

Especial Mobilidade eléctrica

Motas também vão ter acesso à rede Mobi.E

Projecto da mobilidade eléctrica será alargado e replicado lá fora: Xangai é o arranque da internacionalização

MIGUEL PRADO, FRANCISCO CARDOSO PINTO E ANA LARANJEIRO

O projecto nacional de mobilidade eléctrica não se vai limitar aos veículos de quatro rodas: em breve, também os motociclos terão acesso à rede Mobi.E, revelou ontem o secretário de Estado da Energia, na conferência sobre o tema promovida pelo **Negócios**. “Estamos a elaborar um plano de carregamento para veículos de duas rodas”, disse Carlos Zorrinho, acrescentando que prosseguem os trabalhos para o desenvolvimento das operações de carregamento doméstico.

O Mobi.E, que conta para já com cerca de 300 pontos de carregamento operacionais, deve chegar ao final de Junho com 1.350 unidades, sendo 50 de carregamento rápido (nas auto-estradas). Até agora, os detentores de motociclos eléctricos vinham tendo dificuldades na obtenção do cartão que dá acesso à rede de carregamento. Por outro lado, ao nível dos carros a utilização é ainda reduzida, dado que as marcas de automóveis apenas começaram a vender os seus novos modelos eléctricos no final do ano passado.

Mesmo nos motociclos o universo dos eléctricos é ainda residual. Eduardo Rodrigues, responsável da empresa Scooter Eléctrica, que revende a marca Bereco, indicou ao **Negócios** que desde o arranque, há cerca de dois anos, vendeu cerca de 50 motas eléctricas, devendo o total do mercado nacional rondar o triplo desse valor. São aparelhos cujos preços oscilam entre os 1.600 euros (com baterias de chumbo) e os 5.000 euros (baterias de lítio). Para as mais baratas, trata-se de um investimento que ao fim de dois anos está pago, ponderada a poupança que essas “scooters” representam em consumo por comparação com as convencionais.

Carlos Zorrinho sublinhou ontem que no domínio da energia “o armazenamento é uma questão-chave”, sendo os veículos eléctricos uma forma de o assegurar.

Portugal vive um momento difícil mas não vai parar. O carro eléctrico, esse, já não pára mesmo.

CARLOS ZORRINHO
Secretário de Estado da Energia**Mobi.E a caminho de Xangai**

O coordenador do programa Mobi.E, João Dias, anunciou ontem que o projecto português foi escolhido para ser replicado em Xangai. A equipa portuguesa por detrás do Mobi.E já está a trabalhar com técnicos chineses para montar uma rede de mobilidade eléctrica naquela cidade, que tem o dobro da população portuguesa.

“Estamos a trabalhar em Xangai há sensivelmente oito meses, de forma contínua e regular, tendo já criadas equipas em conjunto”, afirmou João Dias ao **Negócios**, lembrando igualmente que a dimensão da cidade chinesa vai obrigar a “algumas customizações do modelo”. O responsável, porém, escusou-se a revelar quais os próximos destinos na internacionalização do projecto.

O secretário de Estado da Energia destacou que “Portugal é fortemente pioneiro” em várias áreas e que na mobilidade eléctrica está a criar referências para outros mercados. Quanto ao futuro do projecto na conjuntura de crise política, Zorrinho afirmou ao **Negócios** que o Mobi.E “foi e será uma prioridade sempre de governos que sejam liderados pela actual força maioritária”.

**Negócios promove debate** | Conferência representou oportunidade para João Dias (GAMEP), Paolo Garella (consultor) e José A...

Mitsubishi lança i-MIEV comercial

FRANCISCO CARDOSO PINTO E MIGUEL PRADO

A Mitsubishi marcou presença na conferência promovida pelo **Negócios** sobre a mobilidade eléctrica e aproveitou a ocasião para anunciar a chegada a Portugal da versão comercial do i-MIEV, já para Abril. Foram avançados igualmente os objectivos da construtora japonesa para os próximos anos, no que ao veículo eléctrico diz respeito.

O director de marketing da empresa, Guilherme Castro, anunciou que o lançamento do i-MIEV de dois lugares será “já em Abril” e classificou-o como um “factor muito importante para as empresas”.

O facto de se tratar de um veículo de dois lugares vai “permitir classificar o carro como veículo comercial com alguns benefícios em termos de dedução do IVA”, anunciou o responsável da Mitsubishi.

Recorde-se que o i-MIEV foi o primeiro veículo eléctrico a estar



Guilherme Castro não escondeu que o preço do i-MIEV ainda está acima do que seria de esperar.

35.250 euros para um carro dos segmentos A ou B é claramente um valor de investimento elevado.

GUILHERME CASTRO
Director da Mitsubishi

disponível para particulares em território português, numa demonstração de que a marca está a apostar seriamente na solução eléctrica para o sector automóvel.

A predisposição da marca para apostar no veículo eléctrico (assim como no “plug-in” híbrido) foi ontem confirmada por Guilherme Castro, que anunciou que a marca japonesa aponta para que 20% da sua produção, em 2020, seja relativa a carros eléctricos e híbridos. O que significa que a Mitsubishi, nesse ano, conta produzir 1,5 milhões deste tipo de veículos.

A construtora japonesa tem previsto o lançamento de oito novos modelos eléctricos e híbridos até 2015, o que, nas palavras da Guilherme Castro, colocará “a Mitsubishi definitivamente na liderança dos carros eléctricos”.

O director de marketing referiu-se igualmente à questão do preço, por muitos considerado elevado, adiantando que aquilo que faz subir o preço do carro são as ba-

Pedro Elias



Arrojo (Endesa) debaterem o modelo português da mobilidade eléctrica.

V2G, “power to the people”: futurismo ou realidade?

Entusiastas dos carros eléctricos falam uma linguagem cifrada, sem limite de autonomia. Mas ainda falta algo para isso se tornar real

“Smart grids”, “V2G”, “home charging”. Para os entusiastas da mobilidade eléctrica, estas são expressões óbvias. E durante os debates sobre o tema vão sendo debitadas em ritmo acelerado, sem limites de autonomia, ao contrário dos carros de que agora tanto se fala. Mas os cenários futuristas revelados em sucessivas simulações estão perto ou longe da realidade?

Nos últimos meses, Portugal tem desenvolvido a sua rede de pontos de carregamento, ligada a um modelo tecnológico que já foi concluído há mais tempo e até vislumbra uma versão 2.0. O director de inovação da Endesa, José Arrojo, sublinha que “o carro será uma primeira peça da ‘smart grid’ [rede

eléctrica inteligente], porque armazena energia”.

A ideia é que dentro de alguns anos o “home charging” (o carregamento na garagem de casa) sirva, além do carregamento das baterias, para o consumidor beneficiar da volatilidade da electricidade. Perspectiva-se que as “utilities” venham a ter tarifas variadas e que durante a noite o dono de um carro eléctrico possa abastecer quando o preço lhe for mais favorável. Mas também será possível, acreditam os especialistas, os carros venderem à rede alguma electricidade de que não precisem, aproveitando momentos em que a eventual escassez de energia nos parques eólicos e barragens incentive a microprodução eléctrica, em casa, com tarifas mais altas. É isso o V2G, ou “Vehicle To Grid”, que Luís Reis, da Inteli, ontem referia na conferência do **Negócios**.

Luís Reis sublinhou que as pessoas é que vão ser a base dos novos desenvolvimentos do Mobi.E, pela informação que poderão consu-

mir. “O futuro é começar a trabalhar e gerir esta informação dos utilizadores”, diz o coordenador da área automóvel da Inteli.

O espanhol José Arrojo refere que “estamos num momento semelhante ao que tiveram as companhias de comunicações móveis”, pelo rápido desenvolvimento que se espera, assente na evolução das baterias, por um lado, e na tecnologia de informação, por outro. Já Rui Avelãs Nunes, responsável pela área de energia na Critical Software, sublinhou que “é muito importante que o utilizador se sinta no controlo da informação daquilo que pode consumir, onde e quando”.

Agora que começa a haver carros eléctricos em massa e pontos de carregamento em várias cidades, a questão do ovo e da galinha (para um surgir é necessário o outro) começa a dissipar-se. A meta nacional vai até 2020: 200 mil carros eléctricos. Futurismo ou realidade? Os condutores portugueses o dirão. **MP/FCP**



José Arrojo deu números de Espanha: 2 mil carros eléctricos no final deste ano, face aos actuais 1.030.



João Dias, líder do Mobi.E e assessor de Sócrates, diz que o País não pode perder esta iniciativa.



Rui Avelãs Nunes considera essencial dar informação ao dono de um carro eléctrico.

ial em Abril

terias. Nesse sentido, Castro anunciou como dois grandes desafios da marca “a reutilização e reciclagem das baterias e a evolução dos custos das mesmas”.

O dirigente referiu que a reutilização das baterias é crucial porque vai permitir “atribuir um custo às baterias no fim da vida útil”, o que “faz com que o custo de uti-

lização do carro fique mais baixo e mais competitivo”.

Com a reutilização das baterias, a marca conta conseguir baixar substancialmente o preço do i-MIEV, tendo o mesmo responsável anunciado que conta conseguir “baixar o preço do carro dos 35 mil para os 20 mil euros “dentro de dois ou três anos”.

Estamos num momento semelhante ao que tiveram as companhias de telemóveis.

JOSÉ ARROJO
Director Investigação da Endesa

O Mobi.E pode ser o Visa da mobilidade eléctrica, porque é um sistema aberto.

JOÃO DIAS
Coordenador do Mobi.E

É importante que o utilizador se sinta no controlo da informação daquilo que pode consumir.

RUI AVELÃS NUNES
Resp. Energia da Critical Software



Pub