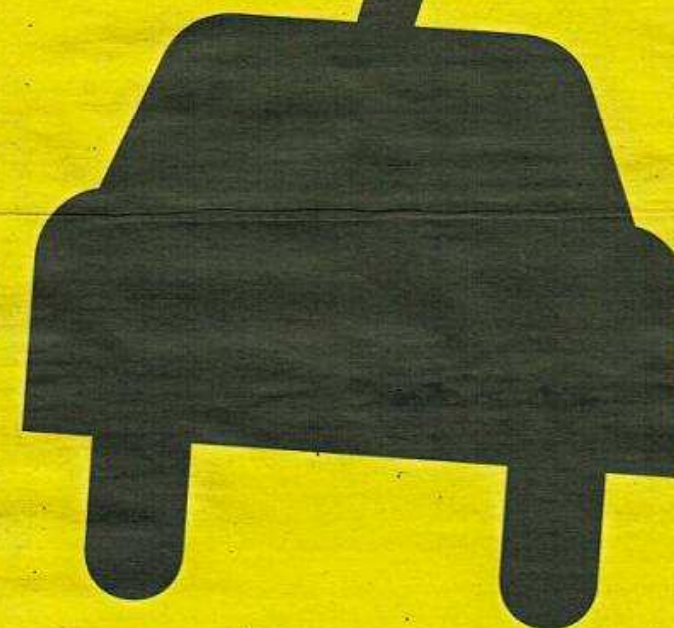


B ZOOM // O CARRO QUE NÃO DÁ CHOQUE



Só há 5.300 carros elétricos a circular em Portugal mas nos primeiros meses do ano as vendas dispararam. O Porto acolheu, no último fim de semana, o quinto encontro anual dedicado a esta mobilidade do futuro. O i esteve lá e conta-lhe as novidades

TEXTOS *Mariana Madrinha*

Carros Elétricos. Um encontro sem fumo no Porto

A venda de carros elétricos em Portugal já bateu recordes este ano, embora, no total, haja apenas cerca de 5.300 destes carros a circular nas estradas. Mas há cada vez mais pessoas a interessar-se por este meio de mobilidade suave. **O** i esteve no encontro anual de veículos elétricos, no Porto, e traz-lhes as últimas novidades do setor



MARIANA MADRINHA
mariana.madrinha@ionline.pt

Faltam dois anos para a Volvo passar a produzir apenas carros elétricos e híbridos. A BMW quer vender cem mil carros elétricos antes do término deste ano e a ideia é que esta se torne, progressivamente, a maior cota de mercado da empresa alemã. Já a Volkswagen, diz a Bloomberg, vai entrar no mercado dos elétricos em 2020, ano em que a Tesla, nome maior deste segmento, pretende entregar um milhão destes carros verdes por ano. A Honda espera que dois terços dos automóveis vendidos na Europa em 2024 sejam elétricos ou híbridos. E até 2050 a Toyota vai deixar de fabricar veículos que funcionem a combustíveis fósseis.

A venda de veículos elétricos ainda não disparou – até porque, estruturalmente, a maioria dos países ainda não está preparado para a massificação da mobilidade elétrica – mas há nações em que esta já é uma realidade mais uniforme. “Na Noruega 40% do parque automóvel já é composto por veículos elétricos”, lembra Henrique Sanchez, presidente da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE), afirmando que os incentivos são essenciais em países que

apostem numa total revolução verde nas estradas. Por cá, nos primeiros quatro meses do ano as vendas aumentaram 87% em relação a igual período de 2016. Até ao final de abril, foram vendidos 1.057 – a título de curiosidade, o campeão de vendas é o Renault Zoe. Os primeiros mil tiveram direito a um incentivo do governo de 2250 euros.

A aposta de produção das marcas automóveis neste segmento também significa que, em breve, a oferta fará baixar o preço. E a Nissan foi pioneira neste campo – com o seu modelo Leaf, apresentado ao mercado europeu em Portugal em 2010 – os players têm consensualmente procurado fazer mais e melhor no setor.

E uma oferta diversificada de veículos elétricos foi algo que pareceu florescer no fim de semana passado nos Jardins do Palácio de Cristal, no Porto, onde, a propósito do encontro nacional de veículos elétricos, foi possível perceber como está o mercado a mudar. Tanto pelos carros como pelas pessoas que procuram saber cada vez mais sobre este tipo de mobilidade.

O SILÊNCIO DAS BATERIAS O quinto encontro nacional de veículos elétricos partilhou as sombras dos Jardins do Palácio de Cristal com o Cidade+, “o maior evento de sus-



01 A BMW é uma das marcas que mais tem apostado nos últimos tempos na mobilidade elétrica

02 Por ali também circulava um Tesla Model S alterado pela famosa marca de conversão de viaturas Brabus. Uma espécie de Ferrari dos elétricos, portanto

03 O Pavilhão Rosa, nos Jardins do Palácio de Cristal, funcionou como parque para os carros elétricos
FOTOS DR

tentabilidade em Portugal”, onde durante quatro dias os visitantes puderam assistir a conferências, concertos e performances artísticas sobre o ambiente. Por ali, os miúdos usavam lixo como instrumentos de percussão, havia quem ensinasse a montar sistemas de rega usando garrafas de água vazias e atores ‘vestidos’ de caixote do lixo sensibilizavam os mais novos para a necessidade da reciclagem.

Ali ao lado, os carros elétricos iam-se juntando dentro do pavilhão Rosa Mota e o evento decorria, literalmente, sobre rodas – e sem escapes. Houve 184 condutores de veículos elétricos que fizeram questão de levar o seu carro até ao Porto desde vários pontos do país e as inscrições mais longínquas chegaram de Espanha e de Marrocos, embora a organização também tenha recebido inscrições dos Açores e da Madeira. Como quem não tem cão caça com gato, um sem número de bicicletas, segways e trotinetes com baterias elétricas também se juntaram ao certame.

PARA TODOS OS GOSTOS E BOLSOS Este foi o primeiro ano em que o encontro nacional de veículos elétricos pôde realizar-se sem medo de que os participantes lá pudessem chegar, graças à inauguração dos postos de carga rápida (PCR) nas

autoestradas do país. Até agora, os locais escolhidos pela UVE em anos anteriores tinham-se centrado no centro do país – já foram palco do encontro dos carros amigos do ambiente as cidades de Proença-a-nova, Ourém, Lisboa e Coimbra. Para o ano, a organização deve rumar a sul.

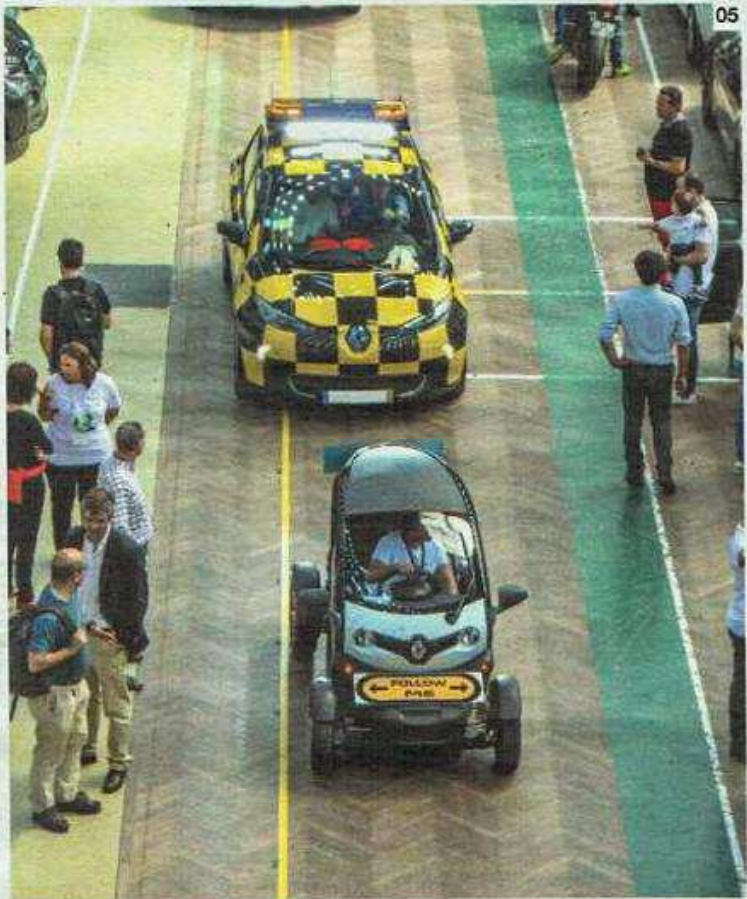
Mas voltemos ao Palácio de Cristal, onde o barulho dos drones que filmavam o espaço se sobrepunha ao rolar quase impercetível das rodas pelo jardim. Por estes dias, a entrada estava reservada a meios de mobilidade suave: os carros de combustão foram barrados à porta, com exceção dos que, no domingo, tinham um evento no mesmo local.

Para quem está pouco habituado a estas andanças da eficiência energética associada a meios de transporte, não faltavam focos de surpresa. No lago, o barco eletro-solar da Sun Concept, concebido e produzido em Olhão – e que, como o nome indica, funcionava a energia solar – levava os visitantes por um curto passeio. No meio do recinto, o que podemos descrever como sendo um girassol feito de placas fotovoltaicas – Omniflow – rodava à medida do sol.

A Tesla era uma das presenças mais procuradas, até porque foi a primeira vez que

continua na página seguinte >>

05 Um Renault usado no aeroporto do Porto a ser 'conduzido' até ao estacionamento por um Zeev



05

06 Foi a primeira vez que a marca Tesla se fez representar oficialmente num evento em Portugal

07 Utilizadores e entusiastas de veículos elétricos aproveitaram o momento para trocar experiências

FOTOS DR



>> continuação da página anterior

a marca se fez representar oficialmente num evento. Ali, os visitantes podiam experimentar dois modelos emblemáticos da marca, o Model S e o Model X. Uma experiência futurista – que o *i* partilhou com um casal de ingleses e com os dois filhos, que fizeram questão de entrar no Model X, um carro equipado com uma bateria de 100 kWh – que lhe dá uma autonomia de cerca de 500 km – e um ecrã no tablier de 21 polegadas, a partir do qual se 'manda' no carro. "É maior do que a televisão dos meus pais", ria um visitante enquanto espreitava pela janela.

bicicletas elétricas com a Flexy215, cuja bateria pode aguentar até 80 km. Se os utilizadores dos veículos elétricos aproveitaram para tirar dúvidas – junto ao stand da UVE, foram decorrendo vários momentos em que condutores mais experientes relataram o dia a dia com os seus carros, as contingências (a autonomia das baterias continua a ser um dos principais problemas para os entusiastas da mobilidade) e também o dinheiro que já pouparam em combustível.

Mas este está a tornar-se, cada vez mais, num encontro não apenas de uti-

Especialistas dizem que os carros elétricos serão mais baratos do que veículos com motores de combustão em 2025

Encontro Nacional de Veículos Elétricos recebeu inscrições de Espanha e de Marrocos

UTILIZADORES E ENTUSIASTAS Mas a prática da casa também fazia soltar uaus – falamos do Veeco, o primeiro veículo elétrico português homologado (ainda não disponível para comercialização) com apenas três rodas e em que a bagageira se situa à frente do carro, dentro do capot. Os novos Smart elétricos – ForTwo, ForTwo cabrio e ForFour – e outras recentes novidades como o Hyundai IONIQ 100% elétrico e híbrido Plug-in também se fizeram representar, assim como um sem número de produtos associados à mobilidade elétrica, como carregadores rápidos, semi-rápidos, portáteis e domésticos. Ou até



07

lizadores mas também de curiosos e de condutores que pensam deixar os combustíveis fósseis para trás. "Cada vez recebemos mais pessoas que querem saber mais sobre veículos elétricos e que pensam adquirir um", relata Henrique Sanchez.

E o preço não continua a ser um senão? Para este entusiasta, esse argumento já é leve e com a diversificação do mercado terá ainda menos peso no futuro. "O que vai acontecer com o mercado dos carros elétricos é o que acontece com o de combustão. Vai haver segmentação, desde carros para quem tem muito dinheiro a carros para quem tem menos, com interiores mais espartanos e outros muito sofisticados".

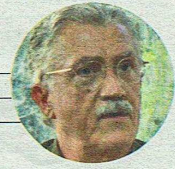
Um estudo da Bloomberg, publicado em maio, dá-lhe razão: segundo a agência de notícias financeira, em 2025 vai ser até mais barato comprar um veículo elétrico do que um carro a gasolina. Tudo porque o custo de produzir uma bateria vai cair até 77% em 2030.

Depois do que foi uma "verdadeira travessia no deserto", palavras dos primeiros compradores de veículos elétricos que viram a sua vida andar para trás com a falta de postos de carga rápida no país, o futuro sem combustão interna parece estar mesmo ao virar da esquina.

P&R

Henrique Sanchez
Presidente da UVE

Conduz um carro elétrico desde 2011



"Devemos estar conscientes de que o planeta é finito"

Sempre se interessou pela sustentabilidade do planeta?
O interesse pela sustentabilidade já vem há muito tempo, recordo-me que comecei a fazer a separação do lixo na década de 90, ainda não se falava nada da reciclagem, assim como desde sempre que quando vou à praia procuro trazer mais lixo do que aquilo que produzo, apanho o lixo das outras pessoas. Devemos estar conscientes de que o planeta é finito.

Já que não foi aprendida na escola, essa consciência chegou-lhe de que forma?
Para mim, foi só pensar. E houve depois um clique quando visitei lugares da minha infância e adolescência em que andei a apanhar rãs e até a tomar banho e percebi que esses riachos deixaram de existir e se tornaram esgotos a céu aberto. Isso para mim é um sinal de alerta. Se aquele riacho era um sítio cheio de vida há quarenta anos e eu vivi isso, não vi essa transformação na televisão, esse conjunto de vivências despertou-me a preocupação pelo planeta.

Quando ouviu falar pela primeira vez de mobilidade elétrica?
Em 2005 fui a um congresso sobre hidrogénio em San Diego, na Califórnia, o governador ainda era o Arnold Schwarzenegger. Na altura o hidrogénio a nível de combustível estava na berra, era aquilo de que se falava como sendo o substituto dos combustíveis fósseis. No congresso já havia vinte ou trinta carros elétricos, a pilha de combustível. As marcas que estavam mais desenvolvidas eram até eram a Honda e a seguir a Toyota. Basicamente a conclusão desse congresso foi que era impraticável o hidrogénio, porque era preciso criar infraestruturas de raiz para o transportar, ou através de tubagens ou de camiões

Depois desse embate seguiu o percurso de produção dos carros elétricos?
Sim. Comecei a interessar-me cada vez mais e a procurar informação na internet. Apareceu então o projeto do Nissan Leaf, a ser lançado. Havia três países candidatos a acolher o lançamento: Holanda, Israel e Portugal. Acabou por ser cá, na altura o governo investiu muito no projeto da Mobi.e e o lançamento mundial do Leaf foi feito em Portugal. Em 2011 fizeram um evento no Parque das Nações, um test drive. Um dia vinha do trabalho, passei por lá, experimentei e decidi que o meu próximo carro ia ser um elétrico. Encomendei o carro em junho de 2011, entregaram-mo em novembro. Já tinha havido eleições em setembro e ganha um executivo para o qual não era prioritário a mobilidade elétrica. Foram anos de travessia do deserto.

Continua a conduzir esse carro?
Vim de Lisboa ao Porto nesse Leaf!

cisternas que teriam de levá-lo líquido para as estações de serviço como hoje se faz com o gasóleo e gasolina. O custo calculado era de tal forma insuportável para os EUA que esse projeto foi abandonado. E nós temos uma pilha gigantesca que está lá em cima, que é o sol, que dura à volta de um milhão e meio de anos e que é suficiente para a nossa vida. Era muito caro obter e distribuir o hidrogénio e era desnecessário criar uma infraestrutura nova uma vez que já temos eletricidade em todo o lado.

A conclusão desse congresso foi, portanto, também o início da aposta nos veículos elétricos.
Sim, dos carros de bateria. E foi meu primeiro clique, digamos assim, até porque foi aí que experimentei carros elétricos a pilha de combustível.

Depois desse embate seguiu o percurso de produção dos carros elétricos?
Sim. Comecei a interessar-me cada vez mais e a procurar informação na internet. Apareceu então o projeto do Nissan Leaf, a ser lançado. Havia três países candidatos a acolher o lançamento: Holanda, Israel e Portugal. Acabou por ser cá, na altura o governo investiu muito no projeto da Mobi.e e o lançamento mundial do Leaf foi feito em Portugal. Em 2011 fizeram um evento no Parque das Nações, um test drive. Um dia vinha do trabalho, passei por lá, experimentei e decidi que o meu próximo carro ia ser um elétrico. Encomendei o carro em junho de 2011, entregaram-mo em novembro. Já tinha havido eleições em setembro e ganha um executivo para o qual não era prioritário a mobilidade elétrica. Foram anos de travessia do deserto.