

escrita
com
energia



instalador

edifícios . energia . ambiente

«Há um preconceito em relação ao carro eléctrico»

Henrique Sánchez, presidente da UVE
Pág. 50

Dossier Ventilação

Um aliado global para a QAI | Pág. 12

Reportagem

Portugal cumpre mínimos europeus | Pág. 42

Electricidade e Electrónica

Motores Eléctricos | Pág. 60

Ambiente e Energias Renováveis

Eficiência energética e renováveis | Pág. 74

Preço €5,22 | Periodicidade - Mensal (10 edições/ano) | Novembro 2016 - Nº 247 | www.oinstalador.com

Parceiros



«Há um preconceito em Portugal em relação ao carro eléctrico»



O presidente da UVE – Utilizadores de Veículos Eléctricos fala, nesta entrevista, da realidade portuguesa, que desde 2010 até aos dias de hoje se revelou uma verdadeira «montanha russa». Henrique Sánchez considera que o futuro é do veículo eléctrico e que Portugal não pode perder o comboio do desenvolvimento nesta matéria. E dá o exemplo da Noruega para alertar consciências: neste país do norte da Europa, metade dos carros vendidos actualmente são eléctricos. «Isto é um exemplo para o nosso Governo. Porque não é preciso dizer que se é a favor da mobilidade eléctrica, é preciso fazer coisas», afirma.

Entrevista_Ana Clara
Fotos_José Alex Gandum

O Instalador – Desde 2010 até hoje os veículos eléctricos tiveram altos e baixos. Como olha para o percurso do sector em Portugal?

Henrique Sánchez – Primeiro, lembrar que os carros eléctricos apareceram muito antes dos veículos com motor de combustão interna. No final do século XIX os primeiros carros que apareceram eram eléctricos e só mais tarde é que apareceram os carros com motor de combustão interna. Depois, pelo papel preponderante que o petróleo veio a ter na sociedade, por outros interesses, os carros eléctricos foram afastados, até porque as baterias não tinham a capacidade que têm hoje. Houve duas ou três experiências no século XX, a mais conhecida foi o EV1, da General Motors, um carro lançado pela empresa nos anos 90 do século passado, no sistema de aluguer e que, por pressão das empresas petrolíferas, acabou por ser retirado do mercado. No início deste século, principalmente, a

Nissan é a precursora desta nova vaga de eléctricos a nível mundial: o Nissan LEAF, um carro construído de raiz, para ser um utilitário de grande escala e que foi lançado, mundialmente, em Portugal.

Esse é o momento simbólico para Portugal?

O Governo da altura, em 2008, tinha a aposta na mobilidade eléctrica. Fomos, de facto, precursores nessa área.

Porque é que não aconteceu antes?

Aconteceu em Portugal nessa altura e fomos pioneiros em todo o mundo. A Nissan escolheu três países (Israel, Holanda e Portugal), para desenvolver o projecto, que envolvia a rede pública de abastecimento e os próprios carros.

Porquê esses três países?

Porque eram países com pouca área geográfica, com relativamente pouca

população e fortemente adepta das tecnologias. Em Portugal era sintomático a adesão que os portugueses tiveram à rede SIBS, ao multibanco, etc. Dos três países, acabou por ser Portugal o eleito para a apresentação mundial, em Outubro de 2010, provavelmente pelo clima. E este momento marca o arranque deste sector. Foi muito positivo para o país. Em 2010 foi entregue um conjunto de carros ao Governo português. E em 2011 é entregue o primeiro carro a um particular. A partir daí há depois um evento importante em Lisboa, no Parque das Nações, na Páscoa de 2011. E é quando eu vou a esse evento e decido comprar o carro eléctrico.

Já na altura esta era uma área que lhe atraía muito?

Sou uma pessoa muito preocupada com o ambiente e o planeta, preocupa-me o caminho que estamos todos a levar em termos económicos.

E a rede de carregamentos?

Quando isto é lançado simultaneamente é criada a MOBI.E, empresa pública, consórcio de várias empresas privadas com o Estado português, que instala a rede de carregamento numa perspectiva de SIBS, rede única que serve todos os operadores. A rede que na altura foi inaugurada com 1126 postos de carga *standard*.

E na altura chegava para a procura...

Sim, na altura era muito superior à procura, serviu de montra para empresas portuguesas como a EFACEC – uma das empresas do consórcio da MOBI.E, que instalou postos – para vender esse produto em termos internacionais. E daí hoje a EFACEC ser um dos *players* mundiais em termos de fabricantes de sistemas de carregamentos para carros eléctricos.

2011: o ano da viragem (negativa)

Em 2011 há uma viragem no investimento neste sector, fruto da crise económica?

Em 2011 há eleições. Antes disso havia um incentivo fiscal à compra de carros eléctricos de 5.000 euros, sem necessidade de entregar carro antigo para abate sequer, isenção do Imposto Único de Circulação - IUC e do Imposto sobre Veículos - ISV. No final daquele ano, com o Orçamento do Estado para 2012, veio a grande machadada. A opção política foi contra a mobilidade eléctrica.

Entre 2012 e 2015 falamos de um período muito sombrio. Como é que o sector se posiciona?

Foi uma opção política e ideológica. O país atravessava por um período gravíssimo em que outros interesses se sobrepunham ao carro eléctrico, que foi abandonado. O projecto-piloto ficou a meio, dos 50 postos de carregamento de carga rápida só um foi instalado, em Vila Nova de Gaia. Contudo, a Galp, também animada pelo lançamento do carro eléctrico, instalou cinco postos de carga rápida: dois em Pombal, dois em Aveiras de Cima e um em Oeiras. E a rede *standard* não foi completada. Ao não ser fechado o projecto-piloto, não foi possível passar ao passo seguinte, com a criação de legislação correspondente. 2012, 2013 e 2014 foi um marasmo completo. E a partir de 2012 deixou de haver incentivos à compra de carro eléctrico e o carro ficou logo mais caro 5000 euros. A outra razão é que as perspectivas de haver uma rede de carregamento rápido deixaram de existir.

Como surge a UVE?

Em 2015, com um novo ministro do ambiente, Moreira da Silva, surge a Fiscalidade Verde, que põe em cima da mesa, de novo, a mobilidade eléctrica, nomeadamente com incentivos fiscais para as empresas. Nesse ano, em Junho de 2015, no Parque das Nações, em Lisboa, realizou-se o Encontro Nacional de Veículos Eléctricos, o ENVE 2015, com 199 veículos eléctricos, que constituiu um recorde ibérico. A Junta de Freguesia do Parque das Nações teve uma importância relevante para esta realização.

E é aqui que aparece a UVE?

Foi aí que percebemos que cada um de nós, sozinho, ou como rede social ou fórum, não tínhamos personalidade jurídica. E surgiu a necessidade de criar uma associação que pudesse falar a uma só voz. Nas reuniões de balanço desse encontro, um conjunto de utilizadores de veículos eléctricos, lançou a associação, fundada oficialmente no dia 6 de Dezembro de 2015, em Coimbra, com 21 fundadores. Nascia a UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Eléctricos.

Com que objectivos?

Sempre com o objectivo de divulgar a mobilidade eléctrica, o carro eléctrico, a moto eléctrica e os seus benefícios, mas também para desmistificar um conjunto de mitos que existem em torno deste assunto.

Como por exemplo?

Que são caros, que não têm autonomia, que são coisa para gente rica.

Há um preconceito quanto ao carro eléctrico?

Há. Por duas razões: falta de informação, e desinformação sobre o tema. As duas são péssimas.

Preço

Fala do preço, mas sabemos que não é assim tão fácil para a classe média, por exemplo, adquirir um carro eléctrico...

Qualquer português não tem capacidade de comprar um carro eléctrico como não tem capacidade de comprar um carro. Posso dizer no meu caso que, em cinco anos, poupei (melhor dizendo, deixei de gastar) 25 mil euros (uma média de 5 mil euros/ano). Deixei de pagar IUC, uma avença num parque de estacionamento no centro de Lisboa, combustível, o seguro do carro é mais barato, a manutenção é mais baixa e não pago estacionamento porque tenho o selo verde da EMEL, que me permite estacionar em Lisboa por 12 euros/ano, 1 euro por mês.

E em relação à manutenção também é muito económico.

Sem dúvida. Não há manutenção a fazer. Há pouco, muito pouco. Uma comparação que podemos fazer entre um carro com motor de combustão interna e um carro eléctrico é que o carro de combustão interna tem 2.000 peças móveis. Um eléctrico como o Tesla tem 18. Tudo isto se reflecte na poupança.

Sendo o veículo eléctrico muito virado para as cidades, também há a ideia de que o Interior do país pouco sabe sobre os seus benefícios. Concorda?

Ainda antes de existir a UVE fizemos cerca de 30 encontros pelo país, de norte a sul. Além de explicarmos as vantagens às



em países como a Noruega e a Holanda: a proibição de venda de carros com motor de combustão interna. Isto vai ser uma inevitabilidade. Há uma outra situação que acelerou tudo isto, a poluição atmosférica e a poluição sonora, especialmente nas grandes cidades.

Na Europa qual o país mais avançado em termos de utilização do veículo eléctrico?

A Noruega. Falamos de um país com uma renda *per capita* altíssima, mas também com uma grande consciência social, ambiental e cultural da população. Em quatro anos, a quota de carros eléctricos vendidos na Noruega ultrapassou os 33%. O Governo norueguês pensou: "isto é disruptivo e só lá vai motivando as pessoas". Não paga IVA, não paga electricidade, não paga estacionamento nem portagens, podem andar nos corredores de transportes públicos, etc. Um carro eléctrico passou a ser baratíssimo para um norueguês. Isto é um exemplo para o nosso Governo. Porque não é preciso dizer que se é a favor da mobilidade eléctrica, é preciso fazer coisas. Outro país onde está muito desenvolvido é na Holanda por razões parecidas.

populações passámos a mensagem às autarquias. Em Lisboa, por exemplo, há mais de 100 veículos eléctricos na cidade, na tutela da Câmara. Mas também em Coimbra e Vila Nova de Gaia, por exemplo. Isto para dizer que é importante fazer chegar a mensagem fora das grandes cidades. Existem também forças de bloqueio, a começar pelo próprio Estado, que recebe imensos impostos dos produtos petrolíferos, bem como um conjunto de outros impostos e taxas, que nos carros eléctricos ou não existem ou são reduzidos, com perdas para o Estado. Por isso existe essa força de bloqueio. Depois há os fabricantes, que têm biliões de euros investidos em fábricas e investimento tecnológico, com carros que não venderam. E depois toda a rede de concessionários que

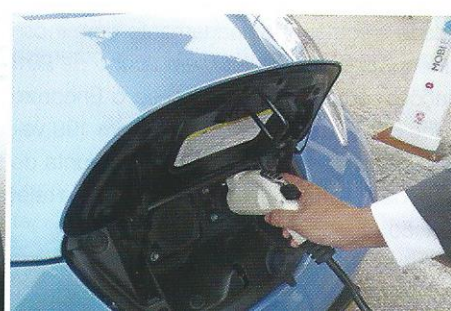
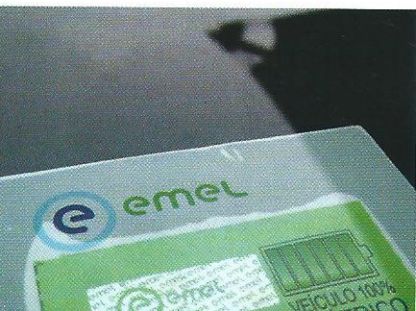
não querem vender carros eléctricos, pois têm margens esmagadas (preço do carro à saída da fábrica) e porque o cliente não volta, por causa de não precisar de manutenção ou desta ser extremamente reduzida.

Vai ser uma inevitabilidade?

O carro eléctrico vai vencer porque é melhor que os outros carros. No nosso site temos um vídeo onde mostramos as quatro razões pelas quais o carro eléctrico vai vencer e nenhuma delas é ambiental [<https://www.uve.pt/page/os-veiculos-eletricos-vao-triunfar/>]. Mas ele vai vencer porque também a COP 21 - Cimeira do Clima de Paris, já é um designio assumido por muitos países. Repare no efeito que tem a medida que em 2025 irá estar em vigor

Como é que isto vai mesmo para a frente?

Estamos num ponto em que o ar das cidades está irrespirável, a poluição dos mares e rios está no nível que sabemos e por este caminho pomos em risco a própria sobrevivência da Humanidade. As energias renováveis são bem vistas por um lado, mas também estão mal vistas pelas rendas, pelo favorecimento a algumas empresas, etc. Mas são fundamentais para o desenvolvimento da mobilidade eléctrica. Temos o Sol, o vento, as marés, as ondas e os rios. Temos um conjunto de possibilidades de gerar energia limpa e renovável, que substitui tudo o que é poluidor, sem



destruir os recursos naturais. Temos a electricidade produzida pelas eólicas que se desperdiça durante a noite, pela queda do consumo, que pode ser armazenada nas baterias dos carros que carregam fundamentalmente durante a noite. Enfim temos uma bateria gigantesca, o Sol, que pode nos abastecer de toda a energia necessária, sem destruir o nosso planeta.

Como olha para o Orçamento do Estado para o próximo ano nesta matéria?

Em relação à proposta de OE 2017, no que diz respeito à mobilidade eléctrica, a UVE, congratula-se com a não obrigatoriedade de entrega de um veículo com mais de 10 anos para abate, na compra de um veículo de baixas emissões, seja um veículo eléctrico a bateria ou um veículo eléctrico híbrido *plug-in*, assim como a não redução dos incentivos à aquisição de veículos 100% eléctricos que estavam previstos entrarem em vigor em 2017. Estas medidas poderão ter um impacto nas vendas de VE aos particulares, semelhante ao que a Fiscalidade Verde teve nas vendas de VE às empresas.





Vendas de veículos eléctricos em Portugal

O quadro, facultado pela UVE, mostra as vendas de veículos eléctricos em Portugal desde que começaram as vendas em 2011. De realçar a queda em 2012, com a retirada dos incentivos, o lento crescimento, sem incentivos, entre 2013 e 2014, a explosão de vendas com a reintrodução dos incentivos em 2015 e a perspectiva da pulverização de recorde anual, dado o volume de vendas nos primeiros oito meses de 2016.

Vendas de Veículos Eléctricos em Portugal			
		Variação	
Até Agosto 2016	1.148		Será pulverizado o recorde de vendas anual
2015	1.305	260,50%	Incentivos reintroduzidos em 2015
2014	362	61,61%	
2013	224	39,13%	
2012	161	-23,33%	Incentivos retirados em 2012
2011	210		

UVE: a missão dos utilizadores em divulgar o VE

A associação UVE – Utilizadores de Veículos Eléctricos, é um organismo sem fins lucrativos, com a missão de promover a mobilidade eléctrica.

Surgiu a partir da necessidade de representar oficialmente e dar voz a uma já significativa comunidade de proprietários, utilizadores e simpatizantes de veículos eléctricos (VE's) e híbridos *plug-in* em Portugal.

Até à data de criação existiam fóruns digitais sobre o tema: Nova Energia, Nissan-LeafPT, EFórum, Prius-PT e o grupo da rede social Facebook sobre Mobilidade Sustentável.

Ao longo de vários anos têm sido realizados esforços para divulgar informação recolhida sobre a utilização quotidiana

dos VE's (veículos eléctricos), pois eles existem e já circulam pelo país desde o ano 2010.

Na sequência dessa divulgação, os fóruns têm funcionado como uma amostra representativa da sociedade civil sobre a eficiência dos VE's, carros, motas e bicicletas eléctricas.

A pedra de toque tem sido:

- a realização de encontros de VE's (locais, regionais e nacionais);
- a publicação de informação recolhida com base nas vivências de cada utilizador de um VE;
- o contacto com entidades oficiais – públicas, privadas, empresas, restauração, centros comerciais, autarquias, e fabricantes de veículos e de

equipamentos de carregamento de VE.

A Associação UVE pretende impulsionar a mobilidade eléctrica através da divulgação de:

- Veículos eléctricos à venda em Portugal;
- Inovações apresentadas pelo mercado;
- Realização de encontros;
- Conferências e acções de formação sobre a mobilidade eléctrica:
- Os veículos;
- A condução;
- As baterias;
- Os sistemas de carregamento;
- A promoção e divulgação da infra-estrutura de carregamento público e privado;
- A construção de uma solução política de incentivos públicos.