



Henrique
Sánchez
Presidente Honorário
da UVE



António
Comprido
Secretário-geral
da Epcol

O CARRO ELÉTRICO É 'A' SOLUÇÃO PARA DESCARBONIZAR A MOBILIDADE?

Os líderes da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE) e da associação Empresas Portuguesas de Combustíveis e Lubrificantes (Epcol) têm visões distintas sobre o papel da eletrificação na mobilidade

SIM

Sem dúvida, os veículos elétricos são uma componente fundamental e decisiva para a descarbonização do sector da mobilidade. O carro elétrico é absolutamente fundamental para as famílias adotarem a mobilidade elétrica, com grandes benefícios económicos e ambientais. Não emite localmente nenhum gás com efeito de estufa (GEE), nem CO₂, nem quaisquer partículas nocivas para a saúde dos humanos que afetem a qualidade do ar e que contribuam para o aumento da poluição atmosférica.

O carro elétrico tem um custo de utilização muito inferior ao equivalente com motores de combustão interna, pois tem um número muito reduzido de peças móveis. Permite através da travagem regenerativa produzir eletricidade que é armazenada na bateria, podendo reduzir o seu consumo de eletricidade em cerca de 20%. Apresenta uma autonomia média de 400 a 500 quilómetros, sendo que existem mais de 100 modelos em comercialização em Portugal abrangendo todos os segmentos de veículos. E apresenta hoje um nível de preços que se aproxima dos modelos equivalentes com motores de combustão interna.

Pode ser carregado nas nossas casas ou nos locais de trabalho, sem necessidade de gastar tempo para ir a uma estação de carregamento, e a preços muito inferiores. Se tivermos um sistema de produção de eletricidade com painéis fotovoltaicos a despesa com o carro elétrico reduzir-se-á ainda mais.

Alguns fatores que vão acelerar ainda mais a adoção dos carros elétricos, são:

1. A consciência cada vez maior dos cidadãos face à necessidade urgente do combate às alterações climáticas;
2. A enorme simplificação dos carros elétricos face aos equivalentes com motor de combustão;
3. A poupança significativa na utilização do carro elétrico que se nota no final do mês nos nossos bolsos;
4. Os avanços dos sistemas de segurança ativos, com especial destaque nos diversos níveis de condução autónoma que irão

evitar milhares de acidentes;

5. Os benefícios fiscais e a discriminação positiva no estacionamento em alguns municípios do país;

6. O aumento muito significativo da rede nacional de carregamento para veículos elétricos que contempla a rede pública sob gestão da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) e diferentes redes privadas;

Vivemos um momento histórico na mobilidade dos humanos e na produção de energia, absolutamente indispensável para o desenvolvimento das sociedades.

Como já alguém disse, a Idade da Pedra não acabou por falta de pedras, assim como a utilização dos combustíveis fósseis não acabará por falta de carvão, petróleo ou gás. A utilização massiva dos combustíveis fósseis vai inapelavelmente reduzir-se, até ser totalmente substituída, devido à utilização de energias alternativas como a eólica, a fotovoltaica e em menor grau a geotérmica e a das marés. A energia proveniente das barragens tem em Portugal um papel muito significativo.

A mobilidade dos humanos deverá prescindir dos combustíveis fósseis e a eletrificação dos meios de transporte vai permitir descarbonizar a economia, passo absolutamente necessário para combatermos as alterações climáticas.

O CARRO ELÉTRICO É ABSOLUTAMENTE FUNDAMENTAL E TEM GRANDES BENEFÍCIOS ECONÓMICOS E AMBIENTAIS

NÃO

Quando se fala em transição energética e/ou combate às alterações climáticas, assistimos muitas vezes a uma abordagem restrita do problema, confundindo esses processos de características globais, e como tal carecendo de soluções à escala universal, com a eletrificação dos transportes. E dentro destes reduzimos muitas vezes a discussão à eletrificação do transporte rodoviário, com especial enfoque nos veículos ligeiros. Não podemos deixar de referir que a mobilidade é muito mais abrangente que isso, quer em termos de modos (rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo) quer do que é transportado (pessoas ou mercadorias) e das distâncias a percorrer.

Embora reconheça que a eletrificação é uma tendência irreversível, é um erro defini-la como a via única. Sem ser exaustivo, apontarei algumas razões. Primeiro, o estado de desenvolvimento da economia nos vários países é muito diverso, pelo que, nalguns casos, poderá levar décadas até que se consiga uma taxa de eletrificação com alguma materia-

EMBORA RECONHEÇA QUE A ELETRIFICAÇÃO É UMA TENDÊNCIA IRREVERSÍVEL, É UM ERRO DEFINI-LA COMO A VIA ÚNICA

riedade. Segundo, a mobilidade elétrica não significa "emissões zero", como é erradamente anunciado. Se considerarmos o ciclo de vida completo, incluindo a produção da eletricidade, a fabricação do veículo, a sua utilização e o desmantelamento, em muitos casos o saldo poderá até ser desfavorável a esta solução. Além disso, obrigará a um enorme esforço de substituição da infraestrutura de produção, distribuição e carregamento, bem como das frotas de veículos, que nem todas as economias poderão suportar. Estão ainda por aferir a disponibilidade de matérias-primas, bem como o impacto ambiental da sua exploração. Há também que equacionar o impacto dessas alterações na economia e na sociedade, nomeadamente no que diz respeito ao saldo da destruição/criação de empregos.

Não podemos esquecer que cerca de 97% da energia consumida nos transportes provém de moléculas, maioritariamente através dos combustíveis líquidos. Daí ser pertinente considerar a produção de moléculas verdes (combustíveis de baixo carbono) em pé de igualdade com a geração de eletrões verdes (eletricidade). Como via complementar, a utilização destes combustíveis poderá suprir algumas das limitações da eletrificação, acelerar a descarbonização, pois podem ser usados nos veículos atuais e com a infraestrutura existente, evitando assim muitos ativos ociosos e ajudando a uma transição justa que não deixe ninguém para trás. Adicionalmente, ao poderem ser misturados com os combustíveis tradicionais, como hoje já acontece, permitem que se descarbonize de uma forma progressiva, reduzindo a pegada carbónica, sem disrupções que poderiam ter consequências negativas.

Em resumo, para cada situação haverá uma solução que se revelará a mais adequada e que dependerá das circunstâncias no espaço e no tempo. A evolução será permanente, e tentarmos determinar hoje o que será o futuro nas próximas décadas é limitativo e poderá conduzir-nos a becos sem saída. Para isso a definição de políticas e regulamentos deverá respeitar o princípio da neutralidade tecnológica, o que manifestamente não tem sido o caminho seguido pela União Europeia. A crise da competitividade da nossa indústria está aí para o provar.