

# Henrique Sánchez



Por José Oliveira

O Green Future Auto Magazine conversou com Henrique Sánchez, Fundador e Presidente do Conselho Diretivo da UVE, Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos



## Como surgiu a Mobilidade Elétrica na sua vida? Foi um opção económica, ecológica ou outra?

Surgiu há alguns anos. Vivi 20 anos fora de Portugal, 10 dos quais em Madrid e desde essa altura (início da década de 90), que as preocupações ecológicas e ambientais surgiram na minha vida. Na minha área profissional, surgiu a possibilidade de em 2005 ir aos Estados Unidos da América, mais concretamente à Califórnia, ao Congresso Nacional do Hidrogénio. Aí pude experimentar vários carros, vários modelos a pilha de combustível. Esse foi o primeiro contacto que eu de facto tive com o carro elétrico, pois pude testá-lo, guiá-lo e ver de facto as grandes vantagens de um carro desse tipo. Nesse Congresso, ficou claro para todos, que o custo absolutamente gigantesco de infraestruturar todos os EUA com uma rede de distribuição e de armazenagem do hidrogénio

era tal, que não seria seguramente esse o sentido futuro dos elétricos. Nessa altura, por exemplo, a Honda tinha centenas de carros a pilha de combustível distribuídos a várias famílias justamente para monitorizarem autonomias e trajetos do próprio carro. Mas eu experimentei vários carros, Mercedes, Honda, Toyota, Nissan e um GMC da General Motors. Apercebi-me que o carro elétrico iria ser o futuro e não seria, seguramente, o hidrogénio o futuro para este tipo de mobilidade ligeira.

Esse foi o primeiro contacto que tive. A partir daí acompanhei muito de perto quer o nascimento da Tesla por um lado, quer os primeiros passos que a mobilidade elétrica estava a dar em termos de veículos produzidos em série para o público em geral. A Nissan lançou por essa altura o Leaf, a Mitsubishi o i Miev e a Renault o Fluence. Foram estes os primeiros modelos lançados, tendo

curiosamente a Nissan fez a apresentação do Leaf e respetiva estreia na Europa, mais concretamente em Portugal. Foi nessa altura que tive o primeiro contacto com o Nissan Leaf e acabei por fazer a reserva e posteriormente a compra. Sou um dos primeiros proprietários de um Nissan Leaf, que na altura disponibilizava 24KW/h, da primeira geração (2011). A partir do momento em que eu fiz o Test-Drive do Nissan Leaf em Lisboa, lembro-me que cheguei a casa e que disse à minha família que já sabia qual seria o próximo carro que íamos comprar. Depois foi só uma questão de durante algum tempo acompanhar na Internet o feedback de quem já o tinha comprado nos Estados Unidos e no Japão e avançar com a reserva do carro. Portanto, a preocupação inicial era ecológica e ambiental, mas também do ponto de vista da eficiência do motor elétrico e do ponto de vista económico, apesar dos primeiros carros elétricos serem mais caros que carros equivalentes com motores a combustão. De facto, o fator económico, a partir do momento em que começássemos a utilizar o carro era também muito importante.

**Quais foram as suas maiores barreiras quando há 10 anos aderiu à mobilidade elétrica?**

Como sabe, o Nissan Leaf foi lançado em 2010 em Portugal, com as primeiras entregas ao Governo da altura e à MOBI.E e, em 2011, começaram as primeiras entregas a clientes particulares. Recordo-me que depois de efetuar a reserva houve uma mudança política em Portugal com consequências ao nível da MOBI.E e do seu projeto, que foi congelado. Na altura, houve uma mudança política em Portugal e o que era a MOBI.E, o projeto da MOBI. E tudo o que isso que significava ficou congelado. Na altura perguntei-me o que aconteceria dali para a frente. Arrisquei, estava convencido que o carro elétrico seria de qualquer forma o futuro o que veio a acontecer. Passado pouco tempo os incentivos à aquisição de elétricos foram suspensos. Felizmente só foram suspensos em 2012, o que me permitiu usufruir desse incentivo em 2011. Estamos a falar de 5.000€ que o Es-



tado disponibilizava para a aquisição de um veículo elétrico e estamos também a falar de abatimentos à coleta em sede de IRS de que beneficiavam tanto os elétricos como, por exemplo, os painéis solares. Tudo o que estava próximo das energias renováveis e com a sustentabilidade podia ser abatido no IRS. Esses incentivos substanciais terminaram em 2012. Atravessamos então um período de cinco anos muito complicado, onde todos os investimentos

Em 2010, eu tive o primeiro contacto com o Nissan Leaf aqui em Portugal e acabei por reservá-lo e vê-lo já em 2011. Sou um dos primeiros proprietários de um Nissan Leaf da primeira geração, na altura tinha 24kW/h.





na rede pararam e a manutenção desapareceu. Mesmo assim o único ano em que as vendas de veículos elétricos caíram em Portugal foi em 2012, a partir daí foram recuperando gradualmente e com a mudança do Ministro do Ambiente, Jorge Moreira da Silva, a fiscalidade verde e o regresso dos incentivos, houve uma grande expansão. As grandes dificuldades foram nessa altura, a autonomia limitada a 140 km, sempre efetuados a velocidades moderadas, e o facto de não haver um rede de carregamento rápido. Nessa altura só havia três locais onde podíamos carregar rapidamente. Em Oeiras na A5, Aveiras de Cima e Pombal na A1 em direção ao Porto. A limitação era enorme. Mesmo assim nunca deixei de viajar, nunca deixei de ir a todo o lado com o meu Leaf com a bateria de 24kWh. Cheguei a ir a Espanha, saindo por Vila Real de Santo António, até Ayamonte só para dizer que tínhamos passado para o lado de lá. Fui ao Monte de Santa Tecla na Galiza, passando por Viana do Castelo e visitei praticamente Portugal de lés a lés. As viagens tinham de ser muito bem programadas e dependiam do apoio de um restaurante, de um hotel ou de um turismo rural onde pernoitássemos. Cheguei a socorrer-me de quarteis de bombeiros previamente contactados e para quem eu contribuía sempre com um donativo em troca da recarga elétrica, porque nunca me cobraram a energia. Portanto, muito rigor nas viagens, muita planificação, muito mais do que o normal. Lembro-me de conduzir na autoestrada a velocidades

■ ■ A reação da família foi de apoio, como sempre tem sido. Em relação aos amigos aí a reação foi muito diferente, chamaram-me no mínimo maluco. A maior parte deles diziam que eu era maluco, não sabia o que ia fazer, não fazia sentido, que isso era o futuro daqui a 10 ou 20 anos, partindo de 2010.

muito baixas, o que era e é perigoso, porque como sabe conduz-se a velocidades muito altas nas auto-estradas. Felizmente nesses anos até aparecer a rede rápida de carregamento nunca deixei de visitar nenhum sítio, nunca fiquei parado sem bateria e, durante toda a minha vida, fiquei demasiadas vezes sem gasolina ou sem gasóleo nos meus carros com motor a combustão. É evidente que tinha mais cuidado, porque sabia que a autonomia era muito mais limitada e o cuidado tinha de ser redobrado.

**Qual foi a reação da família e amigos quando disse que ia comprar um carro elétrico ?**

A reação da família foi de apoio, como sempre tem sido. Mesmo as ideias mais extravagantes que eu tive sempre tiveram o apoio da família. Em relação amigos, a reação foi muito diferente, chamaram-me no mínimo maluco, e daí para cima, tudo o que



possa imaginar. A maior parte deles diziam que eu era maluco, não sabia o que ia fazer, não fazia sentido, que isso seria o futuro daqui a 10 ou 20 anos relativamente a 2010. Sempre acharam que eu iria ter imensos problemas, que não iria conseguir carregar o carro, enfim. A família mais chegada sempre apoiou ao contrário dos restantes que também não compreenderam e que me poderia trazer problemas. Lembro-me que só ao fim de alguns anos é que consegui que um amigo comprasse um carro elétrico. Hoje em dia tenho dezenas de amigos e familiares que têm um carro elétrico, até conduzem um elétrico, mas, até convencer o primeiro, passaram uns bons anos. Havia uma grande resistência, por falta de informação principalmente, mas também por falta de opções. Na altura existiam poucos modelos e eram carros e, portanto era normal essa reação. Lembro-me que fiz o test-drive, quando vinha do meu emprego para casa. Parei no pavilhão de Portugal

onde a Nissan estava a fazer a apresentação e experimentei o Leaf. Após o test-drive cheguei a casa e informei a família. No dia seguinte levei a minha mulher e o meu filho para experimentar e a partir daí não houve nenhuma dúvida, apesar de ser um mundo novo, um pouco irreal até. Em 2010, quando entramos num carro, em que os estofos eram produzidos à base de garrafas de plástico, onde havia um silêncio completo pela inexistência de motor a combustão e aliada à facilidade de condução automática, sem pedal de embraiagem, entramos de facto numa nova fase de condução e claramente com a sensação de estarmos a viver o futuro, o que foi fantástico. Mas, era todo um mundo novo para quem estava a guiar o automóvel. Foi essa sensação de estarmos a viver o futuro que foi de facto fantástica.

**Ao longo destes 10 anos, qual foi a maior viagem que fez? E qual a mais desafiante?**

A maior de todas foi em agosto 2019 com uma ida até Kristiansund, praticamente a meio da Noruega, a 1.000 km de Oslo. Na altura tinha um Tesla Model 3 e a viagem foi muito facilitada pela utilização da rede de super carregadores existente em toda a Europa. Decorreu sem qualquer tipo de problema, de forma perfeitamente pacífica, uma experiência mista, experimental e de turismo em simultâneo, que



comprovou a facilidade de viajar pela Europa em elétrico. Nessa viagem fiz vários desvios como por exemplo ao Monte Saint-Michel (na Bretanha), a Paris, a casa de amigos na Suécia e visitar também o meu filho que lá vive. Fizemos vários desvios, não foi uma viagem para ver se chego ali o mais rapidamente possível. Foram ao todo entre 9.400 - 9.500 quilómetros. Uma viagem absolutamente fantástica sem nenhum tipo de problema e muito económica, uma vez que na altura ainda tinha gratuitidade no uso dos super-carregadores da Tesla. Normalmente isso acontecia aos proprietários de Teslas desde que fossem indicados por outro proprietário. Hoje em dia



isso já não acontece, pelo menos na totalidade. Penso que oferecem carga para 1500km. Na altura não havia essa limitação, portanto com os 9.400 quilómetros que fiz gastei 0 de eletricidade, tendo apenas pago portagens e, obviamente, alojamento e todos os outros aspetos relacionados com a viagem.

Foi a maior de todas, uma viagem muito suave, muito agradável. Visitei a sede da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos da Noruega, em Oslo. Enfim, foi um complemento de uma viagem de férias, de descanso em família, mas também para perceber como é que estava a mobilidade elétrica. A mais desafiante de todas foi a primeira viagem que eu fiz a Marrocos, a Marraquexe em 2016.



**NÃO PERCA** a voz do utilizador completa [www.greenfuture.pt](http://www.greenfuture.pt) no dia 11/02