

Motores

Pesquisa revela baixa oferta de carregadores elétricos no País

Apesar da situação nacional, RS tem melhor infraestrutura na área

Embora o Brasil esteja ampliando rapidamente sua rede de recarga para carros elétricos, a distribuição dos equipamentos públicos ainda está longe de acompanhar o crescimento da frota elétrica.

De acordo com dados da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), entre fevereiro de 2025 e fevereiro de 2026 foram instalados 6.234 novos carregadores públicos e semipúblicos, totalizando 21.061 pontos em todo o País. Todos eles estão disponíveis para atender uma frota circulante de 721.803 carros elétricos.

Na média nacional, há 34,27 carros elétricos para cada carregador, índice muito aquém ao observado nos Estados Unidos e na Europa. Segundo o diretor da ABVE e CEO da Zlectric - empresa fornecedora de carregadores elétricos -, Pedro Schaan, os mercados americano e europeu registram médias próximas de 12 veículos por ponto de recarga.

Além disso, o País também tem distribuição irregular de carregadores. Levantamento realizado pela Zlectric mostra que a distribuição pode ser mais crítica quanto maior for a frota de carros elétricos.

O problema se torna mais evidente justamente nas regiões com maior concentração de veículos elétricos. Quando analisamos as unidades federativas com

as maiores frotas do País, o desequilíbrio entre oferta e demanda se torna mais evidente.

São Paulo conta com 223 mil veículos elétricos em circulação - a maior frota do País -, mas com apenas 5.876 eletropostos públicos. Apesar de ter a maior rede de carregamento do País, a proporção é de 37,9 carros por eletroposto, a nona pior do Brasil.

O Distrito Federal é a segunda unidade federativa com a maior frota elétrica, com mais de 60 mil veículos. Porém, há apenas 821 eletropostos disponíveis, o que resulta em uma proporção de 73,5 carros por equipamento, a pior do País.

Schaan compara a questão da infraestrutura de recarga de carros elétricos no Brasil ao dilema do ovo e da galinha: a frota precisa crescer para justificar a instalação de mais carregadores ou é necessário ampliar a rede para estimular o crescimento da frota?

Principais entraves

Entre os principais problemas que dificultam a expansão do número de carregadores públicos, Schaan cita a oferta de energia e a localização. Para viabilizar um eletroposto, é necessária uma estrutura elétrica robusta, capaz de suportar a potência dos carregadores sem comprometer o abastecimento local. Esse é um dos entraves que dificultam novas instalações, que exi-



Média no Brasil é de 34,27 elétricos para cada carregador

gem obras e licenças específicas. “Hoje, para instalar um eletroposto, leva-se tanto tempo quanto uma construtora leva para construir um prédio.”

O CEO da empresa afirma que os carregadores públicos precisam estar em locais convenientes para os motoristas. Academias, restaurantes, shoppings e outros estabelecimentos ainda são os pontos mais viáveis para a instalação, uma vez que “já estão no caminho do motorista”.

Mas, para isso, é necessário um investimento elevado, e nem todo proprietário está disposto a arcar sozinho com esse custo. “No começo, quando os elétricos eram novidade, éramos convidados a entrar nos shoppings. Hoje, os proprietários veem os orçamentos e desistem”, diz o executivo, que aponta as iniciativas públicas como a melhor forma de contornar a situação.

RS se destaca

O estudo aponta que o Rio Grande do Sul é o Estado com a melhor proporção, com uma média de 21,8 carros por eletroposto. O Ceará aparece em segundo lugar, com 24,2 carros por ponto de recarga, enquanto o Rio Grande do Norte ocupa a terceira posição, com 24,4 carros por equipamento.

Para o futuro, a previsão não é otimista. Até 2030, especialistas apontam que será necessário aumentar a infraestrutura elétrica em cerca de dez vezes para atingir algo em torno de 180 mil carregadores públicos e dar conta do aumento da frota de carros elétricos.

abc+

Mais notícias sobre o setor automotivo em abcm.com/motores



BYD acumula queda no acumulado do ano de 20,3%

BYD cresce pouco em maio com disputa global

As empresas chinesas de veículos elétricos relataram outro conjunto de resultados mistos em maio, enquanto a indústria continua a se reinventar em meio a anos de competição acirrada. Com o mercado doméstico chinês saturado, grandes players como BYD, Leapmotor, XPeng e Nio estão agora no meio de uma grande investida internacional.

A BYD, maior fabricante de veículos elétricos do mundo, relatou um ganho marginal de vendas de 0,2% em maio, totalizando 383.453 veículos, informou a empresa. As vendas no acumulado do ano continuam em queda de 20,3%. As vendas no exterior aumentaram 80% em comparação com o ano passado, para 160.644 carros.

Já as entregas da Leapmotor dispararam 81% em maio na comparação anual, para um recorde mensal de 81.569 unidades, de acordo com o CnEVPost. Esse número também representou um aumento de 14,3% em relação a abril.

A Leapmotor tem uma joint venture com a gigante automobilística europeia Stellantis para vender seus veículos elétricos em todo o mundo.

A Nio, com sede em Xangai, também viu ganhos substanciais, com as entregas aumentando 62,3% ano a ano, totalizando 37.705 em maio, de acordo com um relatório da empresa. As entregas mensais aumentaram 28,4% sequencialmente em relação a abril.

Enquanto isso, outras marcas notáveis, como XPeng e Li Auto, viram as vendas continuarem a cair. As entregas mensais da XPeng recuaram 4% em maio, para 32.158 veículos.

As entregas da Li Auto caíram 18,4%, para 33.350 veículos. Ainda este mês, a empresa planeja realizar um evento para mostrar sua mais recente tecnologia de direção autônoma, que deve dar aos investidores uma visão de onde ela se posiciona em relação à concorrência. (AE)

SUVs maiores e refinados

Alçada a marca global do conglomerado Stellantis, a Fiat terá SUVs maiores e mais refinados na categoria dos compactos. Trata-se de Grizzly e Grizzly Fastback - que por aqui atenderão como Pulse e Fastback da próxima geração. De proporções notavelmente maiores, a dupla estreará até 2030.

Para encarar a crescente concorrência chinesa, os carros formarão uma família de modelos ao lado do novo Argo, originalmente o Grande Panda. Daí o visual que combina

elementos ópticos (aparentemente) em alusão à digitalização dos novos tempos e traços retílineos na carroceria, que pode ter o perfil de SUV tradicional ou estilo cupê. O único detalhe compartilhado entrega apenas uma noção do comprimento dos modelos, “inferior a 4,5 metros de comprimento”, segundo a Fiat. A base - seu principal trunfo - é a chamada CMP, berço também de modelos como Citroën C3, Aircross, Basalt, Peugeot 208, 2008 e Jeep Avenger.

Fusca de mais de R\$ 1 milhão

Um Volkswagen Fusca foi oferecido por R\$ 1 milhão no Encontro Brasileiro de Autos Antigos, realizado em Águas de Lindoia (SP). Com a quantia, é possível adquirir um Porsche 911 zero-quilômetro. Mas não se trata de um Fusca comum. O modelo em questão é o Última Edição. A série foi lançada pela Volkswagen no México em

2003 a fim de homenagear o ícone, que teve a produção encerrada em Puebla em julho do mesmo ano. O Fusca de R\$ 1 milhão foi levado para Águas de Lindoia pela Samavel Veículos, mas não encontrou comprador. Apenas 3 mil unidades do Última Edição foram produzidas e, segundo o vendedor, somente 15 vieram para o Brasil.

Combustível do futuro

Em entrevista à Automotive Business, o CEO da Volkswagen, Ciro Possobom, afirmou que a empresa vê espaço para diferentes soluções no mercado, inclusive pela possibilidade de modelos movidos exclusivamente a etanol. O executivo foi questionado sobre o avanço de algumas fabricantes em versões abastecidas apenas com etanol (caso

da Chevrolet, com o Onix). De acordo com Possobom, a solução pode fazer sentido “se tiver alguma vantagem ao cliente”. Ele ainda defendeu o combustível renovável como uma alternativa relevante para o País “Eu acho que pode ser interessante, depende da proposta. Por que não? O etanol é um combustível do futuro”, afirmou.