

“**H**á tempo para tudo”, dizia o americano Thomas Edison. Criador da lâmpada incandescente, Edison inventou também a distribuição de energia elétrica e a primeira bateria de carro elétrico no início do século 20. Passados mais de cem anos, parece que, finalmente, chegou a vez dos veículos elétricos.

Até 2030, Alemanha e Inglaterra esperam não mais comercializarem carros a diesel ou a gasolina. Os franceses vão no mesmo rumo, com a promessa de aposentarem motores a combustão até 2040. Os países da União Europeia estão de acordo em banir essa tecnologia a partir de 2035. A Volvo pretende trabalhar exclusivamente com veículos elétricos até 2030. Nessa mesma data, a Honda quer que dois terços dos seus modelos sejam elétricos ou híbridos. A Nissan garante que, a partir de 2031, disponibilizará apenas produtos elétricos em suas principais praças: Europa, Estados Unidos, Japão e China.

Veículos de uma geração mais tecnológica, mais silenciosa, menos poluente e mais econômica estão sendo introduzidos, neste instante, em várias partes do mundo (no Brasil, inclusive). Vejamos: a Ambev já

encomendou à Volkswagen 1.600 caminhões elétricos para operações urbanas. A capital do estado de Goiás, Goiânia, divulgou recentemente a aquisição de uma frota com 114 ônibus elétricos da BYD, marca chinesa com fábrica no Brasil. Já a Braspress, empresa do transporte rodoviário de cargas, vem utilizando 30 veículos 100% elétricos da JAC Motors.

Apesar dos avanços inegáveis, há entraves que dificultam uma maior adesão a esse tipo de tecnologia no país, como, por exemplo, o elevado investimento inicial para a aquisição dos veículos; a baixa autonomia em relação a veículos a combustão; a falta de políticas públicas; e a ausência de infraestrutura para a recarga da bateria.

Porém, as barreiras tendem a ceder diante das vantagens inegáveis, acredita o presidente da CNT, Vander Costa. “A energia elétrica está entre as principais alternativas de fontes renováveis em substituição aos combustíveis fósseis. Entre as qualidades, estão: maior eficiência de motor; diminuição das emissões de gases poluentes; menor poluição sonora; e uma propulsão mais barata quando comparada àquela dos combustíveis fósseis”, enumera.



Diferenças energéticas

Números da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) mostram que, atualmente, o diesel corresponde a 30,2% dos custos da operação do transporte público. Em tese, diante do preço cobrado pelo combustível fóssil, a eletrificação da frota significaria uma redução de 30% no custo do quilômetro rodado.

“Sabemos que a capacidade total de recarga desses veículos entrega uma autonomia 60% menor do que a dos motores a combustão”, cita Urubatan Helou Junior, diretor de Frotas da Braspress. “Porém, se formos utilizar um parâmetro comparativo de cem quilômetros e um custo médio de quilowatt, o veículo elétrico é 50% menos oneroso em termos de recarga, que será feita em período noturno, nas estações de recarga instaladas nas bases dos veículos”, complementa.

Sobre a experiência pioneira da empresa, com o uso de caminhões elétricos no transporte de encomendas, na região metropolitana de São Paulo, o diretor detalha: “O maior ganho é na diminuição da emissão de poluentes, mas, com a isenção de rodízio, temos um ganho estratégico nas operações. E, por serem novos, esses veículos ainda não passaram por grandes manutenções. Tudo o que envolve as baterias é feito por oficinas especializadas”.

A frota elétrica da Braspress é conduzida exclusivamente por mulheres, que passaram por um treinamento específico para guiar esse tipo de veículo. “As motoristas se adaptaram à condução de um veículo com mais aceleração e torque. Também temos relatos de viagens menos cansativas devido à ausência de pedais e à redução de ruídos”, esclarece. Helou Junior frisa, ainda, que os caminhões atuam apenas em perímetro urbano, com retorno diário às bases, em razão da limitação de autonomia e do tempo necessário para a recarga.