



Como se processa a instalação de postos de carregamento em Portugal?

A **UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos**, realizou um estudo acerca da instalação de postos de carregamento de veículos elétricos em Portugal, por forma a identificar as suas etapas, entidades, problemas e poder assim sugerir algumas melhorias.

O processo de planificação, instalação e comissionamento de postos de carregamento de veículos elétricos em Portugal é uma cadeia complexa de procedimentos e entidades, que só por si não ajuda no desenvolvimento da mobilidade elétrica no nosso país.

É essencialmente um processo burocrático, onde a instalação física do equipamento é o que menos tempo demora e onde não sendo do interesse do OPC (Operador de Postos de Carregamento) ter carregadores parados, resulta em avultados investimentos estagnados no tempo e espaço, não sendo benéfico para ninguém, especialmente para o crescente número de utilizadores que procuram cada vez mais estes serviços.

Podem existir dois tipos de instalações, havendo ou não já um ponto de entrega ou potência disponível no local: uma nova ligação ao ORD (Operador de Rede de Distribuição) ou uma ligação já existente.

Sempre que envolve uma nova ligação, existe uma fase de Pedido de Viabilidade ou Condição (PDV), onde o ORD avalia se há viabilidade na rede envolvente. Muitas vezes demora algum tempo, quer pela falta de recursos humanos ou pela falta de cadastros técnicos dos locais.

Surge depois o Pedido de Ligação à Rede (PLR) onde o requerente solicita que o ORD indique de que forma deve ser feito o ramal e qual o respetivo traçado. Nesta fase, o requerente deve iniciar a construção do ponto de ligação (portinholas, quadros) para que quando se fechar a valorização do PLR o fiscal do ORD saiba, quando for ao local, onde vai ser feita a ligação.

Paralelamente, o OPC pode iniciar a sua instalação do carregador (que demora alguns dias) e fica a aguardar pela construção do ramal, que pode ficar a cargo do ORD ou do cliente. Esta poderá ser uma operação ainda mais morosa se incluir pedidos de licenciamentos municipais, das Estradas de Portugal ou Infraestrutura de Portugal, de incursão em parcelas privadas, intervenções no subsolo da via pública, policiamento, etc.

Depois são necessárias as respetivas vistorias entre a instalação do ponto de ligação ao carregador, quadros, etc., assim como as restantes certificações pelas entidades competentes, onde se começa um demorado processo burocrático, muitas por vezes manual, e com características e requisitos diferentes consoante a zona do país onde se desenrola. Um dos atrasos mais relevantes decorre nos ramais em MT com os agendamentos com a DGEG e posterior obtenção do resultado dessas vistorias.

Após aprovações, é realizado o registo no sistema do ORD para que o OPC possa então requisitar a colocação do contador de energia e inicia-se a uma fase de registos com a EGME (Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica), para a qual é enviada a documentação do posto (CPE - Código de Ponto de Entrega, morada, tipo de carregador) e é obtido um código de rede deste.





Registados os contratos de energia com o CPE atribuído, este é comunicado ao ORD pela EGME para que seja feita a sua integração no regime de Mobilidade Elétrica (processo moroso no ORD especialmente em BTN) para que se possa então iniciar a dedução dos consumos de energia.

Paralelamente, o OPC em colaboração com a EGME, fará o devido comissionamento do posto com os testes e ensaios para estabelecer as comunicações e integração deste na infraestrutura de sistemas da rede pública de carregamento.

Por fim o posto estará apto a ser disponibilizado aos utilizadores.

Perante esta análise é imperativo uma melhor coordenação e cooperação das entidades mencionadas e como tal gostaríamos de elencar algumas propostas de melhorias:

- **Criação de uma plataforma única centralizada** (como já esteve previsto em Diário da República) para se submeter e acompanhar todos os processos de instalação de postos de carregamento, semelhante à recente Plataforma Única iFAMA criada para a Inspeção e Fiscalização da Agricultura, Mar e Ambiente.

É urgente a digitalização transversal deste fluxo de processos, com a inclusão de toda a documentação associada entre os vários intervenientes (PDV, PLR, licenciamentos, despachos, certificações, registos, contratos, etc);

- **Reforço dos serviços da DGEG** dedicados à Mobilidade Elétrica através da contratação de mais quadros e capacitação dos mesmos, com foco no resultado;
- **Digitalizar e homogeneizar**, entre os vários centros de competência da **DGEG**, a forma processual, documental e de interface com operadores. De salientar ainda que muitos dos processos na DGEG são atualmente em papel, assinados à mão e enviados por correio, onde a comunicação é feita por ofícios;
- Permitir que **mais entidades fiscalizadoras** possam realizar as vistorias que atualmente só a **DGEG** efetua, isto de forma potenciar a disponibilidade dos seus meios e recursos cujo aumento de solicitações provocam longos tempos de espera nos processos;
- **Aumento da capacidade de resposta no ORD** com mais recursos ou um departamento específico para a Mobilidade Elétrica, em virtude de esta ser diferente do setor tradicional da energia, em termos de requisitos, dinâmica e celeridade destes. Criação de equipas locais de terreno (i.e. por concelho) que apoiem o pessoal de escritório nas questões de Pedido de Viabilidade (PDV) e Pedido de ligação à Rede (PLR), de forma a agilizar o processo. Isso poderia ser feito recorrendo aos Prestadores de Serviços Externos (PSE) para colmatar a falta de informações sobre o estado das redes elétricas locais, para instalação de PCVE.



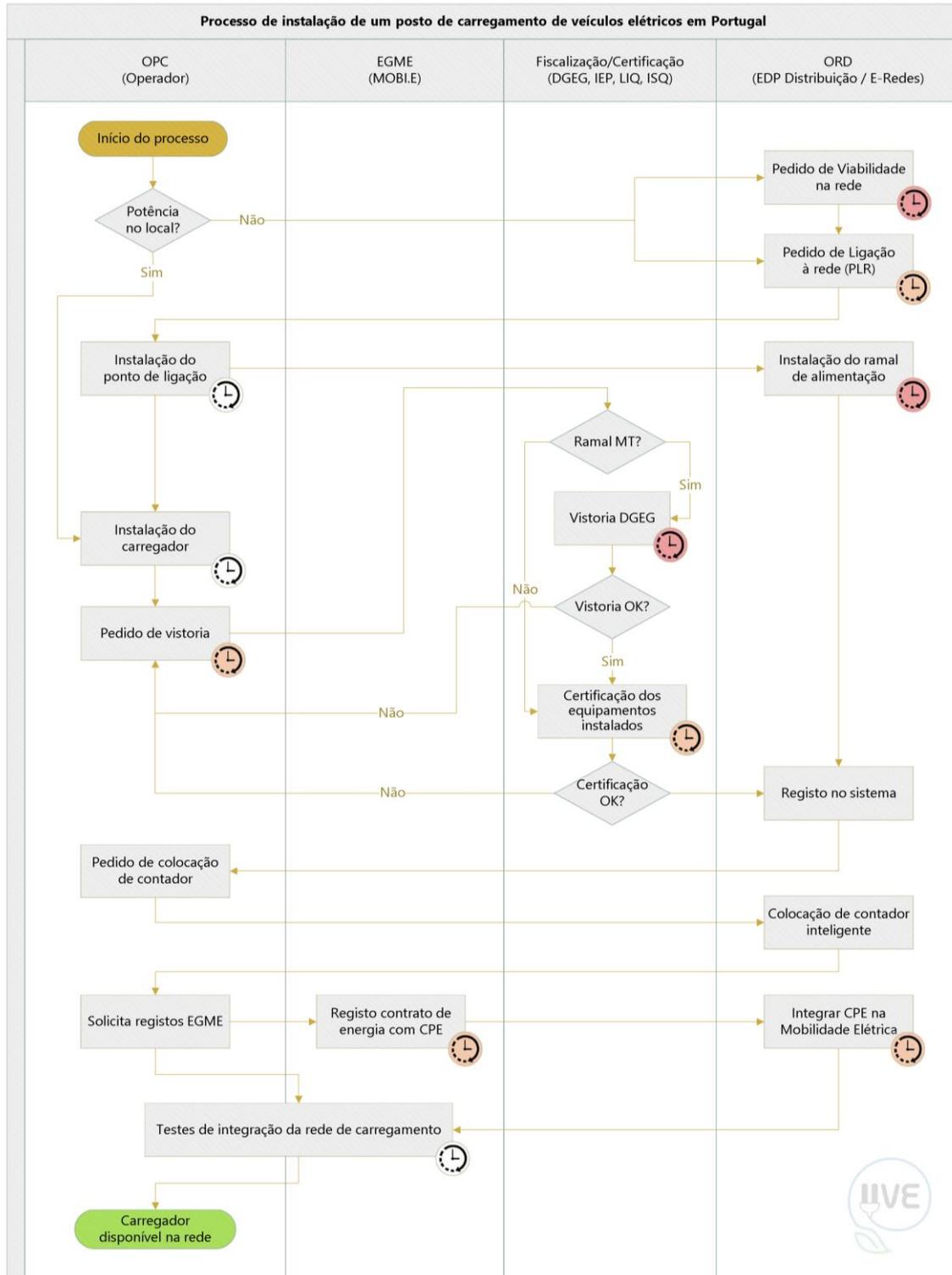


- O **ORD** deve ter os meios necessários para a **digitalização da rede elétrica** para uma tomada de decisão mais rápida, pois para que este afira os PDV e os PLR precisa de deslocar-se ao local, o que poderia ser evitado, caso toda a informação da rede elétrica estivesse nas plataformas atualmente utilizadas pelo ORD. Esta permitiria ter informação disponível sobre as redes elétricas locais para os OPC e ou outros agentes autorizados, para ajudar a planear a instalação de PCVE, de forma a conhecer de antemão quais os locais onde a rede elétrica assim o permite;
- Criação de um **canal no ORD dedicado para a Mobilidade Elétrica** para a comunicação e partilha de informação com os OPC e instaladores. O ORD é uma entidade-chave no RME (Regulamento para a Mobilidade Elétrica), com responsabilidades e obrigações de extrema importância no desenrolar dos processos referentes aos postos de carregamento. Não se pode olhar para uma casa/indústria como se olha para um carregador de veículos elétricos;
- Os **municípios** devem disponibilizar um mapa atualizado regularmente com um conjunto mínimo de **localizações pré-aprovadas para a instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos** e que possam já incluir as autorizações de obra em subsolo. Essa informação pode ser complementada com a disponibilidade de potência nesses locais, dados que o ORD confirma serem possíveis de fornecer.

As entidades visadas são uma peça chave para a transição energética em Portugal, e sendo a mobilidade elétrica um dos fatores cruciais para o nosso país, é imperativo que estes processos sejam mais ágeis, céleres e transparentes!

Lisboa, 16 de setembro de 2021





- Bottleneck moderado (poucas semanas)
- Bottleneck grande (algumas semanas)
- Bottleneck excessivo (alguns meses)