



“A conversão de veículos a combustão para elétricos pode ser uma grande oportunidade para Portugal, que tem know-how e matérias-primas e poderá criar uma indústria de referência e uma economia circular e de proximidade que gera receita fiscal”. A convicção é do presidente da EcoMood Portugal e foi expressa num dos painéis de debate do evento “On Mobility” que esta Associação para a Promoção Solidária da Sustentabilidade na Mobilidade Humana organizou em parceria com a [Câmara Municipal da Amadora](#).

António Gonçalves Pereira moderou um painel de troca de ideias, no qual um conselho académico de professores, investigadores, empresários e outros players demonstraram a validade da conversão de veículos a combustão para elétricos e híbridos enquanto solução para uma mais rápida e eficaz descarbonização dos transportes.

## 8 mil euros a converter

Segundo o presidente da EcoMood Portugal, o investimento na conversão de viaturas a combustão para elétricas ainda é gigantesco na perspetiva de uma empresa que pretenda converter toda a frota. “No entanto, é muito mais reduzido e ambientalmente sustentável do que o abate da frota seguido da compra de veículos elétricos novos – que em muitos casos ainda nem existem para as mesmas necessidades ou dimensões”.

De acordo com o que foi partilhado na conferência, os dados demonstram que, atualmente, a conversão de um furgão a combustão para híbrido poderá custar cerca de oito mil euros, prevendo-se que daqui a dois ou três anos estes valores sejam muito mais baixos.

## Solução transitória a custo reduzido

Os especialistas presentes consideraram que a conversão para híbrido é uma solução transitória para as empresas ou particulares que desejem enveredar por veículos mais amigos do ambiente a um custo reduzido, podendo representar metade do consumo de combustível numa empresa de distribuição urbana, o que permite amortizar rapidamente o investimento.

## Ajuda a atingir metas de descarbonização

Na perspetiva da EcoMood Portugal, a conversão de veículos implica uma democratização dos EV, dado que mais rapidamente as pessoas que não têm capacidade de compra de um híbrido

poderão ter carros elétricos. “Além disso, é uma oportunidade para Portugal em termos do cumprimento das metas de descarbonização, criação de emprego e de receita fiscal, dando espaço para todos, desde os fabricantes multinacionais às PME e grandes empresas a todos os níveis”, aponta Gonçalves Pereira.

## Todos os contributos são necessários

Teresa Ponce Leão, presidente do Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG) e da Associação Portuguesa de Veículos Elétricos (APVE) concorda que “para que sejam implementadas as medidas propostas pela Comissão Europeia com os compromissos dos países vamos precisar de todos os contributos e a transformação de veículos a combustão para elétricos, assim como a aposta na produção de baterias”.

A investigadora, que é também vice-presidente da European Sustainable Energy Innovation Alliance, destacou que um dos processos que convergem para acelerar estas medidas são as recém-criadas alianças da UE, nomeadamente a Aliança para as matérias-primas, que prevê a exploração responsável dos recursos no subsolo, entre os quais o lítio, usado na fabricação de baterias elétricas.



## Falta legislar e incentivar

No entendimento dos oradores no painel sobre transformação de veículos a combustão para EV, uma das principais lacunas em Portugal é a inexistência de legislação e de incentivos à conversão de veículos, ao contrário do que acontece em países como Inglaterra, França e Holanda, por exemplo.

***“TEMOS ASSOCIADOS QUE CONVERTERAM OS SEUS VEÍCULOS CLÁSSICOS OU DE COMPETIÇÃO PARA ELÉTRICOS E QUE ESPERAM A HOMOLOGAÇÃO HÁ NOVE ANOS” – HENRIQUE SÁNCHEZ (UVE)***

“Falta criar regulamentação na lei do Código da Estrada, como existe para os veículos a GPL, certificar os transformadores, homologar kits e agilizar processos no IMT (Instituto de Mobilidade e Transportes)”, enumera António Gonçalves Pereira.

Henrique Sánchez, presidente da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE) concorda que a legislação não tem acompanhado as necessidades e já se reuniu com o secretário de Estado da Mobilidade e com o Ministro do Ambiente para solicitar a simplificação do quadro legal que envolve a conversão para veículos elétricos. “É muito complicado homologar um veículo elétrico em Portugal. Temos associados que converteram os seus veículos clássicos ou de competição para elétricos e que esperam a homologação há nove anos”, confidencia.

A UVE propõe também que a atribuição de incentivos às empresas e aos particulares para a aquisição de viaturas elétricas seja alargada à conversão de veículos elétricos. Um objetivo ao qual a EcoMood acrescenta outros, nomeadamente o incentivo extra para veículos profissionais, atribuição de dístico de conversão, atribuição de estatuto de interesse público aos transformadores, assim como benefícios fiscais a cidadãos e empresas que apostem em veículos convertidos.

## Alguns exemplos de conversão

*Na conferência foram dados os exemplos das realidades noutras cidades europeias que estão já a apostar na conversão de veículos públicos – os táxis londrinos estão a ser convertidos, assim como os barcos dos canais de Amesterdão, que em 2021 já não podem ser a combustão. Em Portugal, acontece algo idêntico na ria de Aveiro, com a conversão dos moliceiros, e em Lisboa e noutras cidades, onde os tuk-tuk são obrigatoriamente elétricos.*

*Segundo Carlos Jesus, CEO da Evolution, empresa especializada na conversão de veículos a combustão para elétricos, se não fosse a pandemia este ano o número de tuk-tuk convertidos seria de muitas dezenas. Ainda assim, há outras adaptações de viaturas a decorrer, nomeadamente de carros de coleção, barcos de rio e um Audi TT de estrada que irá fazer demonstrações no Campeonato Nacional de Montanha.*

*Nos transportes públicos, destaca-se um projeto-piloto realizado internamente pelo Grupo Barraqueiro para conversão de um autocarro a combustão para elétrico, que vai entrar em fase de testes.*