

NEGÓCIOS EM REDE

O Negócios em Rede é uma plataforma de comunicação das empresas e marcas que acreditam na força e no valor do Negócios. Faz parte integrante do Jornal de Negócios nº 4190, de 27 de fevereiro de 2020, e não pode ser vendido separadamente.



Mobilidade elétrica e híbrida

Setor automóvel na direção do ambiente

A venda de veículos elétricos e híbridos plug-in está a aumentar na Europa, à semelhança de outros países, como China ou EUA. Portugal segue esta tendência e não dá sinais de abrandar; pelo contrário.

A consciência ambiental das pessoas, a aposta das marcas nos veículos de baixas emissões, as novas normas europeias que impõem limites de emissões poluentes ou os incentivos governamentais colocam o planeta num caminho mais verde.

Novo Passat GTE Espaço para ter mais tempo

Com Digital Cockpit, Lane Assist
e Faróis IQ. Light - LED Matrix

Quem tem pouco tempo merece um automóvel para poder viver mais. O Novo Passat GTE é um híbrido Plug-in com tudo o que precisa para o fazer. A performance do seu motor a combustão, combinada com a eficiência do motor elétrico com uma autonomia em e-mode de 55 km WLTP, e as tecnologias inovadoras de assistência à condução, farão de cada viagem uma experiência sem precedentes. Mesmo quando percorre grandes distâncias.

Consumo médio (l/100km/kWh): 1,5 - 1,6 / 14,2 - 15,1; Emissões de CO₂ (g/km): 29 - 36.
Valores sujeitos a alterações em função do equipamento opcional escolhido.



Mobilidade elétrica e híbrida

Um caminho sem retorno

Vendas de elétricos e híbridos estão a crescer. Responsáveis do setor automóvel garantem que esta tendência não se vai apenas manter, mas aumentar.



S

São vários os motivos que levam a que hoje se esteja a assistir a um aumento generalizado da venda de veículos de baixas emissões. São eles as preocupações ambientais de cidadãos e da indústria do setor automóvel. A aposta cada vez maior na oferta de veículos elétricos e híbridos por parte dos construtores de automóveis, que olham para a mobilidade do futuro e percebem que este é o caminho e a vontade de todos. A questão económica, pois as imposições das novas normas europeias limitam as emissões de CO₂ nos 95 g/km para os novos modelos, levando as marcas a pôr no mercado mais veículos ecológicos. E ainda há as contas simples de fazer, pois após um investimento inicial mais avultado para adquirir um destes modelos, o retorno com o passar dos anos é notório e indiscutível.

Face ao exposto e sem grandes surpresas, os elétricos e os híbridos já representaram 11% dos carros vendidos em Portugal no passado. Helder Pedro, secretário-geral da ACAP, comenta estes valores, referindo que “Portugal é já o terceiro país na Europa com a maior penetração de veículos elétricos, o que ilustra bem a forte adesão do consumidor português à mobilidade elétrica”. A evolução deste merca-

do em Portugal tem sido “surpreendente”, diz, até pelas reservas que são muitas vezes colocadas à aquisição deste tipo de veículos, nomeadamente, “dificuldades em encontrar postos de carregamento, autonomia das baterias e valor residual numa troca futura”.

Ato contínuo, pode ler-se no site da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE), que este ano, em janeiro, foram vendidos 1.616 veículos elétricos em Portugal. Trata-se de um recorde de vendas mensal no país. Henrique Sánchez, presidente da UVE, lembra que, no seguimento do recorde de vendas que se registou em 2019, os números de janeiro indicam “um excelente ano para a mobilidade elétrica em Portugal”. “Não só os 1.616 automóveis ligeiros de passageiros elétricos – BEV-Battery Electric Vehicle e PHEV-Plug in Hybrid Electric Vehicle. Em 2019 chegaram ao mercado mais modelos, com mais autonomia e o que se veio a confirmar ser a estrela dos veículos elétricos, o Tesla Model 3, que em pouco mais de dez meses ficou no segundo lugar das vendas, logo atrás do Nissan Leaf que iniciou a sua venda em 2011.”

Roberto Gaspar, secretário-geral da Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel (ANECRA), afirma, sobre o aumento de vendas de elétricos e híbridos em Portugal, tratar-se de um processo natural, em particular se se pensar que “a base é muito pequena e

“

Portugal é já o terceiro país na Europa com a maior penetração de veículos elétricos.



HELDER PEDRO,
secretário-geral da ACAP

portanto é relativamente normal que se batam recordes todos anos, não obstante o valor em termos absolutos das vendas ainda ande abaixo dos 5%”.

Nuno Serra, marketing manager da Volkswagen, afirma que a evolução só demonstra que o mercado está cada vez mais a caminhar para a mobilidade elétrica. “Entre 2017, em que foram vendidos 1.659 veículos ligeiros de passageiros elétricos, e 2018, o mercado cresceu 59%. Em 2019, foram vendidos 6.883 carros totalmente elétricos, aumentando 41% face a 2018. As pessoas estão cada vez mais informadas e consequentemente predispostas a apostar nesta opção.” E acrescenta: “A oferta de mercado é também cada vez mais vasta e diversificada, tornando o carro elétrico num produto mais equilibrado e, simultaneamente, mais apetecível e acessível.”

Ricardo Oliveira, diretor de comunicação e imagem da Renault, acredita que o aumento das vendas destes veículos se irá manter. “Em 2020 chegarão ao mercado novos atores, a oferta será muitíssimo alargada e pensamos que este fenómeno de maior concorrência irá contribuir para um crescimento importante do mercado.” O responsável da marca francesa relembra ainda as imposições sobre os limites de emissões poluentes (CO₂) a que todos os construtores estão sujeitos, o que “obriga” a um crescimento significativo das vendas das ofertas menos poluentes entre as quais (a principal) é a dos veículos 100% elétricos.

João Marcos Marchante, responsável da rent a car 100% elétrica Watts on Wheels, fica satisfeito por estarem a crescer as vendas de automóveis eletrificados em Portugal. “Ficamos muito contentes. É sinal de que a mobilidade tradicional começa a ser substituída, de que vai haver mais investimento em pontos de carregamento, mais pessoas expostas à novidade e à desmistificação dos ‘papões’ geralmente associados aos veículos elétricos”.

2020 vai registar novo crescimento

Quanto às expectativas de vendas para este ano, Roberto Gaspar diz que “não é preciso ter grandes capacidades premonitórias para se prever que em 2020 este segmento irá novamente bater recordes”. “Muito em particular continuando a haver as benesses fiscais, por

um lado, e a um outro nível a enorme pressão existente sobre os fabricantes de automóveis, para que no final deste ano cumpram as apertadíssimas metas ambientais definidas pela UE, sob o risco de incorrerem em elevadíssimas coimas.”

Por sua vez Henrique Sánchez, da UVE, tem as “melhores expectativas possíveis” por diversas razões, que aponta: continuação dos incentivos à aquisição de veículos elétricos, com aumento da dotação do Fundo Ambiental em mais um milhão de euros; implementação da restrição de circulação dos veículos poluentes à região central de Lisboa; aumento considerável da rede pública de carregamento para veículos elétricos e o aparecimento das primeiras redes privadas para frotas de empresas, TVDE, táxis, e não só; e aumento da oferta elétrica das marcas.

Recorda ainda a norma europeia, já em vigor, que limita as emissões de CO₂, sendo aplicadas, “a partir de 2021 sobre as emissões de 2020, pesadas multas que se consubstanciam em uma coima de 95 euros por cada grama a mais dos 95 g/km”. “As marcas vão necessitar de vender mais automóveis elétricos para fazerem baixar a média de emissões, por viatura. Generalização da discriminação positiva no estacionamento de um VE em diversas cidades do país”.

Já Helder Pedro, da ACAP, acredita num “forte crescimento de forma consistente” na venda de elétricos e híbridos em 2020 em Portugal.



RENAULT
Passion for life

RENAULT

ECO ABATE

Troque o seu automóvel
por um ZOE e receba
6.000€*



SAIBA MAIS SOBRE AS INICIATIVAS EM

RENAULT.PT

22 ANOS LIDERANÇA
EM PORTUGAL**

*Com entrega de viatura para abate com 12 ou mais anos, o valor referido de 6.000€ inclui e pressupõe que o Incentivo do Estado será de 3.000€, quer seja superior ou inferior o valor referido será sempre no máximo de € 6.000. Válido para clientes particulares até 30/04/2020.

**De acordo com automóveis vendidos em Portugal, dados ACAP de 1997 a 2019.

Mobilidade elétrica e híbrida



O importante papel do Estado

Pacote de incentivos revela-se fulcral neste setor.

Os incentivos oferecidos pelo Governo português são muito importantes para que privados e empresas adquiram os veículos muitas vezes designados de “verdes”. As associações ligadas ao setor automóvel explicam inclusive que são fundamentais para que este mercado cresça.

Henrique Sánchez, presidente do conselho diretivo da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE), recorda que o incentivo à aquisição de veículos elétricos é de “2.250 euros para as empresas e de 3.000 euros para os particulares, além dos 400 euros para os motociclos e ciclomotores e dos 250 euros para as bicicletas elétricas”. Este ano, prossegue o responsável, a verba designada pelo Fundo Ambiental aumentou em um milhão de euros, totalizando os quatro milhões destinados a estes incentivos, que “não sendo ainda o desejável, para os particulares representa uma ajuda importante”. “A estas ajudas as marcas têm vindo a anunciar mais descontos acumulativos com os do Estado.”

No que se refere às empresas, o pacote de incentivos – tributação autónoma ou dedução do valor do IVA – é “bem mais atraente, em relação aos particulares”, sendo mais vantajoso para estas adquirirem veículos elétricos em detrimento de veículos com motores de combustão interna. “Feitas as contas, no final dos 4 a 5 anos, chega a ser possível com o mesmo investimento financeiro a empresa adquirir dois veículos elétricos pelo preço de um com motor térmico, contabilizando o preço de aquisição e os diversos custos operacionais e de manutenção”, assegura.

Um auxílio que vai levar a uma redução de custos

Por sua vez, Helder Pedro, secretário-geral da ACAP, alerta que produzir um carro elétrico ou plug-in é bastante “dispendioso para os fabricantes”. Por isso, considera o apoio público à introdução destes veículos “fundamental para a massificação da procura e, consequentemente, para uma di-

minuição de custos”. Quanto às empresas, estão a adquirir cada vez mais veículos elétricos para as suas frotas. E o responsável da ACAP afirma mesmo que “este crescimento das vendas não seria possível sem as empresas”.

Idade média do parque automóvel também contribui para a poluição

À questão se os incentivos oferecidos pelo Governo e as benesses fiscais são suficientes para levar privados e empresas a adquirir mais veículos ecológicos em Portugal, Roberto Gaspar, secretário-geral da Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel (ANECRA), prefere colocar a questão ao contrário. “Não obstante as pressões políticas sobre os fabricantes, o discurso de alguma diabolização dos motores térmicos, entre outros, as referidas benesses fiscais são absolutamente determinantes para o crescimento deste mercado.” Sem elas, este mercado “cairia de forma dramática”, ga-

rante. Segundo Roberto Gaspar, estas benesses são mais relevantes para empresas, com a questão do IVA e da tributação autónoma a ter um papel determinante.

O responsável aproveita para reafirmar o que a ANECRA tem defendido, em particular com a apresentação de “propostas concretas para a redução da idade média do parque automóvel em Portugal”. “Não é apenas por via da introdução dos benefícios fiscais a viaturas elétricas que reduzimos as emissões do CO2. Seria importante que o Governo pudesse reativar o Programa de Incentivo ao Abate de Viaturas.”

Desta forma estar-se-ia a contribuir para a redução da idade média do parque automóvel em Portugal (situa-se na ordem dos 13 anos) e consequentemente para a redução das emissões de CO2 provenientes dos automóveis. “De referir, adicionalmente, que todas as projeções apontam que uma medida deste nível teria o impacto claramente positivo nas contas do país – saldo fiscal positivo.”

UE apertou o cinto e o mercado expandiu-se

De acordo com as normas europeias, que entraram em vigor a 1 de janeiro, os novos automóveis ligeiros de passageiros lançados no mercado não poderão ultrapassar, em média, 95 g/km em termos de emissões de CO2 e os veículos comerciais ligeiros 147 g/km. As novas regras e as multas que lhes estão agregadas levam a um crescimento neste mercado.

“Estes limites estão a conduzir os fabricantes a um aumento sem precedentes da sua oferta de veículos elétricos. Simultaneamente, a procura está a sustentar este aumento da oferta, com os consumidores a adquirir veículos elétricos e híbridos plug-in a um ritmo superior ao inicialmente perspectivado”, explica Helder Pedro, da ACAP.

Por seu lado, Henrique Sánchez, da UVE, recorda que face a esta nova realidade, os mais interessados em vender veículos elétricos são “os fabricantes, para evitarem as pesadas multas a que estarão sujeitos a partir de 2021, relativas às emissões de 2020”.

As novas normas europeias estão a conduzir os fabricantes a um aumento sem precedentes da sua oferta de veículos elétricos.

Power Dot instala de forma gratuita carregadores para veículos elétricos em parques de estacionamento

Empresa portuguesa, 100% sustentável, instala carregadores em parques de estacionamento e cobre todos os custos associados à operação.

A Power Dot, uma start-up 100% portuguesa e 100% sustentável, está à procura de parceiros de negócio, donos de parques de estacionamento, para fazer crescer o parque de carregadores elétricos em Portugal. Para isso, a empresa assume os custos totais do equipamento, da sua instalação e a gestão da operação e ainda partilha as receitas obtidas com os donos dos parques. Em contrapartida, estes apenas têm de ceder o espaço.

Com apenas um ano de atividade, a Power Dot inicia o ano de 2020 com 90 pontos de carregamento localizados em 13 distritos, de norte a sul do país. O objetivo para este ano é continuar a conquistar mais parques de estacionamento, de modo a conseguir estar onde estão os seus clientes, para que estes possam carregar o seu veículo sem que tenham de fazer desvios ou paragens forçadas. Daí a aposta na criação de parcerias com os proprietários de parques de estacionamento, maioritariamente localizados em centros comerciais, centros empresariais, escritórios, hospitais, centros de saúde, ginásios ou restaurantes, quer sejam parques interiores ou exteriores.

Mas como funciona?

Os potenciais parceiros devem entrar em contacto com a Power Dot através do site www.powerdot.pt e fazer o pedido para a instalação.

Em 48 horas, a Power Dot compromete-se a responder ao pedido e a agendar uma visita técnica ao local para levantamento dos requisitos técnicos para a instalação dos carregadores.

Após este processo são instalados os carregadores com as características previamente definidas.

Por último, a Power Dot garante o bom funcionamento dos postos e assume todos os custos de manutenção. E ainda partilha parte da receita gerada com os parceiros.

Apesar de Portugal ser um dos países da Europa com maior percentagem de carros elétricos, e as vendas destes veículos terem aumentado 69% em 2019, o parque de carregadores não acompanha este crescimento. Um estudo recente da Federação Europeia dos Transportes e Ambiente refere que o país precisa de 40 mil postos de carregamento até 2030, quando atualmente conta apenas com cerca de mil.



Em 48 horas, a Power Dot compromete-se a responder ao pedido para instalação e a agendar uma visita técnica ao local.

A Power Dot nasceu precisamente para dar resposta a esta crescente necessidade e para dinamizar a mobilidade elétrica em Portugal. Para isso, foi desenvolvido este modelo de negócio inovador que é também o maior fator de diferenciação desta start-up e o segredo para o rápido crescimento.

No primeiro ano de atividade, a eletricidade consumida nos carregadores Power Dot permitiu aos condutores realizarem mais de um milhão de quilómetros, o equivalente a duas viagens e meia Terra-Lua e poupar mais de 150 toneladas de CO2.

Durante o ano de 2019, a Power Dot estabeleceu ainda uma parceria com a Uber, criando espaços desenvolvidos de raiz a pensar nos motoristas e nas suas necessidades especiais enquanto frota. Para 2020, o objetivo é desenvolver mais parcerias à semelhança desta, adaptando as soluções existentes às necessidades específicas de cada parceiro.

A Power Dot quer fazer parte da mudança ativa, desenvolvendo soluções de carregamentos para veículos elétricos para particulares e frotas, e adaptando a sua oferta às necessidades de cada utilizador. Para isso, disponibiliza carregadores de diferentes potências, desde 3,7 Kw a 50 Kw.

Mais 20 empresas no “Pacto” em Lisboa

Mais 20 empresas aderiram ao Pacto de Mobilidade Empresarial para a cidade de Lisboa, um compromisso conjunto promovido pelo BCSD Portugal, pelo World Business Council for Sustainable Development e pela autarquia lisboeta. Entre estas empresas encontra-se a Power Dot, que se junta assim a outras 57 organizações e instituições que já tinham aderido ao pacto.

O Pacto de Mobilidade Empresarial tem como objetivo contribuir para uma mobilidade mais sustentável, por meio de medidas concretas que promovam a mobilidade em Lisboa. Através da criação de condições para adoção de novos comportamentos e de novas soluções pelas empresas e pelos seus colaboradores. E também pelo alargamento destas medidas a fornecedores e clientes.

Alguns exemplos destas iniciativas são a criação de redes de partilha de bicicletas, a promoção de trabalho remoto, o aumento do número de veículos elétricos em frotas de uso privado e operacional, a instalação de balneários para promover a utilização da bicicleta como meio de transporte e a atribuição de passes mensais gratuitos de transporte coletivo para os colaboradores.

Para João Wengorovius Meneses, secretário-geral do BCSD Portugal, “é tempo de agir”. “O Pacto de Mobilidade Empresarial fornece às empresas colaboração, inovação e metas ambiciosas. Esses são os meios que nos ajudarão a alcançar a nossa visão de cidades sustentáveis”.

“Liderar com a ação, agir com rapidez e foco no impacto levar-nos-á até lá. Esta nova vaga reforça o empenho das empresas em participar num projeto conjunto com outras entidades e a vontade de aderir a iniciativas que contribuem proativamente para a melhoria da mobilidade em Lisboa”, diz.



Mobilidade elétrica e híbrida

Rede de postos de carregamento a crescer

Associações ligadas ao ramo automóvel informam que o número de postos está a aumentar. Porém, é obrigatório prosseguir o investimento.

Crucial no dia a dia de quem optou ou vai optar por ter carros elétricos, a rede pública de carregamento portuguesa está neste momento a caminhar para corresponder à procura, segundo as associações do setor. Seja como for, vai ser necessário investir cada vez mais, atendendo às tendências do setor automóvel nacional.

De acordo com Henrique Sánchez, presidente da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE), a rede de Postos de Carregamento Rápido (PCR) tem “aumentado significativamente nos últimos meses”. Hoje há “115 PCR instalados e ligados, com 32 PCR em instalação, faltando a ligação, e 55 PCR com localização já apro-

vada pendente de instalação”.

As estações de carregamento privadas – para frotas de empresas, motoristas de TVDE... – têm surgido desde 2019, funcionando em Lisboa, Chelas, Alcântara e Prior Velho. No Porto, em Leça do Balio e no Bonfim, estão previstas para este ano a abertura de mais estações.

Quanto aos Postos de Carregamento Normal são fundamentais em centros comerciais, grandes superfícies ou nas ruas das cidades pois são indispensáveis para quem tem ou pretende adquirir um veículo elétrico, mas não tem condições para o carregar em casa ou nos seus locais de trabalho. “Esta rede de carregamento normal tem

a decorrer o último concurso para a concessão de 663 pontos de carregamento a Operadores de Postos de Carregamento, pondo fim ao projeto-piloto e colocando toda a rede em fase comercial”, explica Henrique Sánchez.

Por seu turno Helder Pedro, secretário-geral da ACAP, refere que “a rede está a crescer e a gradual generalização do pagamento dos carregamentos nos postos irá tornar sustentável o aumento de carregadores rápidos, os quais são fundamentais no processo de eletrificação”.

Roberto Gaspar, secretário-geral da Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel (ANECRA), afirma que, neste momento, “provavelmente o número de postos de carregamento responde às necessidades mais imediatas do mercado”. Mas pelo crescimento acelerado no mercado destes veículos, o país terá de “fazer um esforço significativo para acompanhar este mesmo crescimento”.

E nas cidades?

Além da realidade dos postos de carregamento, estarão as cidades portuguesas preparadas para a mobilidade elétrica? Henrique Sánchez, da UVE, conta que serão sempre necessárias “algumas adaptações, pois as cidades e a distribuição da potência nos aglomerados urbanos foi executada tendo em linha de conta as zonas de habitação, que requerem pouca potência, e as zonas industriais, que requerem mais potência disponível”.

Helder Pedro, da ACAP, diz que será necessário “um investimento contínuo e sustentado de postos de carregamento público, uma vez que a maioria dos habitantes das cidades vive em prédios, com as consequentes limitações ao nível da disponibilidade de pontos de carregamento”.



Quatro anos repletos de atividades

UVE marcou presença em conferências, palestras, ações de formação e organizou eventos importantes, com destaque para os Encontros Nacionais.

Com quatro anos completados no passado mês de dezembro, a Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE) é uma das referências no setor da mobilidade elétrica em Portugal. Promove eventos, participa em palestras, faz levantamentos das principais dificuldades da mobilidade elétrica em Portugal, e muito mais. Falámos com o presidente do conselho diretivo desta associação, Henrique Sánchez.



HENRIQUE SÁNCHEZ, presidente do conselho diretivo da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE)

Que balanço faz de quatro anos de atividade da UVE?

Balanço muito positivo! Participámos em centenas de eventos, conferências, palestras, ações de formação e organizámos dezenas de eventos, entre Encontros Nacionais (ENVE) e Encontros Regionais (ERVE). Reunimo-nos com todas as entidades relacionadas com a mobilidade elétrica, desde os CEME, OPC, ERSE, ENSE, MOBI.E, CEiiA, Flow, Electromaps, Miiio, AUVE (espanhola), Abraivei (brasileira), EDP Distribuição, construtores automóveis, fabricantes de sistemas de carregamento para VE, e não só. Atingimos os 500 associados. Temos mais de 9.350 seguidores no Facebook. Inaugurámos a sede em Lisboa e contratámos o primeiro funcionário da UVE. Tudo foi possível com o apoio dos nossos associados e dos utilizadores de VE em geral. Fomos galardoados com o certificado, o selo Mobi+.

Pode dar exemplos de iniciativas levadas a cabo pela UVE para promover a mobilidade elétrica?

O evento-estrela organizado pela UVE é o Encontro Nacional de Veículos Elétricos que este ano se realizará em Lisboa, com o apoio da Câmara Municipal de

Lisboa, no âmbito da Capital Verde Europeia, na Praça do Império, em Belém, a 25 e 26 de julho. A UVE realizou dois raids elétricos a Marraquexe para apoiar o piloto português da Fórmula E, António Félix da Costa. Participou na reunião internacional que juntou associações de utilizadores de VE da Europa, em Lyon. Participou com dez equipas no Portugal Eco Rally, em Oeiras e na Taça Novas Energias no Norte do país. Esteve no Salão do Automóvel Híbrido e Elétrico, no Porto, no ECAR Show, em Lisboa, no Portugal Mobi Summit, no júri dos Global Mobi Awards, visitou as fábricas da Magnum Cap, em Aveiro, e da Efácec, na Maia, e não só.

Como vai ser a vossa agenda para este ano?

A UVE vai apresentar o relatório final do grupo de trabalho CEiiA/UVE que fez um levantamento exaustivo das principais dificuldades da mobilidade elétrica em Portugal. Dar-se-á o início das Tertúlias Elétricas para debate de ideias. E voltará a participar no Portugal Eco Rally e na Taça Novas Energias e a ser jurado dos Global Mobi Awards. Fará apresentações em empresas, escolas... e fará testes de carregadores solidificados por diversos OPC.



NOVA GERAÇÃO PEUGEOT HÍBRIDOS PLUG-IN

UNBORING THE FUTURE



ATÉ 59 KM DE AUTONOMIA
ZERO EMISSÕES EM MODO 100% ELÉTRICO
1,3 L/100 KM

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

Mobilidade elétrica e híbrida

Porto: uma cidade verde

Autarquia tem carros, motorizadas, quadriciclos e outras máquinas de pequeno porte amigas do ambiente. Existem as infraestruturas necessárias para suportar os carregamentos destes veículos. Investimento é para continuar.



A Câmara Municipal do Porto tem promovido a mobilidade elétrica na cidade. Muitas medidas têm sido tomadas nos últimos anos pela autarquia neste sentido, as quais vão desde a aquisição de viaturas que causam menor impacto ambiental para as suas frotas e autocarros, passando pelos parques de estacionamento municipais que providenciam um desconto para carros elétricos ou a atribuição de licenças para implementação de sistemas de mobilidade elétrica partilhada na cidade, nomeadamente para trotinetes e bicicletas.

Adelina Cabral, adjunta do presidente, explica melhor o que tem sido feito na cidade a este respeito, começando por referir que a autarquia tem ao seu serviço neste momento em modelo de renting no conjunto do universo municipal – câmara municipal e empresas municipais – 227 veículos 100% elétricos e 70 híbridos plug-in.

A Câmara Municipal do Porto foi pioneira na promoção da mobilidade elétrica no país. Numa primeira fase, em 2015, foi uma das entidades a adotar o uso de viaturas elétricas para gestão e manutenção dos seus espaços verdes – parques e jardins. Paralelamente, foram testadas 12 viaturas nos diversos serviços municipais até ao lançamento do concurso para renovação integral da frota.

Em 2017 terminou o concurso público internacional para renovar a sua frota, em regime de renting, por um período de quatro anos. Este concurso decorreu no

A Câmara Municipal do Porto e as empresas municipais têm investido e pretendem continuar a investir em frotas ecológicas.

227
veículos 100% elétricos tem a autarquia na sua frota.

70
híbridos plug-in compõem igualmente a frota autárquica.

seguimento de um estudo pormenorizado feito pelo CEiiA aos padrões de utilização dos veículos do universo municipal que determinou a possibilidade de eletrificação da frota a 70%, tendo em conta as utilizações, o tipo de veículos existentes e a disponibilidade de soluções no mercado.

A autarquia portuense e as empresas municipais têm investido e pretendem continuar a investir em frotas ecológicas. Neste momento, além das viaturas já referidas e respetivos carregadores, há duas motorizadas elétricas, desde 2019. 17 quadriciclos que dão apoio na gestão operacional, auxiliando na manutenção de espaços verdes e parques infantis, sanitários e oficinas. E mais 30 máquinas de pequeno porte 100% elétricas. Ou seja: roçadoras, motosserras, sopradores, entre outros.

Projetos para “amanhã”

Quanto ao futuro, é explicado que a frota de veículos elétricos está praticamente estabilizada. Foram preparadas as infraestruturas necessárias para suportar os carregamentos dos veículos e as necessidades que este tipo de carregamento precisa para substituir os combustíveis fósseis.

Para lá disso, o objetivo municipal passa agora por aumentar esta sinergia, permitindo que os veículos elétricos sejam carregados com recurso a energia 100% renovável. Esta é uma matéria que já está a ser implementada pelo município com o objetivo de preparar a produção de energia fotovoltaica

que viabilize que o carregamento dos elétricos seja garantido, maioritariamente, por esta fonte de energia.

O projeto Porto Solar vai instalar sistemas fotovoltaicos em 29 coberturas de edifícios municipais, 25 dos quais escolas da rede pública municipal. Com os novos equipamentos, o município consegue uma poupança considerável no consumo de energia elétrica e, mais importante ainda, a cidade diminui a emissão para a atmosfera de Gases com Efeitos de Estufa (GEE) em 500 toneladas por ano.

O concurso público está lançado e a instalação inicial de uma potência de 1MW (megawatt) vai diminuir a utilização de energia elétrica proveniente da rede em cerca de 27%, num total de 1,4 GWH (gigawatts) por ano. Uma poupança energética significativa, já que contribuirá para a diminuição anual das emissões de GEE, na ordem das 505 toneladas, e ainda corresponderá a uma descida na fatura da eletricidade superior a 150 mil euros por ano. Considerando que o investimento municipal realizado através da Domus Social é de um milhão de euros, o tempo de retorno do investimento será inferior a seis anos.

O efeito multiplicador desta medida poderá ser ainda maior, considerando que o Município prevê instalar sistemas fotovoltaicos em edifícios nos quais é feito o carregamento de parte da frota municipal, o que permitirá que os veículos possam carregar com base em eletricidade 100% renovável.

PRINCIPAIS MEDIDAS DA AUTARQUIA PARA FOMENTAR A MOBILIDADE ELÉTRICA NA CIDADE

O projeto de promoção da mobilidade elétrica no Porto é ambicioso e tem uma avaliação de desempenho permanente. Eis as principais medidas que foram tomadas:

- Aquisição de viaturas elétricas para manutenção de espaços verdes, o que começou em 2015;
- 70% da frota de veículos municipais, em modelo de renting, foi eletrificada (carros 100% elétricos e híbridos plug-in), com a correspondente instalação dos respetivos carregadores;
- A participação do município no PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes – com vista a reduzir o preço dos passes mensais tem efeitos multiplicadores no uso dos transportes públicos;
- Alargamento da gratuidade do uso de transportes públicos aos jovens entre os 13 e os 15 anos, com investimento do seu orçamento;
- A frota dos STCP – que em breve será propriedade dos seis municípios onde opera – está em progressiva renovação com a aquisição de autocarros com menor impacto ambiental - elétricos e a gás natural;
- Os parques de estacionamento municipais têm um desconto para carros elétricos;
- Foram atribuídas três licenças para implementação de sistemas de mobilidade elétrica partilhada na cidade, nomeadamente no que diz respeito a trotinetes e bicicletas.

Dez novos Postos de Carregamento Elétrico

O aumento do número de veículos elétricos em circulação provoca alterações nas cidades, levando a que seja necessário investir no número de postos de carregamento, nas estruturas de suporte e no necessário aumento da potência contratada. Por isso, questionámos a autarquia do Porto sobre o aumento da potência contratada e se haverá pontos de carregamento para fazer frente a uma frota cada vez maior.

Respondem-nos que, neste momento, os postos de carregamento existentes para os veículos municipais são suficientes, pois foram pensados e dimensionados conforme as necessidades e exigiram, naturalmente, o aumento da potência contratada. Ainda assim, foi possível instalar um sistema de balanceamento de carga nos locais de maior concentração de carregadores – no parque de estacionamento da Trindade e nas oficinas municipais no Carvalhido, por exemplo –, a fim de não exigir um aumento tão grande da potência contratada.

Em termos de carregadores de veículos elétricos para uso público, são já conhecidas as localizações de dez novos Postos de Carregamento Elétrico, ou PCE, para automóveis, que vão ser instalados na cidade até ao final do primeiro semestre deste ano. A instalação de postos de carregamento de veículos elétricos em domínio municipal foi uma medida decidida pelo município no âmbito da estratégia de construção de uma cidade sustentável. Aliás, tem em conta a previsão de crescimento do número de veículos elétricos em circulação, fruto das políticas de incentivo à redução de emissões de CO₂ e às restantes políticas aplicadas na cidade no domínio da sustentabilidade ambiental. Está, neste momento, em fase de atribuição das licenças.

Eis as localizações dos PCE para automóveis que serão instalados no Porto neste primeiro semestre:

- Praça de Francisco Sá Carneiro;
- Rua de Nove de Julho;
- Rua de Leonardo Coimbra;
- Avenida do Conselho da Europa;
- Avenida do Parque;
- Rua do Dr. José António Marques;
- Rua de Henrique de Medina;
- Rua do Jornal de Notícias;
- Rua de Nove de Abril;
- Rua de José Gomes Ferreira.

OPINIÃO

RENATO CARREIRA
Partner Deloitte

OE 2020: A tributação das viaturas elétricas e híbridas plug-in

É hoje relativamente consensual a necessidade de enfrentarmos com firmeza e determinação o fenómeno das alterações climáticas e caminharmos de modo acelerado para a desejada neutralidade carbónica, tendo o Governo português traçado como meta o ano de 2050 para atingirmos este objetivo para o país.

Assim, o Governo pretende reduzir as emissões de gases de efeito estufa no setor dos transportes em 40% até 2030, mediante a aposta nos transportes públicos acessíveis e de qualidade, com destaque para o transporte ferroviário, bem como pelo incentivo das formas de mobilidade ativa, como o uso da bicicleta e pela generalização dos veículos elétricos, progressivamente em modo partilhado e autónomo.

Importa salientar que a aquisição e a utilização de automóveis

elétricos e híbridos plug-in beneficiam atualmente de diversos apoios fiscais. Nomeadamente a isenção para os elétricos e a redução significativa para os híbridos plug-in de Imposto sobre Veículos (ISV) e Imposto Único de Circulação (IUC), a amortização fiscal dedutível em sede de IRC sobre o custo de aquisição por parte das empresas até um limite de 62.500€ para automóveis elétricos e 50.000€ no caso dos veículos híbridos plug-in ou a dedução do IVA nos casos em que o custo de aquisição relevante para efeitos de IRC não exceda os referidos limites (em ambos os casos, IVA excluído) e os automóveis estejam conexos com uma atividade empresarial que permita a recuperação de IVA das despesas incorridas.

Merece ainda referência que as amortizações e demais despesas inerentes à utilização dos automó-



veis elétricos não se encontrem sujeitas a tributação autónoma em sede de IRC. Enquanto os automóveis híbridos plug-in beneficiam de uma redução de cerca de 50% face às taxas normais aplicáveis às demais viaturas ligeiras de passageiros movidas a motores de combustão.

No Orçamento do Estado para 2020, que aguarda ainda a subsequente publicação oficial, ficou contemplado que a taxa de tributação autónoma de 10% (que é de 5% no caso dos híbridos plug-in) passa a ser aplicável a todos os encargos relacionados com viaturas cujo custo de aquisição seja inferior a 27.500€, ao invés do anterior limite de 25.000€. Por outro lado, o segundo escalão de taxa de tributação autónoma de 27,5% (que é de 10% no caso dos híbridos plug-in) passa a ser aplicável às viaturas cujo custo de aquisição

seja igual ou superior a 27.500€ e inferior a 35.000€. A taxa máxima de 35% (que é de 27,5% para os híbridos plug-in) mantém-se para as viaturas cujo custo de aquisição seja igual ou superior a 35.000€.

Adicionalmente, para 2020, ficou ainda aprovado que o IVA respeitante à aquisição de eletricidade para carregamento de viaturas elétricas ou híbridas plug-in passa a ser dedutível, sempre que estas sejam utilizadas por sujeitos passivos de IVA na sua atividade que permita a recuperação do imposto incorrido nas suas despesas.

É mantido em 2020 o incentivo à introdução no consumo de veículos de zero emissões, financiado pelo Fundo Ambiental, nos termos a definir por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e da ação climática (alargando-se o mesmo a determinados motociclos de duas rodas e velocípedes, a ciclomotores elétricos e a bicicletas).

Mantém-se ainda o programa de incentivo à mobilidade elétrica na Administração Pública, que apoia a introdução de 200 veículos elétricos exclusivamente para organismos da Administração Pública (600 em 2019), incluindo a administração local.

Assim, e tendo em conta as medidas fiscais existentes em Portugal, se à vontade dos decisores políticos adicionarmos o reforço da oferta que se está presentemente a verificar de viaturas elétricas e híbridas plug-in mais atrativas e economicamente viáveis, fica patente que estamos a assistir à alteração do paradigma da mobilidade centrada nos tradicionais motores de combustão para a mobilidade elétrica.



SIVA



2020 é o ano da revolução elétrica, com a apresentação de 8 modelos híbridos Plug-in e 100% elétricos. A sustentabilidade já faz parte do nosso ADN.

A Audi acaba de libertar toda a beleza da mobilidade sustentável.

Consumo combinado de combustível (l/100km): 2.1 - 2.2. Emissões combinadas de CO₂ (g/km): 49 - 51. Estes valores podem variar em função dos opcionais escolhidos.

Sustentabilidade: o modelo para todos os modelos.

Audi Q5 TFSIe quattro



Mobilidade elétrica e híbrida

Opel Corsa-e vai tirar a mobilidade elétrica do atual nicho

Modelo vai tornar mais acessíveis estes automóveis a todos os condutores. O novo Corsa, e também as versões híbridas do Grandland X, chegam aos concessionários no próximo mês.



A Opel iniciou recentemente o processo de eletrificação da sua gama de modelos, contando neste momento com uma versão elétrica a bateria da nova geração Corsa e duas versões híbridas do SUV Grandland X. Ambos os modelos chegam aos concessionários da marca já no próximo mês de março, mas este é apenas o início do trilhar de um caminho. É que, em breve, o construtor alemão acrescentará mais versões eletrificadas a outros modelos. “A Opel está a ficar, verdadeiramente, elétrica”, começa por destacar José Barata, brand manager da Opel Portugal.

No imediato, o Opel Grandland X híbrido e o Opel Corsa-e têm gerado muito interesse em múltiplos quadrantes. “E contamos que esse interesse aumente assim que as primeiras unidades começarem a chegar aos concessionários e as entregarmos aos clientes que fizeram as primeiras encomendas.” Mas vamos conhecer um pouco melhor os supracitados modelos.

Corsa-e e Grandland X à lupa

José Barata começa por explicar um pouco melhor as principais ca-

racterísticas do novo Corsa elétrico. O Corsa-e faz parte da mais recente geração Opel Corsa, lançada no final de 2019, nas variantes com motores convencionais. O Opel Corsa-e é um elétrico puro, com motor de 136 cv (100 kW) e bateria de grande capacidade que garante autonomia real até 337 quilómetros. É um automóvel compacto de cinco lugares, concebido a pensar na utilização do dia a dia e preparado para todos os tipos de recarregamento: cabo, “wallbox” e carga rápida. O Corsa-e é o modelo-chave na estratégia da Opel de retirar a mobilidade elétrica da atual existência de nicho. Com ele, a marca pretende proporcionar acesso ao automóvel elétrico a um vasto leque de pessoas.

Quanto ao Grandland X híbrido, está disponível em duas versões, uma de tração integral e outra de tração dianteira. A primeira alia um motor a gasolina 1.6 Turbo a dois motores elétricos, num sistema que obtém 300 cv de potência e tração às quatro rodas. Este é um verdadeiro topo de gama que se destaca entre os SUV, também porque oferece a possibilidade de percorrer até 59 quilómetros em modo puramente



Logo no início de 2021 chega o sucessor do pequeno SUV Mokka X, que terá uma versão elétrica a bateria. Pouco tempo depois chegarão Zafira Life, Combo Life e furgão Combo elétricos.



JOSÉ BARATA,
brand manager da Opel Portugal

elétrico graças a uma bateria de iões de lítio que recarrega totalmente em cerca de duas horas. Os Grandland X híbridos “plug-in” são uma excelente escolha para quem faz movimentos pendulares casa-trabalho-casa relativamente curtos e quer usufruir de um automóvel familiar ao fim de semana.

Contratos repletos de vantagens

Questionado se estes dois modelos já fazem parte da frota para “renting”, José Barata responde afirmativamente. “Sim, e criámos grelhas competitivas. Para contratos-tipo de quatro anos e 80 mil quilómetros, oferecemos rendas que vão de 388 euros, no caso do Corsa-e, até 553 euros para o topo de gama Grandland X Hybrid4 de 300 cv.” E prossegue: “Estes contratos incluem impostos, seguro, manutenção, assistência em viagem, viatura de substituição e pneus sem limite de número. Adicionalmente, a pensar especificamente nas empresas, temos campanhas com preços especiais enquadrados na tabela fiscal de Tributação Autónoma.”

Outras novidades

A Opel vai lançar este ano mais veículos híbridos e elétricos, assegurando a responsabilidade da marca. Para breve, uma novidade que vai agitar o mercado dos comerciais. “Falo do furgão Vivaro, que já este ano ficará disponível em duas versões elétricas a bateria, com autonomias até 200 ou 300 quilómetros. Trata-se de um produto dirigido a um número

GRANDLAND X HYBRID E OPEL CORSA-E NO MERCADO

O Opel Corsa-e está disponível a partir de 29.990 euros. Quanto ao Opel Grandland X Hybrid, estará à venda a partir de 46.720 euros.

crescente de empresas que deseja fazer rapidamente a transição para a distribuição sustentável nas cidades”, esclarece.

Indagado se a estratégia da Opel passa por ter mesmo todos os modelos eletrificados em 2024, responde: “Mais do que isso, a nossa estratégia é sermos líderes em matéria de CO2.” José Barata afirma que no processo de renovação que vai até 2024, a Opel terá versões elétricas ou híbridas em todos os seus modelos. “Logo no início de 2021 chega o sucessor do pequeno SUV Mokka X, que terá uma versão elétrica a bateria. Pouco tempo depois chegarão Zafira Life, Combo Life e furgão Combo elétricos. É um plano de produto muito completo, que porá a Opel na linha da frente em oferta de mobilidade elétrica.”

Igual a si mesma

José Barata, brand manager da Opel Portugal, fala um pouco da estratégia desenhada pela marca no que diz respeito ao campo da eletrificação. Começa por recordar que a Opel é uma marca “sociá-

vel” e que nos seus 120 anos sempre se destacou pela “proximidade, produzindo automóveis apelativos, fiáveis e acessíveis a um vasto número de pessoas”. “Mantivemos essa filosofia em todas as eta-

pas que foram fazendo evoluir o automóvel ao longo da História.”

Em relação à eletrificação, a forma de operar e de estar da marca alemã não será diferente. Os modelos assentam em “evoluídas plataformas que foram concebidas à luz de avançadas tecnologias, para receberem motorizações convencionais ou elétricas, da mais recente

geração”. A aposta no design elegante e na qualidade – uma marca germânica – mantém-se. Assim como o conforto e a segurança com equipamentos, como os “bancos ergonómicos com massagem ou a correção de trajetória e a travagem automática de emergência”.

Os automóveis da marca continuam versáteis e fáceis de utili-

zar, nomeadamente nos modelos elétricos. “Um exemplo claro do que digo é o Opel Corsa-e. A bateria assegura autonomia que pode superar 300 quilómetros e pode ser recarregada até 80 por cento da sua capacidade em apenas meia hora. Este é, para nós, o expoente da mobilidade elétrica realmente versátil e acessível.”

O 1º SUV HÍBRIDO PLUG-IN DO MUNDO. E O MAIS VENDIDO.



OUTLANDER
PHEV

IVA DEDUTÍVEL EMPRESAS

Galp **fórmula**


MITSUBISHI
MOTORS
Drive your Ambition

Mais de 600kms de autonomia em modo híbrido / Consumo 2L/100kms / Zero emissões de CO₂ em modo EV
2 motores elétricos / 4WD / Benefícios fiscais no IVA e IRC / Tributação Autónoma reduzida a 10%
Classe 1 nas portagens / Baterias com 8 anos de garantia ou 160.000kms

Desde **34.990€***

TEST-DRIVE & MUITO MAIS EM **MITSUBISHI-MOTORS.PT**

*Preço válido para a versão Outlander PHEV Intense. Não inclui IVA à taxa legal em vigor, pintura metalizada e despesas administrativas e de transporte. Consumo combinado de 2,0 l/100 km e emissões de CO₂ combinadas de 46 g/km em regime WLTP. Campanha válida até 30 de Junho de 2020.

Mobilidade elétrica e híbrida

Pioneirismo da Renault bem presente no futuro

Construtor francês esteve na origem da proliferação dos veículos de baixas emissões. Vai continuar a aumentar a gama de modelos elétricos e eletrificados e sempre com o objetivo de chegar a todos os condutores.

Há muito que a Renault percorre o caminho da eletrificação. O fabricante francês tem dado um contributo fundamental a este plano de tornar a indústria automóvel mais amiga do ambiente e acessível a todos, como, aliás, a história o comprova.

“A Renault orgulha-se de ter sido absolutamente pioneira, em conjunto com a sua parceira da aliança, a Nissan, na eletrificação do automóvel e, numa época em que a democratização do automóvel elétrico parecia ser ainda uma realidade distante”, recorda Ricardo Oliveira, diretor de Comunicação e Imagem.

Para a marca, a eletrificação da mobilidade é um “desígnio estratégico” por acreditar ser a forma mais eficaz de responder “aos desafios que se colocam à mobilidade do futuro nos domínios ambientais ou mesmo económicos”. “A Renault, tal como anunciado no seu plano de médio prazo Drive the Future, irá continuar a aumentar a sua gama de modelos elétricos e eletrificados mas sempre respeitando os princípios da marca: ‘A tecnologia deve ser acessível a todos.’”

Os elétricos

Um verdadeiro símbolo da mobilidade elétrica é o ZOE, um



dos modelos mais vendidos no mercado nacional. No final do ano passado foi lançado o novo ZOE, que a marca acredita se vá impor como “referência do mercado”. Isto face ao seu conjunto de características como a “autonomia, a facilidade de carregamento, a tecnologia ou a conectividade”.

O preço recomendado de tarifa e com sistema de aluguer de baterias do ZOE é 23.690 euros. Com a bateria incluída, 31.990 euros. Estes preços não incluem as ações promocionais que a marca possa realizar, nem os incentivos ligados ao Renault Eco Plan nem os eventuais incentivos governamentais.

Além do ZOE, a Renault comercializa neste momento mais três modelos 100% elétricos: o Kangoo Z.E., o Master Z.E. e o Twizy, um quadriciclo. Todos estes modelos, com exceção do Master Z.E. – que chegou ao mercado em 2017 – estão em comercialização desde 2013.

Continuando nos modelos completamente elétricos, a Renault vai lançar o Twingo Z.E. no final do ano. “Até 2022, e de acordo com o plano de médio prazo do grupo Renault, serão lançados ou-

A Renault vai lançar em Portugal este ano um modelo híbrido, o Clio, e dois híbridos plug-in, o Captur e o Mégane. Estarão à venda no verão.

tros modelos 100% elétricos”, assegura Ricardo Oliveira.

Os híbridos e a tecnologia E-TECH

Quanto aos híbridos que a Renault vai lançar em Portugal este ano serão um modelo híbrido, o Clio, e dois híbridos plug-in, o Captur e o Mégane. Estarão à venda no verão. E surgem com a tecnologia

E-TECH. Ricardo Oliveira explica no que consiste a E-TECH.

“A tecnologia E-TECH dos modelos híbridos, e E-TECH plug-in para os híbridos recarregáveis, tem origem Renault e foi objeto de mais de 150 patentes registadas pela marca. A característica mais inovadora resulta da transposição de tecnologias desenvolvidas pela marca para a Fórmula 1 e, nomeadamente, na elevada capacidade de regeneração de energia para alimentar as baterias, o que maximiza a utilização do modo elétrico”, explica o responsável da Renault e continua: “Para os híbridos plug-in anunciamos uma autonomia de 50 quilómetros em modo 100% elétrico – a uma velocidade máxima de 135 km/h. Em ciclo urbano, uma autonomia de 65 quilómetros. O que indica que numa utilização urbana, o modo 100% elétrico é suficiente para a grande maioria das deslocações.”

No que diz respeito aos híbridos e híbridos recarregáveis da marca, estão associados a um “novo motor a gasolina de 1.6 litros e, no caso do Clio (full hybrid), a potência é de 140 cv, sendo que no Captur e no Mégane (plug-in hybrid) a potência é de 160 cv”.

RENAULT APOSTA EM INCENTIVOS AO ABATE PARA VENDER CARROS ELÉTRICOS E HÍBRIDOS

A Renault está a dar um incentivo de 3.000 euros ao abate na compra de veículos elétricos e de 2.000 nos híbridos. Esta estratégia faz parte do Eco Plan da marca apresentado em janeiro e destinado a clientes particulares. “Estes valores estarão em vigor todo o ano de 2020 e destinam-se a promover a troca, para abate, de automóveis com mais de 12 anos. Estes incentivos da Renault são acumuláveis com outros eventuais incentivos que venham a ser decididos nomeadamente pelo Governo”, informa Ricardo Oliveira.

Um entrave à dinamização do mercado

Existem diversas opiniões sobre se existem neste momento estações de carregamento públicas em número suficiente em Portugal para fazer frente ao aumento de veículos ecológicos que circulam nas nossas estradas. As associações do setor ouvidas neste especial explicam que há investimento a fazer,

mas mostram-se otimistas. As marcas, no imediato, ainda têm uma visão um pouco diferente.

Ricardo Oliveira é perentório e diz que neste momento não existem pontos de carregamento em número suficiente para fazer frente às necessidades. “E essa é a principal preocupação e que pode ser

um entrave à dinamização do mercado.” “No entanto acreditamos que as medidas recentemente anunciadas irão inverter, rapidamente, esta situação.”

Sobre a preparação dos centros urbanos portugueses para esta nova realidade, o diretor de Comunicação e Imagem da Renault

refere que a mobilidade elétrica não traz problemas acrescidos às cidades. “Antes pelo contrário, o crescimento da mobilidade elétrica permitirá mitigar os problemas de poluição atmosférica que encontramos nas grandes cidades”, garante.

“Se a questão versa sobre as in-

fraestruturas de carregamento, é verdade que elas ainda têm de se desenvolver, mas não só estamos convencidos de que isso irá naturalmente acontecer como os ‘modernos’ automóveis elétricos não necessitam – e em ambiente urbano ainda menos – de carregamentos frequentes.”

Ações de formação da ANECRA são um sucesso

Associados procuram cada vez mais a associação para cursos ligados a veículos elétricos e híbridos. É o mercado a falar!

A promover a formação profissional na área automóvel há quase 40 anos, a ANECRA – Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel tem neste momento uma oferta composta por quatro ações de formação distintas direcionadas para este setor: Elétricos; Veículos Híbridos; Veículos Elétricos; e Híbridos e Intervenção Segura em Veículos Elétricos e Híbridos. Os dois primeiros cursos tiveram início em 2016 e têm decorrido da melhor forma. No caso concreto das viaturas elétricas já foram realizadas nos últi-

mos quatro anos cerca de 40 ações de formação, com uma participação de quase 500 formandos.

Roberto Gaspar, secretário-geral da ANECRA, explica que a base do sucesso da grande maioria das ações de formação promovidas pela sua associação assenta no “trabalho de auscultação do mercado”. “E das necessidades específicas dos nossos associados”, acrescenta. Ou seja: a procura existe ainda antes de a ANECRA “lançar o programa, o que significa ‘per se’ uma garantia de adesão e de sucesso”.

Pós-venda tem de saber dar resposta a este processo

Questionado se é fundamental para as oficinas do futuro terem profissionais que saibam reparar veículos elétricos e híbridos, o secretário-geral da ANECRA responde que este é um processo incontornável. “Cada vez mais os operadores de pós-venda têm de ter capacidade instalada, em particular meios tecnológicos, recursos e meios humanos, para dar resposta a este processo. E falo concretamente do crescimento exponencial de viaturas elétricas e híbridas que é esperado nos próximos anos.”

Roberto Gaspar prevê que no futuro próximo haverá muitos de-

safios para os operadores do setor e um dos mais importantes é a “gradual mudança do paradigma das viaturas de combustão para os elétricos e híbridos”. “O pós-venda será seguramente um dos setores que mais e melhor terá de se preparar para enfrentar este processo.”

Roberto Gaspar realça que a ANECRA tem neste e em outros desafios um papel absolutamente determinante, enquanto associação. “Nos últimos anos temos trabalhado para a vários níveis dar a informação, a formação e as ferramentas e os meios para que os nossos associados sejam mais capazes de responder a estes desafios. Estas ações de formação são um excelente exemplo disso mesmo.”



O pós-venda será seguramente um dos setores que mais e melhor terá de se preparar para enfrentar a gradual mudança do paradigma das viaturas de combustão para os elétricos e híbridos.



ROBERTO GASPAR,
secretário-geral da ANECRA



A RENT-A-CAR

100% elétrica
100% portuguesa

962 664 546
www.wattsonwheels.pt
info@wattsonwheels.pt

Mobilidade elétrica e híbrida



O ID.3 vem impulsionar uma nova era, na qual o foco deixa de ser (só) o veículo, e passa a ser (também) tudo aquilo que o rodeia, através da sua capacidade de construir a ponte entre o utilizador e todos os serviços digitais que a Volkswagen irá disponibilizar à sua volta.



NUNO SERRA,
marketing manager
da Volkswagen

ID.3 vai democratizar a mobilidade elétrica

A plataforma MEB, a tecnologia desenhada para automóveis elétricos e que está presente neste modelo, quebra as barreiras de acessibilidade e autonomia.

A Volkswagen tem como objetivo crescer nas vendas de automóveis de baixas emissões. Fundamental neste desígnio, nesta ofensiva, o ID.3 é a nova aposta da marca alemã no que diz respeito à mobilidade elétrica. Este modelo surge com a premissa de “democratizar a mobilidade elétrica com base na inovadora plataforma MEB”, que vem quebrar barreiras de acessibilidade e autonomia.

“O nome ‘ID’ é um acrónimo para ‘Intelligent Design’ e o ‘3’ marca o virar da página para o terceiro maior capítulo da marca, depois

do Volkswagen Carocha e do Golf. Assinala também o início de uma nova família, a família ID, que surge em resposta ao compromisso da Volkswagen de se tornar 100% elétrica até 2050. O ID.3 vem impulsionar uma nova era, na qual o foco deixa de ser (só) o veículo, e passa a ser (também) tudo aquilo que o rodeia, através da sua capacidade de construir a ponte entre o utilizador e todos os serviços digitais que a Volkswagen irá disponibilizar à sua volta”, começa por explicar Nuno Serra, marketing manager da Volkswagen.

A introdução do ID.3 no mercado será feita em simultâneo em toda a Europa, no verão. Registe-se, no entanto, que antes de o ID.3 estar disponível no mercado, surgirá o ID.3 1st Edition, exclusivo para clientes que efetuaram um pre-booking, e que o irão receber neste primeiro semestre de 2020. Esta 1st Edition, série limitada, já se encontra esgotada.

A partir de 30 mil euros...

Sobre os valores no que toca às versões que se seguem à edição limitada, o preço de entrada de gama rondará os 30.000 euros. Portanto, o posicionamento equivalente a veículos de combustão demonstra bem a “estratégia de democratização da marca no que respeita à mobilidade elétrica e o seu compromisso na solução global de CO₂”.

Questionado se o ID.3 está a provocar grande interesse e a ter procura no mercado nacional, Nuno Serra responde de forma afirmativa e revela que tem tido uma procura bastante elevada junto da comunidade que o segue desde a sua fase de protótipo. “O mercado em geral está a demonstrar um grande interesse pela mobilidade elétrica e produtos inovadores.” Por isto, a expectativa da marca para este modelo é de que “a procura e o awareness cresçam de forma exponencial.”

... e 30 mil unidades em poucas semanas

Em relação à aceitação deste veículo nos outros países, tem sido semelhante à que está a acontecer em Portugal, com dimensões de volume de interesse que variam de

acordo com a própria dimensão do país. “Existe uma comunidade ID.3 praticamente em todos os países onde este vai ser comercializado e todas partilham informações e pareceres entre si. Como indicador, durante o período de pré-venda, a marca vendeu mais de 30.000 unidades em poucas semanas.

E vai o ID.3 fazer no futuro parte da Volkswagen Financial Services? Um dos objetivos da marca é tornar o financiamento cada vez mais representativo nas vendas, em especial no ID.3, dando ao cliente um serviço de mobilidade global. “Arrancaremos com uma estratégia de aquisição baseada em três pacotes de financiamento que pretendem ir ao encontro de todas as necessidades do cliente no que respeita a mobilidade.”

25 novos modelos até 2025

Nuno Serra assegura que a família ID vai crescer no decorrer dos próximos anos através dos modelos 100% elétricos. Até 2025, a marca pretende lançar “25 novos modelos com base na plataforma MEB”. “Em relação aos plug-in, a acrescentar ao atual Passat GTE, existirão duas versões plug-in no

Golf. Os novos Tiguan, Touareg, Arteon e Arteon Shooting Break também terão uma versão PHEV, reforçando a estratégia de mobilidade elétrica da marca.”

Um modelo que já não é uma novidade entre os automóveis 100% elétricos da Volkswagen, mas que é icónico, é o e-Golf. In-

dagámos o responsável da marca se o ID.3 poderá vender tanto como o e-Golf? Nuno Serra acredita que “venda mais do que o e-Golf”. “Por ser construído sobre uma plataforma concebida exclusivamente para carros elétricos (MEB), o ID.3 é tecnologicamente mais evoluído e detém uma auto-

nomia superior à do e-Golf”, explica e continua: “Para além disso, existe mais do que uma linha de equipamento, mais do que uma motorização e mais do que um nível de bateria, tornando possível uma oferta de mercado mais transversal e adequada a todas as tipologias de clientes.”

MODELOS HÍBRIDOS PLUG-IN E ELÉTRICOS DA VOLKSWAGEN

100% elétricos: e-Golf, e-up!
Híbridos plug-in: Golf GTE, Passat GTE e Passat Variant GTE
Veículos comerciais, existe um modelo elétrico: a e-Crafter.

Em 2050, toda a gama da Volkswagen será 100% elétrica



Carregadores públicos são insuficientes

O número de veículos elétricos e híbridos plug-in está a aumentar no nosso país, mas estará a rede de postos de carregamento a acompanhar este crescimento? Para Nuno Serra, no presente, a rede de carregamento disponível a nível nacional já não se adequa ao volume do parque circulante de veículos elétricos e plug-in. “Estaria adequado há cerca de três anos, em que víamos as estações de carregamento públicas sempre vazias ou com apenas dois veículos a ocuparem os seis postos de determinada ilha. Hoje, estes postos que outrora estavam sempre livres contam com um fluxo de circulação muito superior.”

O marketing manager da Volkswagen reconhece que a regulação de utilização tem avançado sobretudo nos carregadores rápidos, mas é preciso fazer mais. “De facto, hoje, não podemos dizer que existam o número adequado de carregadores públicos para fazer face ao que o parque automóvel crescerá”.

Quanto à preparação das cidades portuguesas para fazer frente à mobilidade elétrica, refere que ainda é preciso evoluir muito no que diz respeito às infraestruturas, que “existem, funcionam e são intuitivas, mas não são ainda suficientes para o atual parque automóvel elétrico e híbrido, nem para o crescimento que o mesmo terá no decorrer deste ano”.

Nuno Serra relembra que grande parte das infraestruturas dos centros comerciais tem carregadores e até se tornou obrigatório que algumas novas construções apresentem um determinado número de carregadores nos seus projetos. “No entanto, a situação ideal continua a passar pela possibilidade de o utilizador carregar o carro na sua garagem e/ou no seu local de trabalho, algo que infelizmente nem sempre é possível.”

Uma forma de contornar esta situação é adquirir carros com baterias com mais autonomia. “É o caso do e-up! que oferece 260 quilómetros de autonomia. É o ideal para uma utilização citadina e é possível só ter de carregar o carro uma vez por semana.”

Fabricante alemão está a fazer um investimento enorme para atingir emissões zero de CO₂.

“A Volkswagen aponta para que toda a sua gama seja 100% elétrica até 2050.” Quem o afirma é Nuno Serra, marketing manager da Volkswagen. Para levar a cabo esta estratégia, o fabricante alemão está a investir “nove mil milhões de euros na mobilidade elétrica”, informa o responsável da marca, prosseguindo: “Até 2029 prevê lançar dentro do grupo: 70 modelos 100% elétricos e 60 veículos híbridos. A ideia é que no futuro a pegada da marca seja 0% CO₂ desde os fornecedores, produção, utilização dos VE e mesmo reciclagem. A eletrificação da marca é assim a resposta a esse desafio. E até 2025 pretende vender 1 milhão de viaturas elétricas. No total, serão mais de 11 mil milhões de euros entre eletromobilidade e aposta na digitalização.”

A Volkswagen pretende desta forma caminhar para ser “100% neutra em CO₂ a partir de 2040”, com a introdução de novos mode-

los totalmente elétricos. Por outro lado, a aposta no “desenvolvimento de fábricas de baterias” revela bem o compromisso da Volkswagen com a eletromobilidade

Ao mesmo tempo – continua Nuno Serra –, a aposta em “digitalização e conectividade” faz parte da estratégia da marca. Estar cada vez mais ligada às pessoas através de fornecedores que, de forma gradual, começam a tornar todos os seus processos mais “CO₂ efficient”, até atingir a meta pretendida.

À questão o que falta fazer para tornar os carros elétricos mais apetecíveis aos consumidores, Nuno Serra recorda que já estão a ser dados grandes passos pela indústria nesse sentido. “Viveremos um período em que a escolha do meio de tração estará intimamente ligado às reais necessidades de mobilidade de cada um; aí, os motores de combustão continuarão a ter um papel fundamen-



A ideia é que no futuro a pegada da marca seja 0% CO₂ entre pegada deixada desde os fornecedores, produção, utilização dos VE e mesmo reciclagem.

NUNO SERRA,
marketing manager da Volkswagen

1 MILHÃO
de viaturas elétricas
pretende vender a
Volkswagen até 2025.

tal nesta matriz meio propulsão/necessidade de mobilidade.” Na marca acredita-se igualmente que numa fase intermédia o consumidor ainda se irá sentir mais seguro se tiver ao dispor do seu agregado familiar uma viatura elétrica e outra tradicional. “É um processo de mudança no qual a experiência de utilização é primordial!”

O barómetro que é o mercado dos híbridos plug-in

Seja como for, está a assistir-se a um “crescente interesse” dos consumidores em tudo o que gira à volta da mobilidade elétrica. E dá como exemplo o crescimento do mercado de híbridos plug-in, que é visto como um passo intermédio na eletrificação. “No campo dos 100% elétricos, quanto mais as barreiras de preço e autonomia forem caindo mais a apetência por viaturas elétricas crescerá”, assegura.

Mobilidade elétrica e híbrida

“Os nossos carros são de facto máquinas especiais”

Rent-a-car Watts on Wheels aluga veículos Tesla. É uma empresa exclusiva de automóveis elétricos.



“A Watts on Wheels é a primeira rent-a-car 100% elétrica, 100% portuguesa. E surgiu no final de 2018 da forma mais ‘século XXI’ possível: num grupo de Facebook.” É desta forma, em tom de brincadeira, que João Marcos Marchante, partner e manager na Watts on Wheels, apresenta a empresa, nascida da vontade de várias pessoas criarem uma rent-a-car 100% elétrica, então apenas com viaturas Tesla. Mas não só. A Watts on Wheels foi também criada com um propósito nobre: “fazer a nossa

parte para acelerar a transição da mobilidade tradicional para uma mobilidade mais sustentável, a mobilidade elétrica”.

Por que motivo, porém, a empresa só tem veículos Tesla para alugar? “Primeiramente apercebemo-nos de que não havia nada semelhante no mercado: uma rent-a-car de carros elétricos com performance de topo. Os nossos carros são de facto máquinas especiais para quem quiser experimentar uma experiência de condução diferente”, assegura João Marcos Mar-

chante, prosseguindo: “Além de responder a essa necessidade de mercado pareceu-nos também que estas viaturas fornecem uma experiência de aluguer confortável, especialmente para quem não tem a experiência de gestão de autonomia e de carregamentos.”

João Marcos Marchante recorda que os Tesla são os modelos com as “maiores autonomias do mercado”, permitindo fazer viagens com menos paragens. Os carros da Watts on Wheels fazem uso da rede exclusiva de supercarregadores da Tesla, que aparecem no sistema dos carros, permitindo “escolher o destino e fazendo as paragens onde e por quanto tempo o carro indicar”. “Também os Destination Chargers - carregadores montados pela Tesla em hotéis, restaurantes - aparecem no sistema e permitem carregar o carro enquanto se faz uma dormida ou uma refeição. Tudo isto torna a experiência muito confortável e ajuda-nos a prestar um bom serviço enquanto rent-a-car.”

Apesar de os Tesla serem a imagem de marca da empresa – e de o balanço feito de mais de um ano de operação ser positivo –, esta vai



Estas viaturas [Tesla] fornecem uma experiência de aluguer confortável até para os inexperientes na gestão de autonomia e de carregamentos.

JOÃO MARCOS MARCHANTE,
partner e manager na Watts on Wheels

alargar a frota a modelos elétricos de outros fabricantes. “Já estamos a tratar desse processo. Já existem ofertas muito interessantes que nos permitem continuar com os três pilares em que temos baseado o nosso serviço: performance, conforto e sustentabilidade”, refere.

Quanto ao custo de alugar um Tesla Model X, um Model 3 ou um Model S, o partner e manager na Watts on Wheels explica que vão fazendo “campanhas ao longo do ano” e já estabeleceram “parcerias com várias entidades cujos associa-

dos podem usufruir de vantagens e descontos”. “A sazonalidade também desempenha um papel no nosso preço, pelo que se alguém ler esta entrevista uns meses depois já não vai ter a informação mais verdadeira”. Nesse sentido, o ideal é ir a www.wattsonwheels.pt ou enviar um e-mail com um pedido mais específico para info@wattsonwheels.pt. Refira-se que a empresa está igualmente no Facebook.

Note-se que não existe um período mínimo para alugar um Tesla, mas “o valor diário desce à medida que o aluguer se estende no tempo”, salienta João Marcos Marchante. Os levantamentos e as devoluções de viaturas ocorrem em duas unidades hoteleiras em Lisboa e no Porto, mas podem ser feitos levantamentos e recolhas em qualquer ponto do país mediante uma taxa adicional.

Sobre o cliente-tipo varia. Há aniversariantes, turistas, pessoas que querem adquirir um Tesla e aproveitam para fazer um “test drive”, empresas que procuram a frota para eventos e as seguradoras que procuram a Watts on Wheels para carros de substituição equivalentes aos dos seus clientes.

TAMBÉM SE PASSOU PARA A FIBRA ÓTICA...

Indagado se as cidades portuguesas estão preparadas para a mobilidade elétrica, João Marcos Marchante responde que esta ocupa o mesmo espaço da tradicional, logo a discussão se os centros urbanos devem ter carros nos seus corações continua. Há as vantagens ambientais. Se se quiser levar a questão ao pormenor, recorda que muitas habitações e outras estruturas não conseguem carregar veículos elétricos em massa à noite. “Mas isso serão investimentos a fazer, fruto do aparecimento de novas necessidades. Quase se pode comparar à transição do cobre para a fibra ótica que aconteceu nas nossas cidades. Alguém vai encontrar a forma de o fazer porque no fim vai fazer dinheiro com isso. É uma evolução tecnológica pela qual as cidades também vão forçosamente passar”.

Autoeuropa irá produzir elétricos

Miguel Sanches, diretor-geral da Autoeuropa, afirmou na passada semana que “será uma questão de tempo” até a fábrica “produzir veículos híbridos ou elétricos”. O responsável da Autoeuropa explicou,

à margem da visita do ministro da Economia, Pedro Siza Vieira, às instalações de Palmela, no âmbito do “Roteiro da Indústria Automóvel”, que hoje “só sete das 122 fábricas do grupo Volkswagen em

todo o mundo produzem veículos elétricos”. Por isso considerou que, à medida que os veículos elétricos ganhem escala, a produção irá multiplicar-se por outras fábricas. A Autoeuropa, “se mantiver os ní-

veis de excelência e de produtividade e custos de fabricação” também produzirá esses veículos. “É uma questão de tempo”, assegurou.

Refira-se que Pedro Siza Vieira disse em entrevista recente à Bloomberg que o Governo português também procura atrair fabricantes de automóveis que investem

em veículos elétricos. A Autoeuropa é um dos maiores exportadores do país. “Estamos preocupados se este setor consegue fazer a transformação para os veículos elétricos, que acreditamos ser o futuro da mobilidade”, disse. “Existem planos para começar a produzir carros elétricos aqui”, afirmou, sem entrar em mais detalhes.

Preços devem diminuir e as autonomias aumentar

Para disseminar os elétricos é preciso continuar a evoluir tecnologicamente. É também necessário dar mais algum tempo para que as pessoas assimilem e experimentem estes automóveis.

Os preços, a autonomia das baterias, o facto de – sobretudo os elétricos – serem encarados como uma novidade com poucos anos, levando a que muitas pessoas ainda não se tenham habituado à ideia de ter estes carros, são alguns dos motivos que fazem com que este setor de mercado não tenha disparado mais nas vendas, apesar da sua constante evolução.

Não obstante, estão a ser dados “grandes passos pela indústria” nesse sentido de fazer disparar mais a venda de elétricos e híbridos, garante Nuno Serra, marketing manager da Volkswagen. “Viveremos um período em que a escolha do meio de tração estará intimamente ligada às reais necessidades de mobilidade de cada um; aí, os motores de combustão continuarão a ter um papel fundamental nesta matriz meio propulsão/necessidade de mobilidade”. E prossegue: “Em muitos casos também acreditamos que numa fase intermédia o consumidor sinta mais conforto em ter no seu agregado uma viatura elétrica e outra tradicional. É um processo de mudança no qual a experiência de utilização é primordial!”

Seja como for, o responsável da Volkswagen refere que se está a assistir a um crescente interesse dos consumidores pela mobilidade elétrica e suas variantes. Por exemplo: “O crescimento do mercado de híbrido plug-in é visto como um passo intermédio a toda essa eletrificação. No campo dos 100% elétricos, quanto mais as barreiras de preço e autonomia forem caindo mais a apetência por estas viaturas crescerá.”

Sobre o que falta fazer para tornar os carros elétricos mais apetecíveis aos consumidores, Ricardo Oliveira, diretor de Comunicação e Imagem da Renault, diz que mesmo sendo um tema com grande notoriedade, “a verdade é que os veículos elétricos têm apenas oito anos de existência”.

“Grande parte das pessoas nunca teve a oportunidade de experimentar e é ainda menor a percentagem daqueles que tiveram a experiência de ‘viver’ por um período de tempo com um automóvel elétrico.” Ricardo Oliveira acrescenta que ainda persiste um conjunto de ideias associadas à mobilidade elétrica, as quais “apenas poderão desaparecer através da experimentação ou, melhor ainda, da vivência”.

João Marcos Marchante, partner e manager na rent-a-car Watts on Wheels, diz que para tornar os carros elétricos mais apetecíveis é preciso fazer as contas do preço por quilómetro de autonomia. “Quando houver um carro que faça X quilómetros e custe Y dinheiro as pessoas deixam de ter medo da mudança e apego ao modelo atual. Não sabemos que valor é esse, mas é o que falta para ser apetecível - e acessível - a muito mais gente. É também uma questão tecnológica”. E acrescenta: “Da nossa parte, com os nossos carros topo de gama e simultaneamente com os mais acessíveis, proporcionaremos a experiência de mobilidade elétrica no seu pleno e contribuiremos, com muito gosto, na transição para esta nova era da mobilidade.”



Acreditamos que numa fase intermédia o consumidor sinta mais conforto em ter no seu agregado uma viatura elétrica e outra tradicional.

NUNO SERRA,
marketing manager da Volkswagen

Grande parte das pessoas nunca teve a oportunidade de experimentar e é ainda menor a percentagem daqueles que tiveram a experiência de ‘viver’ por um período de tempo com um automóvel elétrico.

RICARDO OLIVEIRA,
diretor de Comunicação e Imagem da Renault

Portugueses e marcas em consonância

Elétricos e híbridos ainda “rodam” para conseguirem mais espaço no mercado automóvel, mas os portugueses estão mais ecologistas. E as marcas – como parte

da sua estratégia – estão a apostar mais nestes veículos. Aliás, as situações “coexistem neste momento”, conta Helder Pedro, secretário-geral da ACAP.

“Tem-se verificado um grande interesse dos portugueses pela mobilidade elétrica, não apenas na perspetiva de poder ser mais económica que a alternativa de combustão interna, mas também devido a questões ambientais. Por outro lado, a oferta das marcas é cada vez mais variada, existindo veículos para todos os gostos e bolsos. Existem neste momento veículos no mercado que vão desde a gama alta até propostas verdadeiramente económicas.”

Henrique Sánchez, presidente da UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos, diz igualmente que se está a assistir aos dois casos, ou seja: os portugueses estão mais ecologistas e as marcas estão a apostar mais nestes veículos.

“Por um lado, todos estamos mais alertados para os problemas derivados das alterações climáticas, pois já nos afetam diretamente. Incêndios gigantescos no centro e no Sul do país, tornados cada vez mais fortes, o furacão que atingiu as Flores, nos Açores, já são situações que nos atingem e não apenas imagens de terras longínquas – Austrália, Amazónia, e não só. Além do contínuo degelo das calotas polares e da ameaça a espécies animais e vegetais.”

As marcas, por sua vez, estão a produzir uma oferta cada vez mais “diversificada, com mais autonomia, a preços mais acessíveis”.

Portugueses otimistas em relação aos veículos elétricos

A LeasePlan, juntamente com a Ipsos, lançou no ano passado a secção Veículos Elétricos (VE) e Sustentabilidade do seu Mobility Monitor anual. As principais conclusões desta pesquisa internacional, que envolveu mais de 4.000 pessoas em 16 países, sobre os problemas dos condutores da indústria automóvel em 2019 revelaram um “aumento na atitude positiva em relação à condução elétrica, com 61% dos entrevistados a indicar que encaram a condução com zero emissões de forma favorável”.

Outra das conclusões do Mobility Monitor foi que os condutores portugueses são dos mais otimistas em relação aos elétricos. “87% referiram que têm uma atitude muito positiva quanto à mudança para VE e 51% confirmaram que têm intenção de mudar para um elétrico na compra do próximo veículo.” A pesquisa revela ainda que uma quantidade crescente de entrevistados (40%) declarou ter a intenção de fazer um renting de VE nos próximos cinco anos.

A maioria dos entrevistados avaliou os VE favoravelmente. Não obstante, 51% dos que planeiam comprar carro nos próximos cinco anos referiram a insuficiente infraestrutura de carregamento como um impedimento para não escolherem um VE. Essa foi também a justificação de “53% dos portugueses”.

Já o limite da autonomia do veículo foi a razão para “45% dizerem que não mudavam para um elétrico, algo que em Portugal representa uma grande preocupação, com 67% a identificarem esse motivo para a insegurança na troca”.

O limite da autonomia do veículo foi a razão para 45% dizerem que não mudavam para um elétrico.

Mobilidade elétrica e híbrida

Eletrificação dos transportes é fundamental para reduzir as emissões de gases de efeito estufa

Estudo avança que a eletrificação dos setores de transporte, conjugada com edifícios e indústria na Europa, pode diminuir as emissões de GEE até 60% nos próximos 30 anos.

A eletrificação dos setores de transporte, edifícios e indústria na Europa pode reduzir as emissões de gases de efeito estufa até 60% entre 2020 e 2050, de acordo com o relatório “Sector Coupling in Europe: Powering Decarbonization” publicado pela BloombergNEF (BNEF).

De acordo com este estudo, desenvolvido em colaboração com a Eaton y Statkraft, nos próximos 30 anos ocorrerá uma revolução no uso da energia nestes três setores, que permitirá uma redução das emissões de CO₂. A pesquisa também aponta o possível caminho para essa eletrificação, levando em consideração a atual situação política em diferentes países europeus.

A eletrificação pode ser alcançada por uma combinação de mudanças diretas e indiretas. Por um lado, as diretas implicariam a proliferação massiva de veículos elétricos no setor de transportes, bem como a difusão de sistemas de aquecimento elétrico, como bombas de calor em edifícios e em algumas partes da indústria. Por outro, a mudança indireta diz respeito ao passo em direção ao conhecido como “hidrogênio verde”, produzido por eletrólise usando energia renovável, como combustível para fornecer calor aos edifícios e ao maior número de proces-

so industriais possível, tudo por uma questão de minimizar e erradicar o uso de combustíveis fósseis.

Para conseguir ambas as mudanças, é necessário que os legisladores tomem partido e desenvolvam ações e leis para isso. Os governos devem “integrar incentivos ou requisitos que os países devem cumprir para reduzir as emissões de calor nos edifícios”. Deverão igualmente apoiar projetos que demonstrem as vantagens da eletrificação, remover barreiras à produção do hidrogênio mencionado e impulsionar e fortalecer a expansão da rede para ser capaz de gerir um maior volume de energia, além das renováveis”, declara o BNEF. Além disso, deveriam considerar “como envolver os consumidores de energia e a sociedade civil no processo, pois têm um papel crucial a desempenhar na viabilização da eletrificação destes novos setores”, é acrescentado.

Mais capacidade e flexibilidade

O relatório estima que o sistema elétrico possa precisar de 75% a mais de capacidade de geração até 2050, comparado ao que seria necessário sem eletrificação, com fábricas eólicas e solares de baixo custo que seriam geradoras da maior parte dessa necessidade de energia. Também precisaria de ser



A eletrificação pode ser alcançada por uma combinação de mudanças diretas e indiretas. As diretas implicariam a proliferação massiva de veículos elétricos no setor de transportes.

mais flexível devido aos diferentes padrões de consumo de energia de aquecimento e transporte. Ao mesmo tempo, setores recém-eletrificados podem alterar os seus padrões de consumo aproveitando essa flexibilidade, desde que políticas e tecnologias apropriadas sejam aplicadas.

Esse caminho para a eletrificação permitiria que a eletricidade representasse 60% da procura final de energia por esses setores, em comparação com os atuais 10%. Deste modo, ajudaria na descarbonização das três áreas. Esse percentual ainda estaria abaixo da redução total no uso de combustíveis fósseis devido a diferentes atividades difíceis de eliminar, como aviação, transporte marítimo, transporte rodoviário de longa dis-

tância e altos processos industriais de alta temperatura (cimento ou aço), bem como os longos ciclos de substituição de alguns ativos.

Para reduzir ainda mais as emissões até que sejam eliminadas, os governos teriam de legislar políticas mais ambiciosas que aceleram a eletrificação e trazem ao mercado outras tecnologias, como captura, uso e armazenamento de carbono (CCUS). Também teriam de abordar outras questões e setores, como a agricultura e o uso da terra. E atender à procura de energia adicional com energia limpa, para maximizar os benefícios climáticos da eletrificação. Nesse sentido, para os responsáveis pelo estudo do BNEF, “será crucial que governos e legisladores adotem um projeto de mercado elétrico que

permita aos desenvolvedores de projetos eólicos e solares, e àqueles que planeiam a integração de fábricas de armazenamento de baterias ou serviços de resposta à procura, antecipar o nível de ganhos que justifique o seu investimento”.

Ainda falta muito

José António Afonso, responsável do segmento de Edifícios Comerciais da Eaton Iberia, uma das empresas envolvidas no estudo, diz que “este relatório demonstra a necessidade de grandes mudanças nas políticas e no design de mercado que acelerarão a transição energética e evitarão o acúmulo de gases de efeito estufa na atmosfera”. “Embora a reforma essencial para a regulamentação da rede tenha começado a progredir em toda a Europa, ainda temos um longo caminho a percorrer para replicar e implementar as melhores práticas e promover ainda mais a inovação.”

No roteiro marcado pelo relatório, que pressupõe que os desafios mencionados acima serão atendidos, as emissões totais de energia, transporte, edifícios e indústria caem 68% entre 2020 e 2050. Isso compara com uma redução de 60% se apenas forem considerados transportes, edifícios e indústria.



Vendas de carros elétricos aumentaram mais de 80% na União Europeia no último trimestre de 2019

Estes veículos foram responsáveis por 4,4% do total de vendas de carros novos entre outubro e dezembro.

As vendas de carros elétricos aumentaram 80,5% na União Europeia (UE) no último trimestre de 2019. Estes veículos – que incluem elétricos e híbridos plug-in – foram responsáveis por 4,4% do total de vendas de carros novos no período de outubro a dezembro, segundo dados da European Automobile Manufacturers Association (ACEA) divulgados este mês.

Durante o quarto trimestre de 2019, a procura por carros com motores alternativos (e aqui incluem-se os carros movidos a gás, por exemplo) cresceu significativamente (+ 66,2%) em toda a UE. Os veículos elétricos a bateria e veículos plug-in (VE) estiveram entre os principais impulsionadores desse crescimento, com o segmento de bateria elétrica (BEV) e híbridos plug-in (PHEV) a registrar fortes ganhos (+ 76,5% e + 86,4%, respetivamente). Os veículos elétricos híbridos (HEV) ainda representam a grande maioria dos veículos de potência alternativa vendidos na UE. De facto, 253.604 unidades foram registadas durante o quarto trimestre (+ 69,8% em relação a 2018).

Registe-se que ao todo, no ano passado, quase 60% de todos os

carros novos registados na União Europeia utilizavam gasolina (58,9%, comparado a 56,6% em 2018), enquanto o diesel representava 30,5% dos registos (35,9% em 2018). Em 2019, 3% dos automóveis novos de passageiros na UE eram veículos com carga elétrica (um ponto percentual a mais do que em 2018).

2020 é o ano do carro elétrico

Sobre os números das vendas dos veículos elétricos e híbridos plug-in, Julia Poliscanova, diretora da Área de Veículos Limpos da Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&E), refere que os números mostram que esta procura do consumidor abre o caminho para que 2020 seja o ano do carro elétrico. “Mesmo antes de os padrões de CO2 da UE para carros novos serem lançados, em janeiro, as vendas de carros elétricos no último trimestre de 2019 atingiram um nível recorde. Isso mostra que a procura existe, está a crescer e o motivo das baixas vendas até agora tem sido uma oferta insuficiente de modelos pelas marcas.” E prossegue: “Os padrões de CO2 exigi-



Mesmo antes de os padrões de CO2 da UE para carros novos serem lançados, em janeiro, as vendas de carros elétricos no último trimestre de 2019 atingiram um nível recorde.

JULIA POLISCANOVA,
diretora da Área de Veículos Limpos da Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&E)

ção que a indústria automóvel venda cerca de 5% dos carros elétricos em 2020, o que está ao seu alcance, dando início ao caminho para a mobilidade de zero emissões exigida pelo Acordo Verde Europeu.”

Sempre a subir

Outro documento da T&E tornado público em setembro do ano passado revela que a venda de VE passará dos 2,9% em junho de 2019 para valores entre os 3 e os 7% em 2020 e entre 7 e 12% em 2021. Por sua vez uma análise da IHS Markit prevê que estejam disponíveis o triplo dos modelos VE até 2021, até porque a produção também vai aumentar.

Incentivos e benefícios fiscais por essa Europa fora

Medidas governamentais e mudança de estratégia das marcas contribuem decisivamente para a proliferação de automóveis mais amigos do ambiente.

Prevê-se que sejam vendidos um milhão de elétricos e híbridos plug-in este ano. Os números foram avançados pela Quercus em setembro passado, inspirada no relatório publicado pela Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&E), e demonstram o crescimento das vendas destes veículos. A aposta dos construtores da indústria automóvel nestes modelos, alguns mais urbanos e pequenos, a maior produção de fábrica ou a estratégia de pôr mais elétricos nas frotas de empresa são medidas que contribuem para este esperado aumento de automóveis “verdes”

Também as mudanças na legislação e os incentivos fiscais na maioria dos Estados-membros da União Europeia e de outros países, como a Noruega, estiveram na base deste previsível (e já real) aumento de vendas de veículos BEV – Battery Electric Vehicles (os 100% elétricos) e PHEV – Plug-in Hybrid Electric Vehicles (os híbridos plug-in).

Aqui ficam algumas das medidas e dos incentivos levados a cabo pelos governos – por vezes em parceria com as marcas – em certos países europeus que contribuem para que haja cada vez mais carros ecológicos nas estradas do Velho Continente. Não pertence à UE, mas a Noruega é o exemplo a seguir nes-

ta matéria. Mais de metade dos carros novos vendidos neste país são elétricos, segundo a Federação Rodoviária Norueguesa. O não pagamento de portagens, o facto de se poder utilizar faixas destinadas aos transportes públicos nos centros urbanos, o estacionamento gratuito ou a aposta cada vez maior em postos de carregamento contribuem decisivamente para a proliferação dos BEV no país.

Outro país fora da UE, mas que também aposta na política de isenções fiscais até março de 2021 para elétricos e veículos que emitam menos de 50 g CO2/km é o Reino Unido. Já os incentivos na compra podem ir até 3.500 libras esterlinas (4.200 euros) para automóveis ou 8.000 para veículos comerciais (9.600 euros).

Aqui ao lado na vizinha Espanha, existe uma redução de 75% no Imposto Único de Circulação (IUC) para os BEV nas principais cidades, como Madrid, Barcelona, Valência ou Saragoça. No que diz respeito aos outros incentivos, estes são de 5.500 euros para carros elétricos, 6.000 para veículos comerciais ou 15.000 para veículos pesados.

Na Alemanha, o “bónus ambiental” governamental é de 4.000 euros para os BEV e 3.000 euros para os PHEV.



Até podemos ficar horas a falar do novo Corsa-e, 100% elétrico...

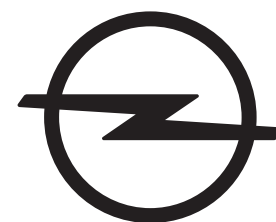
Há tanto para dizer acerca do futuro. E da mobilidade elétrica. E além disso lançámos um novo automóvel (yes!), portanto temos muito para dizer. Sabia, por exemplo, que já pode ser dos primeiros a estrear o novo Opel Corsa elétrico? Não? Então, fique também a saber todos os pormenores giros, incríveis, fantásticos desta máquina. O Corsa-e tem uma autonomia até 337 km⁽¹⁾ e carrega 80% da bateria em meia hora⁽²⁾. Por isso, é perfeito para o circuito casa-trabalho, mas não tem medo de se fazer à estrada. Acelera dos 0 aos 100 km/h em apenas 8,1 segundos, sem cansar o ambiente. Com menos peças que um motor “normal”, a manutenção é mais simples e económica, e o custo por km é muito menor e ainda tem vantagens fiscais: incentivo estatal na compra⁽³⁾, isenção do Imposto sobre Veículos e Imposto Único de Circulação e, ainda, estacionamento gratuito. E se tudo isto já é ótimo, do design nem se fala. É elétrico por dentro e elétrico por fora. No interior, a engenharia alemã leva-nos ao futuro. O Corsa-e tem luzes IntelliLux LED® Matrix⁽⁴⁾ que se adaptam automaticamente às condições de circulação; uma nova câmara dianteira que reconhece os sinais de trânsito; aviso de perigo de colisão frontal e aviso de desvio de trajetória que ajudam a manter-se seguro na Estrada^(5,6,7); sistemas de informação e entretenimento Multimédia Navi, com ecrã tátil de 7 polegadas e o topo de gama Multimédia Navi Pro, com 10; tecnologia que permite ver os limites de velocidade no painel de instrumentos e programar a velocidade com base nos radares e sensores de flanco e muito mais. E quando tiver experimentado tudo e quiser estacioná-lo, o sistema APA⁽⁴⁾ dá uma mãozinha aos condutores e estaciona por si, com ajuda da câmara traseira^(5,7). E podíamos falar muito mais de todos os equipamentos giros do Corsa, mas giro mesmo é conduzi-lo. Por isso, configure o seu novo Corsa e faça já a sua reserva em opel.pt/corsa. Leu tudo até ao fim? Fantástico! Pode continuar para as notas de rodapé, cortesia do nosso giríssimo departamento legal. ¹Disponível com 100 kW (136 hp). ²Com carregador DC de 100 kWh. ³Consultar legislação. ⁴Opcional. ⁵Ativação possível de 30 km/h até 180 km/h. Sistema de assistência ao condutor Opel pretendem apoiar o condutor dentro das limitações intrínsecas ao sistema. O condutor é sempre responsável pela condução do veículo. ⁶As mãos deverão permanecer no volante durante a condução. ⁷Serviços Opel Connect estão disponíveis em alguns países. Estes serviços podem requerer subscrição e estão sujeitos à cobertura de rede móvel disponível. Consumo de combustível combinado 4,7-3,2 l/100 km; emissões de CO₂ combinadas 106-85 g/km, de acordo com a norma NEDC. Consumo de combustível e emissões de CO₂ determinadas de acordo com a metodologia e procedimentos de teste WLTP, e os valores relevantes são convertidos novamente em NEDC para permitir a comparabilidade com outros veículos, de acordo com os regulamentos R (CE) n.º 715/2007, R (UE) n.º 2017/1153 e R (UE) n.º 2017/1151. Eficiência classe B-A+. Todas as motorizações cumprem a futura norma Euro 6d standard. Poderá descobrir tudo isto e muito mais em opel.pt.



Mas é muito mais giro conduzi-lo. NOVO OPEL CORSA-e

388€/mês*

WITH
FREE2
MOVE
LEASE



* Em Aluguer Operacional de Viaturas Prazo para 48 Meses /80.000 km, para os modelos mencionados, sem entrada inicial. Inclui Aluguer, IUC, IPO, Manutenção, Pneus Ilimitados, Seguro com 2% Franquia; Viatura substituição; Manutenção + (proteção por comportamento negligente); Despesas de transporte Madeira acresce 1000€ +IVA; Despesas de transporte Açores acresce 700€ +IVA. Condições válidas até 29/02/2020 para clientes empresa, limitada ao stock existente, para Portugal Continental nos Concessionários Opel aderentes. Valores para as Ilhas sob consulta nos concessionários locais. Contrato FREE2MOVE LEASE, condicionado à aprovação do Comité de Crédito da Arval Service Lease, SA. Inclui despesas de preparação e legalização. Imagens meramente ilustrativas.