

O FUTURO ACELERA

O carro elétrico poderá ter um impacto profundo na economia da América Latina

JUAN PABLO DALMASSO, DE BUENOS AIRES



CARROS PODEM CONSUMIR ATÉ 5% DA ENERGIA DA AL EM 2030

Nada é mais eficaz para catalisar mudanças do que a introdução de uma nova tecnologia, e isso também ocorre na indústria automobilística. Recentemente, a Itaipu Binacional entrou no segmento automotivo. Em uma parceria com a Fiat, a Itaipu decidiu testar os automóveis elétricos, uma tecnologia que nunca saiu da fase experimental. Foi assim que, em 2007, um Palio Weekend elétrico já percorria as ruas de Foz do Iguaçu.

O veículo tornou-se um modelo 100% elétrico, movido a bateria e com um motor de 15 Kw. Isso representa 20 cavalos, a metade da potência de um carro 1.0. A velocidade máxima é de 100 quilômetros por hora, e o torque permite uma aceleração de zero a 60 quilômetros por hora em nove segundos. O desempenho pode ser limitado, mas o carro é silencioso e pouco poluente. Seu custo energético por quilômetro pode chegar a um quarto do custo dos motores a combustão interna, dependendo das tarifas de energia.

O ponto crítico é a bateria, do tipo Zebra, totalmente reciclável, mas que exige paciência do motorista. Pode ser recarregada em casa, em 110 ou 200 volts, mas a recarga demora oito horas. Sua autonomia é de apenas 120 quilômetros. Outro problema a ser resolvido é o preço: hoje o Palio experimental custa US\$ 42 mil, sem contar impostos.

Apesar das limitações, a Fiat está muito entusiasmada com o projeto, em que investiu US\$ 10 milhões. "O futuro é elétrico", disse Cledorvino Belini, presidente da Fiat na América Latina, ao apresentar o carro. Os primeiros modelos chegarão ao mercado em 2011.

CORRIDA MUNDIAL

A equipe de Belini terá de suar para conquistar mercado. O presidente americano Barack Obama anunciou investimen-

tos de US\$ 2,4 bilhões para melhorar essa tecnologia. A corrida pelo modelo elétrico é generalizada: várias montadoras apresentaram protótipos no último Salão do Automóvel de Frankfurt, com promessas de lançamento nos próximos dois anos.

O brasileiro Carlos Ghosn, presidente mundial da Renault-Nissan apareceu ao lado de Shai Agassi, presidente da empresa Better Place. Agassi está desenvolvendo um ambicioso sistema de transporte individual movido a eletricidade. Seus planos vão além dos automóveis, mas passam pela estruturação de toda uma rede de distribuição de eletricidade veicular, e a Renault-Nissan afirma que apresentará quatro modelos 100% elétricos em 2011. Entre eles há versões do Kangoo e do Fluence, incorporando novas tecnologias além do motor.

Os carros terão três alternativas de recarga: uma conexão tradicional à rede elétrica (duração de 6 a 8 horas), uma recarga especial em terminais trifásicos (20 a 30 minutos) ou o sistema *quick drop*, em que as baterias são trocadas em postos especializados. Isso aproximará a indústria automobilística das empresas de telefonia celular. O uso da bateria se dará sob um sistema de comodato, mais um valor cobrado pela prestação de serviços, o que reduzirá o preço dos veículos.

A Renault-Nissan diz que estuda produzir 100 mil veículos no primeiro ano e montar uma rede de 100 mil postos no mesmo período, começando pela Dinamarca e outros países da Europa, além de Israel, onde tem acordos com empresas de infraestrutura. "Em 2020, metade dos novos automóveis será elétrica", diz Agassi. "As projeções mais conservadoras indicam 10%", completou.

PERDAS E GANHOS

Se as promessas otimistas se cumprirem, o mercado sofrerá fortes mudanças. Na América Latina, o impacto mais profundo deverá ocorrer na cadeia de valor da energia. Se a busca por combustível se transferir das bombas para as tomadas, as distribuidoras e geradoras entrarão no grupo de beneficiadas. Segundo estimativas do Instituto de Eficiência Energética do Brasil, cada carro consumiria entre 3 e 5 Mwh ao ano, o que representaria de 3% a 5% da demanda geral de eletricidade em 2030.

Empresas como Itaipu apostam que essa nova demanda acontecerá de noite, período em que a energia sobra. Porém, como não dá para combinar isso com os motoristas, corre-se o risco de somar outro problema à endêmica escassez de energia da América Latina.