

Lançamento da Frente Parlamentar Mista pela Eletromobilidade no Brasil

Brasília, 17/05/2018, às 9h30-Salão Nobre da Câmara dos Deputados-Congresso Nacional.

Discurso do Deputado Federal Marcelo Matos (PSD-RJ)

A mobilidade elétrica já é uma realidade do mundo moderno, mas ainda engatinha no Brasil.

A frota global de veículos elétricos poderá chegar a 5 milhões de unidades este ano, segundo a consultoria sueca EV Volumes.

Até 2040, eles serão 280 milhões, segundo o respeitado Instituto Internacional de Energia, órgão de pesquisa da OCDE.

China, Europa, Índia, Estados Unidos e Japão estarão à frente desse processo. E o Brasil?

Nosso país corre o risco de ficar à margem da revolução representada pela mobilidade sustentável nas grandes cidades.

Temos menos de 400 ônibus elétricos ou híbridos em circulação, incluindo os trólebus. Só a China tem mais de 300 mil.

Temos apenas 8 mil automóveis e comerciais leves elétricos ou híbridos – uma fração mínima dos mais de 43 milhões de veículos da frota total.

A participação dos carros elétricos nas vendas brasileiras ainda é irrelevante. Na Noruega, por exemplo, ela chegou a 52% do total de veículos novos comercializados em 2017.

Temos no máximo 50 mil ciclomotores elétricos. Na China eles passam de 200 milhões. Na Europa, eles já fazem parte da paisagem de todas as cidades.

Não sabemos exatamente quantos eletropostos existem no Brasil - sabemos que não chegam a duas centenas.

Portugal, por exemplo, anuncia para este ano a cobertura de todo o território do país com uma rede de recarga elétrica pública, a uma distância máxima de 60 km entre um posto e outro.

Durante 30 anos, o Brasil foi líder mundial em mobilidade sustentável, graças ao Proálcool e ao programa de carros flex movidos a etanol.

Mas, por vários motivos, perdeu esse protagonismo tecnológico e econômico na virada do século.

Em 2006, quando a maioria dos países desenvolvidos começava a desenvolver programas de apoio ao transporte elétrico, nosso país subitamente mudou de estratégia.

Com a descoberta do pré-sal, preferiu dobrar a aposta na velha matriz de combustíveis fósseis.

Perdemos uma década. Nem fortalecemos a indústria do etanol e nem investimos na mobilidade elétrica.

E o mais importante: perdemos a oportunidade de integrar essas duas tecnologias de energias renováveis, nas quais temos competência e recursos como poucos países no mundo.

Perdemos, portanto, uma extraordinária vantagem competitiva na economia de baixo carbono que marcará o século 21.

Mas sempre há tempo de recuperar o tempo perdido.

Essa é a tarefa da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Eletromobilidade Brasileira, que está sendo constituída neste momento.

Nosso desafio é recolocar a mobilidade sustentável no topo da agenda nacional.

Nosso dever é inspirar o debate sobre o tema. É contribuir para as políticas públicas de eletromobilidade.

É enviar os sinais corretos às indústrias, aos investidores, aos pesquisadores e aos usuários do transporte público e particular.

Os cidadãos das grandes metrópoles, que respiram um ar cada vez mais poluído, contam com essa iniciativa do Poder Legislativo.

Temos a responsabilidade de ajudar a conter o aquecimento global e fazer respeitar as metas assumidas pelo governo brasileiro no Acordo de Paris.

Temos o dever de combater as causas das mais de 50 mil mortes anuais de brasileiros, vítimas diretas ou indiretas das emissões de gases tóxicos na atmosfera, segundo a Organização Mundial da Saúde.

A experiência internacional confirma que os países que perseveraram em políticas de mobilidade sustentável conquistaram gradativamente a confiança das empresas e dos usuários de transporte. E melhoraram as condições de vida de suas cidades.

Temos de fazer o mesmo, levando em conta as nossas características.

Temos de enfrentar as distorções tributárias que encarecem os veículos elétricos e desestimulam o consumidor.

Como explicar que o veículo de mais alta eficiência energética do Brasil, capaz de rodar até 20 km por litro de combustível, pague 13% de IPI, enquanto um carro comum, que faz no máximo 12 km/l, pague apenas 7%?

Como entender que um veículo totalmente elétrico, com emissão zero, pague 25%?

Por que um ciclomotor elétrico paga 20% de Imposto de Importação e até 35% de IPI, a despeito de suas óbvias vantagens para a fluidez do trânsito e a redução dos poluentes?

Que motivos levaram o Brasil a afastar-se das regras de habilitação previstas na Convenção de Viena sobre Trânsito Viário, da qual é signatário desde 1981?

É preciso também incentivar as cidades brasileiras a adotar políticas de transporte público sustentáveis.

Só em 2018 o município de São Paulo – que tem a terceira maior frota de ônibus urbanos do mundo - colocou em prática uma lei ambiental com metas claras e objetivas para mudar a matriz de combustível do transporte público.

Cabe a esta Frente Parlamentar apoiar iniciativas semelhantes em todas as metrópoles brasileiras.

O Brasil carece de um programa nacional de eletromobilidade que integre iniciativas nacionais e regionais e indique os rumos a seguir pela iniciativa privada.

O Brasil tem recursos humanos e infraestrutura para apoiar a mobilidade elétrica.

Tem uma matriz de eletricidade a partir de fontes renováveis que já chega a 81% da geração total, segundo o Ministério de Minas e Energia.

Tem pesquisadores importantes e uma indústria sólida já instalada no país – empresas nacionais e estrangeiras com tradição e experiência em mobilidade elétrica.

Tem também associações empresariais representativas do setor e entidades ambientais que sabem cobrar, mas também sabem dialogar.

Tem, enfim, todas as condições de reassumir seu papel de liderança na corrida mundial pela mobilidade sustentável.

Os parlamentares que aqui se encontram declaram a seus convidados e a toda a sociedade brasileira que assumirão a parte de responsabilidade que lhes cabe nesse desafio.