRASIL, nesta segunda-feira.

Durante o painel “Visão das Montadoras - Formação de Público Consumidor”, representantes da Ford, General Motors, Fiat, Toyota e BMW mostraram que investem em projetos de veículos elétricos e híbridos no Brasil, porém, como esse mercado ainda não recebeu incentivos do governo, a produção em larga escala, como é feito na Europa e EUA, ainda não é viável.

Oswaldo Ramos, gerente-geral de Marketing da Ford, afirmou que no momento em que os carros elétricos e híbridos forem viáveis, quem sair na frente terá vantagens. Por isso, é importante continuar com os investimentos na área. O executivo falou sobre o Fusion Hybrid, que a montadora americana comercializa no Brasil desde 2010 e que já vendeu mais de 200 unidades. Disse também, que dirigir um carro híbrido é uma lição para se aprender a economizar energia.

Gustavo Colossi, diretor de Marketing da General Motors, apontou a necessidade desses veículos serem confiáveis para que o consumidor tenha certeza de que esse carro não irá parar no meio do caminho. “Quando isso ficar bem claro, talvez possamos mudar os paradigmas”, comentou.

“O Brasil pode se tornar referência mundial em sustentabilidade. Porém, para chegarmos a esse nível precisamos de investimentos”, afirmou Leonardo Cavalieri supervisor de Veículos Especiais da Fiat. O engenheiro acrescentou que 87,2% da energia produzida pelo Brasil provem de fontes renováveis, portanto investir em veículos elétricos é um bom negócio para o País.

Frank Peter Gundlach, diretor comercial da Toyota, contou que, mesmo sem incentivos governamentais, a montadora trará o Toyota Prius ao mercado brasileiro no início de 2013 para difundir a tecnologia e sentir o mercado nacional. Para o executivo a diferença entre a demanda e a oferta de petróleo aumentará gradualmente no futuro. “Por isso, acreditamos que, independentemente do combustível, a tecnologia híbrida é economicamente viável”, acrescentou.

José Sétimo Spini, diretor de Pós-Vendas da BMW, informou que a marca entrará oficialmente no mercado de carros elétricos em 2013, quando irá apresentar sua sub-marca específica para veículos elétricos e híbridos.

Para Ronaldo Mazará Jr., que dirige a Comissão Técnica de Veículos Elétricos e Híbridos da SAE BRASIL, organizadora do simpósio, a entrada desses carros no mercado brasileiro é questão de tempo. “Acredito que em um futuro próximo esses veículos farão parte de nosso dia a dia”, disse o engenheiro em sua apresentação.

José Luiz Albertin, chefe da Secretaria Geral do Comitê de Normas Automotivas da ABNT, apontou a existência de comitê na entidade especificamente para discutir normas para veículos rodoviários elétricos como um grande avanço. “Hoje, estudantes já desenvolvem projetos com

esses carros, ou seja, o futuro já chegou, precisamos apenas nos preparar para ele", enfatizou.

ELETRIFICAÇÃO - No painel "Sistemas de carga e eletrificação", os pesquisadores Maria de Fátima Rosolem e Raul Beck, da Fundação CPqD (Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações), apresentaram o atual estágio de desenvolvimento de baterias para veículos elétricos, e destacaram os desafios tecnológicos para vencer barreiras atuais de autonomia e tempo de recarga. Foram mostradas tecnologias para gerenciamento de baterias, seu funcionamento em regimes mais favoráveis e as formas de assegurar a integridade e a operação otimizada do produto.

Com o tema "As tendências tecnológicas" especialistas abordaram os impactos da adoção de sistemas de armazenamento de energia e de propulsão elétricos, tanto em veículos híbridos quanto puramente elétricos, sobre os sistemas de distribuição dessa energia. Aspectos como a necessidade de novos tipos de cabeamento e seu dimensionamento, blindagem contra suas irradiações eletromagnéticas e susceptibilidade às irradiações do meio, carroceria preparada para as baterias e veículo comerciais elétricos e híbridos, foram discutidos nesse bloco.

Jesse Wili Paegle Filho, technical business development da Arcelor Mittal, falou sobre carrocerias adequadas para sustentarem as baterias; Pedro Nogueira, gerente de Inovação e Novas Tecnologias da Kromberg & Schubert, apontou as necessidades dos cabos e chicotes serem específicos para trabalharem em alta tensão; Rivaldo Caram, diretor de Vendas da L.A. Semikron ressaltou a aplicação da eletrônica na eletrificação; e Fabio Nicora, advanced engineering & innovation da IVECO, comentou sobre o Iveco Daily, um veículo comercial que utiliza uma tecnologia que propõe um sistema flexível para os caminhões leves.

No painel "Eficiência energética e homologação", Gabriel Murgel Branco, diretor da Environmentality, consultoria especializada em tecnologias não-poluentes, abordou a homologação de veículos elétricos, com destaque para os avanços e adequações nesse processo de validação de veículos híbridos no Brasil. O especialista apresentou como são feitos os testes e os parâmetros usados para permitir que esses veículos entrem no mercado e como os testes foram alterados a fim de garantir uma justa avaliação dos veículos híbridos.

O gestor de marketing e produto da Bosch, Rafael Borelli, mostrou a eficiência do sistema Start/Stop nos carros elétricos e híbridos. O executivo explicou a funcionalidade e aplicação desse sistema e as vantagens que ele traz para o consumo.

Sobre a etiquetagem veicular frente ao novo regime automotivo, Alejandro Furas, diretor técnico da Latin NCAP, apresentou uma Proposta de Protocolo de Testes, que visa adequar e padronizar os ensaios, garantindo que os veículos elétricos e híbridos sejam adequadamente rotulados quanto à eficiência energética.

Para Ronaldo Mazará Jr, o simpósio permitiu conhecer a real situação do setor, quais suas necessidades e o que ainda dificulta o seu desenvolvimento. "Foi uma oportunidade única para os participantes tomarem conhecimento do que temos no Brasil e os planos das grandes empresas para o nosso mercado", disse Mazará.

O engenheiro ainda enfatizou que a SAE BRASIL, por meio de sua Comissão Técnica para Veículos Elétricos e Híbridos, estará focada em várias frentes de atuação como no engajamento dos engenheiros em se aprofundarem e se especializarem no assunto. "Isso nos permitirá formar rapidamente no Brasil uma massa crítica de especialistas, habilitando o País a integrar a linha de frente no desenvolvimento de tecnologias, na centralização de informações e reivindicações dos players com o objetivo de endereçar as questões mais críticas, como a eliminação de barreiras, obtenção de incentivos e promoção dessas tecnologias", afirmou

Mazará ao encerrar o encontro.

A SAE BRASIL (Sociedade de Engenheiros da Mobilidade) é uma associação sem fins lucrativos e que congrega pessoas físicas (engenheiros, técnicos e executivos) unidas pela missão comum de disseminar técnicas e conhecimentos relativos à tecnologia da mobilidade em suas variadas formas: terrestre, marítima e aeroespacial.A SAE BRASIL foi fundada em 1991 por executivos dos segmentos automotivo e aeroespacial, conscientes da necessidade de se abrir as fronteiras do conhecimento para os profissionais brasileiros da mobilidade, em face da integração do País ao processo de globalização da economia, ora em seu início, naquele período. Desde então a SAE BRASIL tem experimentado extraordinário crescimento, totalizando mais de cinco mil associados e 10 seções regionais distribuídas desde o Nordeste até o extremo Sul do Brasil, constituindo-se hoje na mais importante sociedade de engenharia da mobilidade do País.
A SAE BRASIL é filiada à SAE International, uma associação com os mesmos fins e objetivos, fundada em 1905, nos EUA, por líderes de grande visão da indústria automotiva e da então nascente indústria aeronáutica, dentre os quais se destacam Henry Ford e Orville Wright, e tem se constituído, ao longo de mais de um século de existência, em uma das principais fontes de normas, padrões e conhecimento relativos aos setores automotivo e aeroespacial em todo o mundo, com mais de 5 mil normas geradas e mais de 85 mil sócios distribuídos por 93 países.

Companhia de Imprensa