ROTA 2030

NÃO PODEMOS ERRAR

PLINIO M. NASTARI

Representante da sociedade civil no Conselho Nacional de Política Energética (CNPE)

Está em avaliação pelo Governo uma proposta de redução da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de carros elétricos a bateria de 25% para 7%. Este incentivo somar-se-ia à já aplicada isenção do Imposto de Importação (II) de 35%. A proposta é um dos elementos do Rota 2030, programa que deve substituir o Inovar-Auto – condenado na Organização Mundial do Comércio (OMC) por criar benefícios à indústria automotiva local – e que visa criar um modelo indutor de maior eficiência energética e de valorização de ganhos ambientais.

A única justificativa possível para essa política é o modismo, o desejo de copiar o que é feito em outros países sem avaliar as consequências, as alternativas e as oportunidades de que dispomos. Se o critério fosse técnico, e não guiado pelo modismo, seria reconhecido que o veículo atual utilizando combustível renovável é mais limpo do que o carro elétrico a bateria. Segundo a Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), considerando a avaliação de ciclo de vida, um veículo leve convencional movido a etanol no Brasil emite 45 gramas de CO_2 por quilômetro (g CO_2/km) e o que usa gasolina emite 166 g CO_2/km. Considerando o *mix* de combustíveis no Brasil, a emissão média é de 129 g CO_2/km. O carro elétrico a bateria produzido na Europa emite 139 g CO_2/km.

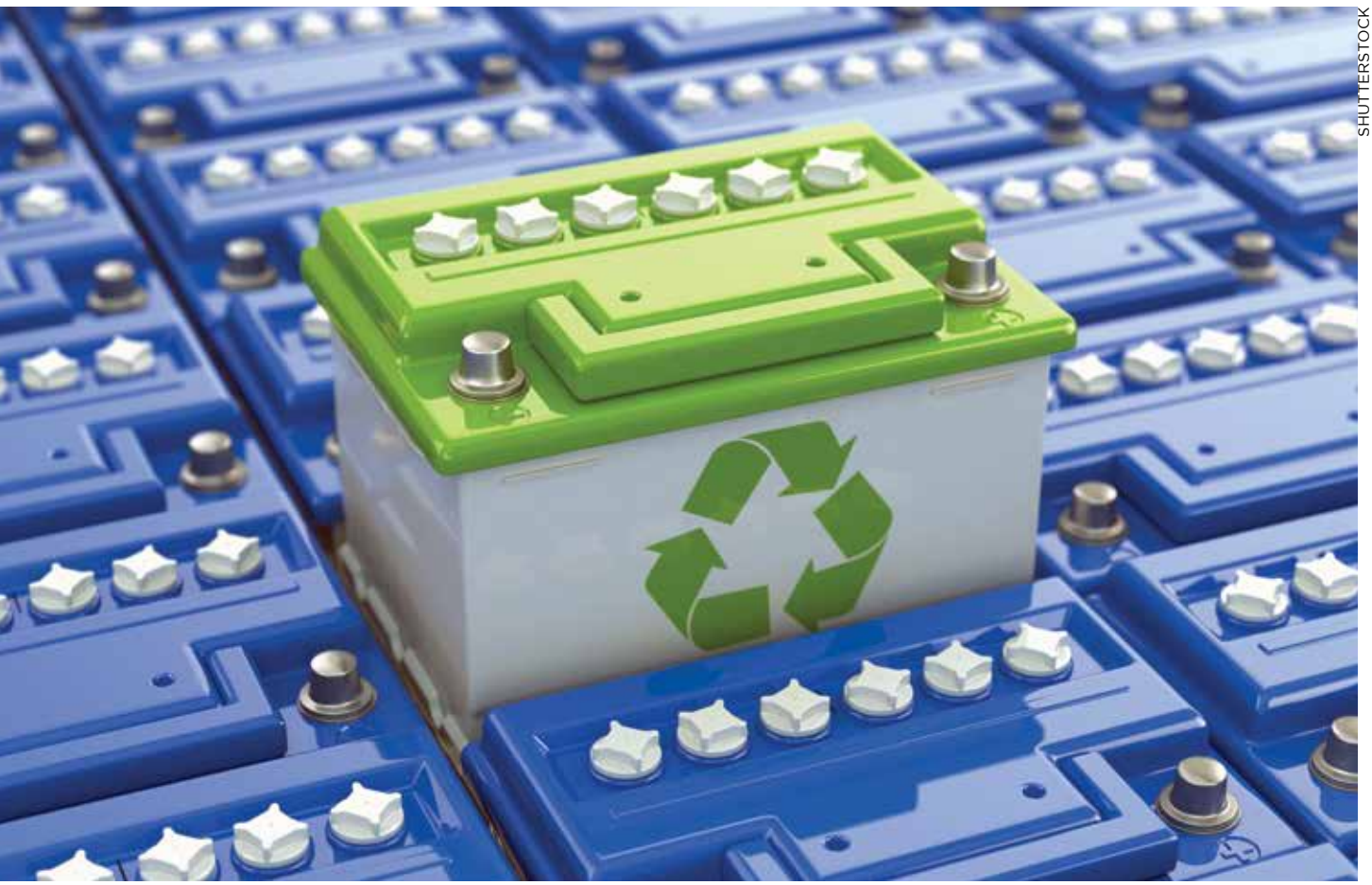
Portanto, o que o Brasil faz, hoje, com motores a combustão interna já é superior ao que a Europa e os EUA almejam alcançar com os carros elétricos a bateria. O consumo energético do carro elétrico é três vezes menor, mas isso é alcançado a um custo muito elevado. Por outro lado, há ganhos consideráveis ainda a serem implementados nos atuais veículos a combustão interna, e existe, obviamente, a opção de incentivar os híbridos *flex* e os carros movidos a célula a combustível, que também são considerados elétricos e têm um consumo energético igualmente baixo. Ocorre que o híbrido *flex* usando etanol emite apenas 23 g CO_2/km e pode ser implementado rapidamente, e a célula a combustível emite incríveis 11 g CO_2/km.

Portanto, é preciso definir que tipo de eletrificação o País deseja perseguir. O Brasil tem a oportunidade de eleger a eletrificação por meio do híbrido *flex*, criando um padrão mundial para este tipo de veículo capaz de ser exportado para todos os países em condições de produzir biocombustíveis de forma econômica e sustentável. Isso não se aplica apenas ao etanol usado em veículos leves, mas também ao biodiesel e ao bioematano usados em motores pesados.

O carro elétrico a bateria depende de baterias fabricadas a partir de lítio e cobalto, minerais escassos e de preços crescentes. O lítio é encontrado basicamente na China e no Chile, e já se discute limites para a sua disponibilidade e a dependência que a adoção desta tecnologia deve trazer sobre essas origens. O preço do cobalto na Bolsa de Londres mais do que dobrou em 2017, para US$ 75 mil por tonelada, e a BMO Capital Markets projeta que deverá dobrar novamente nos próximos dois anos, pelo aumento na demanda por baterias. Dois terços do cobalto, ou 66 mil toneladas por ano, são extraídos no Congo, onde a Anistia Internacional, em relatório de 2016, indica que milhares de crianças, algumas com sete anos de idade, trabalham na extração do minério em condição de trabalho escravo, insalubre e de risco.

O descarte da bateria é poluente, e a sua vida útil é limitada, o que leva a um custo elevado de reposição. Por ter um custo alto, é uma tecnologia de baixa acessibilidade, isto é, poucos consumidores têm possibilidade de acesso à tecnologia. Além disso, depende de uma infraestrutura que não existe e que precisa ser criada a um custo também alto. É exatamente para compensar o custo elevado de aquisição que a redução do IPI é cogitada e a isenção do imposto de importação é aplicada. Mas, estes são incentivos na direção errada. O recurso será muito melhor gasto se o incentivo for oferecido para induzir redução no consumo energético dos veículos atuais utilizando combustíveis renováveis e para promover os híbridos *flex* e, no futuro, a célula a combustível utilizando etanol, biodiesel e biometano. Já existe, instalada no Brasil, a distribuição de etanol em quase 42 mil postos de revenda, o que equivale a uma grande rede de energia solar disponibilizada como líquido de elevada densidade energética.

Em dezembro, o Congresso Nacional aprovou e o presidente Temer sancionou a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), que tem como objetivo criar metas de médio e longo prazos, induzir ganhos de eficiência na produção e reconhecer a capacidade de os biocombustíveis reduzirem emissões de carbono, contribuindo, assim, para o cumprimento das metas do Acordo do Clima. O Rota 2030 é irmão siamês do RenovaBio e tem a oportunidade de eleger um modelo de desenvolvimento que valorize a engenharia automotiva nacional. As indústrias automotiva e de combustíveis precisam de previsibilidade e estabilidade de políticas públicas para planejar e realizar os seus investimentos. A definição de uma visão integrada e de uma estratégia tecnológica que privilegie e valorize nossa capacitação nesses setores representa uma oportunidade histórica para o Brasil posicionar-se como liderança ambiental e energética, que é o que a comunidade internacional realmente espera de nós. ■



SHUTTERSTOCK