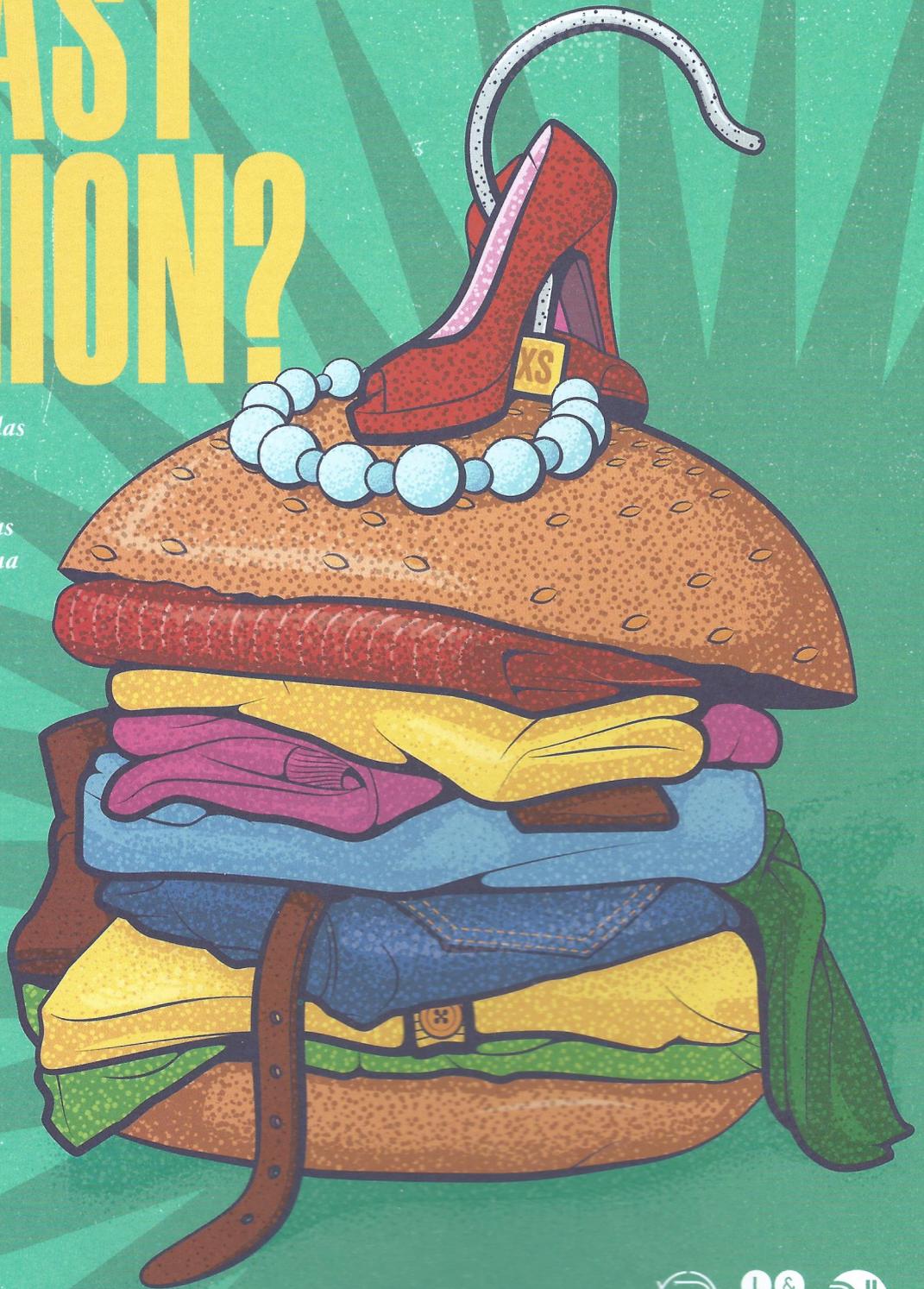


O FIM DO FAST FASHION?

A indústria da moda é uma das mais poluentes e com uma enorme pegada ecológica. Saiba o que as grandes marcas estão a fazer para tornar a sua produção mais sustentável.



1º BARÓMETRO SUSTENTÁVEL

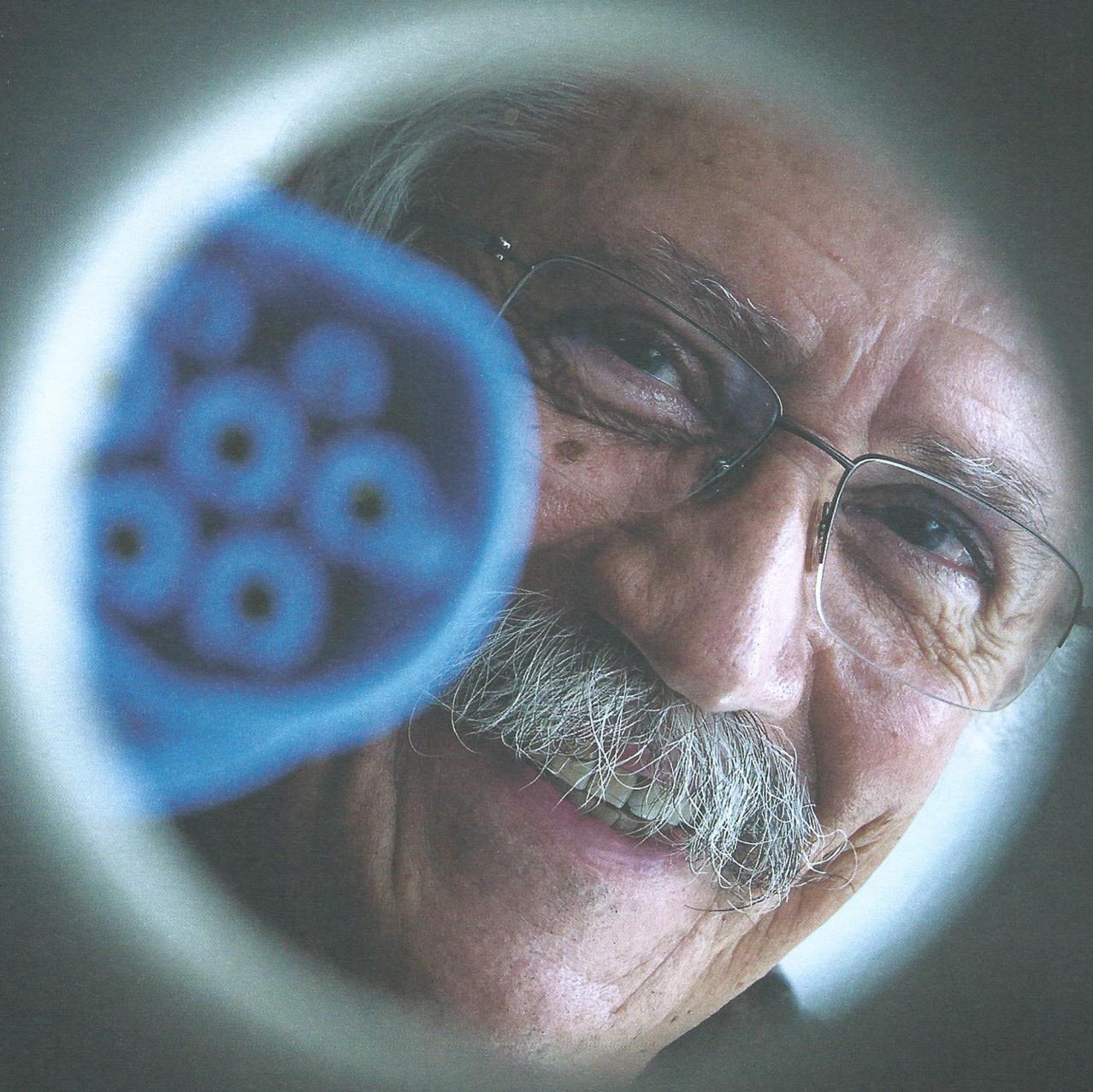
A NOVA LOGÍSTICA 'VERDE'

O PREÇO DO CONSUMO ÉTICO



Henrique Sánchez, Presidente do Conselho
Diretivo da UVE (Associação de Utilizadores
de Veículos Elétricos)

“Chegaremos
à mobilidade limpa,
quando só depende
de nós, cidadãos
e governos”



Parece ser unânime que o setor automóvel e a(s) política(s) de mobilidade levarão Portugal para o caminho dos veículos movidos a “energias alternativas”. Sejam movidos a eletricidade, hidrogénio ou a sistemas híbridos, Henrique Sánchez, presidente do Conselho Diretivo da UVE, explica à revista SUSTENTÁVEL as vantagens do elétrico. E conclui: num país onde existe o chamado “petróleo verde”, “não compliquemos”.

Com o mercado de veículos elétricos (100% elétricos e híbridos *plug-in*) a registar crescimentos superiores a 70% nos meses de julho e agosto, e depois de ter celebrado uma parceria estratégica com a EDP Comercial, para fomentar o avanço da Mobilidade Elétrica em Portugal, o presidente do Conselho Diretivo da UVE (Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos), Henrique Sánchez, não tem dúvidas que, apesar do mercado necessitar de “ainda mais diversidade na oferta”, a autonomia “não é o fator principal”.

Nos primeiros oito meses de 2020, e apesar da pandemia de covid-19, o mercado de veículos 100% elétricos (BEV – *Battery Electric Vehicle*) e híbridos *plug-in* (PHEV – *Plug-in Hybrid Electric Vehicle*) regressou a número positivos de crescimento, contrastando com a contínua descida dos veículos a combustão interna (VCI). Esta constatação marca, de facto, uma tendência no mercado nacional e uma nova tendência por parte do consumidor?

Sim, as consequências do confinamento e da paragem das atividades económicas e a redução da mobilidade de centenas de milhares de pessoas, permitiu constatar os benefícios que os veículos elétricos (VE) poderão trazer às grandes cidades, com a redução da poluição atmosférica e da poluição sonora. Tornaram mais atraente a aquisição de um veículo elétrico, o comum dos cidadãos passou a estar mais desperto para o grande problema da poluição nas grandes metrópoles.

Quais são, na realidade, as principais tendências deste mercado e o que leva os consumidores a optar por este tipo de veículos? Trata-se de uma questão económica ou as questões ambientais já entraram na mente e preocupações dos automobilistas nacionais?

É um misto de várias situações, os fabricantes lançaram no mercado mais modelos, com mais autonomia, e relativamente mais económicos, a oferta abrange dezenas de modelos. A Rede de Pública de Carregamento teve uma expansão muito significativa, quer em número de postos de carregamento quer em capilaridade chegando ao interior do país. Os efeitos da poluição atmosférica e sonora sobre a saúde das

pessoas, principalmente dos mais novos e dos mais velhos, é hoje uma realidade comprovada.

E quais os principais desafios a enfrentar por este mercado?

O mercado dos veículos elétricos precisa de ainda mais diversidade na oferta, em todos os segmentos e classes de viaturas, precisa de mais e melhores políticas públicas, de incentivos à aquisição de veículos elétricos, de discriminação positiva no acesso às grandes cidades, ao estacionamento gratuito, a reduções nas portagens e viagens de *ferry-boats*. A expansão da Rede Pública de Carregamento assim como de Redes Privadas complementares são essenciais para o utilizador de um VE não sentir nenhum tipo ansiedade nas suas viagens.

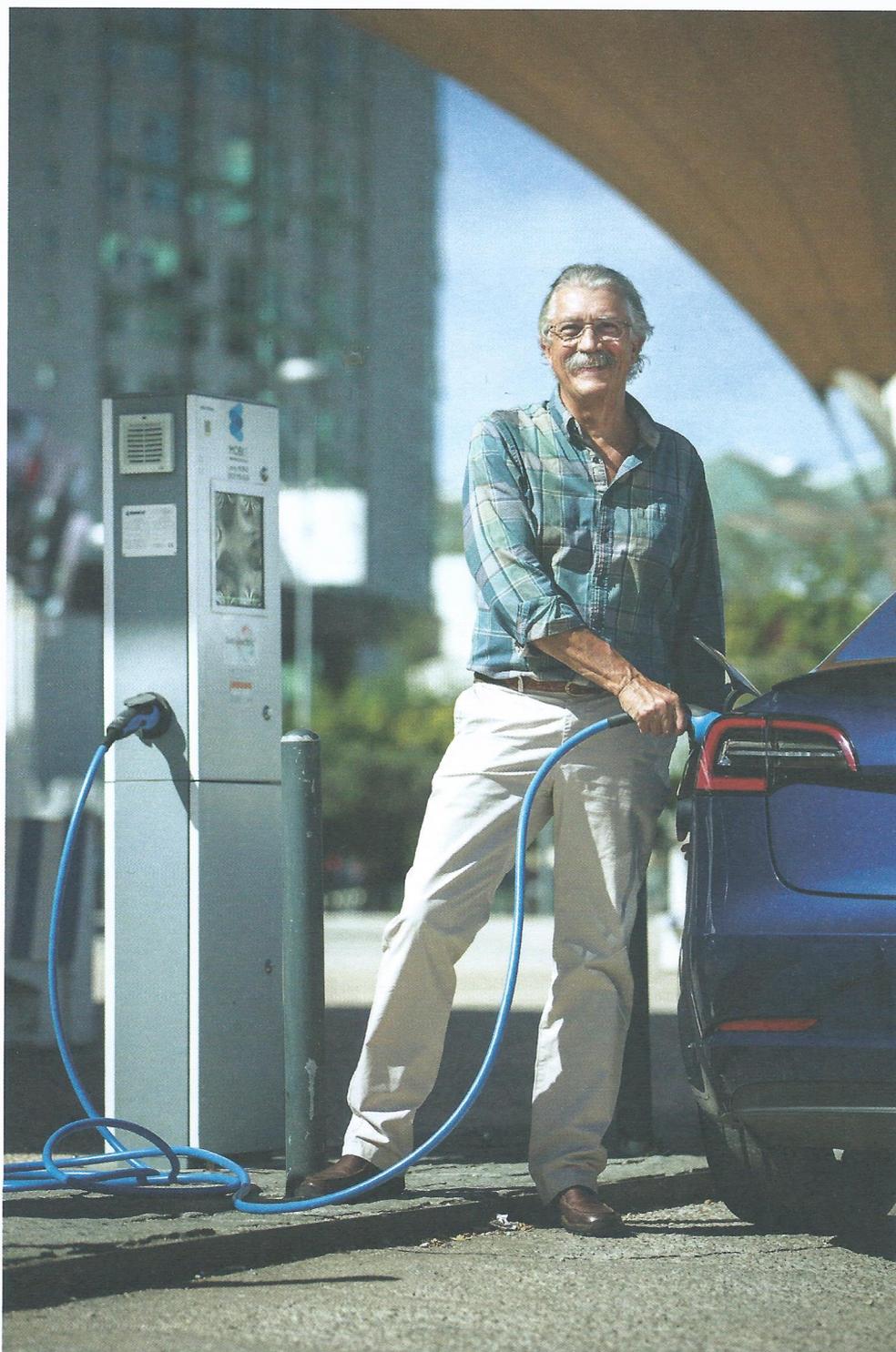
No final de agosto de 2020, a quota de mercado dos BEV e PHEV ronda os 10%. A que ritmo poderemos esperar um crescimento e quanto poderá valer, efetivamente, este mercado dentro de dois a três anos?

Atualmente a quota de mercado dos veículos elétricos está nos 11% em Portugal, estando o nosso país no quarto lugar entre os países da União Europeia logo atrás da Suécia (25%), Finlândia (15%) e Holanda (12%).

No entanto o líder mundial é a Noruega com uma quota de mercado de 69%, fruto das ambiciosas políticas públicas implementadas no país. Falamos de algo disruptivo, como tal necessita de incentivos públicos que a atual Comissão Europeia está a considerar e que passarão por incentivos europeus à aquisição, isenções fiscais como seja a do IVA para os particulares, subsídios para a expansão das Redes de Carregamento, etc. O ano de 2030 será uma meta passível de ser atingida queiram os governantes nacionais e europeus implementar sem hesitações as medidas previstas no Pacto Ecológico Europeu (*European Green Deal*).

A autonomia é, do lado do consumidor automobilista, a grande questão. Esta ainda se coloca ou as várias parcerias que têm vindo a público tornam esta uma “não questão”?

A autonomia não é o fator principal quando já temos veículos com 400km e 500km de autonomia real, é fundamental ter uma Rede de Carregamento fiável e



“

Não compliquemos o que já existe e é simples, já temos uma rede de distribuição de eletricidade em todo o país, podemos produzir a eletricidade a partir de energias renováveis, fotovoltaica, eólica, das marés, das ondas, geotérmica, hídrica, e armazená-la em baterias.

”

funcional, o que ainda não acontece totalmente em Portugal, embora se tenham dados passos decisivos neste último ano.

Fala-se muito numa “competição” entre o elétrico e o hidrogénio. Qual destas será a “vencedora” e para quando o “final” desta competição?

O veículo elétrico do presente e do futuro é o veículo 100% elétrico de bateria, falando de automóveis ligeiros de passageiros e de mercadorias e até de alguns veículos pesados de passageiros nas grandes metrópoles e de mercadorias para distribuição regional. O hidrogénio deverá ficar reservado à aviação comercial e aos navios de passageiros e de carga que poderão usar sistemas híbridos de baterias e pilhas de combustível.

Não compliquemos o que já existe e é simples, já temos uma rede de distribuição de eletricidade em todo o país, podemos produzir a eletricidade a partir de energias renováveis, fotovoltaica, eólica, das marés, das ondas, geotérmica, hídrica, e armazená-la em baterias. O custo de produzir, distribuir e armazenar o hidrogénio será gigantesco, especialmente para um país que tem o chamado “petróleo verde”: o sol e o vento. Não compliquemos!

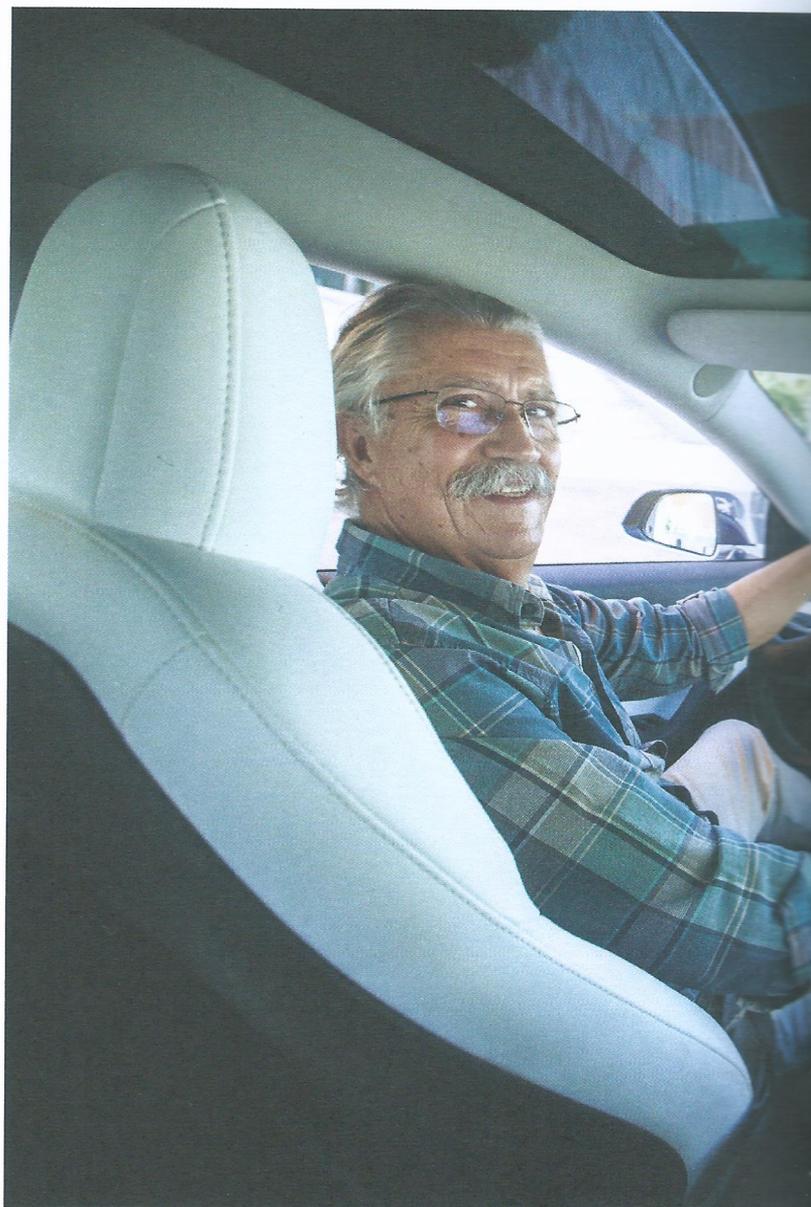
Chegaremos, efetivamente, à mobilidade limpa, ou seja, sem carros a combustão?

Bom, os carros com motores de combustão interna não desaparecerão como os cavalos não desapareceram. Hoje ninguém se desloca para as suas atividades utilizando o cavalo e a carroça ou carruagem, no entanto existe um conjunto de atividades mais ou menos lúdicas e desportivas que utilizam o cavalo: corridas, concursos equestres, ensino equestre, passeios de cavalo ou de charrete. O mesmo acontecerá ao automóvel com motor de combustão para as mesmas atividades lúdicas e desportivas: corridas, exposições, passeios, rallies, etc., mas ninguém usará um VCI para o transporte individual ou coletivo, público ou particular. Portanto chegaremos à mobilidade limpa, o quando só depende de nós, cidadãos e governos.

E é expectável, num futuro próximo, aparecer no mercado um BEV com uma autonomia superior aos 1.000 km ou mais?

Poderá não fazer sentido se tivermos Redes de Carregamento generalizadas, lembremo-nos que um VE pode ser carregado quando estou num centro comercial, num hipermercado, numa grande superfície, num cinema, num teatro, numa praia, num concerto de música, num restaurante, enfim quando estou a fazer algo, inclusivamente quando estou a dormir (a mais racional, económica e segura forma de carregar com tarifa bi-horária).

Uma autonomia de 1.000km, com a tecnologia atual iria sobrecarregar a viatura com peso o que acabava por lhe retirar autonomia pois aumentaria o consumo



em kWh/km. No entanto com o desenvolvimento das tecnologias para as baterias, por exemplo as baterias de estado sólido, onde está envolvida a investigadora portuguesa Prof.^a Helena Braga, será uma possibilidade futura.

Recentemente, um responsável de uma marca de automóveis em Portugal, admitia que, em breve, os fabricantes deixariam de ter peso relevante no mercado, tornando-se em simples fabricantes de carroçarias. A noção é que os veículos caminham para a eletrificação, automação, automatização, ou seja, do hardware para software. É para aí que caminhamos?

Em parte, assim será, o automóvel será cada vez mais um computador com rodas, elétrico, autónomo, conectado e partilhado.

Elétrico, pois será essa a única forma de propulsão através de motores elétricos.

Autónomo, pois cada vez mais incorporará ajudas à condução que culminarão no carro 100% autónomo,



“
O ano de 2030 será uma meta passível de ser atingida queiram os governantes nacionais e europeus implementar sem hesitações as medidas previstas no Pacto Ecológico Europeu (*European Green Deal*).
”

sem intervenção do condutor o que será o nível 5, sendo que hoje já temos nas nossas estradas carros elétricos autônomos de nível 3 que permitem conduzir centenas de quilômetros sem interagir com os pedais ou o volante, apenas indicando ao carro que o condutor está consciente, através de pequenos toques no volante.

Conectado, pois interagirá com os outros veículos, com a sinalização estática ou semafórica, com os transeuntes, animais e objetos, até indicando a necessidade de carregar, onde e quanto. Estas funcionalidades são imprescindíveis para atingirmos o automóvel 100% autônomo.

Partilhado, pois as nossas cidades não poderão suportar o crescente número de automóveis particulares, não poderemos continuar a fazer crescer o parque automóvel para utilização no mesmo espaço físico, não existe suficiente espaço de estacionamento, nem de circulação (algo que já todos constatamos diariamente nas principais cidades), é como crescer infinitamente num espaço finito, impossível! ●