**Peugeot e Citroën desenvolvem linha própria de carros eletrificados**

* **EDUARDO SODRÉ**

COLUNISTA DA **FOLHA**

*22/02/2018 17h14*

[6 de 10]

O Grupo PSA Peugeot Citroën, que hoje também controla a marca alemã Opel, lançará uma nova linha de carros eletrificados entre 2019 e 2020.

Segundo Carlos Tavares, presidente mundial do grupo PSA, os modelos terão tecnologia própria, desenvolvida pelos departamentos de engenharia da empresa. O executivo veio ao Brasil para reuniões e visita à fábrica de Porto Real (RJ).

A montadora já havia anunciado que [todos seus veículos terão uma versão híbrida (que concilia motores a combustão e a eletricidade) ou 100% elétrica a partir de 2025.](http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/01/1951536-todos-os-carros-da-peugeot-citroen-terao-motor-eletrico-em-2025.shtml)

Hoje, os modelos não poluentes da PSA vêm de parcerias, como o Peugeot iOn, que foi desenvolvido pela japonesa Mitsubishi.

**HISTÓRIA**

A Peugeot produziu seu primeiro carro elétrico em 1940, o VLV (sigla para "voiture légère de ville", carro urbano leve). O objetivo era driblar a escassez de combustível durante a Segunda Mundial.

O compacto tinha baterias de chumbo e autonomia para rodar cerca de 80 quilômetros, desde que o motorista não ultrapassasse os 30 km/h.

Cerca de 400 unidades do VLV foram fabricadas até que o projeto fosse encerrado. Com o fim do conflito, a gasolina voltou aos postos.

Nos anos 1990, o 106 Eletrique foi uma nova tentativa da marca francesa. Contudo, custava caro e vendeu pouco na Europa.

**CUSTOS FUTUROS**

Apesar dos investimentos, a visão de Tavares sobre o futuro dos veículos elétricos não é muito otimista. O executivo diz que a transição será difícil também para os governos, que devem perder receita com o menor número de vendas de veículos a gasolina ou diesel —que pagam impostos elevados.

Para equilibrar a conta, será preciso modificar o sistema de tributação sobre os automóveis eletrificados, que hoje têm isenções fiscais em grandes mercados. No Brasil, modelos como o elétrico BMW i3 e o híbrido Toyota Prius chegam isentos de imposto de importação e, em breve,[terão o IPI (imposto sobre produtos industrializados) reduzido](http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/01/1952910-carro-eletrico-e-hibrido-vai-pagar-ipi-de-modelo-popular-diz-ministro.shtml).

"Qual governante hoje vai anunciar um aumento de impostos por causa dos veículos elétricos? E qual será o preço cobrado pela eletricidade, que impacta no custo do quilômetro rodado? E como será a reciclagem das baterias? Ainda não há uma regulação completa", diz o executivo.

Para Tavares, "há um risco muito grande de que os carros elétricos sejam usados como política eleitoral nas grandes cidades".

Contudo, o executivo tem certeza de que a adoção de tecnologias não poluentes é um caminho sem volta para a indústria automotiva. "Ou nos reinventamos, ou desaparecemos".

**BRASIL**

O grupo PSA passou por uma grave crise no começo da década, quando esteve à beira da falência. Carlos Tavares chegou à empresa em 2013 para iniciar o processo de reestruturação, que teve seu ponto alto na[compra da alemã Opel](http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/03/1864031-peugeot-compra-opel-da-gm-em-acordo-avaliado-em-22-bi-de-euros.shtml), que incluiu também a marca inglesa Vauxhall.

No Brasil, o grupo viu vendas e rentabilidade despencarem nos últimos anos, com prejuízos seguidos. As marcas estão renovando suas linhas de produtos e começa a obter bons resultados. [O utilitário de luxo 3008](http://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/rodas/2017/07/1897561-peugeot-busca-se-reinventar-com-o-utilitario-de-luxo-3008-confira-teste.shtml) (R$ 145 mil) tem fila de três meses.

A Citroën prepara o lançamento da linha 2019 do sedã C4 Lounge, com mudanças de estilo. A marca lançará também o utilitário C4 Cactus, que deve estrear no segundo semestre.

Sobre a Opel, Tavares afirma que a decisão sobre sua chegada ao Brasil caberá à filial. Os carros podem vir como importados e até terem produção local no futuro, apostando na memória do consumidor.

[Diversos carros desenvolvidos pela empresa alemã chegaram ao país](http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/03/1864856-franceses-estudam-trazer-carros-da-opel-ao-brasil.shtml) com a marca Chevrolet, como Opala, Chevette, Kadett, Astra e Vectra.

ber e ‘pai’ do Google brigam por carro voador

App de carona anunciou que seu modelo, feito em parceria com Embraer, será autônomo

O Estado de S. Paulo.14 de março de 2018Bruno Capelas / SÃO PAULO Claudia Tozetto ENVIADA A AUSTIN (EUA)

Viajar pelos ares, em carros voadores, como no desenho animado ‘Os Jetsons’, é a próxima ambição do mercado de tecnologia – depois, claro que, os carros sem motorista estiverem rodando por aí (leia mais no box). Ontem, dois nomes que disputam o mercado de veículos autônomos mostraram novidades para os carros voadores, reprisando no ar uma disputa que já acontece em terra.

De um lado, está a Kitty Hawk, apoiada por Larry Page, cofundador do Google. Na manhã de ontem, a empresa assinou um acordo com o governo da Nova Zelândia para iniciar a aprovação de testes de seu carro voador no país.

Do outro, está o Uber, que fez parcerias com companhias como a brasileira Embraer para criar um veículo do tipo. Poucas horas após o anúncio da Kitty Hawk, a empresa de transporte por aplicativo revelou que seu carro voador, com testes previstos para 2020 e operação comercial em 2023, também será autônomo. O anúncio foi feito durante o SXSW, evento de tecnologia que acontece nesta semana em Austin, no Texas.

Segredo. Criada por Sebastian Thrun, ex-engenheiro do Google que ajudou a empresa a conceber seu projeto de carro autônomo, a Kitty Hawk já vinha operando secretamente na Nova Zelândia os testes de seu primeiro carro voador, o Cora, com ajuda de uma companhia de fachada, a Zephyr Airworks.

Com capacidade de transportar duas pessoas por vez, o Cora levanta voo verticalmente, como um drone. Ele tem velocidade máxima de 183 quilômetros por hora e autonomia de 100 quilômetros. Além disso, o veículo é totalmente elétrico. “Estamos desenhando um veículo aéreo para o dia a dia, que pode voar a partir de terraços e estacionamentos”, disse a empresa ao jornal inglês The Guardian.

O Cora tem sido desenvolvido há oito anos e testado desde 2016 na Nova Zelândia. Agora, a meta de Page e Thrun é de que a empresa possa operar comercialmente no transporte de passageiros em até três anos, passando à frente do Uber na corrida pelos carros voadores. Sem piloto. Horas após o acordo da Kitty Hawk com o governo neozelandês se tornar público, o Uber anunciou durante o SXSW que seu sistema de carros voadores vai dispensar piloto. No entanto, isso será a segunda fase do projeto – na primeira, prevista para começar em 2020 em Dallas (EUA) e Dubai (Emirados Árabes Unidos), o veículo ainda terá motorista.

“Vamos fazer com as aeronaves o mesmo que estamos fazendo com o carro sem motorista,”, diz o diretor de engenharia para aviação do Uber, Mark Moore. “Voaremos por milhões de horas com um piloto até garantir que o software é seguro para transportar as pessoas sem supervisão.”

Segundo Antonio Campello, presidente executivo do Embraer X, centro de inovação da fabricante brasileira sediado na Flórida, nos Estados Unidos, esse será um processo gradual. Segundo as empresas, inicialmente o carro voador terá autonomia para fazer viagens de até 100 quilômetros de distância. Uma viagem entre São Paulo e Campinas, por exemplo, poderia custar cerca de US$ 24.

Na apresentação em Austin, o Uber não perdeu a oportunidade de alfinetar o novo rival. “Apresentei essa oportunidade ao Larry Page há oito anos”, disse Moore. “Mas os veículos da Embraer e da Kitty Hawk são completamente diferentes.”.

Já para Campello, da Embraer, a competição é bem vinda: “ter mais empresas tentando desenvolver a mesma tecnologia é positivo”. Além do Uber e da Kitty Hawk, nomes como a startup chinesa Ehang e as tradicionais fabricantes de aviões Airbus e Boeing tem projetos de carros voadores. A Ehang, por exemplo, tem feito testes com táxis voadores em Dubai, ainda incipientes.

Para Fernando Osório, professor de computação da Universidade de São Paulo (USP), os projetos das empresas representam mais uma vez, “a aspiração humana de voar”. “Nós já temos carros voadores hoje. São os helicópteros, mas eles são bastante regulados, exigindo, por exemplo, um plano de voo”, diz. “O desafio desses veículos é criar algo que seja barato e possa ser usado sem grandes empecilhos por qualquer pessoa para se locomover por aí.”

A REPÓRTER VIAJOU A CONVITE DA AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO DE EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS