

A toda carga

Veículos elétricos ganham incentivos e podem deixar a cidade mais silenciosa e menos poluída

Rodrigo Garcia | rodrigogarcia@camara.sp.gov.br
Colaborou Matheus Briet

Eles são silenciosos (“nem parece que o carro está ligado”, costumam dizer os motoristas), não emitem gases poluentes e, embora mais caros, são econômicos e têm manutenção mais barata. Contudo, os carros elétricos, que têm pelo menos um motor movido a eletricidade, ainda são raros no Brasil.

Segundo o presidente-executivo da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE), Ricardo Guggisberg, no País existem apenas cerca de 3 mil carros elétricos e híbridos. Destes, pelo menos 400 estão nas ruas paulistanas.

Para aumentar o número de automóveis movidos a energia na cidade, a Câmara Municipal de São Paulo (CMSP) criou, no ano passado, a Lei 15.997/2014, que estabelece a política municipal de incentivo ao

uso de carros elétricos, híbridos (os que funcionam com eletricidade ou com combustíveis tradicionais) ou movidos a hidrogênio. Dois estímulos estão previstos na legislação: devolução de 50% do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e isenção do rodízio municipal. A devolução do IPVA será restrita aos cinco primeiros anos de tributação e a base de cálculo (valor venal do veículo) deverá ser igual ou inferior a R\$ 150 mil.

O autor do projeto que originou a lei, vereador Antonio Donato (PT), explica que é uma tendência mundial o incentivo à produção e comercialização de veículos movidos à energia limpa. “São Paulo não poderia ficar de fora”, diz. Segundo ele, trata-se de uma iniciativa pioneira e simbólica: “Esperamos que os



CURIOSIDADE
“Os passageiros fazem muitas perguntas”, diz Gelio, enquanto recarrega seu táxi no eletroposto (detalhe)



governos estadual e federal sigam o exemplo e barateiem a carga de impostos incidentes na produção destes veículos, para que se tornem mais acessíveis economicamente”.

Em agosto, a Prefeitura de São Paulo regulamentou a Lei 15.997 e anunciou que metade do IPVA será devolvida na conta corrente do proprietário do veículo. De acordo com as regras do IPVA 2015, definidas pela Secretaria da Fazenda de São Paulo, a alíquota para carros elétricos é de 3% do valor venal. No Estado, os percentuais vão de 1,5% a 4%.

O IPVA é um imposto estadual, mas o Estado repassa metade do va-

lor arrecadado para a Prefeitura da cidade onde houve o emplacamento. É essa quantia que será usada para estimular os proprietários de veículos elétricos em São Paulo.

“Espero que todos façam um esforço para a troca da frota, que passará a ser mais moderna, menos poluente e mais condizente com questões do meio ambiente, de saúde pública e de sustentabilidade”, afirmou o prefeito Fernando Haddad (PT).

Em setembro, a Prefeitura anunciou que os automóveis elétricos ou híbridos estão fora do rodízio. Haddad lamentou que a frota

EXPERIÊNCIA • Projeto do táxi elétrico ajuda a apresentar a tecnologia aos paulistanos, explica Auriemma



ainda seja pequena e explicou que as medidas têm o objetivo de aumentar esses números. “Queremos que carros elétricos baratos sejam produzidos no Brasil”, afirmou o prefeito. Nas contas do Executivo, 387 carros de passeio elétricos serão beneficiados pelo decreto.

Um mês depois, a Câmara de Comércio Exterior (Camex), órgão do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, anunciou que havia zerado o Imposto de Importação (II) de carros elétricos ou movidos a hidrogênio, que era de 35%.

TÁXIS

Quem estiver em São Paulo e quiser conhecer um veículo a eletricidade é só usar um dos dez táxis com essa tecnologia disponíveis em três pontos da cidade (Avenida Paulista com Rua da Consolação, em frente ao Theatro Municipal e na Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini). “O projeto procura aproximar os paulistanos dos carros elétricos”, explica o presidente do Sindicato das Empresas de Táxi do Estado de São Paulo (Sinataxi) e da Associação das Empresas de Frota de Táxi do Município de São Paulo (Adetax), Ricardo Auriemma. Segundo ele, empresas de frota, taxistas e passageiros têm elogiado os veículos.

O presidente da Adetax acredita que o reembolso de parte do IPVA e a isenção do rodízio vão impulsionar o uso. “Essa decisão é a cara de São Paulo, mostra que o poder público está antenado com as novas tecnologias.”

Há três anos trabalhando com um táxi elétrico, Jeferson Carlos Gelio é só elogios. “É mais econômico e posso reabastecê-lo até em casa”, conta. Com R\$ 12 é possível carregar uma bateria e andar cerca de 150

quilômetros. Se o motor fosse a gasolina, com R\$ 12 compraria por volta de 4 litros, suficientes para rodar uns 40 quilômetros. Outras vantagens são que o motor não esquenta e a manutenção é mais barata, pois não há radiador, nem vela no motor.

Pela reação da maioria dos passageiros de Gelio e de outros motoristas que veem seu táxi, o sinal está verde para os veículos a eletricidade: ficam impressionados e fazem perguntas sobre o funcionamento do motor.

“Respondo com orgulho sobre meu carro porque confio no veículo elétrico”, diz. De carona no táxi de Gelio, a equipe de reportagem da **Apartes** testemunhou o quanto a experiência é silenciosa: é possível ouvir até o som dos pneus passando pelo asfalto.

Apesar do otimismo, os caminhos dos veículos elétricos não estão totalmente pavimentados. O preço, em média, é cerca de 50% maior que os de modelos a gasolina e existem poucos postos de carregamento, também chamados de eletropostos (cerca de dez na cidade). “Ainda são caros,

principalmente por causa dos impostos”, lamenta Ricardo Guggisberg. Mas elogia os estímulos como os dos governos municipal e federal: “Mostram que há interesse no desenvolvimento desse tipo de carro”. O presidente da ABVE também acredita que o número de eletropostos vai aumentar à medida que mais modelos elétricos circularem pelas ruas paulistanas.

PROPOSTAS

A Câmara está analisando mais formas de incentivo ao transporte limpo. O Projeto de Lei (PL) 374/2013,

apresentado pelo vereador Laércio Benko (PHS) e que pretende instituir o programa de modernização da frota municipal de transporte público, determina que todos os veículos que operam transporte coletivo de passageiros deverão contar com motor elétrico, híbrido ou por combustão a etanol. Sobre o mesmo tema, o vereador Gilberto Natalini (PV) apresentou o PL 216/2003 e o vereador Davi Soares (PSD) propôs o PL 277/2011, para que a frota de ônibus seja movida a combustíveis menos poluentes.

Atualmente, segundo a SPTrans, circulam na cidade de São Paulo 201 trólebus (ônibus ligados à rede elétrica por roldanas, também chamadas de troles). Eles operam em 11 linhas do sistema, transportando por mês uma média de 2.578.212 passageiros. Em operação, há também um ônibus movido a bateria, além de planos para inserir mais duas unidades a bateria nos próximos meses.

MODELO • “Que os governos estadual e federal sigam o exemplo de São Paulo”, diz o vereador Donato



Fábio Lazari/CMS



Ricardo Moreno/CMS


TENDÊNCIA • O carro elétrico será muito usado nos centros urbanos, prevê Joel Leite

O PL 86/2014, também de Natalini, exige que todas as motocicletas utilizadas pela administração municipal sejam de modelos flex, elétricos ou híbridos (a combustível e eletricidade). Na justificativa do projeto, o vereador afirma que a Prefeitura “tem obrigação de oferecer um bom exemplo e em coerência com o disposto na Política Municipal de Mudanças Climáticas”.

Outro projeto, o 63/2014, apresentado pelo vereador Eduardo Tuma (PSDB), cria reservas de vagas em shoppings centers para “automóveis ecológicos”- que não são movidos exclusivamente por motores a combustão, tais como os híbridos, solares, a hidrogênio ou elétricos.

De acordo com Joel Leite, diretor da agência de notícias Autoinforme, o carro elétrico em breve vai ocupar um espaço maior, basicamente nas cidades. “É um veículo que funciona muito bem nos centros urbanos, onde há mais possibi-

lidades de recarregar as baterias”. Ele acredita que o principal resultado dos incentivos municipais é a ampliação dos debates sobre os modelos movidos a energia alternativa.

Outro possível efeito desses incentivos é propiciar que mais veículos elétricos ou híbridos circulem pelas ruas. Com isso, os paulistanos terão uma cidade mais limpa e com menos barulho. 

SAIBA MAIS

Sites

Associação Brasileira de Veículos Elétricos. www.abve.org.br

Instituto Nacional de Eficiência Energética. www.inee.org.br

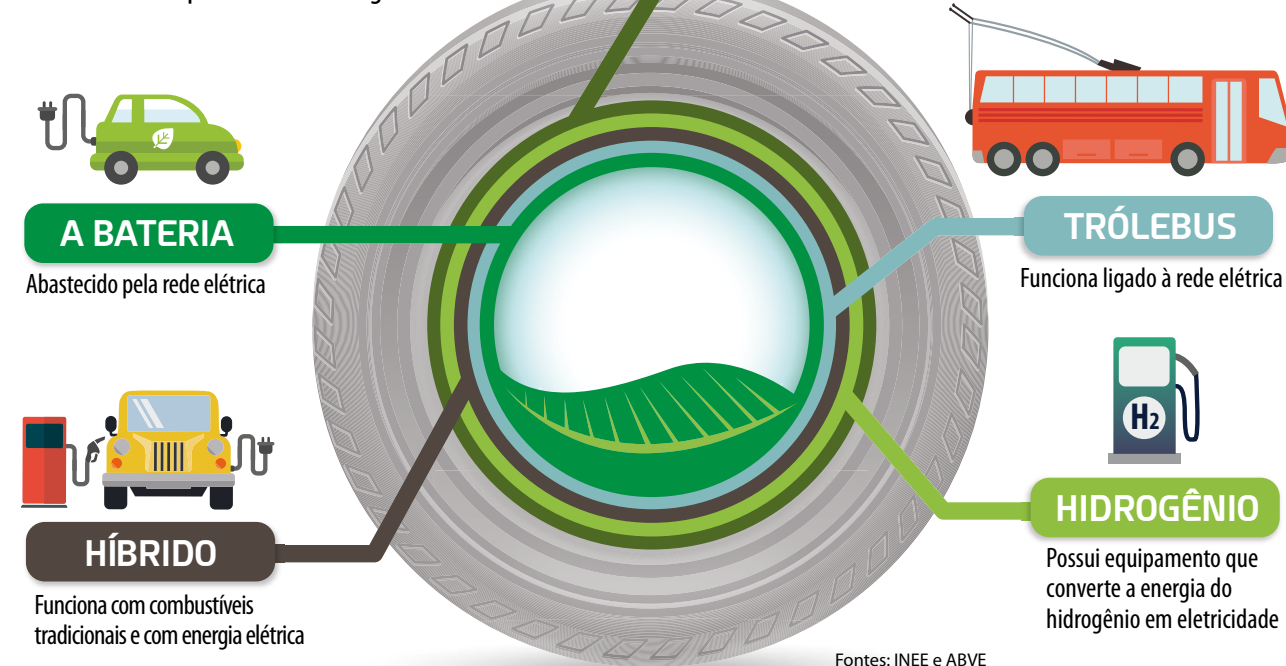
Veja também na programação da TV Câmara:



www.camara.sp.gov.br/tvcamara

LIMPO, SILENCIOSO e caro

O carro elétrico não emite gás poluente, mas custa de R\$ 116 mil a R\$ 800 mil, cerca de 50% a mais que os modelos a gasolina



Fontes: INEE e ABVE