

AUTOMÓVEL

VW Financial Services considerada a melhor gestora de frota em Portugal

A Volkswagen Financial Services (VWFS) foi distinguida como a “Melhor Gestora de Frota” em Portugal nos Prémios “Fleet Magazine”. Os outros dois finalistas foram a ALD Automotive e a Leaseplan.

O júri é constituído por responsáveis de compra e gestão das viaturas nas empresas, tendo nesta oitava edição dos prémios integrado António Filipe (Canon), Tiago Cruz (Ascenza), João Casimiro (Fidelidade), José Costa (Telcabo), Diogo Real (LG Electronics), Alberto Lameiro (Credibom) e Pedro Duarte (Wondercom).

Tendo em conta os critérios do prémio, o Volkswagen Financial Services distinguiu-se pela disponibilidade de produtos e serviços, nomeadamente no âmbito das novas tendências de mobilidade empresarial, pela satisfação global com o serviço, onde se incluem condições de entrega, condições de assistência e condições de devolução das viaturas, e pela capacidade de desenvolvimento de soluções customizáveis de composição de renda, incluindo a flexibilidade no ajustamento de contratos de aluguer operacional às necessidades do cliente, antes e durante a vigência do contrato, bem como pela capacidade de apresentação de soluções de consultadoria, pela rapidez de resposta na elaboração de propostas e pela promoção de ações complementares.

Mais de 37 mil viaturas sob gestão

A atividade da VWFS tem crescido desde 2015, ano em que foi introduzido o produto de renting e uma divisão dedicada a clientes empresariais. A empresa tem, hoje, mais de 37 mil viaturas sob gestão, entre contratos de financiamento e de renting e mais de 62 mil contratos incluindo seguros e serviços.

“Em menos de uma década o Volkswagen Financial Services tornou-se uma referência no segmento de gestão de frotas em Portugal, o que só é possível por ter uma equipa de grande valor composta por 130 profissionais”, refere o country manager da VWFS, João Paulo Rias.

“Este prémio é especialmente relevante por ter na sua base a opinião de clientes que beneficiam de serviços de gestão de frota e é o reconhecimento de todo o esforço que o VWFS tem colocado na otimização e digitalização de processos com impacto em clientes, onde em 2019 investimos mais de um milhão de euros, e prova também que a estratégia adotada pela VWFS, e que nos diferencia de outras gestoras de Frota e que nos permite entregar uma qualidade de serviço apenas possível pelo suporte da rede de concessionários oficiais e das marcas do grupo Volkswagen, é reconhecida pelos clientes como um fator de excelência”, conclui João Paulo Rias.

VICTOR CARDIAL, DELEGADO DA GASNAM EM PORTUGAL, DEFENDE

“Gás natural é solução mais no curto prazo para a descar

O gás natural é solução mais viável no curto prazo para a descarbonização da mobilidade, de acordo com Victor Cardial, delegado em Portugal da Associação Ibérica de Gás Natural e Renovável para a Mobilidade (GASNAM). “Permite um desenvolvimento de um sistema de combustíveis sustentáveis, renováveis e praticamente isentos de emissões a curto prazo, sendo a solução mais viável a curto prazo para a descarbonização e redução de poluentes na mobilidade”, refere, em entrevista à “Vida Económica”, aquele responsável pela GASNAM, que destaca as vantagens ambientais e económicas do uso daquele combustível em veículos ligeiros e pesados.

AQUILES PINTO
aquiles.pinto@vidaeconomica.pt

Vida Económica – O gás natural pode ser uma opção sustentável para os automóveis na Europa e em Portugal?

Victor Cardial – O gás natural existe em grande abundância na natureza mas também é possível obtê-lo a partir de fontes renováveis. Efetivamente, com base na digestão de resíduos, é possível obter biogás, que, depois de purificado, é designado como biometano, que tem a mesma composição e características do gás natural. O biometano já é largamente utilizado como combustível de veículos em diversos países europeus, existindo já uma experiência de demonstração em Portugal. O biometano, para além de renovável, não tem emissões de CO₂. Assim, o gás natural permite um desenvolvimento de um sistema de combustíveis sustentáveis, renováveis e praticamente isentos de emissões a curto prazo, sendo a solução mais viável a curto prazo para a descarbonização e redução de poluentes na mobilidade.

VE – Quais as principais vantagens ambientais?

VC – O gás natural, para além de apresentar reduções de emissões de CO₂ relativamente à gasolina e ao gasóleo, também emite uma percentagem significativamente menor de NO_x (-70%) e de

Hyundai Vence Prémio Camião Inovação 2020

A solução de mobilidade a hidrogénio da Hyundai venceu a segunda edição do Prémio Camião Internacional do Ano. A Hyundai e a H2 Energy estabeleceram uma parceria em abril de 2019, a Hyundai Hydrogen Mobility. A parceria teve início na Suíça, onde a empresa pretende entregar 1600 camiões fuel cell até 2025, e vai expandir o seu alcance a uma solução pan-europeia inovadora para o mercado de veículos fuel cell.



O gás natural é, de acordo com Victor Cardial, “a solução mais viável”.

culas (-90%), que são o principal problema de poluição do ar das cidades.

VE – E em termos de custos de combustível e fiscais para empresas e particulares?

VC – Atualmente, os custos de utilização do gás natural são significativamente inferiores aos do gasóleo, sendo estimada uma poupança da ordem dos 20% a 30% no custo do combustível. No caso das empresas, existem ainda benefícios adicionais como a dedução de 120% dos custos com combustível em termos de IRC, a dedução de 50% do IVA nas viaturas ligeiras e a redução dos valores de tributação autónoma.

VE – Também para os operadores de transportes públicos de passageiros é opção...

VC – Como sabe, a utilização do gás natural no transporte público de passageiros tem vindo a ser a escolha maioritária na renovação das frotas dos diversos operadores como a Carris, os STCP, os TUB, os TCB, etc. Para quem percorre as cidades de Lisboa, do Porto, de Braga ou do Barreiro, torna-se evidente a escolha do gás natural como a solução de mobilidade urbana das empresas de transportes públi-

cos de passageiros. Não, é pois, uma opção, mas sim uma escolha responsável do ponto de vista económico, ambiental e de sustentabilidade.

VE – Se os grandes operadores, como a STCP e a Carris, têm facilidade em ter estações próprias de abastecimentos, para os restantes operadores, assim como para os transportadores de mercadorias e para os utilizadores de automóveis ligeiros, é necessário haver uma rede de abastecimento de GNC/GNL. Há planos de existência dessa rede em Portugal?

VC – A rede existente em Portugal já garante o abastecimento à maioria das utilizações de carácter profissional em todo o território nacional, existindo atualmente nove postos de abastecimento públicos, estando prevista a sua duplicação no próximo ano. O desenvolvimento da rede está com o ritmo adequado ao crescimento das necessidades e ao aumento da procura tanto por particulares como por empresas.

VE – Há rede em outros países da Europa?

VC – O centro da Europa dispõe de uma rede bastante densificada, sendo de destacar os casos da Itália (1304 postos de

César Mourão promove Peugeot 208

A Peugeot desenvolveu uma campanha conduzida pelo humorista César Mourão para promover o novo 208. “A Marca com César Mourão” reuniu dez viagens com desconhecidos transmitidas na SIC e SIC Notícias em break publicitário, com total secretismo relativamente à marca automóvel protagonista. Os dez episódios estão disponíveis para ver e rever na plataforma: <https://www.amarcacomcesarmourao.pt/>.



ContiService celebra Natal com oferta de cabaz

A rede ContiService oferece, até ao próximo dia 31 de dezembro, na compra de quatro pneus Continental, um cabaz de Natal. Este inclui várias iguarias natalícias, de onde se destaca o vinho, o espumante, o chouriço serrano, o doce de abóbora e castanha, os biscoitos e as trufas de chocolate. A campanha é limitada ao stock existente e à rede de agentes aderentes. A rede ContiService, conta atualmente com 92 pontos de venda.



viável bonificação”

“O desenvolvimento da rede [de abastecimento] está com o ritmo adequado ao crescimento das necessidades e ao aumento da procura”

CNG e 55 de GNL), a Alemanha (844 e oito) e de Espanha (73 e 47). Em Espanha está prevista a abertura de muitos novos postos de abastecimento, esperando-se que alcancem os 250 nos próximos anos.

VE – Em Portugal, há vontade política para a existência dessa rede de abastecimento de GNC/GNL?

VC – Em Portugal as empresas de distribuição têm uma política de investimento consolidada com um crescimento sustentado dos postos. A expectativa é que a breve prazo todas as capitais de distrito disponham pelo menos de um posto de abastecimento de gás natural/gás renovável.

VE – E na Europa?

VC – As diretivas europeias são claras nesse sentido e nos países do centro da Europa e nos países nórdicos esta é uma opção cada vez mais escolhida pelas em-

presas e pelos particulares, em especial no que concerne ao gás renovável, com várias instalações de produção e distribuição de biometano para a mobilidade.

VE – O gás natural não deixa de ser um combustível fóssil e que não é isento de emissões. O gás natural sintético pode vir a ser essa opção?

VC – O gás de aterro, o biogás, purificado, dá origem a biometano que é compatível com o gás natural de forma a torná-lo neutro em termos de emissões de CO₂. O gás sintético é obtido a partir de hidrogénio com adição de CO₂ e que tem propriedades equivalentes ao biometano. Assim, o gás natural é o combustível que irá possibilitar essa transição de forma gradual e com custos de desenvolvimento e de investimento do Estado, das empresas e dos particulares mais reduzidos.

VE – No transporte marítimo, o gás (sintético ou não) pode também ser uma solução?

VC – Atualmente, já é pacífico que o gás natural é a única solução viável para a redução de emissões no setor marítimo. A utilização de biometano e de gases sintéticos será cada vez mais implementada neste segmento quanto maior for a sua produção e o desenvolvimento de soluções integradas de economia circular nas diversas regiões e economias.

Governo compromete-se



João Galamba esteve na sessão de encerramento do seminário

O Governo vai apoiar o gás renovável, de acordo com o comunicado enviado pela GASNAM a propósito de um seminário sobre a temática realizado em Lisboa. “O secretário de Estado Adjunto e da Energia, João Galamba, garantiu que no Plano Nacional de Energia e Clima (PNEC), que será entregue em Bruxelas em breve, haverá um reforço da aposta no gás natural renovável”, escreve a GASNAM. De acordo com a mesma fonte, a aposta

na eletrificação vai manter-se, “mas será dada uma atenção redobrada ao gás renovável, nomeadamente biometano e hidrogénio a partir de resíduos e biomassa, mas também com forte aposta do aproveitamento dos baixos custos de produção de energia renovável”. “A GASNAM regista com muita satisfação o reconhecimento que foi expresso pelo secretário de Estado Adjunto e da Energia sobre a importância do gás natural na transição energética para uma economia mais sustentável, em particular no que se refere à introdução de gases verdes como o biometano e o hidrogénio. A GASNAM já tinha apresentado na consulta pública sobre o PNEC a sua visão sobre a relevância da introdução na estratégia de descarbonização os gases renováveis e a criação de certificados de origem que possibilitassem uma transição suave. A constatação de que a eletrificação total não é possível nem adequada e que o investimento em gases renováveis será apoiada pelo Governo vem de encontro às posições defendidas pela GASNAM há vários anos e torna clara a relevância do gás natural e das suas infraestruturas para uma energia mais sustentável e com baixas emissões já no curto prazo”, refere Victor Cardial.

Construtores europeus criam lista de verificação para autónomos

A Associação do Construtores Europeus de Automóveis (ACEA) elaborou uma lista de verificação de regras e regulamentos que precisam ser implementados para tornar a condução autónoma uma realidade na UE. Este roteiro detalha o quadro legislativo que deve ser implementado nos níveis nacional, da UE e internacional, bem como um cronograma com as etapas para a implantação que devem ser realizadas nas próximas décadas.

Além de definir a estrutura legal, os legisladores devem, de acordo com a ACEA, atualizar a infraestrutura rodoviária física e digital da Europa para torná-la adequada para a condução autónoma. A associação defende que as autoridades continuem a realizar testes em larga escala e transfronteiriços de sistemas automatizados em estradas abertas em toda a UE, diz a ACEA.

“A condução automatizada é uma mu-

dança de paradigma que mudará a maneira como viajamos e transportamos mercadorias na Europa”, afirmou o diretor-geral da ACEA, Eric-Mark Huitema. “Está a remodelar totalmente o futuro da mobilidade. Tem um grande potencial para melhorar a segurança rodoviária, aumentar a inclusão social ao tornar o transporte mais acessível, aliviar o congestionamento do tráfego e reduzir as emissões – sem referir que dará aos condutores mais liberdade e conforto”, acrescenta.

Huitema indica que a condução autónoma “trará grandes mudanças”, pelo que “é crucial garantir que a sociedade” esteja pronta para isso. “Agora devemos trabalhar para aumentar a consciencialização entre os cidadãos – e os seus representantes eleitos – sobre o que tudo isso significa”, destaca aquele responsável pela ACEA.

Seat desenvolve carro que comunica com semáforos

A Seat desenvolveu um sistema-piloto que permite que o veículo consiga comunicar com os semáforos, para que os condutores possam adaptar a velocidade de forma mais facilitada. O projeto foi desenvolvido pela marca, em colaboração com a Direção-Geral de Tráfego (DGT), a Câmara Municipal de Barcelona (CMB) e a ETRA (Electronic Traffic), e conseguiu conectar viaturas com semáforos e com o centro de controlo de tráfego para antecipar o estado do trânsito. Permite ainda que informações sobre incidentes na estrada cheguem diretamente ao veículo sem a necessidade de painéis informativos. O automóvel e a infraestrutura, unidos através da cloud mediante tecnologia celular com tempos de latência de 300 milissegundos.

O veículo utilizado nesta prova-piloto incorpora a tecnologia que permite a conexão com o meio envolvente e aceder às informações da DGT armazenadas na cloud. Graças a isso, o condutor consegue saber em tempo real o que encontrará no caminho. “Neste projeto, os novos modelos de automóveis conectados da Seat recebem informação de trânsito em tempo real que está armazenada na nuvem central da DGT, incluindo os painéis informativos das estradas ou o estado dos semáforos nas cidades”, refere Jordi Caus, chefe de mobilidade urbana da Seat.

“O semáforo envia um sinal à cloud da DGT sobre o seu estado atual e quando vai mudar de cor. A viatura recebe e interpreta esta informação, avisando o condutor com antecedência do que vai encontrar no caminho dependendo da sua velocidade. Deste modo, se o semáforo vai ficar vermelho, os condutores podem reduzir a velocidade previamente”, explica Jordi Caus.

Quando um automóvel se aproxima do semáforo, o sistema calcula a distância e a velocidade da viatura, e um alerta aparece no ecrã mostrando se o condutor vai encontrá-lo vermelho, verde ou amarelo. Uma observação de segurança importante é que ele apenas funciona se a viatura estiver dentro do limite de velocidade. Caso contrário, o sistema não emite o sinal. “O sistema fica bloqueado se

o limite de velocidade não for respeitado, o que é muito importante para a segurança rodoviária. O objetivo é ser uma ferramenta de auxílio que permita uma condução mais uniforme”, assegura Manuel Valdés, chefe de mobilidade e infraestruturas da CMB.

Painéis informativos também na viatura. Atualmente, há mais de 2000 painéis informativos que indicam o estado do trânsito, o clima ou alertas sobre acidentes e manutenções nas estradas aos condutores. Com este sistema, todas essas informações aparecem diretamente nos ecrãs dos automóveis conectados em qualquer ponto da rede rodoviária. “O mesmo que costumávamos fazer com painéis de mensagens móveis na estrada podemos fazê-lo agora, mas em qualquer ponto da estrada, diretamente para o carro”, comenta Jorge Ordás, subdiretor de mobilidade e tecnologia da DGT.

Mais segurança e eficiência

Quanto mais informação, menos situações de perigo. Este é o objetivo do projeto, que coloca a segurança como ponto central, bem como uma maior eficiência na condução. “Pretendemos um impacto significativo na redução de acidentes e de trânsito, com um efeito positivo no meio envolvente”, acrescenta Jorge Ordás.

Um futuro de informação colaborativa. Para além disso, os próprios automóveis conectados e os seus condutores também vão servir de canais de comunicação. “Qualquer pessoa com informação do que está a acontecer num trajeto pode partilhar estes dados com outros condutores para que eles estejam informados sobre incidentes com antecedência”, afirma o subdiretor de mobilidade e tecnologia da DGT. Além disso, é um primeiro passo para o futuro veículo autónomo. “Com este projeto, estamos a dar o primeiro passo para conectar automóveis com a infraestrutura geral rodoviária. Começamos com funções informativas, mas, pensando no futuro, seremos capazes de atuar diretamente em automóveis em situações de risco”, conclui Jordi Caus.