

Data: 27/04/2026

Matéria: Em meio à alta da gasolina, Brasil tem só um eletroposto para 30 carros elétricos. Na China, há um ponto para cada 2,3 veículos.

Veículo: O Globo Online.

globo.com g1 ge gshow globoplay cbn todos os sites

Menu **O GLOBO** Negócios ACESSO O CLUBE Q Buscar Olá, Rômulo

Últimas | O GLOBO Plus | Política | Brasil | Rio | Mundo | Economia | Saúde | Cultura | Esportes | Colunistas | Clube | Newsletters | Edição digital

Em meio à alta da gasolina, Brasil tem só um eletroposto para 30 carros elétricos. Na China, há um ponto para cada 2,3 veículos

Venda de híbridos e eletrificados dispara no país, mas dificuldades na rede de abastecimento preocupam



Sandra carregando a bateria do seu carro num condomínio da região Central da capital paulista — Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

Com mais veículos elétricos e híbridos nas ruas e a gasolina mais cara, a demanda por postos de carregamento de baterias automotivas cresce no Brasil sem ser acompanhada por essa infraestrutura.

No início deste ano, houve um crescimento explosivo das vendas de carros eletrificados: 100 mil entre janeiro e março, um salto de 90% em comparação aos três primeiros meses de 2025. O período também foi marcado pelos efeitos da guerra no Oriente Médio sobre o petróleo e os combustíveis.

A alta de quase 7,5% no preço médio da gasolina no país desde o início do conflito, no fim de fevereiro, provocou uma mudança de comportamento nos donos de veículos híbridos plug in (aqueles com saída para ligar nos carregadores), que passaram a recorrer à eletricidade para economizar.

O resultado dessa combinação é a maior procura nos eletropostos do país, evidenciando que eles são muito poucos. Até o fim de fevereiro, dado mais recente, havia cerca de 21 mil eletropostos (públicos e semipúblicos) no Brasil, o que significa uma média de um ponto de carregamento para quase 30 veículos. A China, que tem atualmente a maior frota de veículos eletrificados do mundo (40 milhões, sendo 37 milhões puramente elétricos), conta com 16,7 milhões de eletropostos, o que dá um ponto para cada 2,3 veículos.

Um agravante no Brasil é que 80% dos pontos de recarga comerciais ficam no Sudeste. A maioria é de equipamentos lentos, que levam de 1h30 a duas horas para completar a energia da bateria zerada. Os mais modernos, que fazem a tarefa em até 30 minutos, custam mais de R\$ 500 mil cada, dificultando o investimento no setor.

Um eletroposto pequeno tem de dois a quatro pontos de carregamento. Os maiores podem ter mais de 30. A vantagem desses estabelecimentos é a possibilidade de recarga rápida em zonas de grande tráfego, diferentemente do carregamento residencial, que pode levar de 6 a 12 horas. A dificuldade de achar um eletroposto no caminho aumenta a resistência de motoristas à compra de um elétrico puro.

— Muita gente opta por ter o carro de duas motorizações (híbrido e combustão) porque não se sente confortável de que a infraestrutura vai funcionar, por exemplo, numa viagem com a família. Se por acaso ficar sem recarga, usa a gasolina e segue — observa Pedro Schaan, CEO da Zletric, empresa gaúcha que já instalou mais de 2,5 mil postos de carregamento em mais de 80 cidades em 15 estados do país. Ele também faz parte da diretoria da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE).

Improviso para carregar

A empresária Sandra Namba comprou seu primeiro elétrico puro em 2023, mas trocou por um híbrido no ano passado. No prédio onde mora, na Zona Sul de São Paulo, não há carregador. A administração ainda faz um estudo para a instalação sob as normas estabelecidas pelo Corpo de Bombeiros para equipamentos em condomínios, que fica entre R\$ 15 mil e R\$ 20 mil. A empresária também não tem um ponto no edifício antigo onde trabalha, na Consolação. Então improvisa usando o ponto de um hotel perto da empresa:

— Levo cerca de uma hora e meia. Deixo o veículo lá enquanto resolvo outras coisas.



Posto de carregadores em Porto Alegre, da Zletric — Foto: Israel Fritsch / Zeletric

A eletricidade se tornou mais atraente para donos de híbridos porque com cerca de R\$ 40 é possível fazer o carregamento completo da bateria em pouco tempo num eletroposto e ter autonomia de até 150 quilômetros, dependendo do modelo.

Segundo a Zletric, a demanda em alguns de seus eletropostos subiu mais de 30% desde fevereiro. Schaan observa que com a gasolina passando de R\$ 7 em muitos estados, a energia elétrica (que custa cerca de R\$ 2 por kWh) virou uma forma de economizar.

Os dados das estações de carregamento da empresa mostraram que os híbridos, que têm baterias menores que as dos elétricos puros, lideraram a busca. Para o CEO da empresa, o número de eletrificados rodando pelo país vai crescer ainda mais antes da expansão da infraestrutura de carregamento.

Consultorias estimam que a venda desses carros deve continuar forte, com a adesão dos brasileiros à nova tecnologia e a economia com combustível, bem como benefícios como a isenção do IPVA em alguns estados e, no caso de São Paulo, do rodízio de veículos. Estudo da Bright Consulting, consultoria especializada no setor automotivo, estima 1,4 milhão de veículos elétricos e híbridos leves nas ruas das cidades brasileiras até 2030, mais que o dobro dos atuais 628 mil.

Escassez é oportunidade

Esse movimento deve estimular investimentos bilionários em infraestrutura de recarga, ainda que tardiamente. Os aportes podem chegar a R\$ 14 bilhões anuais no Brasil até 2030, segundo estimativa do Instituto Acende Brasil e do movimento Gigantes Elétricos, coalizão de organizações internacionais que tentam comprometer a indústria automotiva com a chamada transição energética justa.

Já o aumento no consumo de eletricidade para carregar veículos, estimado em 3% da demanda nacional em 2040 pela McKinsey, vai favorecer distribuidoras de energia com um adicional de receitas da ordem de R\$ 10 bilhões por ano.

Antonio Jorge Martins, professor de cursos automotivos da FGV-SP, observa que esse descompasso existe em outros países, dada a insegurança que ainda ronda a transição energética no setor automotivo e pelo fato de o investimento necessário ser muito alto. Mesmo na Europa, as pessoas se ressentem da oferta insuficiente de carregadores. Martins lembra que, nos EUA, a Tesla, pioneira da eletrificação no país, liderou o investimento para atender seus consumidores, mas o único mercado onde eletropostos acompanharam a frota foi o da China, com forte investimento estatal:

Consultorias estimam que a venda desses carros deve continuar forte, com a adesão dos brasileiros à nova tecnologia e a economia com combustível, bem como benefícios como a isenção do IPVA em alguns estados e, no caso de São Paulo, do rodízio de veículos. Estudo da Bright Consulting, consultoria especializada no setor automotivo, estima 1,4 milhão de veículos elétricos e híbridos leves nas ruas das cidades brasileiras até 2030, mais que o dobro dos atuais 628 mil.

Escassez é oportunidade

Esse movimento deve estimular investimentos bilionários em infraestrutura de recarga, ainda que tardiamente. Os aportes podem chegar a R\$ 14 bilhões anuais no Brasil até 2030, segundo estimativa do **Instituto Acende Brasil** e do movimento Gigantes Elétricos, coalizão de organizações internacionais que tentam comprometer a indústria automotiva com a chamada transição energética justa.

Já o aumento no consumo de eletricidade para carregar veículos, estimado em 3% da demanda nacional em 2040 pela McKinsey, vai favorecer distribuidoras de energia com um adicional de receitas da ordem de R\$ 10 bilhões por ano.

Antonio Jorge Martins, professor de cursos automotivos da FGV-SP, observa que esse descompasso existe em outros países, dada a insegurança que ainda ronda a transição energética no setor automotivo e pelo fato de o investimento necessário ser muito alto. Mesmo na Europa, as pessoas se ressentem da oferta insuficiente de carregadores. Martins lembra que, nos EUA, a Tesla, pioneira da eletrificação no país, liderou o investimento para atender seus consumidores, mas o único mercado onde eletropostos acompanharam a frota foi o da China, com forte investimento estatal:

— O país buscou a liderança na eletrificação, e o governo instalou milhões de eletropostos de olho no potencial crescimento desse mercado.

Inspirada num modelo chinês, a Zletric criou no Brasil um eletroposto semelhante a um posto de gasolina, com quatro estações de carregamento. O primeiro foi aberto em Porto Alegre e pode ser replicado com investimento de R\$ 400 mil a R\$ 500 mil. A empresa também atua em condomínios e vai utilizar a infraestrutura da Estapar, com 800 pontos pelo país, incluindo aeroportos e shoppings.

A Volvo Car Brasil instalou, com investimento próprio de R\$ 70 milhões, 75 carregadores em estradas do país, para viabilizar a viagem de um elétrico entre Pelotas (RS) e Jericoacoara (CE), distantes 5 mil quilômetros. Já são 60 mil usuários cadastrados no aplicativo da empresa. Donos de carros Volvo não pagam pelo carregamento, mas os proprietários de outras marcas desembolsam R\$ 4 por kWh.

Instalação de carregadores em garagens residenciais tem regras

Em São Paulo, onde circula a maior frota de eletrificados do país (85 mil), o governo estadual sancionou em fevereiro uma lei que assegura a condôminos o direito de instalar estação de recarga individual para veículos elétricos em vagas de garagem privativas de edifícios residenciais e comerciais no estado. O condomínio, segundo a nova lei, não pode impedir a instalação, mas isso não significa que todo mundo pode sair colocando um carregador em sua vaga de garagem: há uma série de regras sobre as instalações elétricas, que precisam ser cumpridas.

Elas são fruto de uma consulta pública iniciada pelo Corpo de Bombeiros paulista em 2024 — e que se nacionalizou quando a Ligabom (Conselho Nacional dos Corpos de Bombeiros Militares do Brasil) criou um comitê especial de “estudos sobre segurança e combate a incêndios em veículos elétricos e acumuladores de energia”.

A legislação definida em São Paulo tende a ser seguida pelos demais estados. Dessa discussão participaram representantes das empresas de administração de imóveis e condomínios, construtoras e do segmento automotivo.

Segundo Lauro Ladeia, coordenador do grupo de sistemas prediais do Comitê de Tecnologia e Qualidade do Sinduscon-SP, a consulta pública recebeu mais de 5 mil sugestões. Mesmo com a definição das regras das instalações elétricas, ainda será preciso detalhar outras normas referentes, por exemplo, à ventilação e aos sprinklers (chuveiros automáticos), usados para detectar e combater focos de incêndio automaticamente em torno das instalações.

— É preciso também um direcionamento de normas para proteção e combate a incêndios considerando a instalação dos carregadores. Por exemplo, em São Paulo, em prédios residenciais não há exigência dos sprinklers, enquanto no Rio isso já é obrigatório — explica Ladeia.

Na parte elétrica, por exemplo, ficou proibido o uso de tomadas comuns para carregamento. É obrigatório o uso dos chamados wallboxes, que são unidades de recarga compactas, projetadas para serem fixadas na parede de casas, garagens ou condomínios.

Elas permitem maior potência e menos aquecimento. No quadro de energia, é preciso ter disjuntores exclusivos para os carregadores, dispositivos específicos para evitar choque e prevenir incêndios, além de fios de espessura compatível com a carga. Todo esse projeto requer um laudo técnico assinado por um engenheiro, além de um estudo de capacidade elétrica do prédio.

O risco de incêndio é maior quando acontece o superaquecimento (sobrecarga de energia) em instalações inadequadas, com fiação fina e falta dos dispositivos de segurança.