

Frota de veículos elétricos no Brasil ainda é inexpressiva

O VEÍCULO ELÉTRICO É UMA OPÇÃO DE TRANSPORTE QUE NÃO POLUI, É MAIS SILENCIOSO, ECONÔMICO E POSSUI BAIXA MANUTENÇÃO, ALÉM DE TER IMPOSTOS REDUZIDOS.

De acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), até agosto de 2014 foram licenciados 558 veículos elétricos no Brasil. O número vem crescendo – eram menos de 100 em 2012 – mas ainda é inexpressivo se comparado com o total da frota tradicional, que representou inserção de 3,7 milhões de veículos novos em 2013.

Segundo levantamento da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), 7 milhões de veículos elétricos - leves e pesados - circulavam no mundo no ano passado. No Japão, se encontra o maior mercado: 11% da frota do país é movida à eletricidade. Nos Estados Unidos, esta parcela é de 4%.

No Brasil, atualmente, 3 mil estão em circulação, cerca de 0,04%. Isso se deve ao fato de o custo de um veí-

culo elétrico ainda ser muito alto para o brasileiro, de acordo com o gerente de produtos da Perkons, Ricardo Simões. “São em sua maioria importados e mesmo com vários projetos do governo propondo descontos em impostos para que o mesmo se torne acessível à população, o custo ainda é elevado”, afirma.

Douglas Wittmann, doutorando do Instituto de Energia e Ambiente da USP, explica que em diversos países há a aplicação de incentivos fiscais para quem se propõe a utilizar o carro elétrico. Os principais benefícios consistem em redução tributária, bônus para aquisição, menor ta-

rifa de licenciamento, estacionamento gratuito e taxa de energia reduzida para a recarga. No Brasil, os veículos elétricos têm isenção de IPVA em sete estados – Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Sergipe e Rio Grande do Sul – e alíquota diferenciada em São Paulo, Rio de Janeiro e Mato Grosso do Sul.

Além disso, o valor do quilômetro rodado de um carro a combustão, considerando o uso do etanol, é de aproximadamente R\$ 0,19. No veículo movido à eletricidade, este valor é R\$ 0,05, como mostra estudo da CPFL Energia.



Eficiência Máxima
Soluções Energéticas

Produtos e Serviços Ecológicos

Saiba mais

www.eficienciamaxima.com.br

ou pelo telefone ⁽³¹⁾ 3275-4358

Estruturação de Programas de Economia de Energia

Avaliações Energéticas e Monitoramento

Análise de Viabilidade de Alternativas Energéticas

Capacitação de Comissões Internas de Economia de Energia - CICE



Alagoas terá 1ª fábrica de equipamentos para energia solar

PURE ENERGY RECEBERÁ R\$ 26 MILHÕES DO BNDES PARA PRODUZIR PAINÉIS FOTOVOLTAICOS EM ALAGOAS.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento de R\$ 26 milhões para a Pure Energy implantar a primeira fábrica de painéis fotovoltaicos do Brasil. O empreendimento será construído no município de Marechal Deodoro, Alagoas.

A operação, aprovada no âmbito do Plano Inova Energia, representará 75% do investimento total e é a primeira aprovação do BNDES para um projeto de empresa que vai operar na cadeia de fornecedores de energia solar. O apoio reflete a política do Banco de estímulo ao desenvolvimento dessa cadeia.

O projeto da Pure Energy, startup controlada pela construtora alagoana Cerutti, prevê a nacionalização de componentes dos painéis fotovoltaicos em projeto de desenvolvimento conjunto com empresas brasileiras, a exemplo da Adelco (microinversores) e Solinova, startup criada na Universidade de São Paulo (USP).

A Solinova atuará como parceira neste projeto, agregando conhecimento para o desenvolvimento das inovações propostas no plano de negócios da Pure Energy, tendo em vista ser

composta de especialistas e mestres em energias renováveis.

Vale destacar que a nacionalização dos painéis fotovoltaicos será feita segundo a nova regra de credenciamento da Finame prevista no Plano de Nacionalização Progressiva (PNP) do setor de geração de energia solar.

Financiamento – Serão financiadas 90% das despesas gerais do projeto (R\$ 11,9 milhões) com recursos do Fundo Clima – Subprograma Energias Renováveis e 90% dos gastos em Inovação (R\$ 4,6 milhões) pelo Fundo Clima – Subprograma Projetos Inovadores.

O total a ser gasto com equipamentos nacionais, R\$ 1,7 milhão, será financiado através do Programa BNDES de Sustentação do Investimento – Subprograma PSI Bens de capital. O BNDES também financiará 90% da compra de equipamentos importados sem similar nacional, no valor de R\$ 7,5 milhões.

O projeto – A planta industrial será instalada no Pólo Industrial Multifábrica José



Aprígio Vilela, no município de Marechal Deodoro, Alagoas, em um terreno de 80.000 m². Uma área do terreno será destinada para a construção de uma usina de geração de energia solar fotovoltaica com capacidade de cerca de 1 MW. Esse sistema suprirá o consumo de energia da fábrica e servirá de campo de testes para os desenvolvi-

mentos e adaptações previstos no projeto.

A tecnologia a ser adotada pela Pure Energy é a de silício cristalino e foi escolhida devido a sua ampla aceitação no mercado e por ser uma tecnologia já dominada. A linha de produção foi desenhada para a fabricação de painéis fotovoltaicos com a tecnologia mais moderna dessa rota tecnológica.

Samsung lança smartphones mais finos de sua história

A Samsung anunciou o Galaxy A5 e A3, smartphones que, segundo a fabricante, são os "mais finos" de sua história. Eles possuem 6,7mm e 6,9mm de espessura, respectivamente.

Apesar de não ultrapassarem a recente marca do Oppo R5, com 4,85mm de espessura, eles são mais finos que outros concorrentes com acabamento em metal. Para efeito de comparação, o iPhone 6 possui 6,9mm de espessura, enquanto o iPhone 6 Plus, 7,1mm.

No A3, a tela possui display Super AMOLED 4,5 polegadas, enquanto no A5, ela também é Super AMOLED, mas de 5 polegadas. Enquanto o A5 possui câmera traseira de 13 megapixels, o A3 tem de 8 megapixels. A frontal de ambos os smartphones conta com 5MP.



No que diz respeito ao armazenamento, os dois tem 16GB de armazenamento interno, com possibilidade de expansão em até 64GB por meio de cartão microSD. O processador do A3 é um quad-core de 1.2 GHz com 1GB de RAM, enquanto o A5 tem o mesmo processador, mas 1GB a mais de RAM. Além disso, ambos possuem suporte 4G e rodam Android 4.4 KitKat.

A Samsung não divulgou preços para os modelos, no entanto, afirma que eles deverão chegar em novembro na China e, em seguida, em "mercados selecionados". Os dois estarão disponíveis nas cores Pearl White (branco), Midnight Black (preto), Platinum Silver (prata), Soft Pink (rosa claro), Light Blue (azul claro) e Champagne Gold (dourado).

CHECK-UP CAR
CENTRO AUTOMOTIVO

Mecânica em Geral

Freios
Direção
Amortecedores
Injeção Eletrônica

Consertos:
Portas, Vidros, Travas
Retrovisores Elétricos

Sílvio Mafra
Tel.: 3297-4583
3011-2898

R. Araguari, 801 - Barro Preto

POUSADA CASTANHEIRAS

www.pousadacastanheiras.com.br

Telefone: (28) 3534-1420

Churrascaria e Lanchonete

Chefão

BR 040 - SAÍDA PARA O RIO DE JANEIRO

Sonho do carro voador pode estar prestes a se tornar realidade

DW-WORLD.DE DEUTSCHE WELLE

Imagine ter que se deslocar todos os dias 300 quilômetros de casa ao trabalho – a distância Berlim-Hannover ou São Paulo-Volta Redonda – e vice-versa. Com um carro voador, bastariam menos de duas horas para percorrer o trajeto.

Ao todo, 17 projetos ao redor do mundo visam transformar essa ideia futurista em realidade. Entre eles o MyCopter, da União Europeia, envolvendo seis universidades e institutos de pesquisa europeus, incluindo o Centro Aeroespacial Alemão (DLR), em Braunschweig, a Universidade Técnica de Karlsruhe e o Instituto Max Planck de Biologia Cibernética, em Tübingen. A UE financia o projeto com 3,4 milhões de euros.

Durante quatro anos, os pesquisadores do MyCopter examinaram técnicas e concepções de veículos aéreos para uso diário. Na penúltima semana de novembro, os cientistas apresentaram seus resultados na cidade de Braunschweig. Entre outros equipamentos, desenvolveram um volante que permite pilotar um helicóptero como um carro.

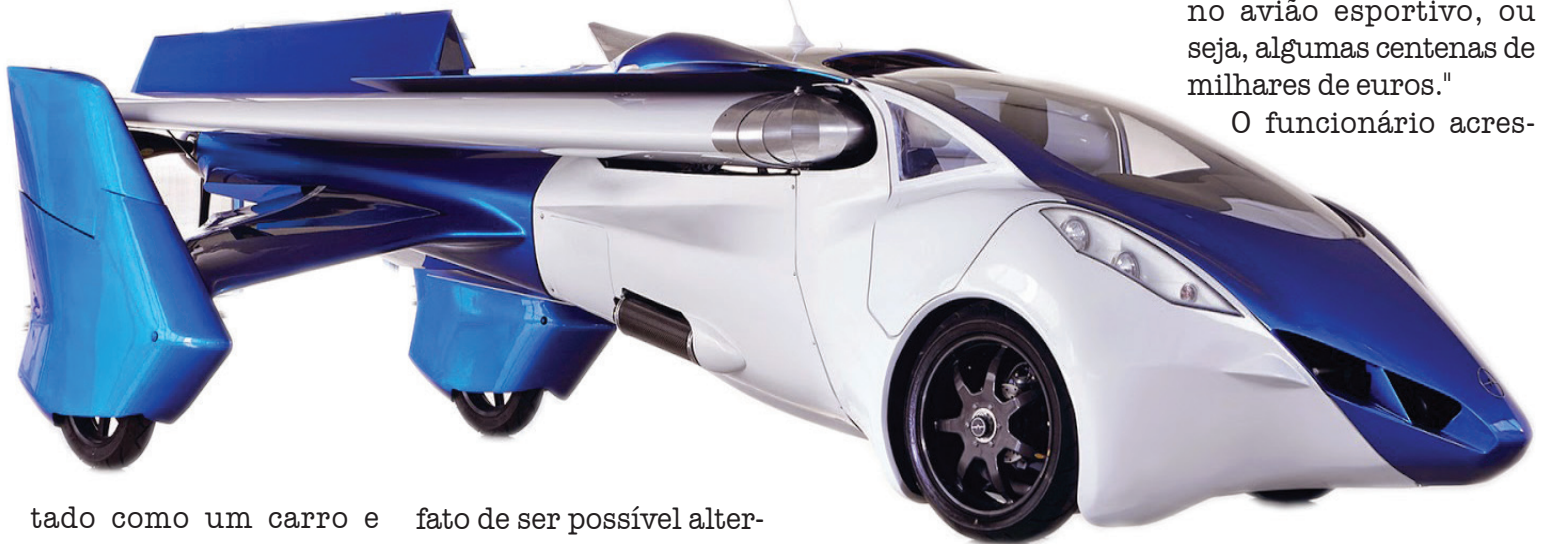
"Os pilotos disseram: 'Realmente, nada mal'", orgulha-se Stefan Levedag, do Centro Aeroespacial Alemão. Até então, o volante foi testado em simulações, e atualmente está sendo instalado num helicóptero de verdade.

Todos os 17 projetos de carro voador têm o mesmo objetivo: construir um veículo que possa ser utilizado tanto na estrada

como no ar. Essa é também a meta da AeroMobil, uma empresa de Bratislava, capital da Eslováquia.

Na conferência internacional sobre o futuro Pioneers Festival, realizada em Viena em outubro, a empresa apresentou seu protótipo mais recente, o AeroMobil 3.0. Ele já completou os testes na estrada e no ar com sucesso e está a apenas um passo do modelo final, apto a entrar no mercado.

O funcionário da AeroMobil Stefan Vadocz lembra que há quase cem anos se tenta construir carros voadores, em todo o mundo. "Mas o nosso é um pouco diferente: desde o início, ele foi proje-



tado como um carro e avião comum" Sua característica especial é a possibilidade de alternar entre os dois objetos.

CARROS ESPORTIVOS COM ASAS

O AeroMobil 3.0 parece um carro esportivo de luxo. Ele possui asas e rodas fabricados com materiais compostos e tudo o que é de se esperar em um carro voador: eletrônica aeronáutica, piloto automático e paraquedas. Ele utiliza gasolina comum, e, como um avião, é capaz de decolar e pousar, sobre uma superfície firme ou até mesmo sobre uma faixa de grama.

EM CASO DE CONGESTIONAMENTO NA ESTRADA, BASTA LEVANTAR VOO. VEÍCULOS ALADOS PROMETEM RESOLVER MUITOS DOS PROBLEMAS DA MOBILIDADE URBANA. APESAR DA BUROCRACIA, ESSA VISÃO FUTURISTA NÃO ESTÁ TÃO LONGE DE ENTRAR NO MERCADO.

"Combinar um carro e um avião não é uma tarefa fácil", salienta Vadocz. "Um carro deve ser pesado e relativamente bem mais largo do que um avião." Um avião, no entanto, precisa ser o mais leve possível. "O

não espera que o AeroMobil receba as autorizações necessárias, e muito menos que carros voadores se tornem em breve uma forma de transporte de massa.

"A ideia de simplesmente decolar, quando se

sou pessimista quando se trata de projetos como este. Mas acredito que é pouco provável que num futuro próximo vamos ver carros voando em qualquer lugar", afirma Lesinsky. Stefan Levedag, do DLR, segue a mesma linha: "Com certeza não iremos ver o carro voador por um bom tempo."

SÓ PARA RICOS

De qualquer maneira, segundo Lesinsky, a maioria das pessoas não teria como pagar um carro voador. Vadocz, da AeroMobil, também admite que seu veículo é um produto de luxo. "O preço deve ficar entre o de um carro esportivo e o de um pequeno avião esportivo, ou seja, algumas centenas de milhares de euros."

O funcionário acres-

fato de ser possível alternar entre os dois permite ter tanto um carro quanto um avião de pleno direito", assegura.

Depois de alguns testes bem sucedidos e da apresentação no Pioneers Festival, os construtores do AeroMobil 3.0 precisam acima de tudo resolver a papelada burocrática. Pois o carro voador precisa de licenças europeias para a estrada e para o ar.

Jan Lesinsky, professor de Técnica de Transportes e Automóveis da Universidade Técnica Eslovaca, em Bratislava, se entusiasma com a nova tecnologia por trás dos carros voadores. Mas ele

esbarra num congestionamento, soa fantástica. Mas o que acontece quando carros voadores, digamos, somam 10% do tráfego? Quando os carros estiverem se movendo entre 20 e 100 metros de altura no transporte aéreo, serão necessárias regras de segurança muito claras", alerta.

Os proprietários também precisam ser ao mesmo tempo motoristas e pilotos. E o motorista precisaria se comunicar de forma organizada com uma espécie de torre de comando, para decidir quem segue por onde.

"Definitivamente não

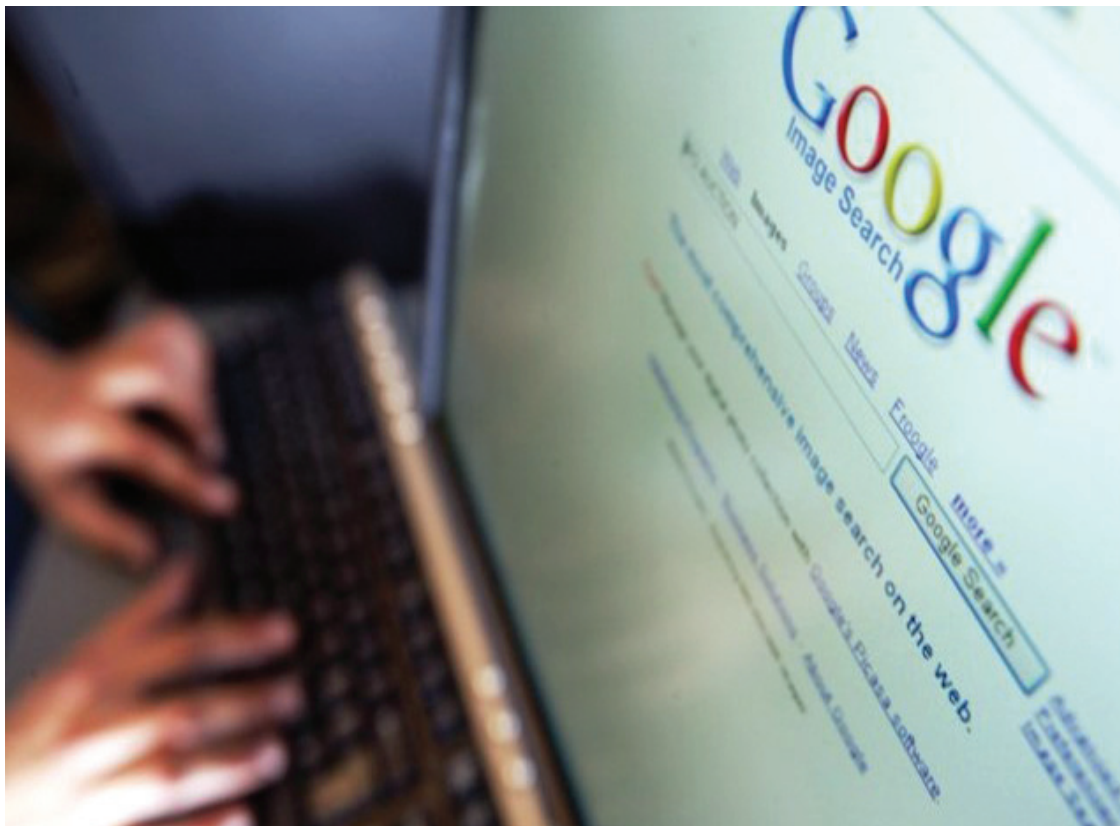
centa que já há interessados, embora atualmente a AeroMobil não esteja aceitando encomendas. "Mas estamos bastante felizes que o mundo esteja interessado em comprar o nosso veículo. Vamos cuidar rapidamente de todas as licenças e regularizações", o que deve ser questão de alguns anos.

Caso a AeroMobil realmente adquira as autorizações necessárias, os veículos alados poderão estar voando por aí mais rápido do que muitos imaginam. No entanto, para a maioria o que sobrar é o gostinho de observar o voo dos carros alados a partir do solo.



Cai participação do Google entre buscadores

GOOGLE SOFREU A MAIOR QUEDA NA PARTICIPAÇÃO NO MERCADO DE BUSCADORES DESDE 2009.



A recém-formada parceria entre a Mozilla e o Yahoo fez com que o Google registrasse a maior queda na participação no mercado de buscadores desde 2009.

Desde seu lançamento, o browser Firefox, da Mozilla, trouxe o Google como mecanismo de busca padrão. Mas um acordo assinado com o Yahoo em novembro fez o que o navegador trocasse de buscador.

Com isso, a participação do Google no mercado de buscadores nos Estados Unidos caiu de 79,3% para 75,2%. Enquanto isso, a fatia do Yahoo aumentou de 7,4% para 10,4%. Os números são da empresa de estatística StatCounter.

Os números representam a menor participação do Google no mercado americano desde 2008 e a maior parcela do Yahoo desde 2009.

Como o Firefox é usado por apenas 12% dos americanos, o Google manteve boa folga na liderança entre os buscadores.

Nos Estados Unidos, 37% das pessoas usam o Google Chrome como browser e outros 34% têm o Internet Explorer da Microsoft.

Mas a queda do Google no mercado de buscadores pode se tornar ainda maior.

Rumores afirmam que a Apple também pode deixar de usar o buscador do Google em seu navegador, o Safari, que responde por quase metade do tráfego em dispositivos móveis nos Estados Unidos.

Ainda não se sabe se a Apple irá trocar o Google pelo Yahoo, Bing ou até mesmo um buscador próprio.

Nintendo encerra operações no Brasil



A partir deste mês, a Gaming do Brasil, empresa subsidiária da Jogos de Video Latinoamérica, não distribuirá mais os produtos da Nintendo no Brasil. A Gaming do Brasil distribuiu os produtos da Nintendo no país pelos últimos quatro anos.

“O Brasil é um mercado importante para a Nintendo e lar de muitos fãs apaixonados mas, infelizmente, desafios no ambiente local de negócios fizeram nosso modelo de distribuição atual no país insustentável”, disse Bill van Zyll, Diretor e Gerente Geral para América Latina da Nintendo of America.

Estes desafios incluem as altas tarifas sobre importação que se aplicam ao nosso setor e a nossa decisão de não ter uma operação de fabricação local. Trabalhando junto com a Jogos de Video Latinoamérica, iremos monitorar a evolução do ambiente de negócios e avaliar a melhor maneira de servir nossos fãs brasileiros no futuro”.

Apesar das mudanças no Brasil, a Jogos de Video Latinoamérica continua a ser a distribuidora da Nintendo para a América Latina. “Somos parceiros da Nintendo na distribuição de seus produtos na América Latina há 14 anos e continuamos comprometidos com a marca. E, enquanto nenhuma outra mudança está planejada para outros mercados da região, estamos em uma posição em que precisamos reavaliar nossa abordagem na distribuição no Brasil”, explica Bernard Josephs, CEO da Jogos de Video Latinamérica.

“Continuaremos a monitorar o ambiente no país para que possamos avaliar futuras oportunidades”.



Veja a
DIFERENÇA
que sua Doação faz

Conheça nosso trabalho no site
www.operacaosorriso.org.br