

**MOBILIDADE /** Vendas de veículos movidos a energia limpa aumentaram 151% na capital de 2023 para 2024. Motoristas apontam a isenção de IPVA, a economia de combustível e o baixo custo de manutenção como pontos positivos

# Frota de elétricos cresce no DF

» LUIZ FELLIPE ALVES\*

Foto: Luiz Felipe Alves/CB/D.A.Press



Anderson Sampaio, 51 anos, trocou o tradicional carro a combustão pelo carro elétrico no começo deste ano e está satisfeito com a mudança

Está cada vez mais comum ver carros elétricos e híbridos circulando por Brasília. Segundo a Secretaria de Economia do DF, atualmente existem 32 mil veículos elétricos e híbridos elegíveis para receber a isenção do IPVA. As medidas definidas pelo governador Ibaneis Rocha visam aumentar a aquisição de veículos movidos a energia limpa na capital.

A JAC Motors, uma das empresas que trabalha com veículos elétricos e híbridos em Brasília, afirma que a procura tem aumentado: "As pessoas vêm às nossas lojas para saber sobre os carros elétricos. A maioria procura uma alternativa aos altos preços dos combustíveis", informou a concessionária. Segundo levantamento do Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de Veículos Autorizados do Distrito Federal (Sincodiv-DF), em 2024, foram vendidas 15.663 unidades, o que representa um aumento de 151% em relação às vendas de 2023 (6.236).

Caroline Fernandes, gerente da filial da BYD no Lago Sul, diz que a marca registrou um aumento nas vendas. "Em janeiro de 2024, o mercado girava em torno de 450 veículos da marca por mês. Já no início deste ano, o volume cresceu cerca de 30%, superando as 600 unidades emplacadas, consolidando uma participação de mercado de 12% na região de Brasília", afirmou.

Para o diretor regional da empresa, Gian Mendonça, Brasília se destaca por dois motivos: "Aqui é um dos únicos locais do Brasil que têm isenção para carros elétricos. Essa política facilita a tomada de decisão do consumidor. Além disso, o relevo plano de Brasília também é um fator que favorece o uso desses veículos, já que não exigem maior uso da bateria, como em outras cidades que possuem relevo irregular", explicou Gian.

## Economia

Anderson Sampaio, 51 anos, motorista por aplicativo, trocou o tradicional carro a combustão pelo carro elétrico no começo deste ano. A principal motivação foi a economia que o veículo prometia: "Troquei por conta do valor que estava gastando com gasolina para abastecer durante as viagens que realizava. Agora, estou economizando cerca de R\$ 3.800 em combustível. Além da gasolina, também não pago o IPVA, o que alivia muito nas contas", contou Anderson.

Utilizado para trabalhar durante o dia e para passear com a família, a autonomia do carro de Anderson é avaliada em 405 km com a carga total da bateria. O

orgulhoso motorista conta que, mesmo rodando 370 km por dia, o preço pago pelo reabastecimento é muito menor: "Eu fico o dia todo rodando na cidade. Essa distância toda, eu percorro com uma única carga de bateria, no valor de R\$ 29 a R\$ 30. A recarga nos totens da empresa é feita de forma bem mais rápida, em uma hora consigo recarregar. Já em casa, levo cerca de seis horas para carregar totalmente", explicou.

Além do abastecimento e do IPVA, Anderson também cita a manutenção como grande amiga na economia. "Quase não é necessário fazer revisão e manutenção do veículo. Não me preocupo com troca de óleo, com a maioria dos problemas

dos carros convencionais. As revisões são muito mais baratas. A única parte mais cara da manutenção são os pneus, mas eles vão demorar muito para serem trocados", completou.

## Cuidados

Assim como os carros a combustão, os carros elétricos necessitam de uma fonte de energia para funcionar. Nesse caso, a bateria é o coração dos veículos elétricos. Igor Luiz Costa Santos, engenheiro eletricista e responsável técnico da CONVERT Energia, comenta sobre as baterias desses veículos. "Atualmente, os carros elétricos são fabricados com três tipos de baterias. Temos as de íons de Lítio

(Li-ion), que se destacam pela durabilidade e eficiência; Níquel-Metal Hidreto (Ni-MH), mais utilizadas em carros híbridos, têm uma vida útil maior, porém são mais caras e menos eficientes; e as baterias de estado sólido, que ainda estão sendo desenvolvidas, mas possuem potencial para superar as baterias de lítio", explicou.

Sobre a manutenção e os riscos para a bateria nos veículos elétricos e híbridos, Igor Luiz garante que os riscos de acidente são baixos: "Embora existam riscos associados às baterias de carros elétricos, eles são minimizados por meio de design robusto e práticas de uso seguro."

Para garantir ainda mais a segurança, o engenheiro eletricista



**A maioria das montadoras mundo afora está seguindo essa tendência, umas mais rápidas, outras, mais devagar"**

**Gian Mendonça**, diretor regional da BYD

sugere algumas medidas preventivas. "Utilize carregadores homologados pelo fabricante e evite improvisações nas instalações de recarga para prevenir riscos de incêndio. Além disso, realize inspeções periódicas para garantir a integridade dos componentes elétricos e da bateria", informou.

## Futuro à vista

Gian acredita que a tendência das montadoras é investir cada vez mais nos carros elétricos. Para ele, esse é o caminho para uma mobilidade limpa. "A maioria das montadoras mundo afora está seguindo essa tendência, umas mais rápidas, outras, mais devagar. Em 2024, tivemos 78 mil unidades vendidas em todo o Brasil. A meta para 2025 é ultrapassar a marca de 150 mil veículos comercializados", ressaltou.

Anderson diz não se arrepender da troca para o carro elétrico. "Acho que foi a melhor escolha que eu fiz. É um carro bom, seguro e que tira algumas despesas da minha rotina. Para quem tiver condições de realizar a troca, recomendo muito que analise a possibilidade."

\*Estagiário sob a supervisão de Eduardo Pinho

## PODCAST DO CORREIO

# Cerrado, a caixa d'água do Brasil

» JOSÉ ALBUQUERQUE

O lançamento do livro *Cerrado: Caixa-D'Água do Brasil*, foi tema do Podcast do Correio de ontem. No bate papo, Atanagildo Brandolt, presidente do Instituto Latinoamerica e coordenador-geral do livro, e Wilson Vieira Junior, doutor em história que participou da obra, destacaram aos jornalistas Severino Francisco e Mila Ferreira a importância da educação na preservação do bioma que abriga as nascentes de bacias hidrográficas importantes do Brasil. O livro será lançado às 17h desta quarta-feira, em evento aberto ao público, na Biblioteca Nacional de Brasília.

Atanagildo Brandolt contou que o projeto nasceu quando ele descobriu, por acaso, entrevistando o professor Braulio Ferreira de Sousa, um dos especialistas que participou do livro, que o Cerrado é a caixa d'água do Brasil.

Entre 2018 e 2019, os dois produziram uma série televisiva chamada Memória Viva: Eco História do Planalto Central, tratando apenas da história do bioma. "Durante a entrevista, ele disse: 'Aqui é a cumeieira, é a caixa d'água'. Aquilo ficou martelando na minha cabeça. Comecei a ler, estudar e conversar com algumas pessoas até concluir que, diante dos desastres ambientais recentes, seria importante levar esse conhecimento às futuras gerações", lembrou.

Brandolt salientou a importância de mostrar a riqueza do Cerrado. "O professor Adão Tais Salles Barbosa, que também participa do livro, explica que essa formação geológica começou

há cerca de 60 milhões de anos. As fendas no subsolo, aliadas ao Cerrado *stricto sensu* — levo milhões de anos para se constituir o Cerrado original —, ajudam a captar a água da chuva e alimentar aquíferos que abastecem grandes bacias hidrográficas", explicou.

Ele destacou que do Cerrado nascem rios fundamentais para o equilíbrio do continente. "O São Bartolomeu, por exemplo, nasce nas Águas Emendadas e, junto com outros rios, integra a bacia do Paraná até desaguar no Rio da Prata, em Montevidéu e Buenos Aires. O outro extremo das Águas Emendadas dá origem ao rio Maranhão, que compõe a bacia do Araguaia-Tocantins. Além disso, o Cerrado também abriga as nascentes do rio São Francisco, que percorre o país até desaguar no Nordeste", ressaltou.

O presidente do Instituto Latinoamerica disse que a legislação de proteção ambiental existe, mas o grande desafio não é a regulamentação, e sim a conscientização da sociedade. "Nosso objetivo com esse livro é mostrar às pessoas que essa riqueza natural é finita e que estamos destruindo algo fundamental. O governo, sozinho, não conseguirá resolver esse problema, pois o poder econômico e político de quem explora o meio ambiente de forma irresponsável é enorme", alertou.

Na opinião de Brandolt, a sociedade precisa se envolver nessa luta, especialmente os jovens, que herdarão os problemas ambientais que estão sendo criados agora. "Eu tenho 70 anos, mas meus filhos e netos enfrentarão sérias dificuldades se nada for feito. O livro busca despertar

Minervino Júnior/CB/D.A.Press



Atanagildo Brandolt e Wilson Vieira falaram da importância da educação na preservação do bioma



**Nosso objetivo é mostrar às pessoas que essa riqueza natural é finita e que estamos destruindo algo fundamental"**

**Atanagildo Brandolt**, presidente do Instituto Latinoamerica

essa consciência, alertando sobre os riscos e a urgência da preservação do Cerrado. A educação ambiental é o caminho, pois só se protege aquilo que se conhece. Por isso, é essencial que as novas gerações compreendam a importância desse bioma e os impactos de sua destruição."

O doutor em história afirmou que já foi feita uma audiência com a Secretaria de Educação do DF para a distribuição do livro

nas escolas públicas da capital. "Queremos que esse conhecimento chegue ao maior número possível de estudantes, pois a esperança de um futuro sustentável está na educação das novas gerações", enfatizou.

## Ocupação

Para Wilson Vieira Junior, o crescimento desordenado das cidades, especialmente

no século 20, gerou grandes problemas estruturais. "Brasília, apesar de planejada, não se preparou para a rápida ocupação. Hoje, com muitos habitantes, a cidade consome água de uma estrutura que não foi atualizada para essa demanda. Além disso, a extração de água pelo agronegócio ocorre sem controle adequado, aumentando a pressão sobre os recursos hídricos", argumentou.

O doutor em história enfatizou que a expansão de novas regiões administrativas e construções voltadas para especulação imobiliária agravam a falta de infraestrutura. "Há alguns anos, Brasília enfrentou sua primeira restrição no consumo de água, pois os reservatórios de Santa Maria e do Descoberto não conseguiam mais abastecer a cidade. O Cerrado, que é essencial para a manutenção hídrica, sofre com os rios secos e a redução no volume de água", explicou.

De acordo com Vieira, a pesquisa exige continuidade e financiamento regular. "O bolsista depende dessa bolsa para trabalhar, e pesquisa não é um passatempo. É um trabalho que exige planejamento, dedicação, compra de materiais e execução de projetos relevantes. Interromper esse financiamento compromete a qualidade da produção científica e desvaloriza o esforço dos pesquisadores", destacou.

Ele relatou que o livro aborda o processo de ocupação do Cerrado, desde os séculos 16 e 17, quando os bandeirantes chegaram à região. "O território brasileiro era visto como uma extensão da coroa portuguesa, e seu interesse inicial estava no aprisionamento de indígenas e, posteriormente, na mineração de ouro, especialmente no Centro-Oeste, em áreas como Goiás", ressaltou.

Vieira ressaltou que a água teve papel fundamental na ocupação do interior do Brasil, primeiro como elemento motivador para a exploração e, depois, como parte essencial da atividade mineradora. "Os rios, onde o ouro era facilmente encontrado, impulsionaram a criação de arraiais, que deram origem a cidades como Luziânia e Corumbá de Goiás", disse.

\*Estagiário sob a supervisão de Eduardo Pinho