



## Manifesto - O Estado da Rede

Estamos a poucos dias do 3.º aniversário da inauguração do primeiro corredor de Postos de Carregamento Rápido (PCR) de Portugal. O [dia 8 de agosto de 2016](#) marcou um novo arranque do projeto de mobilidade elétrica em Portugal - finalmente tínhamos razões para estarmos novamente otimistas.

*“Até ao final do ano, será possível, em todo o país, que nos possamos deslocar em veículos elétricos, porque haverá postos de carregamento rápido em todo o país. Será possível viajar de Viana do Castelo até ao Algarve e nos dois eixos para o interior, na A25, que liga Aveiro a Vilar Formoso, e na A23, desde Torres Novas até à Guarda”*

*“Até ao final do próximo ano, cada sede de concelho terá, pelo menos, um posto de carregamento...”*

*“Para isso, o Estado tem de contribuir de forma decisiva para que exista uma rede pública de carregamento que permita que, dentro de muito pouco tempo, se possa utilizar, com igual grau de fiabilidade, um veículo elétrico ou um veículo que não é elétrico”*

*(Declarações do Ministro do Ambiente em 8 de agosto de 2016)*

Algumas datas resvalaram, outras continuam por cumprir, mas, inegavelmente, a estagnação acabou! Contudo, o crescimento exponencial das vendas tem imposto um ritmo de crescimento que a rede pública, até à data, não conseguiu acompanhar - tanto em termos de quantidade de postos como de qualidade de serviço.

Urge questionar todos os envolvidos: EDP Distribuição, Entidades de aprovação e certificação, Operadores dos Postos, Comercializadores de Energia, Gestor da Rede (MOBI.E), Gestor tecnológico (CEiiA) e Tutela do setor.

É preciso perceber o que corre mal. **A situação atual da rede é insustentável** e os utilizadores de Veículos Elétricos exigem respostas.

- 1) Toda a rede piloto de carregamento normal – PCN – continua por concessionar e a sua recuperação tem sido morosa. Nalguns casos revela-se um investimento a fundo perdido, face à depreciação tecnológica. Muitos dos postos, após recuperados, voltam ao mesmo estado de inoperacionalidade. Dos novos concursos para postos de 22 kW, só um deles avançou em 2017, com [instalação de 100 postos](#), dos quais em 2019 apenas pouco mais de metade estão ligados. Alguns dos postos de carregamento rápido da rede piloto – PCR – já instalados, continuam há anos à espera de serem ligados, e outros de serem instalados. Ouvimos falar de investimentos em novos PCR desde há mais de 2 anos: [100 PCR de um investimento privado](#); outros [100 com apoio do Fundo Ambiental](#); [18 do corredor Europeu \(CIRVE\)](#); e ainda mais alguns outros**





entretanto anunciados, [alguns instalados](#), mas nunca ligados e a funcionar. Porque não aparecem no terreno? Que razões sustentam esta paralisia? Que os envolvidos digam publicamente porque não estão operacionais estes postos, e esclareçam em que ponto está cada projeto. Esta é uma exigência dos utilizadores de veículos elétricos.

- 2) O que impede Portugal de cumprir com o requisito Europeu de podermos pagar nos postos de carregamento através de uma Aplicação ou de um cartão bancário? Que resposta temos para todos os turistas e emigrantes que nos querem visitar no seu Veículo Elétrico?
- 3) Por que razão quando iniciamos e terminamos um carregamento temos de recorrer a uma máquina de calcular para sabermos quanto custará, ou custou, o nosso carregamento?
- 4) Porque continuamos a ter uma rede tão pouco fiável, com relatos frequentes de vários utilizadores que não conseguem carregar? A [instabilidade da rede pública](#) de carregamento é uma realidade incontornável. É urgente um contrato de manutenção corretivo e evolutivo (com o gestor tecnológico) com níveis de [SLA](#) (Acordo de Serviços) específicos para que estas situações não ocorram. A infraestrutura de *backoffice* e comunicações deve ser atualizada para um padrão tecnológico de alta disponibilidade e redundância de serviços. Estes serviços não podem sucumbir com a carga de pedidos de gestão ou informação, agravado pelo facto da sua [API](#) (Interface de Acesso) *online* estar ainda aberta sem segmentação. O que está a ser feito para corrigir e eliminar este sério problema?

A Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos – UVE, sempre pautou a sua atuação pelo reconhecimento dos passos positivos, mas a situação atual atingiu um limite tal, que os avanços conseguidos desde 2016 não são suficientes para equilibrar a balança.

A UVE continua disponível, como até aqui sempre esteve, para contribuir ativamente em encontrar soluções através do diálogo com todos os intervenientes, no entanto, nesta altura, consideramos fundamental que os utilizadores de Veículos Elétricos tenham respostas públicas e concretas para os problemas acima identificados.

A eletrificação dos transportes, privado e público, individual e coletivo, ligeiro e pesado, é condição decisiva para a descarbonização da sociedade, fazendo parte das metas que o país se comprometeu a cumprir no presente e não no futuro.

Lisboa, 18 de julho de 2019

