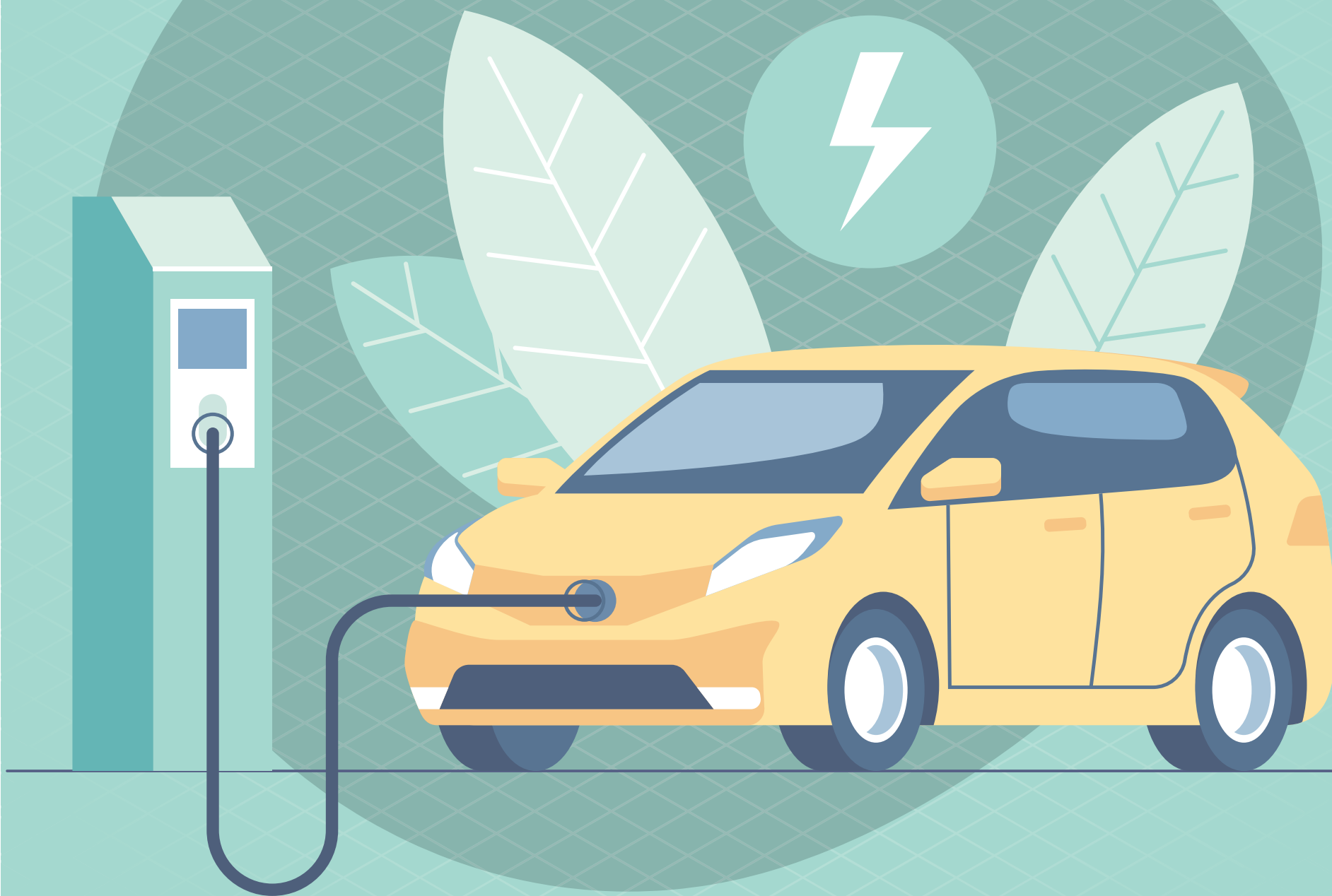




E S P E C I A L

Mobilidade Elétrica

A REVOLUÇÃO IMPARÁVEL DO CARRO ELÉTRICO NO PAÍS DO GASÓLEO

As vendas de carros elétricos estão a disparar em Portugal, a par das vendas de eletricidade para os carregar. Bom ritmo de vendas deve continuar até ao final do ano. Empresas pedem licenciamentos mais rápido para construir mais postos de carregamento e dotar o país de uma boa infraestrutura. Petição exige o fim de carros a combustão interna em Portugal até 2030.

ANÁLISE

Vendas de carros eletrificados já superam as de gasóleo ■ P2

JE TALKS

Helena Silva
CTO do CEiiA

“Mobilidade elétrica pode ser mais eficiente” perante crise energética ■ P4



ATUALIDADE

Petição exige fim de carros a combustão interna em 2030 ■ P6

FÓRUM

Quais os desafios que se colocam nos próximos dois anos à mobilidade elétrica? ■ P7

OPINIÃO

No país do diesel, ninguém pára o carro elétrico



André Cabrita-Mendes
Subdiretor do Jornal Económico

Estamos a viver a revolução imparável do carro elétrico. E esta revolução não vai passar na televisão, tal como escreveu o poeta norte-americano Gil Scott-Heron. Mas está a dar em direto nas ruas de Portugal e de todo o mundo. Num país movido a gasóleo, as vendas de carros eletrificados (incluindo híbridos) já supera as vendas de automóveis a diesel nos ligeiros de passageiros. Quem imaginaria este cenário há dez anos, ou mesmo há cinco anos? Poucos acreditariam que chegasse tão cedo. As próprias vendas de eletricidade nos pontos de carregamento estão a bater recordes e mostram o bom ritmo da mobilidade elétrica em Portugal. Mas as empresas consultadas pelo JE destacam que ainda há trabalho a fazer por parte das entidades públicas para acelerar a rede de carregamentos, especificamente os processos de licenciamento e de ligação à rede. Também os municípios devem acelerar o licenciamento para permitir mais opções de carregamento na via pública. Ao mesmo tempo, o investimento privado deve ser incentivado fora das cidades para garantir a capilaridade da rede: só assim Portugal poderá ter uma rede que garanta aos utilizadores de veículos elétricos uma viagem feliz até ao seu destino final. Atualmente, decorre uma petição pública com o objetivo de levar uma discussão ao Parlamento: o fim da venda de veículos ligeiros 100% movidos a combustão interna a partir de 2030. A partir daqui, e durante cinco anos, seriam vendidos veículos híbridos e 100% elétricos; a partir de 2035, apenas carros totalmente elétricos. Podemos questionar-nos se os timings desta proposta são muito exigentes, ou não, mas uma coisa é certa: a revolução da mobilidade elétrica já começou e ninguém a vai parar. ■



Unsplash

ANÁLISE

Vendas de carros eletrificados já superam as de gasóleo

As vendas de carros elétricos dispararam, a par dos carregamentos na rede pública. A revolução imparável do carro elétrico veio para ficar.

ANDRÉ CABRITA-MENDES
amendes@jornaleconomico.pt

As vendas de carros elétricos dispararam 63% no primeiro semestre face a período homólogo, mais de 7.600 unidades.

As vendas de carros elétricos já pesam 10% do total das vendas de ligeiros de passageiros, segundo os dados da Associação Automóvel de Portugal (ACAP).

“Este desempenho está em linha com a média europeia e significa que há cada vez mais oferta deste tipo de veículos mas, também, um aumento significativo da procura quer por particulares quer por empresas”, disse ao JE o secretário-geral da ACAP Hélder Barata Pedro. “Se consideramos aquilo que se designam como veículos eletrificados (incluindo híbridos), o total das vendas já supera as vendas de veículos a diesel, no segmento de ligeiros de passageiros”, acrescenta.

O responsável prevê que o disparo nas vendas de carro elétrico



Miguel Stilwell de Andrade
Presidente executivo da EDP



Andy Brown
Presidente executivo da Galp

mantenha-se até ao final de 2022.

“Para o resto do ano, esperamos que esta tendência de aumento da venda de elétricos se continue a incrementar, o que significa que representarão uma, cada vez maior, percentagem no total das vendas de veículos ligeiros de passageiros. Aliás, esta tem mesmo de ser a tendência, para se atingirem as metas de redução de emissões aprovadas pela Comissão Europeia para 2025 e para 2030”, segundo o líder da ACAP.

A base deste crescimento é a rede pública de carregadores. Sem os condutores confiarem que podem andar muitos quilómetros e que vai haver sempre um carregador por perto, eliminando a ansiedade associada ao carro elétricos, a revolução da mobilidade elétrica não avança.

Uma das empresas presentes no mercado é a EDP que conta atualmente com 1.300 pontos contratados para a rede pública nacional, mais 300 do que os registados há um ano. Até ao final deste ano, a elétrica quer atingir “3.000 pontos

contratados na Península Ibérica”, disse fonte oficial ao JE.

Até junho, foram “feitas 170 mil sessões de carregamento de veículos elétricos nos pontos da EDP com mais de 2,5GWh de eletricidade. Assim, só no primeiro semestre deste ano, foi ultrapassada a utilização total registada em 2021, que tinha sido de 2GWh, e foram feitos quatro vezes mais carregamentos do que em todo o ano de 2020”.

“Estes dados demonstram o aumento expressivo do número de carros elétricos a circular nas estradas e deverão continuar a crescer, à medida em que a EDP coloca em operação mais soluções, de norte a sul do país, como é o caso dos 48 pontos de carregamento rápidos e ultrarrápidos nas autoestradas nacionais, todos já em funcionamento”, de acordo com a elétrica liderada por Miguel Stilwell de Andrade.

Já a Galp conta com “1.300 pontos de carregamento ativos em Portugal – o que nos garante a liderança de mercado no nosso país –, e prevemos alcançar os 10 mil pontos de carregamento na Península Ibérica dentro de três anos”, segundo fonte oficial.

A companhia registou um disparo no número de carregamentos efetuados na sua rede este ano. “Durante o primeiro semestre do ano corrente a nossa rede teve mais de 250.000 carregamentos, correspondendo a um aumento de 75% da energia consumida face ao semestre homólogo de 2021”, acrescenta a companhia presidida por Andy Brown.

Olhando para o futuro, a EDP destaca que “no carregamento público, tem existido um esforço evidente de investimento dos operadores privados a garantir esta oferta, mas é importante que o Estado e as suas instituições contribuam também para este desenvolvimento, nomeadamente acelerando os processos de licenciamento e de ligação à rede; assegurando ao nível dos municípios também maior celeridade no licenciamento, para permitir que haja mais opções de carregamento na via pública em zonas residenciais, sobretudo para quem não tem garagem; e incentivando o investimento privado, sobretudo em zonas menos urbanas, para garantir uma disseminação geográfica da rede”, segundo a elétrica portuguesa.

Por sua vez, a Galp destaca que “a expansão da rede nacional de postos está a acompanhar – e até a superar – a procura, sendo que em Portugal existe um rácio de posto de carregamento / veículo elétrico bastante satisfatório, face aos padrões europeus. A expansão poderá ser acelerada, caso os diferentes intervenientes no sector – em particular os que procedem a licenciamentos ou disponibilização de potência elétrica –, sejam diligentes no cumprimento das suas obrigações, facto que irá atrair ainda mais investimento e credibilizar o sector, assim como assegurar que os processos em curso sigam o *vacatio* de execução expectável, aquando da decisão de investimento”. ■



Regenerar o futuro à boleia da mobilidade elétrica

João Matos Gomes, responsável de Mobilidade Elétrica da Galp

A Galp é uma marca histórica na vida dos portugueses. Somos há décadas a energia que alimenta a vida de pessoas, empresas, fábricas ou cidades, e cimentámos neste percurso a marca da Galp como um sinónimo de mobilidade. Os mais de 700 postos de abastecimento e estações de serviço que temos espalhadas pelo país são o melhor espelho dessa realidade. Sabemos que somos também, com essa capilaridade dos nossos postos, um fator de coesão no país e um dinamizador de economia, tanto nas grandes metrópoles como nas pequenas localidades do interior. Este é um contexto que assumimos com grande sentido de responsabilidade e que nos traz também uma responsabilidade acrescida quando pensamos o futuro da mobilidade.

O foco da Galp, enquanto marca, é garantir às pessoas e a todos os nossos stakeholders, diariamente e de forma consistente, que podem contar connosco não apenas como fornecedor integrado de energia, mas como um parceiro em quem confiam. Isso pressupõe a capacidade de adaptar a nossa oferta, os serviços e o posicionamento estratégico da empresa, de forma a responder em contínuo às necessidades dos clientes e à evolução da sociedade, dos ecossistemas e das comunidades em que a Galp se insere.

Foi esta perspetiva – hoje bem visível na profunda transformação que a

Galp tem em curso rumo à neutralidade carbónica – que nos levou a avançar há já quase quinze anos com os primeiros estudos e projetos piloto para o desenvolvimento dos primeiros pontos de carregamento para veículos elétricos em Portugal.

Às vezes parece que foi ontem, mas foi já em 2010 que a Galp deu o primeiro passo pioneiro na área da mobilidade elétrica, com a instalação do primeiro ponto de carregamento rápido em estações de serviço na Europa, com o ponto de carregamento que então inaugurámos na A5.

Hoje somos líderes de mercado e quando olhamos para trás, não podemos se não constatar que tivemos a visão certa, na altura certa.

O pioneirismo que revelámos em 2010 foi a base para o sucessivo lançamento e expansão de serviços e redes de carregamentos para veículos elétricos, acompanhando e liderando as tendências e crescimentos do mercado. Com uma ambição que não pára de crescer, como a nossa rede: fechámos 2021 com mais de 1.000 pontos de carregamento, temos hoje cerca de 1.300 e ambicionamos chegar a 2025 com mais de 10.000 pontos na Península Ibérica.

Esta é uma estratégia que está a ser desenvolvida através de carregamentos rápidos e ultrarrápidos, tanto na rede de postos da Galp, como na via pública, centros comerciais, parques de estacionamento, cadeias de retalho ou as empresas. Estamos a crescer por intermédio de pontos de carregamento assumidos a 100% pela Galp ou de pontos e hubs elétricos de-

envolvidos em parceria com outras entidades e empresas de referência. Ainda esta semana inaugurámos, em parceria com a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. uma parceria que irá disponibilizar soluções de carregamento universal nos parques públicos do Aeroporto de Lisboa integrados na rede Mobi.E. No âmbito deste acordo, foi criado no aeroporto de Lisboa o maior hub de carregamento ultrarrápido existente em Portugal, com 10 pontos de carregamento ultrarrápido de 180 kW DC e que permitem carregar em simultâneo 10 viaturas.

Nos próximos meses, esta aposta na criação de hubs de carregamento para veículos elétricos prosseguirá com a implementação de pelo menos oito novos hubs: quatro no Porto e outros em Esmeriz, Sintra, Cascais e Seixal. Ao mesmo tempo, estamos também a acelerar a instalação de pontos de carregamento fora dos centros urbanos de forma a aumentar a capilaridade da rede. Muito em breve, teremos uma rede que permitirá fazer a ligação entre o Norte e o sul de Portugal – e de Lisboa a Madrid – com carregamentos rápidos e ultrarrápidos.

O mérito da estratégia global da Galp na expansão da sua rede foi reconhecido no ano passado pelo BEI, que viabilizou um empréstimo de €41,5 milhões para apoiar o projeto de mobilidade elétrica da empresa, nomeadamente na implantação de 5.500 pontos de carregamento em toda a Península Ibérica.

Mas não estamos a pensar apenas no alargamento da nossa rede de pontos de carregamento em espaços públicos.

Sabendo que o futuro passa por preparar os edifícios para a mobilidade elétrica de raiz – uma premissa aplicável tanto no segmento residencial como empresarial –, estamos a avançar com parcerias que nos permitem aportar valor não só em matéria de soluções de mobilidade elétrica como no fornecimento de energia verde em condições competitivas.

A título de exemplo, criámos uma parceria com a Habitat Invest para serviços de mobilidade elétrica em edifícios. Os primeiros projetos já arrancaram, num total de 250 parqueamentos preparados para carregamento de veículos elétricos em três empreendimentos em Lisboa. A médio prazo, os clientes vão também ter acesso a novas soluções de mobilidade partilhada pelos condóminos e que será replicada noutros empreendimentos.

Toda esta estratégia reflete uma resposta muito clara às novas tendências de mobilidade e às novas exigências do mercado e dos consumidores. Trabalhando em conjunto, em parceria, em prol do objetivo comum de descarbonizar a mobilidade.

O nosso novo propósito estabelece que queremos “Regenerar o Futuro juntos”. A Galp começou a sua jornada na mobilidade sustentável há mais de 10 anos, estamos de porta aberta para dar boleia a quem quiser vir connosco regenerar o futuro.



Foto cedida

JE TALKS

“Mobilidade elétrica pode ser mais eficiente” perante crise energética

A mobilidade elétrica surge num quadro global desafiante e ambicioso, mas a indústria e o governo podem tirar proveito dessa pressão, acredita a CTO do CEiiA, Helena Silva. “Se há altura certa para isso acontecer, terá de ser agora”, diz.

TOMÁS GONÇALVES PEREIRA
tpereira@jornaleconomico.pt

A redução das emissões de carbono é um tema incontornável da atualidade por todo o mundo. As formas de lá chegar são regularmente debatidas pelas mais altas patentes, nacionais e internacionais. Mas certo é que este é um objetivo de todos, rumo a uma rotina mais sustentável para as gerações mais jovens e, claro, para as futuras. É neste contexto que surge a mobilidade elétrica, que proporciona formas de viajar mais amigas do ambiente e que, garantidamente, veio para ficar.

Helena Silva é CTO do Centre of Engineering and Product Development (CEiiA) e, em entrevista à JE TV, refere que estamos perante “um crescimento e uma aceleração inevitáveis”, inclusive em Portugal. O país vindo a revelar-se “uma referência ao nível do modelo de mobilidade elétrica” sendo pioneiro a nível de “uma rede de carregamento interoperável a nível nacional”, mas agora falta fazer mais e melhor, sublinha.

“A neutralidade carbónica em 2050” é uma meta que o próprio governo português prometeu tudo

fazer para alcançar, mas Helena Silva diz que é necessário acelerar o processo, tendo em vista as várias formas de mobilidade suave. Para tal, será necessária vontade das empresas, mas existem mais fatores que devem convergir no mesmo sentido, desde logo o “incentivo da política pública”, assim como a criação de uma agenda de investigação e desenvolvimento que consiga dar suporte” a estas tendências. Ora, Portugal tem diante de si uma “oportunidade” única para o fazer, salienta a responsável.

É que o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) permitirá avançar neste capítulo, com importantes investimentos a fazer, garante. Para tal, sublinha, é da maior necessidade “colocar os investimentos naquilo que é importante para o país e tendo em conta as condições base”, ainda mais no atual contexto de guerra na Europa e de uma crise energética à vista. Helena Silva reitera que o momento para apostar na mobilidade elétrica é “agora”. A guerra que assola o território ucraniano terá consequências nefastas um pouco por todo o mundo, mas também poderá gerar oportunidades, que devem ser agarradas. De acordo com

a análise da CTO do CEiiA, “a mobilidade elétrica pode ser mais eficiente no contexto de uma crise energética”, olhando a novas formas de fazer a rotina diária, com avanços tanto no veículo individual, mas também através de novas formas de mobilidade nas cidades. A “eletrificação dos transportes públicos”, associada à sua “integração na cidade, na infraestrutura e com os utilizadores” seria um passo em frente, na procura de novos modos de mobilidade na cidade.

Helena Silva refere ainda que o sector energético está a fazer “novos investimentos em novas fontes de energia, como o hidrogénio

e o lítio e está a procurar ajustar-se a estes novos paradigmas”, sem esquecer que, já em 2035, deixarão de ser vendidos veículos a combustão na Europa, o que é garantia da necessidade de muitas empresas do sector procederem a mudanças acentuadas nas suas formas de vender. “As empresas do sector energético estão a trabalhar, quer em novos modelos de negócio, quer em novos vetores energéticos”, por forma a acompanhar as tendências do mercado, assim como ir ao encontro daquilo que os consumidores procuram – mobilidade mais sustentável. Prova disto é o número crescente de compras de carros elétricos em Portugal, com os preços a cair e a rede de carregamentos a tornar-se cada vez mais abrangente e disponível.

A CTO do CEiiA lança o mote para potenciar, junto das pessoas, o alcance destas novas tecnologias. Há que “incentivar as pessoas para usarem novos modos de mobilidade. É importante para apoiar as cidades a atingir as metas e trazer para a vida das pessoas o poder de contribuir para a neutralidade carbónica”, lembra a responsável, alertando que é preciso uma mudança os “comportamentos”.

Sobre o discurso em torno da reindustrialização europeia, e em particular sobre o papel português nessa jornada, Helena Silva diz que “muitas vezes existe falta de acreditar que é possível, no nosso país, desenvolver novos produtos que tenham origem na nossa indústria e que sejam liderados por empresas portuguesas, porque nós não somos um país tradicionalmente produtor. Somos um país que produz para terceiros. Não temos tradição de produzir produtos próprios e a questão aqui é que estes novos paradigmas de mudança também são oportunidades para reposicionar as cadeias de valor a nível internacional e penso que se houve alguma altura nos últimos anos que isso poderá acontecer, penso que é esta altura”, destaca.

Mesmo que exista muita vontade por parte da indústria “tem que haver também apoio e incentivo da política pública e também haver uma agenda de investigação e desenvolvimento que consiga dar suporte a esse desenvolvimento”, reforça. “Se há altura certa para isso acontecer, terá de ser agora, neste turbilhão entre a questão das alterações climáticas, uma guerra a acontecer na Europa e os ensinamentos da pandemia.” ■



A peça pode ser vista no JETV, a plataforma multimédia do Jornal Económico

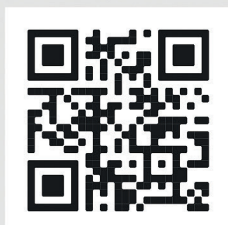
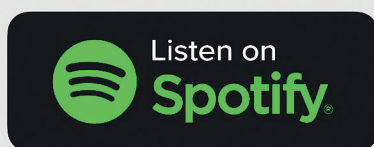
Podcast Mobilidade Elétrica

**Podcast LeasePlan para ficar a saber tudo sobre
Mobilidade elétrica**

A mobilidade elétrica já tomou conta do nosso dia-a-dia, mas há ainda muitas dúvidas sobre os seus pormenores.

Para ajudar a esclarecer, a LeasePlan lançou um Podcast de seis episódios, que reúne diversos especialistas convidados.

Já disponível no Spotify, Apple Podcasts e Anchor.



scan me!

What's next?
leaseplan.com



LeasePlan

ATUALIDADE

Petição exige fim de carros a combustão interna em 2030

Utilizadores de veículos elétricos lançaram uma petição que visa a discussão no Parlamento do fim dos veículos ligeiros a gasóleo ou gasolina até 2030, passando a ser vendidos apenas híbridos e 100% elétricos no país a partir desta data.

ANDRÉ CABRITA-MENDES
amendes@jornaleconomico.pt

A UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos tem a decorrer uma petição pública com o objetivo de travar as vendas de veículos convencionais com motor de combustão interna a partir de 2030 em Portugal.

A partir de 2030, a UVE defende que só devem ser vendidos novos veículos ligeiros híbridos a gasóleo/gasolina (PHEV) ou 100% elétricos. E a partir de 2035, defende que só devem ser vendidos apenas 100% elétricos.

O objetivo da UVE é recolher as assinaturas necessárias que o tema seja debatido na Assembleia da República. “Medidas regulatórias são necessárias para permitir acelerar a mobilidade elétrica em Portugal e, assim, contribuir para uma composição da frota nacional de veículos cada vez mais sustentável”, segundo a petição.

As vendas de veículos BEV e PHEV fecharam o ano de 2021 numa fasquia próxima dos 30 mil veículos vendidos. Já a rede de postos de carregamento conta com mil postos de carregamento rápido, super-rápido e ultrarrápido e mais de 6.000 pontos de carregamento normais.

A UVE destaca que as “alterações climáticas têm um impacto devastador causando o degelo das calotas polares, o aumento do nível do mar, bem como fenómenos climáticos extremos que resultam em impactos significativos na vida e saúde humanas e nos ecossistemas. Apesar dos compromissos globais, projetam-se aumentos de temperatura acima de 1,5° C, sendo, assim, expectável que estes fenómenos extremos não só se continuem a verificar, mas que se tornem também mais frequentes e severos”.

Depois, a “poluição do ar tem impactos significativos na saúde da população, no curto e longo prazo. De acordo com a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a poluição do ar é responsável por cerca de 6 mil mortes por ano em Portugal. Estes impactos traduzem-se também em custos económicos, aumentando os custos médicos e reduzindo a produtividade por via da perda de dias de trabalho”.

O sector dos transportes é o principal responsável pelas emissões de gases com efeito de estufa



(GEE) em Portugal, “contando com mais de um quarto do total das emissões (28%) e apresentando o maior aumento de emissões entre 1990 e 2019, 64%”.

A associação destaca que houve uma trajetória de decréscimo registada após 2005, mas que entre 2013 e 2009, as emissões do sector dos transportes subiu 12%, com estas emissões a serem “largamente dominadas pelo transporte ro-

Em 2021 foram vendidos quase 30 mil veículos eletrificados no país. A rede de carregamento na via pública conta com seis mil pontos normais e mil rápidos

doviário, tendo estas aumentado 66% desde 1990. Estes valores refletem a dependência do país em relação aos combustíveis fósseis para as atividades de transporte. Recentemente, o confinamento imposto pelo Governo de forma a mitigar a propagação da COVID-19 resultou numa diminuição acentuada do tráfego rodoviário, originando reduções muito significativas nos níveis dos poluentes

atmosféricos. Torna-se, assim, imperativo repensar a mobilidade, abandonando o uso de combustíveis fósseis e tornando-a mais sustentável”.

“As vantagens dos veículos elétricos em relação aos veículos convencionais com motor de combustão interna são extensas, nomeadamente, no que toca às emissões, manutenção necessária e à eficiência dos motores. Vários estudos têm demonstrado que, mesmo para os veículos atualmente disponíveis no mercado, os veículos elétricos têm, de longe, as menores emissões de GEE ao longo do ciclo de vida”, segundo a UVE.

Estes veículos emitem 2,6 vezes menos CO₂ do que um veículo convencional equivalente movido a gasóleo e 2,8 vezes menos do que um movido a gasolina, economizando mais de 30 toneladas de CO₂ durante a sua vida útil, segundo uma análise da Transport & Environment (T&E).

“Para além de representar o mais importante emissor de GEE, o transporte rodoviário contribui, ainda, significativamente para a poluição do ar, principalmente nos centros urbanos. Assim, os veículos elétricos, com zero emissões de escape, poderão contribuir significativamente para a melhoria da qualidade do ar, apresentando-se como uma opção de mobilidade responsável no âmbito da saúde da população”, segundo a associação.

A UVE destaca que é igualmente no sector dos transportes onde se verifica o “maior consumo de energia (36% do consumo final), sendo o terceiro setor mais intensivo em energia. A mobilidade elétrica poderá, também, contribuir positivamente nesta matéria, proporcionando benefícios significativos em termos de eficiência energética, já que a uma maior representatividade de veículos elétricos na frota nacional conduz a reduções do consumo de energia, fruto da maior eficiência destes veículos – uma análise recente, baseada em projeções da composição da frota nacional de veículos, prevê uma diminuição de 3,84% no consumo total de energia em 2030 por cada aumento de 10% de veículos 100% elétricos, híbridos e plug-in. Deste modo, a mobilidade elétrica irá contribuir para os compromissos nacionais em matéria de eficiência energética, em concreto para a meta de redução do consumo de energia primária em 35% até 2030”. ■



FÓRUM

Rede de carregamento tem de crescer

Para fazer face à procura a rede de carregamento para veículos elétricos e eletrificados tem de crescer. Metade dos pontos de carregamento está na Alemanha e na Holanda e a Comissão Europeia ainda não estabeleceu metas quantitativas por país até 2030. Os incentivos à compra de veículos elétricos terão de ser reforçados. **VÍTOR NORINHA**

Quais os grandes desafios que se colocam nos próximos dois anos a nível de mobilidade elétrica?



HÉLDER BARATA PEDRO
Secretário-Geral da ACAP – Associação Automóvel de Portugal

Com o lançamento do denominado pacote “Fit for 55”, pela Comissão Europeia, a mobilidade elétrica tornou-se um desafio incontornável, ao nível da União Europeia. E isto, para se atingirem as reduções de emissões aprovadas, recentemente, também pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho. A indústria automóvel, tem sido uma parte da solução com a apresentação constante de novos modelos elétricos ou eletrificados, mas os poderes públicos (que aprovaram aquela legislação) terão também de cumprir o seu papel. As vendas de veículos elétricos têm vindo a crescer, com percentagens

significativas, e esta tendência irá manter-se nos próximos dois anos. Teremos, assim, uma cada vez maior percentagem de veículos elétricos e híbridos nas vendas totais de ligeiros de passageiros. Mas, para isso, é importante que a rede de carregamento, não só em Portugal como na Europa, se desenvolva a um ritmo acelerado para fazer face à crescente procura. É de salientar que, neste momento, metade dos pontos de carregamento na União Europeia se encontram em dois países (Holanda e Alemanha). É, por isso, muito importante que a Comissão Europeia estabeleça metas quantitativas por país, até 2030, no que respeita à rede. Por outro lado, e por uma questão de coesão social, é necessário que se mantenham os incentivos à aquisição de veículos elétricos, pois só assim se possibilita que exista uma acessibilidade generalizada a este tipo de tecnologia. Consideramos fundamental que, nos próximos dois anos, os incentivos concedidos em Portugal sejam reforçados, quer no seu valor quer no número de veículos a abranger.

Apesar da medida positiva, do Governo português, de aumentar este ano o valor do incentivo à compra de veículos elétricos, por particulares, este valor está ainda muito abaixo dos valores médios concedidos pelos Governos espanhol, francês, italiano ou mesmo grego ou romeno. A mobilidade elétrica irá ser incrementada nos próximos dois anos, desde que sejam tomadas medidas para incentivar esse caminho.



DANIEL SEIXAS
CEO da byrd going electric

Grandes desafios se colocam face ao aumento da procura de veículos elétricos, é verdade... e não só no mercado nacional como

internacional. Além da necessidade de mais postos de carregamento espalhados pelo nosso país, é necessário esclarecer os consumidores do que vão encontrar ao mudar-se para um carro elétrico, a byrd tem essa preocupação com os seus clientes enquanto especialista na venda de carros elétricos usados em Portugal, através do seu departamento comercial e o mais importante de todos, o serviço pós-venda. Os nossos clientes já chegam até nós com a preocupação ambiental em primeiro lugar, mas não sabem, ou desconhecem o restante..., e posso garantir que têm muitas questões desde autonomias dos veículos e o tempo de vida de uma bateria, como e onde se carrega e, claro, as manutenções, se são caras ou baratas, se pagam parque e se tem incentivos na aquisição ou não. Toda esta nova realidade está a entrar pela casa dos portugueses, e a byrd going penso que faz bem esse serviço Pós-Venda ao explicar todas as dúvidas que possam existir e retirar toda aquela ansiedade que existe na compra de um carro elétrico usado por

parte do cliente. No que toca a melhorias e desafios, penso que deveria de existir incentivos para clientes que queiram adquirir veículos usados e semi-novos a nível particular como existe em outros países da União Europeia pois, dessa forma, a contribuição para a descarbonização será muito mais rápida. Relativamente aos fornecedores deveria existir mais explicação e sinalética nos postos de carregamento para novos consumidores e possibilidade de os veículos elétricos que visitam o nosso país poderem carregar sem tanta complicação na hora de abastecimento. Infelizmente a elevada procura e a falta de viaturas novas para entrega devido à conjuntura fez um ligeiro aumento de preços, mas a procura continuará em sentido ascendente, e tentar fornecer toda a procura nos próximos dois anos será um grande desafio.

NOVO HÍBRIDO PLUG-IN OPEL ASTRA FALA POR SI //

- // Opel Vizor® com faróis IntelliLux LED® Pixel
- // Cockpit digital Pure Panel® com dois ecrãs de 10"
- // Bancos ergonómicos ativos com certificação AGR

Sabe mais em [opel.pt](https://www.opel.pt)



Astra 5P Híbrido Plug-In - Consumo de combustível combinado (1,1-1,2 l/km); Emissões de CO₂ combinadas (24-27 g/km); Consumo de energia elétrica combinado (14,5-14,9 kWh/100 km); Emissão de CO₂ (0 g/km); autonomia 100% elétrica (59-60 km) (dependendo das opções equipadas no veículo). De acordo com a metodologia de procedimento de teste WLTP R (CE) n.º 715/2007, R (UE) n.º 2017/1153 e R (UE) n.º 2017/1151. Saiba mais em [opel.pt](https://www.opel.pt) ou contacte o seu concessionário.