

Fleet Magazine

GESTÃO DE FROTA
E MERCADO AUTOMÓVEL
PROFISSIONAL
fleetmagazine.pt

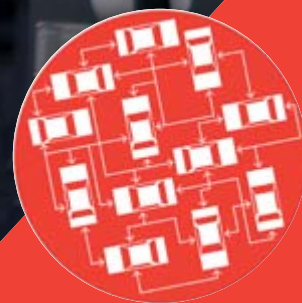
N.º 55
NOVEMBRO 2022 | TRIMESTRAL | ANO XIII
3,50 EUROS

REGIME JURÍDICO
PARA A MOBILIDADE
ELÉTRICA

O SEU CARRO
ESTÁ SEGURO
QUANDO CARREGA?

**FROTA
GRUPO
BRISA**

Via verde para
a mobilidade
elétrica



PROGRAMA
10.ª CONFERÊNCIA

**GESTÃO
DE FROTAS**

EXPO & MEETING

24 DE NOVEMBRO DE 2022



LUGAR RESERVADO SÓ PARA BONS NEGÓCIOS.

BMW X1 xDRIVE30e: A VERSÃO HÍBRIDA PLUG-IN DO NOVO BMW X1.



Escolha a melhor solução de financiamento para a sua empresa com a BMW Financial Services. Conheça as vantagens do aluguer operacional ao optar por um dos modelos eletrificados BMW:

- Benefícios na dedutibilidade dos encargos em IRC;
- Benefícios nos limites e taxas de tributação autónoma.

Pague apenas pela utilização do seu BMW e beneficie do pacote de serviços BMW Renting:



Manutenção



Pneus
ilimitados



Seguro
Automóvel



Assistência
em Viagem



Viatura de
Substituição



Linha de
Apoio ao
Utilizador



Imposto
Único de
Circulação



Sem
Despesas
Iniciais



Portal
do Cliente

BMW Financial Services

bmw.pt



Editorial

Hugo Jorge

DIRETOR

hj@fleetmagazine.pt

Frotas: as *soluções* existem

Há um dia na vida da Fleet Magazine que aprecio bastante. É o dia em que os membros do júri dos Prémios Fleet Magazine se encontram para entregar as suas votações. Esta data é sempre interessante, porque permite ter uma ideia mais realista daquilo que ocupa as mentes dos gestores de frota.

Este ano, o tema do momento continua a ser a dificuldade de entrega de viaturas e a eletrificação. Não por coincidência, estes são os temas principais da Conferência Gestão de Frotas, onde esta revista foi distribuída em primeira mão.

Sobre a falta de produto, as empresas já se habituaram a ter prazos de entrega com mais de um ano desde que fecham os negócios. Ao mesmo tempo, têm vindo a esgotar a sua capacidade nos prazos para extensão de contratos e perceberam que o rent-a-car, aos preços atuais, é uma solução muito exigente.

A questão que se avizinha no horizonte é ainda outra – dos preços das viaturas. Com a falta de oferta, os preços das viaturas subiram na origem e o retalho automóvel dirigiu-se para os particulares, o consumidor que lhe traz mais margens. Isto fez com que os níveis de desconto

a que as empresas estavam habituadas diminuíssem. Com isto, foram criadas situações tão complexas como a de praticamente acabar com as viaturas do primeiro escalão de tributação autónoma tal como a conhecemos.

Esta estratégia, que de facto é compreensível, pode ter os dias contados. Com a retração da economia, inflação e a confiança dos consumidores a voltar para trás, os particulares vão comprar menos carros. Os dados de vendas de novos, mas também de usados, um indicador sempre interessante para validar tendência de mercado, já mostram isso. As marcas vão ter que rever condições de venda para empresas e olhar de novo para este mercado como aquele que alimenta, de facto, a sua indústria. Provavelmente, não voltaremos a níveis de desconto como no passado, mas a importância das empresas nas compras de viaturas vai aumentar.

Do lado da eletrificação, o segundo tema, ao contrário do que o ruído da comunicação mostra, este não é um tema tão claro como parece. As empresas, sim, querem viaturas elétricas em parque, mas deparam-se com dois importantes desafios. Em primeiro lugar, a rede de abastecimento é um fator determinante na decisão de avançar para elétrico. Colocando em termos simples: não posso obrigar um colaborador a ter um elétrico

quando as suas condições de carregamento não são suficientes. Depois, a existência de viaturas. A falta de oferta reflete-se também em elétricos, e dada a quantidade com que as empresas precisam de viaturas, muitas vezes são obrigados a assumir carros de combustão ou híbridos, no melhor dos casos, para fazer frente a essa escassez.

O dia a dia de um gestor de frota nunca foi tão desafiante como hoje. Há ainda outros temas que lhe entram porta dentro, mas estes parecem ser os mais urgentes. Felizmente, todos os operadores estão conscientes das dificuldades e as soluções vão sendo criadas. Há quem diga que o automóvel tem os dias contados porque vive numa tempestade perfeita. Eu vejo outra coisa. Vejo uma capacidade de resiliência e adaptação da qual muitos sectores nem sonham. É por isso que sou optimista.

As marcas vão ter que rever condições de venda para empresas e olhar de novo para este mercado como aquele que alimenta, de facto, a sua indústria

Fleet
Magazine

DIRETOR Hugo Jorge (hj@fleetmagazine.pt)

EDITOR Rogério Lopes (rl@fleetmagazine.pt) **REDAÇÃO** David Santos (ds@fleetmagazine.pt) **PUBLICIDADE** Carina Traça (cd@fleetmagazine.pt)

ASSINATURAS E EVENTOS Carina Traça (cd@fleetmagazine.pt)

EDITOR E PROPRIETÁRIO HDD Media, R. Alberto Oliveira, 21º Drt 1700-070 LISBOA **NIPC** 510669913 **TELEFONE** 966 031 838

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO Hugo Jorge **PARTICIPAÇÕES SOCIAIS(+5%)** Hugo Jorge

SEDE DE REDAÇÃO R. Alberto Oliveira, 2, 1.º Drt 1700-070 Lisboa

COLABORAM NESTA EDIÇÃO Bernardo Correia, Hélder Pedro, Júlio Jacob, Luís Carvalho, Miguel Vassalo, Pedro Miranda, Rui Duro, LeasePlan Portugal

FOTOS Fleet Magazine, Guilherme Brito Gomes, Micaela Neto **PAGINAÇÃO** Pedro Marques

PERIODICIDADE Trimestral **ASSINATURA ANUAL** 14 euros (4 números) **IMPRESSÃO** DPS – Digital Printing Solutions MLP, Quinta do Grajal – Venda Seca, 2739-511 Agualva Cacém – Tel: 214 337 000 **N.º REGISTO ERC** 125.585 **DEPÓSITO LEGAL** 306604/10 **TIRAGEM** 3500 EXEMPLARES

ESTATUTO EDITORIAL DISPONÍVEL EM WWW.FLEETMAGAZINE.PT/QUEM-SOMOS

© COPYRIGHT: NOS TERMOS LEGAIS EM VIGOR É TOTALMENTE INTERDITA A UTILIZAÇÃO OU A REPRODUÇÃO DESTA PUBLICAÇÃO, NO SEU TODO OU EM PARTE, SEM A AUTORIZAÇÃO PRÉVIA E POR ESCRITO DA "FLEET MAGAZINE".

Índice

55

NOVEMBRO 2022

fleetmagazine.pt



17

Frotas

Grupo Brisa



25

Conferência

Gestão de Frotas

Programa



6 Notícias + Mercado

10 Nissan Ambition 2030

12 Opinião, Júlio Jacob

Reflexos da política do BCE sobre os contratos de leasing

14 Entrevista: Adolfo Mesquita Nunes, Débora Melo Fernandes e João da Cunha Empis

Regime jurídico da mobilidade elétrica

16 Opinião, Bernardo Correia

Proposta OE/2023: o que esperar no mundo automóvel?

24 Opinião, Rui Duro

E se o seu automóvel pudesse ser controlado por alguém?

Conferência Gestão de Frotas 2022

16 Opinião, Hélder Pedro

Os desafios do sector automóvel

38 Planta da Conferência Gestão de Frotas

42 O que são os Prémios Fleet Magazine?

Apresentação do júri

48 STROB: caracterizar para aumentar a segurança

50 Suzuki: à conquista do mercado das empresas

52 Destaque Modelo

Volkswagen ID.5

54 Opinião, Miguel Vassalo

O negócio de usados tem tanto de arte como de ciência

56 Novidades

Comerciais elétricos Toyota

58 Ensaios

Peugeot 308 SW BlueHDi GT

Kia e-Niro 64 kWh

Jeep Renegade 4xe Trailhawk

Opel Astra Hybrid

Mazda CX-5 Skyactiv-D

Ford Tourneo Connect TDCi

Volkswagen Multivan 2.0 TDI

60 Opinião, Pedro Miranda

Situações complicadas geram novas oportunidades



CUPRA FORMENTOR

OUTRA FORMA DE CONDUZIR

RENTING
A PARTIR DE **355€** /MÊS

MOTORES DE 150CV A 390CV

INCLUI
MANUTENÇÃO COMPLETA
SEGUROS
LINHA DE APOIO 24 HORAS
ASSISTÊNCIA EM VIAGEM
IUC E IPO

CONFIGURE-O EM [CUPRAOFFICIAL.PT](https://www.cupraoficial.pt)



Campanha em Renting (Aluguer Operacional) para CUPRA Formentor 1.5 TSI 150 CV. 1ª Renda de 9.308,64€. Contrato de 60 meses e 75.000 km através da marca registada e licenciada Volkswagen Financial Services, comercializado pela Volkswagen Renting Unipessoal, Lda. Despesas de abertura no valor de 125€. Inclui manutenção completa, IUC, IPO, Assistência em Viagem, Linha de Apoio ao Condutor 24 horas, Seguro de Avarias e Seguro com Danos Próprios com Franquia 4%. Serviço de seguro fornecido pelas companhias de seguros a identificar no processo de contratação. Válido para Particulares até 31/12/2022. Limitado ao stock existente. Consumo (lts/100km): 6,3 - 6,8. Emissões (g/km): 141-153. Imagem não contratual.



33.ª CONVENÇÃO ANUAL DA ANECRA

Levando a palco os temas que atualmente mais preocupam o sector automóvel, a 33.ª Convenção da ANECRA voltou a concentrar as atenções de centenas de associados para matérias tão importantes como os desafios que se colocam aos concessionários, face ao crescimento do número de marcas automóveis que já decidiram avançar para a venda direta dos seus veículos, ou com as exigências tecnológicas e formativas que a Mobilidade Elétrica levanta à atividade de manutenção e assistência oficial. Consistente com o tema que serviu de mote ao evento anual da ANECRA – “Sector automóvel – Um admirável mundo novo”, duas intervenções despertaram especial interesse para o mercado das frotas: o facto da evolução da componente formativa e das necessárias transformações oficiais para a adaptação do espaço e dos

equipamentos às especificidades dos veículos eletrificados terem necessariamente de se refletir no valor/hora da mão-de-obra em oficina (gerando impacto nos custos de utilização de um automóvel) e, para as empresas cuja necessidade de avançar para a descarbonização esbarra nas dificuldades impostas pela eletrificação do automóvel, a recém-criada Plataforma de Combustíveis de Baixo Teor de Carbono (PCBC), da qual a ANECRA é uma das oito entidades fundadoras, veio mostrar como o caminho da transição pode também passar pela utilização de combustíveis de zero ou baixo teor de carbono (CBC), produzidos a partir de matérias-primas alternativas, como biomassa sustentável (agrícola e florestal), resíduos (biocombustíveis), ou hidrogénio verde e CO2 capturado (combustíveis sintéticos e renováveis derivados do hidrogénio). ●

— A **Sono Motors** anunciou que o **Sion**, o seu veículo elétrico solar (SEV) deverá chegar ao mercado no segundo semestre de 2023. O carro, que também será comercializado em Portugal, deverá ter um preço de 29.900 euros.

O Sion é composto por um conjunto de células fotovoltaicas integradas na carroçaria. Estas absorvem a energia solar e, consequentemente, alimentam uma bateria de 54 kWh, fornecendo assim autonomia adicional ao carro, que pode, por isso, ser carregado única e exclusivamente recorrendo à energia solar. Será também possível carregar o Sion num posto de carregamento público ou doméstico.

Com 650 litros de capacidade de bagageira, um motor elétrico com 163 cv e uma autonomia máxima de até 305 km, o Sion já conta com 42 mil reservas na Europa. A Sono Motors quer produzir 257 mil unidades do Sion até 2030.

— A **ChargeGuru** vai ser responsável pela instalação de carregadores elétricos **Free2move eSolutions**.

O acordo, recentemente celebrado entre ambas as empresas, faz da ChargeGuru o parceiro oficial da Free2move eSolutions para a gestão do processo de aconselhamento e instalação de carregadores elétricos para clientes externos, empresas, particulares e até colaboradores do grupo.

— A **ŠKODA** quer avançar com a ideia de carros autónomos por subscrição.

Os novos veículos serão a base do modelo “carro a pedido” que a marca quer implementar no futuro. Além de não serem destinados a venda direta ao público, estes carros poderiam ser subscritos (por hora ou mensalmente) e utilizados numa base de carsharing ou ride hailing, fazendo parte de uma frota operada por uma grande gestora de frota.

— O **Mullen I-GO** é um veículo comercial 100% elétrico idealizado por uma start-up americana mas projetado e produzido na China. Com motor de 34 kW (46 cv) e bateria de 16,5 kWh, garante cerca de 150 km de autonomia e tem uma velocidade máxima anunciada de 62 km/h. Já homologado e pronto a ser comercializado no Reino Unido, Alemanha, Espanha, França e Irlanda, tem um valor de aquisição anunciado de 12 mil euros (valor estimado que variará consoante o mercado onde for comercializado).

— **Luís Cancela** é o novo Regional Manager da **Cooltra** em Portugal. Fica responsável pelo desenvolvimento da atividade da empresa e pela implementação da sua estratégia de negócios B2B e B2C em Portugal. Formado em Gestão Hoteleira Internacional pela London Metropolitan University, Luís Cancela conta já com 20 anos de atividade profissional divididos entre a área hoteleira e o sector alimentar, tendo também fundado e sido Managing Partner da Frostimo, na China.

GEELY E GRUPO RENAULT ASSINAM UM ACORDO PARA CRIAR EMPRESA LÍDER EM TECNOLOGIA DE MOTORES

A **Geely** e o **Grupo Renault** assinaram um acordo-quadro não vinculativo para criar um novo líder global de desenvolvimento, fabrico e fornecimento de grupos propulsores híbridos e de combustão interna.

Esta é uma iniciativa integrada na transformação "Renaulution" do grupo francês e na transição da Geely para os serviços inteligentes de e-mobilidade. A nova empresa vai fornecer várias marcas em todo o mundo, com uma gama completa de grupos propulsores, incluindo soluções eletrificadas.

Quando completa, a nova empresa vai ser constituída por 17 unidades de produção de grupos propulsores e cinco centros de investigação e desenvolvimento, em três continentes. A estimativa é de que empregue 19 mil pessoas e venha a fornecer 130 países. ●



Leilões de veículos ! SEM CUSTOS ASSOCIADOS

Se pretende **adquirir** veículos nacionais ou importados ou possui frota para **venda**, consulte-nos.

Temos a solução adequada.



AGORA em PORTUGAL em parceria com o Groupecat
40 Anos de experiência na área do leilão do automóvel usado

Veículos nacionais e importados
(transporte e legalização incluída)



QUEM SOMOS



DETALHE DOS SERVIÇOS

VPAUTO.PT/PRO

vluis@vpauto.eu | +351 919 859 191

Notícias



MIIO ADQUIRE VOLTCHARGE

A **mio** anunciou a compra da **VoltCharge**, um projeto de eCommerce que disponibiliza equipamentos para o carregamento doméstico de veículos elétricos.

Com esta compra, a **mio** pretende arrancar com uma nova área de negócio, a **mio Store**, que estará disponível em todos os países onde a empresa está presente, ajudando os utilizadores

a adquirirem o equipamento mais adequado às suas necessidades, bem como auxiliando em todo o processo de instalação.

De acordo com a **mio**, todos os recursos humanos da **VoltCharge** serão integrados na equipa da **mio** e que a atual loja de eCommerce da **VoltCharge** continuará operacional até a transição para a **mio Store** ficar concluída ●

— A **Hyundai** vai transformar todos os seus carros em veículos definidos por software até 2025. A marca diz que isto significa que será possível aos seus clientes, num futuro próximo, atualizarem remotamente o desempenho e a funcionalidade dos seus veículos “em qualquer altura e em qualquer lugar”. A nova tecnologia é aplicável aos veículos novos e aos já adquiridos (100% elétricos ou equipados com motor de combustão interna) e garante atualizações remotas através de software *over-the-air* quaisquer que sejam as funções do carro: áreas da segurança, comodidade, conectividade ou desempenho de condução.

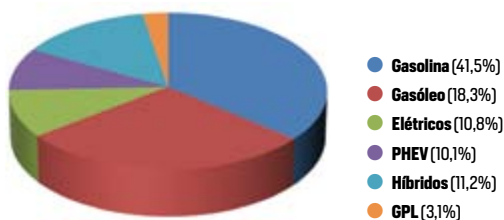
— A **Hertz Carros Usados** abriu uma nova loja em Alcabideche, no concelho de Cascais. Sita na Av. República em Alcabideche, a nova loja destacou vários modelos de diversas marcas na sua inauguração, período durante o qual organizou um evento de portas abertas.

A **Siemens** e a **MAHLE** vão trabalhar juntas no desenvolvimento de soluções de carregamento sem fios de carros elétricos. A primeira vai contribuir com o conhecimento que possui na área das infraestruturas de carregamento, enquanto a **MAHLE** fará valer a sua experiência enquanto fornecedora para a indústria automóvel.

MATRÍCULAS DE AUTOMÓVEIS LIGEIROS EM PORTUGAL

	Janeiro a Outubro		
	2022	% var. 22/21	% var. 22/19
Ligeiros de Passageiros	123.101	2,6%	-33,4%
Ligeiros de Mercadorias	22.872	-17,7%	-39,4%
Total de Ligeiros	145.973	-0,6%	-34,3%

LIGEIROS DE PASSAGEIROS POR TIPO DE MOTOR (JANEIRO A OUTUBRO DE 2022)





*Consumo combinado de energia em kWh/100km: 26,9 a 35,5 kWh; emissões de CO₂ combinadas em g/km: 0. Campanha de oferta e instalação de Wallbox de 7,4 kW, válida em Portugal Continental, na compra de qualquer modelo eVito ou eSprinter com contrato de compra e venda celebrado entre 01.10.2022 e 31.12.2022 e com matrícula até 31.12.2022 nos Concessionários Mercedes-Benz aderentes. Imagem das viaturas não contratual. Os dados relativos ao consumo e autonomia foram determinados com base no Regulamento 2017/1151/EU e dependem da configuração do veículo e do estilo de condução individual.

Mercedes-Benz eVito e eSprinter. Com oferta e instalação de Wallbox*.

Posicione o seu negócio no topo da mobilidade elétrica, com os eVito Furgão, eVito Tourer e eSprinter. Com opções de autonomia adaptadas para deslocações dentro ou fora do centro da cidade, os eVito e eSprinter podem ser configurados à sua medida, tanto para o transporte de mercadorias, como de passageiros. Para além disso, disponibilizam diferentes opções de carregamento, pacote de quatro manutenções programadas e um certificado de bateria válido nos primeiros 8 anos ou 160.000 km após o primeiro registo.

E para que o seu negócio nunca perca energia, beneficie ainda da oferta e instalação de uma Wallbox em Portugal Continental*, na compra do seu novo Mercedes-Benz eVito ou eSprinter.

Descubra estes e ainda mais benefícios em:

www.mercedes-benz.pt/vans



Mercedes-Benz





Como a Nissan encara uma mobilidade mais inteligente e sustentável

Um percurso de etapas que começou antes até do atual ser definido, quando, em 2010, a Nissan lançou o LEAF, o primeiro automóvel 100% elétrico produzido em massa. Um compromisso sério do construtor com o futuro da mobilidade e do planeta, um passo de gigante com o objetivo de atingir a neutralidade carbónica da sua produção até 2050

A Nissan destinou quase 16 mil milhões de euros para durante os próximos cinco anos acelerar os seus planos de eletrificação, antecipando a primeira de diversas etapas já para 2023; a partir do próximo ano, todos os novos modelos que vier a apresentar vão conter algum tipo de eletrificação.

Ponto fulcral na estratégia “Nissan Ambition 2030” são as baterias de estado sólido (ASSB) que a marca planeia introduzir até 2028. Mais baratas de produzir, mais seguras, com maior capacidade de armazenamento e com tempos de carregamento mais rápidos, esta tecnologia terá

um impacto importante na massificação do carro elétrico, contribuindo para que, numa gama de mais de duas dezenas de modelos eletrificados que estão previstos lançar até 2030, 15 possam ser 100% elétricos, cobrindo as necessidades de mobilidade dos clientes europeus.

Mas esta é apenas parte de um plano de longo prazo do construtor japonês, que tem como propósito não apenas dar um impulso à mobilidade elétrica, como torná-la mais agradável, útil e inteligente, sem descuidar nenhum aspeto relacionado com a sustentabilidade, desde a produção do automóvel, ao seu final de vida útil. Incluindo, claro, o período da sua utilização.

É uma visão integrada quer da empresa,

quer do seu enquadramento na sociedade, que antecipa o papel que a tecnologia terá na evolução da mobilidade, mas também a importância da responsabilidade social de quem é agente ativo dessa mudança.

EV36Zero

Por isso, se ao longo dos próximos anos a Nissan perspectiva oferecer automóveis eletrificados e introduzir inovações tecnológicas que mantenham acesa a emoção do ato de conduzir, o objetivo da marca é tornar-se neutra em carbono até ao ano fiscal de 2050. Para conseguir-lo será necessário aplicar uma visão de 360 graus assente em ciclos de produção com recur-

so a energias renováveis, utilização de materiais reciclados e recicláveis, disponibilidade de tecnologia que garanta ao utilizador a poupança de recursos ou a utilização de energia verde para a condução do veículo e ainda a reutilização de componentes, como as baterias, por exemplo.

Na realidade, um princípio de ecossistema de fabrico e de serviços totalmente integrado, que liga a mobilidade e a gestão energética com o objetivo de concretizar a neutralidade carbónica, já existe: em Sunderland, no Reino Unido, o EV36Zero concentra a produção de automóveis e baterias em fábricas alimentadas por energias renováveis. E é este conceito exclusivo de hub EV, cuja implantação no Reino Unido representou um investimento superior a mil milhões de euros, que o construtor pretende evoluir e replicar para mercados centrais, incluindo Japão, China e EUA.

Economia circular

A renovação de baterias é, naturalmente, uma prioridade. Com base nos conhecimentos adquiridos em mais de uma década de presença na Mobilidade Elétrica, na reutilização ou reciclagem deste componente, a Nissan vai expandir as suas instalações de renovação de baterias para novas localizações na Europa e nos EUA. Seguindo o princípio de economia circular, quer na gestão de energia, como na reutilização de baterias, a empresa pretende comercializar em larga escala os seus sistemas de “Automóvel-para-Tudo” (V2E – Vehicle-to-Everything) e de baterias domésticas a partir de meados dos anos 2020.

Este propósito será acompanhado da instalação de infraestruturas de carga, num investimento de cerca de 156 milhões de euros até 2026. Prevê também a contratação de mais de três mil colaboradores dedicados à investigação e ao desenvolvimento de soluções avançadas de mobilidade, embora, naturalmente, as sinergias geradas no seio da Aliança antecipem a partilha de conhecimentos e a poupança de custos em áreas como tecnologias neutras em carbono, eletrificação, software e serviços.

“

De acordo com o plano “Nissan Ambition 2030”, o construtor vai investir 15,6 mil milhões de euros para lançar 23 veículos eletrificados, incluindo 15 carros 100% elétricos, até ao final da década



A GAMA ELETRIFICADA NISSAN

Do leque atual de modelos, destaque para as novidades híbridas: Juke e X-Trail, assim como o bem-sucedido Qashqai, que inaugura a tecnologia e-POWER na Europa. Quanto aos 100% elétricos, ao LEAF juntam-se os novos ARIYA e ainda o comercial ligeiro Townstar.

• **Juke Hybrid:** ao charme deste crossover compacto junta-se a garantia de uma condução ágil e divertida. Já a eficiência é assegurada por uma motorização multimodal controlada por uma caixa de velocidades inteligente, capaz de balancear o andamento entre o uso de energia elétrica ou a combinação do motor de combustão com o motor elétrico.

• **Qashqai:** com motorização e-POWER proporciona a sensação de uma condução 100% elétrica sem a necessidade de carregamento a partir de uma fonte de energia externa. Como? Enquanto o motor elétrico faz movimentar as rodas numa aceleração instantânea e linear, um pequeno motor a gasolina gera energia elétrica para recarregar a bateria ao longo do percurso.

• **X-Trail:** este novíssimo SUV, também com motorização e-POWER, acrescenta tecnologia de controlo integral de rodas e-4ORCE, um sistema de tração pensado para garantir uma melhor experiência de condução.

• **LEAF:** uma referência que dispensa apresentações. Com mais de meio milhão de unidades vendidas em todo o

mundo, as constantes evoluções de tecnologia, melhorias de equipamento, de autonomia e de eficiência continuam a assegurar a sua presença em muitas empresas.

• **ARIYA:** o primeiro coupé-crossover 100% elétrico da Nissan que, como o Nissan X-Trail, disponibiliza tecnologia e-4ORCE para melhorar a experiência e prazer da condução.

• **Townstar:** projetado para ser um parceiro profissional fiável, eficiente e sustentável. Configura também o início da próxima geração de oferta de comerciais elétricos Nissan.

“

Com o dobro da densidade energética das atuais baterias de íões de lítio, as baterias de estado sólido (ASSB) apresentam tempos de carregamento que dividem por três os que hoje se verificam



Reflexos da política do BCE sobre os contratos de leasing

O Leasing é um produto financeiro que, pelas suas características únicas, permite financiar todos os tipos de ativos mobiliários e imobiliários. Em 2021, o Leasing foi responsável por financiar investimentos no valor de 2,5 mil milhões de euros, dos quais 1,7 mil milhões em Leasing Mobiliário (Viaturas e Equipamentos) e 804 milhões de euros em Leasing Imobiliário.

Dentro do Leasing Mobiliário, o automóvel assume um peso importante, próximo de 75%, tendo sido adquiridas cerca de 34 mil viaturas ligeiras e pesadas através deste produto de apoio ao investimento.

O Leasing é assim uma das principais ferramentas ao dispor dos agentes económicos para financiar os seus investimentos, com uma longa história de implantação e confiança, incluindo no sector automóvel, em que representa cerca de 19% das aquisições de viaturas em Portugal.

No contexto atual, tem-se verificado um aumento substancial da taxa de juro de referência por parte do BCE, movimento este com tendência para se reforçar, resultando num óbvio incremento das taxas praticadas a nível europeu em todo o sistema financeiro. Historicamente, o incremento das taxas de juro no passado, chegou a dar um impulso no recurso ao Leasing, devido às características favoráveis que apresenta para as empresas.

Quer ao nível da flexibilidade dos prazos, quer ao nível dos planos de rendas, o Leasing permite às entidades que a ele recorrem (locatários) adaptar os seus fluxos financeiros

ao longo do ano, ao pagamento das rendas, incluindo o seu pagamento de forma variável, tentando obviar ao máximo as situações de pressão causadas pela política monetária.

Apesar do aumento considerável que se vem vindo a verificar nas taxas de juro, analisando o panorama financeiro, o Leasing consegue apresentar geralmente taxas de juro mais baixas do que o crédito generalista, uma vez que a Locadora (instituição de crédito ou financeira) mantém a propriedade jurídica da coisa locada durante a duração do contrato. Esta propriedade jurídica do ativo, que é a melhor garantia de todas, resulta numa diminuição do risco da operação, possibilitando às locadoras oferecerem taxas de juro mais apelativas, incluindo em contexto de subidas sucessivas da taxa de juro de referência.

Nos contratos em que os clientes optam por dar um maior valor de entrada (a primeira renda), a taxa de juro incorporada nas rendas vai incidir sobre um valor menor, permitindo financiar o bem de forma menos onerosa.

De qualquer das formas é indiscutível que, nos contratos de locação em curso que tenham taxas de juro indexadas, as rendas irão aumentar na medida em que o indexante aumentar. No entanto, a referida flexibilidade definida no início do contrato poderá revelar-se vantajosa no atual contexto, para o locatário. Os contratos com taxa fixa não estarão vulneráveis a estas variações dos indexantes, sendo uma modalidade a considerar, aportando maior certeza na previsibilidade do encargo.

Refira-se ainda que sobre as rendas de Leasing incide IVA e não Imposto do Selo,

beneficiando, os clientes, mediante o seu enquadramento enquanto sujeito passivo de IVA, da sua dedução.

Olhando para os impactos atuais e para o futuro, a economia continuará a funcionar, as empresas continuarão a necessitar de efetuar investimentos, de mobilidade e não só, e o Leasing vai manter-se na primeira linha para apoiar essas necessidades de investimento. Não será de ignorar ainda o Financiamento Verde, que poderá trazer condições vantajosas acrescidas, incluindo ao nível das viaturas, em que se assiste a evoluções rápidas ao nível do refinamento das tecnologias e dos modelos lançados.

As épocas de maior incerteza económica levam a que os agentes económicos sejam mais criteriosos, procurando formas de aquisição dos ativos mais eficientes e vantajosas e, nessa análise, o Leasing deverá continuar a ser sempre tido em conta, pois é uma opção fiável, económica e que se adapta especialmente às empresas. 

“

Historicamente, o incremento das taxas de juro no passado chegou a dar um impulso no recurso ao Leasing, devido às características favoráveis que apresenta para as empresas



Renove a sua frota conosco



Multivan
2.0 Life DSG | 150cv

818€/mês

ENYAQ

IV 60 | 180cv

665€/mês + IVA



715€/mês + IVA

ID.5

Pro Performance | 204 CV



CUPRA Formentor

1.4 e-Hybrid Cupra DSG | 204cv

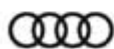
541€/mês + IVA



837€/mês + IVA

Q3 Sportback

TFSIe S line S tronic | 245cv



vwfsfrotas.pt



clientes_renting@vwfs.com

Campanhas aqui:



*Campanha em Renting (Aluguer Operacional). Contrato de 48 meses e 80000 km através da Marca registada e licenciada Volkswagen Financial Services, comercializado pela Volkswagen Renting Unipessoal, Lda. Inclui manutenção completa, IUC, IPO, Assistência em Viagem, Linha de Apoio ao Condutor 24 horas, Seguro de Avarias, Viatura de Substituição, Pneus Ilimitados, Seguro com Danos Próprios com Franquia 4% e Seguro de Recondicionamento no valor de 500€. Válido para Empresas até 31/12/2022.

Regime jurídico da mobilidade elétrica

— *A moldura jurídica da Mobilidade Elétrica em Portugal é uma das mais completas e evoluídas da Europa. Opinião partilhada por três juristas que reuniram em livro a legislação que regula a atividade no nosso país, estabelecendo um enquadramento jurídico de toda a regulamentação nacional e europeia neste sentido. Incluindo da que se encontra ainda em fase de aprovação*

Adolfo Mesquita Nunes (AMN), Débora Melo Fernandes (DMF) e João da Cunha Empis (JCE), advogados da equipa de assessoria jurídica da Gama Glória, são os autores de um trabalho relevante para todos os intervenientes que desenvolvem a sua atividade no âmbito da Mobilidade Elétrica.

Por força da sua especificidade, os veículos eletrificados e as exigências das quais depende o seu bom uso tornam indispensável uma moldura jurídica que, além da componente fiscal, exigiu a definição de instrumentos regulatórios que garantem o enquadramento e os parâmetros do exercício da atividade dos fornecedores de energia e dos operadores de postos de carregamento.

Sem se debruçar sobre a componente associada aos incentivos e benefícios fiscais dirigi-

dos a entidades singulares ou coletivas que adquiram ou façam uso de um automóvel elétrico ou plug-in, o “Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica” acompanha e analisa todo o processo legislativo nacional que, em alguns aspetos, se antecipou a diretivas e regulamentos posteriormente produzidos pela União Europeia.

A FLEET MAGAZINE reuniu com os autores desta obra editada pela Almedina, para uma conversa que abordou o contexto atual da Mobilidade Elétrica em Portugal, a utilidade e vantagens da legislação produzida pelas autoridades nacionais neste contexto, os direitos dos utilizadores de veículos elétricos, assim como a necessidade de uma evolução fiscal, no âmbito da mobilidade, que não envolva a simples posse e/ou usufruto de um veículo próprio.

Para os interessados em aprofundar conhecimento e formação nesta matéria, ficámos também a saber que o segundo curso sobre o Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, realizado pela NOVA School of Law, arranca já no início do próximo ano.

Sendo a Mobilidade Elétrica uma realidade totalmente nova no panorama geral da Mobilidade (e em constante evolução), como avaliam o trabalho da legislação portuguesa nesta matéria?

DMF: Portugal começou bem e antes de boa parte dos países europeus ao aprovar, logo em 2010, um enquadramento legislativo inovador e centrado no utilizador. Ainda que com insuficiências, a verdade é que esse enquadramento permitiu o desenvolvimento da rede de carregamento, a expansão da mobilidade elétrica e o surgimento de um mercado concorrencial nas várias atividades do sector.

AMN: No entanto, a última revisão relevante desse regime data de 2014, ou seja, tem 8 anos. Ora, o panorama hoje é muito distinto, quer do ponto de vista dos utilizadores e dos seus hábitos, quer do ponto de vista da maturidade dos modelos de negócio, quer ainda do ponto de vista da inovação e disrupção num sector tão dinâmico. Como é evidente, o regime jurídico da mobilidade elétrica começa a acusar alguma desadequação. Todos os que trabalham com este regime, e nós fazemo-lo de forma diária enquanto advogados, conseguimos encontrar aspetos que precisam de ser melhorados para refletir as transformações que estão em curso.

É possível estabelecer algum grau de avaliação entre o enquadramento jurídico nacional e o de outros países europeus? Nomeadamente no que se refere à interpretação feita por cada estado de diretivas da UE e a sua transposição para a legislação de cada país?

JCE: O regime português não só está em linha com as diretivas da UE, como, aliás, as antecipou em larga medida. Muito do que a revisão das Diretivas europeias vem trazer, já está regulamentado em Portugal. Designadamente no que diz respeito ao acesso universal à rede através de uma plataforma única de e-roaming e à densificação do conceito de posto de acesso público.

DMF: Aliás, todos os dias nos chegam perguntas sobre a interpretação a dar ao conceito de posto de acesso público.

Dessa análise resulta alguma conclusão imediata da vantagem ou desvantagem do regime jurídico nacional?

DMF: Não há dúvida de que o acesso universal à rede que é imposto e protegido pela nos-



sa legislação constitui uma enorme vantagem. Em Portugal, um utilizador tem acesso a todos os postos de acesso público, independentemente do comercializador ou comercializadores que tiver escolhido. O mesmo não se passa noutros países, em que um utilizador carece de ter vários cartões de carregamento (um para cada rede) ou aplicações privadas de e-roaming que assegurem os acessos às redes dos vários operadores.

AMN: Por isso, um dos grandes desafios do legislador será preservar essa enorme vantagem, conciliando-a com o desejável surgimento de novos modelos de negócio e tornando-a, além disso, economicamente mais apetecível para os utilizadores.

A Reforma da Fiscalidade Verde representa o ponto de partida da Mobilidade Elétrica em Portugal?

AMN: Tão ou mais importante do que a fiscalidade e a regulação é a confiança dos utilizadores em que poderão circular e carregar os seus veículos sempre que necessitarem. Não se trata de desvalorizar o papel da fiscalidade, que o teve e tem. Mas é essencial deixar claro que os utilizadores precisam, por um lado, de uma rede capilar de pontos de carregamento (o que abre um conjunto de questões do ponto de planeamento urbanístico e de imobiliário) e, por outro, de veículos com autonomia cada vez maior (o que implica um esforço significativo por parte dos fabricantes). Por isso, o ponto de partida não esteve apenas ligado à fiscalidade, mas também ao desenvolvimento da rede de pontos de carregamento, à universalidade de acesso e à inovação dos fabricantes.

De facto, o aumento da adesão por parte de clientes particulares à Mobilidade Elétrica ganhou mais energia após a abertura aos privados do mercado de carregamento dos veículos elétricos. A legislação prevê deveres e fiscalização para os operadores destes postos. Da vossa perceção enquanto juristas, sentem que os direitos dos utilizadores encontram-se devidamente acautelados?

DMF: Do ponto de vista jurídico, claro que sim. A nossa legislação é centrada no utilizador. No entanto, do ponto de vista prático, há um conjunto de ferramentas em desenvolvimento que melhorarão bastante a experiência do utilizador, quer do ponto de vista da informação relativa a preços e pagamentos, quer do ponto de vista da previsibilidade e planeamento das suas viagens e carregamentos.

E a regulamentação atual também é clara e a necessária para permitir a defesa dos direitos de um utilizador de um veículo elétrico que pretenda instalar um posto de car-



Da esquerda para a direita: João da Cunha Empis, Débora Melo Fernandes e Adolfo Mesquita Nunes, autores do livro *Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica*, publicado pela Almedina

regamento em local apropriado (garagem, por exemplo) num edifício habitacional partilhado por vários condóminos?

JCE: Apesar de se reconhecer a qualquer condómino o direito de instalar um carregador na garagem comum, a verdade é que muitos utilizadores reportam problemas e dúvidas sobre de que forma esse direito pode ser concretizado. Isto é sinal de que a legislação pode ainda ser melhorada nesse aspeto. Aliás, chegou a haver uma portaria, de 2011, que regulamentava esta matéria, mas que, em 2016, foi revogada sem que tivesse sido substituída por outra que tratasse da mesma matéria. Há aqui uma lacuna que tem de ser suprida.

A Reforma da Fiscalidade Verde teve como principal razão a redução das emissões de CO2 dos transportes. Por isso a Mobilidade Elétrica é, em si, um conceito muito abrangente e que não envolve apenas os automóveis. Como é tratada a questão de outras formas de transporte ou até mesmo a partilha desses meios?

AMN: Deixando agora de lado os transportes aéreo, marítimo e rodoviário pesado, que têm também desafios muito fortes no âmbito da transição energética, e sobre os quais estamos igualmente a trabalhar e a refletir, estamos totalmente de acordo com essa ideia de que a mobilidade elétrica nas cidades não se circunscreve aos automóveis. As políticas de mobilidade urbana, muito assentes na descar-

bonização, vão muito mais longe: dos transportes públicos à mobilidade suave, passando pela micromobilidade e a partilha de veículos. A política fiscal de transportes de pessoas e bens deve dar cada vez mais conta dessa lógica de integração ambiental – um caminho onde ainda há muito por percorrer.

Já decorreu um primeiro curso online sobre o Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica realizado pela NOVA School of Law e sei que está prestes a arrancar nova formação. Que tipo de audiência o curso pretende atingir, quando e onde vai decorrer e, de forma sintética, que temas vão ser tratados?

DMF: O curso decorrerá, no início de 2023, na NOVA School of Law, em modelo híbrido. Não se limita a juristas, já que está direcionado também para todo o ecossistema profissional à volta da mobilidade elétrica: decisores públicos, autarcas, gestores, engenheiros, comerciais, professores, investigadores e estudantes de cursos pós-graduados. O curso focará o enquadramento jurídico nacional e europeu da mobilidade elétrica, as atividades da mobilidade elétrica e seu relacionamento, a repartição de competências entre as várias entidades com poderes na matéria, a vertente tarifária e fiscal, a composição da rede nacional de mobilidade elétrica, a distinção entre postos de acesso público e postos de acesso privativo, o licenciamento urbanístico, o domínio público e o carregamento residencial. 



Proposta OE/2023

O que esperar no mundo automóvel? (*)

No passado dia 9 de outubro foi divulgada a Proposta de Lei n.º 38/XV/1.ª, referente à proposta do Orçamento do Estado para 2023 (POE/2023). Esta proposta de lei encontra-se, à data de elaboração deste artigo, a ser discutida na especialidade, sendo expectável, todavia, dada a maioria absoluta parlamentar detida pelo Partido Socialista, que a mesma venha a ser aprovada sem que sofra (muitas) alterações significativas.

Assim, as medidas presentes na POE/2023, salvo algum ajuste que se mostre necessário, não sofrerão, em princípio, alterações estruturantes, pelo que podemos começar, desde já, a efetuar uma análise das mesmas e o correspondente impacto no quotidiano das pessoas singulares e coletivas a partir da data da sua entrada em vigor (que, em princípio, será 1 de janeiro de 2023).

No presente artigo focar-nos-emos nas medidas/alterações previstas na POE/2023 relacionadas com viaturas que nos parecem ser mais relevantes, bem como nos cuidados e atenções que os particulares e as empresas deverão ter a partir da data estipulada para entrada em vigor do OE/2023 em consequência dessas mesmas medidas/alterações.

Começaremos, neste sentido, por analisar aquela que nos parece ser a alteração mais substancial e que, a nosso ver, mais impacto terá no seio empresarial: a instituição de critérios objetivos para que seja aplicada a não su-

jeição integral a tributação autónoma relativamente aos encargos relacionados com viaturas movidas exclusivamente a energia elétrica.

Tributação Autónoma nos Veículos Elétricos

Como sabemos, desde o exercício fiscal de 2015 que, na sequência da entrada em vigor da denominada “Reforma da Fiscalidade Verde”, existem no normativo fiscal nacional várias medidas de incentivo à adoção, pelos sujeitos passivos, de práticas mais eficientes e sustentáveis.

Uma das medidas implementadas foi, como referido, uma não sujeição integral a tributação autónoma, em sede de IRC (Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas), dos encargos relacionados com viaturas totalmente movidas a energia elétrica, independentemente do tipo (ligeiros de passageiros, ligeiros de mercadorias, ligeiros de utilização mista, etc.) e do seu custo de aquisição.

Contudo, prevê a POE/2023 uma alteração a esta norma que, a constar da versão final do OE/2023, acarretará consequências significativas no seio das pessoas coletivas, que passamos a explicar: a partir da entrada em vigor desta lei, apenas poderão beneficiar da referida não sujeição integral a tributação autónoma os encargos relacionados com viaturas totalmente movidas a energia elétrica cujo custo de aquisição não exceda os 62.500 euros (valor sem IVA, se o mesmo for dedutível); por outro lado, os encargos relacionados com viaturas totalmente movidas a energia elétrica

de custo superior a 62.500 euros (valor sem IVA, se o mesmo for dedutível) passarão a estar sujeitos a tributação autónoma a uma taxa de 10 por cento.

Pelo exposto, e tal como já acontece na dedutibilidade do IVA (Imposto sobre o Valor Acrescentado), também a não sujeição a tributação autónoma das viaturas totalmente movidas a energia elétrica passará a estar dependente do valor de aquisição da viatura, prevendo-se, por isso, uma diminuição (mesmo que ligeira) da preferência das empresas por viaturas deste tipo de gama média-alta. Trata-se, pois, de uma norma anti abuso que o legislador pretendeu aditar ao normativo interno.

Categoria B (IRS) fora da medida anterior

Damos nota de que na POE/2023 analisada não se encontra prevista qualquer alteração às regras de sujeição a tributação autónoma aplicáveis aos titulares de rendimentos da categoria B em IRS (Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares) que se encontrem, por opção ou obrigação, neste regime da contabilidade.

A confirmar-se a não alteração da redação atual dessa norma, os encargos relacionados com viaturas movidas exclusivamente a energia elétrica, suportadas por um titular de rendimentos da categoria B enquadrado no regime da contabilidade, continuarão a não estar sujeitos a tributação autónoma, independentemente do seu valor de aquisição.



Redução de Tributação Autónoma nos PHEV e nas viaturas ligeiras de passageiros a GNV

Sem prejuízo do referido anteriormente, irão ser igualmente implementadas medidas positivas e aliciantes para os sujeitos passivos de IRC: as taxas de tributação autónoma aplicáveis aos encargos relacionados com viaturas híbridas *plug-in* que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km, irão sofrer uma redução, passando a ser as seguintes:

- Caso o custo de aquisição seja inferior a 27.500 euros, a taxa aplicável passará a ser 2,50% (antes era 5%);
- Caso o custo de aquisição seja igual ou superior a 27.500 euros mas inferior a 35.000 euros, a taxa aplicável passará a ser 7,50% (antes era 10%);
- Caso o custo de aquisição seja igual ou superior a 35.000 euros, a taxa aplicável passará a ser 15% (antes era 17,50%).

Nesta disposição passarão, igualmente, a ser enquadráveis os encargos relacionados com viaturas ligeiras de passageiros movidas a GNV (Gás Natural Veicular), cujas taxas até então eram, para os mesmos escalões, 7,5, 15 e 27,5%, respetivamente.

Estamos, por isso, perante um incentivo à aquisição de viaturas deste tipo.

Chamamos a atenção de que estas alterações aplicar-se-ão a partir da data de entrada em vigor do OE/2023 a todas as viaturas referidas nos parágrafos anteriores, independentemente da sua data de aquisição ou matrícula.

Destacamos, por fim, o alargamento do regime de reembolso parcial previsto no CIEC

(Código dos Impostos Especiais de Consumo) que, para além do gasóleo profissional, vai passar também a abranger o “gás profissional” quando abastecido em veículos devidamente licenciados e destinados exclusivamente às atividades de transporte de mercadorias e de transporte coletivo de passageiros.

Atente-se, no entanto, que o gás que beneficie deste reembolso parcial não poderá, simultaneamente, beneficiar da majoração de 120% prevista, identicamente, na POE/2023, aplicável à parte dos gastos incorridos no período de tributação que se inicie em ou após 1 de janeiro de 2022 que excedam os do período de tributação anterior.^[*]

[*] Este artigo foi redigido antes da votação final do Orçamento do Estado para 2023.

“

*Entre as várias medidas da proposta de OE para 2023, as taxas de TA aplicáveis aos encargos relacionados com viaturas híbridas *plug-in* sofrem uma redução de 2,5%. Nesta disposição passarão a ser enquadráveis os encargos relacionados com ligeiros de passageiros movidos a GNV. Destaca-se também o alargamento do regime de reembolso parcial previsto no CIEC que, para além do gasóleo profissional, vai passar a abranger o “gás profissional”*



Autoestrada para a descarbonização

— A rede de pontos de carregamento de viaturas elétricas está em franca expansão na sede do grupo Brisa, junto às portagens de Carcavelos. O que tem sido muito importante para assegurar uma transição mais tranquila para uma nova realidade. Por isso, a frota elétrica cresce a bom ritmo, apesar das dificuldades que ainda existem para encontrar soluções viáveis para as viaturas operacionais

Luís Prazeres é diretor de frota do grupo Brisa desde setembro de 2001, mas imediatamente antes e durante dois anos, desempenhou funções idênticas no Deutsche Bank em Portugal. Esteve igualmente envolvido no desenvolvimento e criação de uma Gestora de Frota DFS. Por isso, há duas décadas e meia que está envolvido na gestão de viaturas e mobilidade de empresas, com a circunstância da responsabilidade atual decorrer num grupo comprometido com a mobilidade das pessoas e, sobretudo, com a Mobilidade Elétrica.

O grupo Brisa, mais conhecido pela gestão de cobrança de passagens em autoestradas, é composto por um conjunto vasto de empresas que garantem a mobilidade de milhões de pessoas. E não apenas na condição de automobilistas.

De facto, a concessão de várias autoestradas em Portugal não está circunscrita apenas ao serviço de portagens. Envolve também serviços de suporte que garantem o controlo seguro do tráfego automóvel e o descanso dos automobilistas em viagem, nomeadamente operações de monitorização e manutenção das infraestruturas rodoviárias, bem como a gestão, em parceria, de áreas de serviço.

Além de uma presença internacional com a “A-to-Be”, o grupo Brisa integra também duas siglas bem conhecidas dos portugueses: a Via Verde, que abrange a cobrança automática de passagens mas engloba também outros serviços, como o estacionamento e cada vez mais soluções integradas de mobilidade, e a Controlauto, com mais de meia centena de centros de inspeção automóvel espalhados de norte a sul de Portugal.

Naturalmente, valências e exigências de serviço bastante diversas acrescentam comple-

xidade à gestão da frota, grande parte da qual, pela especificidade do seu trabalho de assistência, tem de demonstrar prontidão operacional 24 sobre 24 horas, ao longo de todo o ano. Complexidade acrescida com o compromisso do grupo com a descarbonização, que o próprio Luís Prazeres teve oportunidade de explicar no decorrer da presença da empresa na 7.ª Conferência Gestão de Frotas, numa apresentação dedicada aos desafios que então se colocavam à melhoria da eficiência energética de uma frota automóvel.

Compete a uma equipa de gestão/decisão centralizada na área de Gestão de Frota instalada na sede do grupo em S. Domingos de Rana, a tomada de orientações para os restantes centros operacionais e sedes de empresas. Nomeadamente no que respeita à gestão das viaturas operacionais, cuja seleção acontece após uma análise prévia do mercado e posterior consulta de valores de renda, valorizando também aspetos importantes como os consumos, a disponibilidade na oferta e o historial de fiabilidade de cada modelo. Tendo presente que um número vasto de viaturas vão trabalhar em “circuito fechado”, com rotas circunscritas aos troços de vias concessionados pelo grupo.

B.I.

- > **Número de viaturas:** 850 viaturas, distribuídas de norte a sul e localizadas na Sede e nos centros Operacionais;
- > **Por tipologia:**
Ligeiros de Passageiros: 517
Ligeiros de mercadorias: 272
Pesados: 35
Motas: 19
- > **Eletrificados:**
Ligeiros de passageiros 100% elétricos: 54
Ligeiros de passageiros híbridos plug-in: 114
Comerciais ligeiros elétricos: 8
- > **Idade média da frota por classe de veículo:**
Ligeiros de passageiros: 3 anos
Comerciais ligeiros: 2 anos
- > **Financiamento:** Renting e Aquisição Direta
- > **Razão para haver mais do que um modelo de financiamento:** Tipologia de viatura e necessidades de operação não se enquadram nem são vantajosos no Renting
- > **Gestora(s) mais presentes nas aquisições em renting:** LeasePlan, ALD e Arval
- > **Processo de contratação renting:** Seguros, gestão centralizada numa só companhia. Gestão de combustíveis, por termos 4 gasolinhas por vezes por veículo. Via Verde, por razões óbvias, são geridas internamente.
- > **Gestão de combustível:** Cartão Frota (4 gasolinhas)
- > **Itens específicos e/ou obrigatórios em matéria de equipamento:** as carrinhas de Assistência Rodoviária estão equipadas com interiores oficina, com uma configuração específica para operação em autoestrada, assim como toda a sinalização de emergência no seu exterior.
- > **Sistemas de georreferenciação e/ou de controlo/gestão da frota instalados nas viaturas:** algumas frotas do Grupo possuem sistemas de geolocalização para controlo de disponibilidade e proximidade de ocorrências.
- > **Política de Frota:** a política interna de viaturas limita e define os deveres e obrigações dos seus utilizadores para garantir a sua correta utilização
- > **Decoração/Identificação das viaturas:** a frota operacional de intervenção nas autoestradas com decoração específica de alta visibilidade, para garantir que são vistos a grandes distâncias, como importante medida de segurança.



TCO define atribuição das restantes viaturas

As viaturas administrativas dividem-se por três patamares regidos por valores de TCO.

Dentro de cada um destes parâmetros existe alguma liberdade de escolha de entre vários modelos propostos aos utilizadores, sendo que a circunstância de serem financiados em renting confere aos utilizadores algum “poder” de gestão da viatura dentro do que se encontra contratado, devendo o que estiver além disso ser ou não autorizado pelo departamento de Gestão de Frota.

Uma pool de viaturas destinada a deslocações de serviço internas faz também parte do compromisso de uma mobilidade de grupo mais eficiente e sustentável, com uma solução de reserva online e serviço de entrega realizado pela portaria da sede da Brisa.

As atuais dificuldades do mercado automóvel não têm passado ao lado e Luís Prazeres não hesita em destacar os prazos de entrega de viaturas como um dos maiores desafios que enfrenta, uma vez que as alterações que semanalmente vão acontecendo obrigam variadas vezes a alterar a estratégia de compras.

Nomeadamente na tipologia de modelos mais exigente para as operações do grupo, a dos comerciais ligeiros.

“Foi necessário fazer prolongamento de contratos, estruturar uma rotação de viaturas e avançar para uma alteração das marcas e modelos com que as equipas trabalhavam”.

Contingências que o gestor de frota reconhece eventualmente poderem vir a obrigar a rever a política de frota, de forma a ajustá-la a uma nova realidade. **B**

Eletrificação da frota do Grupo Brisa

A estratégia de descarbonização da Brisa, a consciência e o compromisso para com sociedade no âmbito da sustentabilidade fazem parte do ADN da Brisa foram, de acordo com Luís Prazeres, as razões que motivaram a empresa a avançar para a transição energética da frota.

Escolheram parceiros para acompanhar a descarbonização da frota?

Sim, no desenvolvimento desta estratégia e durante o processo de procurement, os parceiros foram surgindo à medida das situações em termos de carregadores, balanceamento de cargas, sistemas de gestão de informação, viaturas, etc.

Como é planeada a atribuição e distribuição das viaturas, tendo em conta a autonomia e as possibilidades de carregamento?

São feitos e analisados os perfis individuais dos utilizadores, ajustados e enquadrados no que o mercado tem disponível. Por exemplo, se pode instalar um carregador em casa ou não, se vive longe do local de trabalho, etc..

Do mesmo modo foi definida a estratégia de carregamento, com uma aposta muito forte na infraestrutura de postos, como na sede da empresa.

Os utilizadores destes novos carros foram objeto de algum tipo de formação?

A Academia Brisa de Condução tem precisamente um módulo especial para PHEV e BEV. É uma formação que enquadra os utilizadores, não só na política da Brisa, como os ensina a utilizarem da forma mais eficaz os novos veículos. Nesta formação são tidas em conta todas as informações sobre postos de carregamento públicos e privados, assim como a utilização dos mesmos. Naturalmente também todas as informações necessárias para uma utilização eficiente deste novo tipo de dinâmica de condução.

Quais os desafios mais importantes enfrentados ao longo do processo?

Uma transição deste nível é um grande desafio para todos, uma vez que as alterações à condução, aos comportamentos diários, à gestão das autonomias, aos cuidados a ter com os carregamentos, etc., foram e são alterações em alguns casos radicais aos hábitos dos condutores. Obviamente isso é motivo para gerar alguns desconfortos, inseguranças... mas faz parte de um processo de novas aprendizagens individuais.

Já é possível fazer um balanço deste movimento de transição? Nomeadamente em termos de redução de custos, poupança de emissões?...

O balanço é muito positivo, uma vez que a adesão aos carros 100% elétricos foi na ordem dos 16%, [nas viaturas administrativas um em cada seis são 100% elétricos e os

restantes PHEV], o que revela que o tema já faz parte da cultura das pessoas, como também faz parte da missão da Brisa.

Em relação à redução de custos de mobilidade, o investimento em infraestrutura e a cultura de carregamento nos Campus Brisa prevê uma redução de custos para 1/3 e das emissões em 50%.

Há um calendário estabelecido para esta renovação?

A intenção é permanente e estamos muito focados no que o mercado está a "libertar". Concentrados e muito também na autonomia, por questões óbvias da necessidade de muitas das nossas viaturas circularerem e operarem em autoestrada.

Preveremos estender a eletrificação a todos os segmentos, assim que surjam modelos que permitam autonomia suficiente e condições para se ajustarem às nossas necessidades. Em todo o caso, no próximo ano prevemos eletrificar cerca de 100 viaturas!

Baseado na experiência adquirida, que sugestões dariam a uma empresa que neste momento esteja a desencadear um processo de eletrificação da frota?

A melhor sugestão passa por arranjar parceiros que possam apoiar a criação de infraestrutura e gestão de dados. Que permitam não só garantir que é possível assegurar o abastecimento das viaturas da empresa, quer seja nas próprias instalações, quer seja em casa do utilizador, através de DPC (detentor de posto de carregamento, n.r.) ou de subsídios, para que o carregamento do automóvel não seja um impedimento à eletrificação.

“

A Academia Brisa de Condução tem precisamente um módulo especial para PHEV e BEV. É uma formação que enquadra os utilizadores e os ensina a utilizarem da forma mais eficaz os novos veículos. Nesta formação são tidas em conta todas as informações sobre postos de carregamento públicos e privados, assim como a utilização dos mesmos





Euro 7: regras comuns para ligeiros e pesados

— A Comissão Europeia apresentou a proposta que regula a norma Euro 7, mas ela está ainda dependente da análise e aprovação do Parlamento e do Conselho Europeu. Se for aprovada é para vigorar já a partir de meados de 2025

Tendo como principal objetivo uniformizar a regulação de emissão de gases poluentes no transporte rodoviário, independentemente de se tratarem de veículos ligeiros ou pesados, a proposta de regulação da nova norma Euro 7 vem acrescentar exigências significativas à indústria automóvel europeia.

A Comissão Europeia justifica a necessidade desta nova regulamentação com o propósito de garantir veículos mais limpos nas estradas

europeias, melhorando assim a qualidade do ar, uma vez que o “transporte rodoviário é a maior fonte de poluição nas cidades”, lê-se na proposta apresentada.

Para tal, a Comissão Europeia espera que esta norma contribua para:

- Redução de emissões de NOx em 35% em ligeiros de passageiros e de mercadorias;
- Redução de partículas de gases de escape em 13% em ligeiros de passageiros e de mercadorias;

- Redução de partículas emitidas pelos travões em 27%, também em ligeiros de passageiros e de mercadorias.

A entidade europeia espera também que estas reduções tenham impacto no custo dos veículos, mas que tal se deverá situar entre os 90 e os 150 euros [a mais] no preço dos ligeiros.

No caso dos autocarros e camiões, esse valor deverá rondar os 2.600 euros, afirma a Comissão Europeia. Mas “por cada euro gasto em tecnologias para a Euro 7, mais de cinco euros são poupados em saúde e no ambiente”, acrescenta. 

Algumas novidades da norma Euro 7

Em vigor para todos os ligeiros de passageiros, ligeiros de mercadorias, camiões e autocarros:



- Regra única nos limites dos **poluentes**, independentemente do tipo de veículo ou combustíveis;



- Regras nas emissões dos microplásticos poluentes dos **pneus**;



- Limites para as emissões de partículas emitidas pelos **travões**;



- **Ligeiros** de passageiros e mercadorias têm de se manter em conformidade com a norma Euro 7 até aos 200 mil quilómetros e 10 anos de idade (dobro do que era estipulado pela Euro 6);



- **Sensores digitais** instalados nos carros para medirem as emissões ao longo da sua vida útil;



- **Testes de emissões** poluentes mais exigentes;

Especificamente para veículos elétricos e híbridos plug-in:



- **Durabilidade das baterias** será alvo de regulação. Garantia de 80% da capacidade inicial da bateria ao fim de 100 mil km de condução ou cinco anos.



NUM MUNDO EM MUDANÇA,
HÁ MAIS DE UMA FORMA
SUSTENTÁVEL PARA
IR DE A PARA B



ESCOLHA A MOBILIDADE MAIS ADEQUADA PARA SI OU PARA A SUA EMPRESA

Na Arval, oferecemos soluções de mobilidade flexíveis e sustentáveis em 30 países de forma a apoiar a sua transição energética, contribuindo para atingir os objectivos da sua empresa ou pessoais, sejam eles de uma viatura, uma bicicleta, ou outra solução de mobilidade. Independentemente do caminho que escolha, os nossos 7000 colaboradores garantem que terá um impacto positivo na sua comunidade, na sociedade e no planeta.

www.arval.pt



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many
journeys in life



E se o seu automóvel pudesse ser controlado por alguém?

Temos assistido a um crescimento do sector automóvel elétrico, aumento esse causado não só pelo avanço tecnológico, como também pela questão ambiental, onde o futuro dos indivíduos e das empresas passa pela redução da sua pegada ecológica.

O mais recente acordo que prevê deixar de comercializar veículos a combustão na União Europeia até 2035 está a obrigar as empresas a prepararem-se para esta realidade, nomeadamente para a tarefa de adaptar as suas frotas. E a forma de como podem realizar esta transição representa um grande desafio.

Ao longo dos anos, os veículos têm vindo a conectar-se entre si, quer seja pela integração de sistemas como o Android Auto, o Apple Car Play ou através de tecnologias proprietárias dos construtores. A possibilidade de atualizar e controlar as funcionalidades dos carros por via de software, seja este desenhado pelos fabricantes ou por terceiros, nomeadamente no sistema Android, onde é possível a instalação de aplicações fora das lojas oficiais, são questões que podem provocar brechas de segurança informática que merecem a devida atenção.

Há também que contar que também no momento do carregamento existe uma ligação à internet, uma vez que cada posto de carga requer a realização de uma comunicação entre o veículo e a empresa operadora do posto, durante a qual são partilhados vários dados do veículo e do utilizador pagador.

Todas estas interligações tornam os veículos como mais um dispositivo de IoT (Internet of Things), tal como são o smar-

tphone, o computador e outros com características de conectividade. Por isso, devem ser trabalhados em termos da sua segurança, do mesmo modo que todos os restantes.

Se é verdade que estes dispositivos servem para melhorar a qualidade de vida, importa alertar que também podem abrir a porta a uma infinidade de possibilidades de ataques às empresas. Isso pode acontecer por via de software que, numa primeira fase, afeta um outro dispositivo, por exemplo, um smartphone, que irá posteriormente infetar o carro e de seguida infetar uma rede de carregamento, como pode acontecer o inverso, ou seja, o veículo pode ser infetado através de um posto de carregamento e, de seguida, propagar um software malicioso por todos os dispositivos que a ele se conectam.

É imperativo, por isso, que se dê um maior destaque a como os fabricantes de automóveis e todos os intervenientes de uma rede de carregamento vão lidar com os ciberataques, bem como quais as medidas de

segurança que estão a ser implementadas para garantir a segurança dos passageiros, não só a nível físico, mas também como ao nível da segurança virtual.

Se estes pontos não forem realmente debatidos, estruturados e implementados, podemos estar a falar de uma grave vulnerabilidade de segurança.

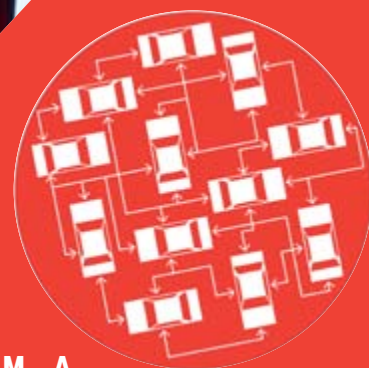
Apesar de ser ainda muito recente, o tema da cibersegurança no mundo automóvel é de extrema importância. Pelo que os construtores de veículos, redes de carregamento e empresas com frota elétrica (mas não só) devem tratar da segurança dos seus veículos, do mesmo modo que encaram e tratam da segurança de outros dispositivos IoT.

E deverão fazê-lo através da adoção de medidas preventivas, como a utilização de software reconhecido pelos fabricantes e que protejam a viatura, os utilizadores e as empresas, sempre que é feita a utilização de um posto de carregamento ligado a uma rede pública. 📡

“

A possibilidade de atualizar e controlar as funcionalidades dos carros por via de software, são questões que podem provocar brechas de segurança informática que merecem a devida atenção.

Interligações que tornam os veículos como mais um dispositivo de IoT devem ser trabalhadas em termos da sua segurança, porque podem abrir a porta a uma infinidade de possibilidades de ataques às empresas



PROGRAMA
10.^a CONFERÊNCIA

GESTÃO DE FROTAS

EXPO & MEETING

24 DE NOVEMBRO DE 2022

Coloque
questões aos
oradores e
avale o evento



PATROCINADORES/EXPOSITORES



Programa da Conferência

O programa da edição 2022 do maior encontro anual do sector das frotas em Portugal está detalhado, painel a painel, ao longo das páginas que se seguem

A exemplo de outros anos, o evento conta com um grande espaço de exposição que acolhe as mais recentes novidades automóveis com potencial para o mercado de empresas. Conta também com a presença de muitos expositores que dão a conhecer uma vasta oferta de serviços e soluções dirigidos a este sector.

Sendo este o sítio perfeito para a troca de impressões e de contactos entre fornecedores de serviços de mobilidade e compradores ou gestores de carros de empresa, os vários períodos de pausa ao longo do evento, incluindo após o almoço, foram desenhados para estes importantes e muito apreciados momentos de networking.

Não deixe também participar nos vários passatempos e ativações de marca reservados para todos os presentes no evento e que envolvem a oferta de vários brindes, incluindo noites em hotel e fins de semana com automóvel incluído. 📍

MANHÃ

08:30 Receção aos participantes

08:50 Abertura da sala

09:00 Painel 1

A Tributação da viatura na esfera do colaborador como opção. Análise OE 2023

Renato Carreira, Partner na Deloitte

09:30 Painel 2

Desafios atuais na política de frotas

Pedro Miranda, diretor Comercial Adjunto de Business Development da LeasePlan Portugal

10:00 Intervalo

Momento de networking e de visita ao espaço de exposição.

11:00 Painel 3

Transição Energética da frota do grupo Brisa. Caso prático

Luís Prazeres, gestor de frota do grupo Brisa

11:30 Painel 4

Desafios que se colocam às frotas. Que soluções para ultrapassá-los? Debate aberto à plateia com a presença em palco de:

Maria João Mendes McDonalds

Luís Prazeres Grupo Brisa

Luís Lobato Randstad

Tiago Elias Targa Telematics

TARDE

12:30 Almoço

14:30 Painel 5

Novas soluções de mobilidade partilhada e sustentável para empresas

Alexandre Araújo, New Product

Development Manager da KINTO Portugal

15:00 Painel 6

A eletrificação e a transição energética

Gonçalo Castelo Branco, diretor da Mobilidade Inteligente da EDP Comercial

15:30 Painel 7

O futuro é elétrico: simplificando a escolha dos veículos da frota

André Lourenço, ADAS Portugal/Geotab

16:00 Intervalo

Momento de networking e de visita ao espaço de exposição

16:30 Entrega dos PRÉMIOS FLEET MAGAZINE 2022

17:00 Encerramento dos trabalhos



Este QR CODE dá acesso a mais detalhes sobre o que acontece no espaço da exposição





OPINIÃO
HÉLDER PEDRO

SECRETÁRIO-GERAL DA ACAP
PRESIDENTE DO COMITÉ DE LIGAÇÃO
DA ACEA

Os desafios do sector automóvel

O sector automóvel atravessa atualmente momentos muito desafiantes. Ainda a sofrer as consequências de uma verdadeira “tempestade de crises”, está também a atravessar uma situação de transformação, em grande parte devido ao “Fit for 55”. Este pacote legislativo europeu pretende reduzir as emissões, de forma significativa, na próxima década. O sector tem, pois, vários desafios pela frente.

Em primeiro lugar, a pandemia Covid-19 forçou o confinamento e a paragem da atividade, o que prejudicou a produtividade da economia e do sector automóvel. A crise dos semicondutores forçou a interrupção das cadeias de produção de várias fábricas. Em Portugal, temos o exemplo das nossas fábricas, que, por várias vezes, interromperam a sua atividade.

A escassez deste componente foi de tal forma prejudicial que a União Europeia aprovou, em 2021, o “European Chips Act”, um plano que pretende reduzir a dependência da União Europeia neste tipo de componentes, em relação aos fornecedores externos, ao longo dos próximos anos.

A estas crises, somou-se a crise das cadeias de abastecimento e, mais recentemente, a invasão da Ucrânia, que levou à suspensão da produção em diversas fábricas de cablagem e componentes ucranianas, assim como à escassez de matérias-primas importadas da Rússia. Este contexto levou ao aumento dos custos para as empresas, conduzindo à falta de stock e ao atraso das entregas em vários meses.

Analisando o panorama geral, verifica-se que o Sector Automóvel foi dos mais afetados por esta autêntica caixa de Pandora. Informação estatística divulgada pela ACAP – Associação Automóvel de Portugal, indica que, em 2020, comparativamente com 2019, houve uma queda de 33,9% no mercado automóvel. Comparando o ano 2021 com

2019, apura-se que havia ainda uma diferença de 32,7% nas novas matrículas. Em 2022, de Janeiro a Outubro, em comparação com o mesmo período de 2019, o mercado regista ainda uma queda de 33,7%.

O referido pacote “Fit for 55” é um conjunto de metas muito ambiciosas de redução das emissões de gases com efeito de estufa, em pelo menos 55% até 2030, com o objetivo de se tornar o primeiro continente com um impacto neutro em termos climáticos até 2050.

No entanto, para a concretização destes objetivos são necessários altos investimentos e uma grande capacidade de readaptação estrutural por parte do sector. Com a descarbonização em foco, os construtores de automóveis empreenderam enormes esforços de reestruturação, assim como de inovação nas suas cadeias de produção, lançando cada vez mais veículos eletrificados e de baixas emissões no mercado.

No entanto, o esforço de recuperação e de readaptação a esta nova legislação não deve ficar só a cargo das empresas do sector. Os governos devem, igualmente, cumprir o seu papel, quer através do aumento dos incentivos, quer através da definição de metas concretas no que concerne à rede de carregamento de viaturas elétricas.

O consumidor final deve, pois, ser apoiado e o governo deve assegurar a aplicação de

medidas inclusivas que permitam a todas as pessoas, com diferentes níveis de rendimento, terem acesso a novos veículos.

Recentemente, o Acordo de Rendimentos assinado entre o Governo e os parceiros sociais, entre os quais a Confederação do Comércio (onde a ACAP tem uma das vice-presidências executivas), incluiu uma cláusula referente à necessidade de renovação do parque automóvel. Esta medida tem sido ativamente defendida pela ACAP, tendo até a nossa associação apresentado uma petição à Assembleia da República, solicitando a sua implementação.

Recorde-se que cerca de 25% do nosso parque automóvel tem uma idade superior a 20 anos.

Também ao nível das Tributações Autónomas, e como a ACAP tem defendido, este acordo vem prever uma redução, já no Orçamento do próximo ano, das taxas de tributação sobre híbridos plug-in, assim como a redução global das taxas em 10%, durante o período de vigência do acordo.

Não tendo sido consagrada a totalidade das nossas propostas, e tendo até sido introduzida uma taxa de 10% para veículos elétricos acima de determinado valor, este é já um princípio de uma eventual revisão do regime das tributações autónomas. 



Com a descarbonização em foco, o esforço não deve ficar só a cargo das empresas do sector. Os governos devem, igualmente, cumprir o seu papel, quer através do aumento dos incentivos, quer através da definição de metas concretas no que concerne à rede de carregamento de viaturas elétricas

09H00 COMPONENTE FISCAL

1. Tributação da viatura na esfera do colaborador como opção. Análise ao OE 2023

ORADOR

Renato Carreira

PARTNER DA DELOITTE

Todos nós vivemos atualmente num contexto de grande incerteza, com o espectro de mais uma recessão económica, pelo menos na Europa, como consequência direta de uma guerra na Ucrânia que não dá tréguas, do fenómeno da inflação que ressuscitou depois de um longo período de acalmia e de uma pandemia que teima em não desaparecer.

É com a certeza deste contexto marcadamente adverso que o Governo apresentou a proposta do Orçamento do Estado para 2023, onde o tema central passa inevitavelmente pela possibilidade de perda de poder de compra dos portugueses.

Tendo em conta que a opção do Governo passa pela consolidação das contas públicas, com destaque para a significativa redução do peso da dívida pública em percentagem do PIB e a contenção do défice orçamental, a carga fiscal mantém-se praticamente inalterada para pessoas e empresas.

Ao nível das empresas, o Governo fala numa descida seletiva de impostos, muito assente em dois novos incentivos: Regime Fiscal de Incentivo à Capitalização das Empresas e o Incentivo Fiscal à Valorização Salarial. O primeiro resulta verdadeiramente da fusão de dois regimes que se

encontram em vigor e o segundo ainda suscita mais dúvidas do que certezas quanto ao seu verdadeiro alcance.

Ao nível da mobilidade, o Executivo propõe apenas uma ligeira redução das taxas de tributação autónoma para as viaturas híbridas plug-in e movidas a GNV e o não agravamento das taxas de tributação autónoma para os períodos de 2022 e de 2023, no caso de sujeitos passivos que apurem prejuízo fiscal, nas condições que se aplicaram em 2020 e 2021.

Em contraponto, passam a ser tributados autonomamente, à taxa de 10%, os veículos movidos exclusivamente a energia elétrica cujo custo de aquisição exceda os 62.500 euros.

A intervenção de Renato Carreira, Partner da Deloitte e especialista em matérias fiscais, dá-nos uma visão das principais medidas fiscais aprovadas no contexto do Orçamento do Estado para 2023 e de como as mesmas poderão ter impacto na vida das empresas e na gestão das suas frotas.

Neste âmbito, será dado especial destaque à possibilidade que se mantém em aberto de as viaturas poderem ser tributadas na esfera dos colaboradores em IRS em virtude da sua utilização pessoal e as vantagens que daí resultam para as empresas.

Numa altura em que todos os custos associados à utilização de viaturas crescem de forma significativa, importa perceber como as empresas podem ser mais eficientes e reduzir, nomeadamente por via fiscal, o peso das frotas nas suas contas



09H30 APRESENTAÇÃO LEASEPLAN PORTUGAL

2. Desafios atuais nas políticas de frotas

ORADOR

Pedro Miranda

DEPUTY COMMERCIAL DIRECTOR –
BUSINESS DEVELOPMENT

Identificar o impacto de todas as variáveis de mercado nos custos totais de utilização permitirá às empresas anteciparem-se e agirem no sentido de implementar soluções que defendam os seus orçamentos e, cumulativamente, a mobilidade dos seus colaboradores

Um dos desafios mais comuns que se coloca atualmente às empresas é o do cálculo e definição dos custos com viaturas das suas frotas, considerando a incerteza das variáveis que os determinam.

O aumento do preço dos veículos, o decréscimo generalizado dos descontos praticados pelos fabricantes, a inflação galopante a que assistimos nos últimos meses e o incremento progressivo das taxas de juro tornam qualquer exercício de orçamentação num verdadeiro quebra-cabeças e com uma validade temporal muito limitada.

Este contexto vem abalar a crescente atenção dada pelas empresas à definição das suas políticas de financiamento e utilização de viaturas corporativas bem como os progressos significativos que têm feito no sentido da transição para a mobilidade elétrica, conclusões que resultaram da edição de 2022 do estudo Car Policy Benchmark publicado recentemente pela LeasePlan.

Identificar o impacto de todas as variáveis de

mercado nos custos totais de utilização permitirá às empresas anteciparem-se e agirem no sentido de implementar soluções que defendam os seus orçamentos e, cumulativamente, a mobilidade dos seus colaboradores.

A LeasePlan acompanha de forma continuada a evolução dos preços do mercado automóvel e dos serviços relacionados com a sua utilização com o objetivo de prestar o aconselhamento e recomendações mais adequadas a cada perfil, sejam elas mais táticas ou de cariz mais estrutural.

Vivemos um período de grande exigência ao nível do controlo de custos e, uma vez que os veículos representam por vezes uma percentagem significativa da estrutura dos mesmos, o papel de um líder de mercado é atuar proativamente e em parceria com os seus clientes no sentido de, em conjunto, mitigarem os efeitos da conjuntura adversa.

São exemplos dessas medidas que serão partilhados no decorrer de mais uma participação na conferência da FLEET MAGAZINE. 



11H00 APRESENTAÇÃO GRUPO BRISA

3. Transição energética da frota. Caso prático

ORADOR

Luís Prazeres

GESTOR DE FROTA DO GRUPO BRISA

Para que a transição energética de uma frota decorra com poucos percalços e a operacionalidade das viaturas seja mantida, torna-se necessário equacionar previamente uma série de fatores importantes para o sucesso da eletrificação do parque

O maior desafio que se coloca às empresas que decidem avançar para a descarbonização da sua frota automóvel é criar condições para garantir o carregamento elétrico das novas viaturas, quer estas sejam híbridas plug-in mas, sobretudo, daquelas que possuem motorização 100% elétrica.

Para que a eletrificação do parque automóvel aconteça com poucos percalços e a operacionalidade da frota seja mantida, devem por isso ser equacionados uma série de fatores, a começar pelo dimensionamento, inicial e futuro, das infraestruturas de carregamento, mas também em relação à sua localização, às condições de disponibilidade de energia existente no local e também à escolha dos melhores parceiros (fornecedores de energia e de pontos de carregamento, por exemplo) para acompanhar neste processo de transição.

Além da seleção das viaturas mais adequadas

para cada função/utilizador, bem como o modelo de aquisição mais indicado a cada caso.

Fora do processo não pode, porém, ficar o agente mais importante: os utilizadores dessas viaturas. Por isso, o trabalho anterior deve ser pensado na ótica de garantir a operacionalidade das viaturas técnicas (para não acrescentar preocupações de autonomia a quem as utiliza ou que possam colocar em risco a execução do serviço), quer na ótica dos utilizadores da restante frota, para quem a nova experiência deve até dar garantias de mais conforto e tranquilidade do que as anteriores viaturas com motor térmico.

Daí a importância do trabalho de seleção de modelos e de criação de um ecossistema interno de carregamento, bem como da formação adequada aos utilizadores destas novas viaturas, a exemplo do trabalho que Luís Prazeres vem apresentar e que tem vindo a ser realizado pelo Grupo Brisa ao longo dos últimos anos. 



11H30 PAINEL DE DEBATE (aberto à intervenção direta do público)

4. Escassez de carros, subida dos custos de utilização... Como encarar?

PARTICIPANTES

Maria João Mendes

GESTORA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO,
MCDONALD'S PORTUGAL

Luís Lobato

GENERAL SERVICES DIRECTOR,
RANDSTAD PORTUGAL

Luís Prazeres

DIRETOR DE FROTA
GRUPO BRISA

Tiago Elias

COUNTRY MANAGER PORTUGAL,
TARGA TELEMATICS

MODERADOR

Rogério Lopes

EDITOR DA FLEET MAGAZINE

Dez conferências. Mas poderíamos estar a celebrar onze conferências se, em 2020, o planeta não tivesse sido obrigado a parar por causa de um vírus, cujos efeitos, além dos que provocou a nível sanitário, não tivessem sido uma das causas de uma série de acontecimentos que vieram abalar o Mundo.

Em consequência da pandemia não foi possível realizar a 9.ª Conferência Gestão de Frota Expo & Meeting, que acabaria por acontecer apenas em 2021, no Centro de Congressos de Lisboa. Em 2022 foi finalmente possível regressar ao Centro de Congressos do Estoril mas muita coisa mudou na divisão temporal entre o “antes da pandemia” e o “depois da pandemia”, nomeadamente alterações nos modelos do trabalho que fizeram aumentar as incertezas e acrescentar exigências no domínio da mobilidade das empresas.

Como se já fossem suficientes os efeitos da “tempestade perfeita” que começou a desenhar-se em 2021, em 2022 mais fatores vieram contribuir para agravar uma situação já de

si complicada: à escassez de semicondutores junta-se a escassez de mais componentes, as dificuldades logísticas mantêm-se, o preço dos transportes aumentou a reboque do aumento dos combustíveis e a falta de veículos para entrega imediata, apesar da subida generalizada dos preços de aquisição, parece não ter fim à vista.

Contudo, mais do que discutir as consequências, importa encontrar e partilhar soluções para ultrapassar as dificuldades que se colocam. É preciso colocar o foco na solução.

COLOCAR O FOCO NA SOLUÇÃO!

É isto que este painel pretende: debater ideias, partilhar experiências, encontrar novos caminhos para enfrentar os desafios de uma mobilidade em mudança.

Por isso está aberto a todas as questões e contributos, venham eles do palco ou de qualquer um dos outros participantes da 10.ª Conferência Gestão de Frota Expo & Meeting organizada pela FLEET MAGAZINE.

Vamos todos contribuir para encontrar soluções novas e possíveis de implementar? 

Com o foco apontado às soluções e não tanto às causas das dificuldades que o sector automóvel atravessa atualmente, este painel pretende ser uma debate de partilha de experiências, uma conversa aberta em torno das soluções possíveis para enfrentar os desafios atuais, mas que, de alguma forma, possam também antecipar e prevenir aqueles que já se adivinham na área da mobilidade





O Futuro da Reparação Automóvel



A solução integrada de saúde auto para a sua frota:

Linha de saúde auto

Fale com um especialista e encontre uma solução

MForce Clínicas

Serviços de manutenção e reparação rápida numa rede com mais de 80 oficinas

MForce Lab

Tecnologia especializada para serviços de mecânica profunda

Entre em contacto connosco:



14H30 APRESENTAÇÃO KINTO PORTUGAL

5. Novas soluções de mobilidade partilhada e sustentável para empresas

ORADOR

Alexandre Araújo

NEW PRODUCT DEVELOPMENT MANAGER

Atenta às mudanças nos hábitos de trabalho das organizações, a KINTO Portugal tem estado a adaptar-se aos novos desafios do mercado, transferindo rapidamente esforços para novas áreas de oportunidade, procurando novas soluções de mobilidade partilhada e sustentável para empresas

Nos últimos anos as empresas viam-se obrigadas a implementar mudanças significativas na sua política de mobilidade. Uma das causas destas alterações deve-se ao início da pandemia, em 2020, que originou mudanças nas necessidades de mobilidade das organizações.

Existiu uma grande evolução na forma como trabalhamos e como interagimos com os outros. O teletrabalho revolucionou as empresas: o que há dois anos seria uma reunião presencial, hoje é muitas vezes substituída por uma chamada digital.

A "grande resignação" no mercado laboral, que levou a uma maior rotatividade das equipas, está a impactar a forma como as empresas gerem a sua política de benefícios de mobilidade. A isso junta-se outro argumento de peso: a inflação.

Atenta a estas mudanças, a KINTO Portugal tem estado a adaptar-se aos novos desafios do mercado, transferindo rapidamente esforços para novas áreas de oportunidade, procurando novas soluções de mobilidade partilhada e sustentável para empresas.

"Nos últimos anos procuramos perceber estes fenómenos e encontrar soluções de mobilidade específicas para as necessidades dos clientes", refere Alexandre Araújo.

"Esta ambição levou-nos a posicionar como um único ponto de venda para serviços de mobilidade. O nosso objetivo é tornarmos o player de mobilidade de eleição para todos os tipos de clientes. Hoje temos soluções de mobilidade que cobrem o aluguer desde uma hora até seis anos, de acordo com a sua necessidade e com uma grande flexibilidade no tempo de contrato", garante o responsável pela área de novos projetos da KINTO.



15H00 APRESENTAÇÃO EDP COMERCIAL

6. A eletrificação e a transição energética

ORADOR

Gonçalo Castelo Branco

DIRETOR DA MOBILIDADE INTELIGENTE DA
EDP COMERCIAL

O sucesso da eletrificação não acontece sem uma vasta série de desafios que são colocados aos operadores de redes europeus, desafios esses que devem ser colmatados à medida que a mobilidade elétrica cresce

Para atingir a neutralidade carbónica em 2050, a eletricidade deverá ter um peso de quase 50% do consumo de energia e 90% da eletricidade produzida terá de ser proveniente de fontes renováveis.

Descarbonizar é um desafio urgente e está nas mãos de cada um nós. Embora estejamos numa trajetória positiva, ainda temos um longo caminho a percorrer.

A mobilidade tem um papel muito relevante neste cenário e tem crescido a um ritmo acelerado por diversas razões. No entanto, o sucesso da sua eletrificação não acontece sem uma vasta série de desafios que são colocados aos operadores de redes europeus, desafios esses que devem ser colmatados à medida que a mobilidade elétrica cresce.

Se por um lado é necessário harmonizar oferta e procura, por outro lado há o desafio importante de planear a expansão da infraestrutura de carregamento assente na utilização eficiente da energia.

Pioneira da mobilidade elétrica em Portugal, enquanto fornecedor de energia e de soluções de carregamento para empresas e clientes particulares, mas também enquanto utilizador (o grupo EDP foi dos primeiros a integrar viaturas 100% elétricas na sua frota), a EDP Comercial regressa à Conferência Gestão de Frotas Expo & Meeting organizada pela FLEET MAGAZINE para mostrar como a mobilidade faz parte do caminho da descarbonização e quais os diferentes obstáculos, bem como as soluções que existem dirigidas ao ecossistema da mobilidade elétrica.



15H30 APRESENTAÇÃO ADAS PORTUGAL/GEOTAB

7. O futuro é elétrico: simplificando a escolha dos veículos da frota

ORADOR

André Lourenço

ADAS PORTUGAL

A ADAS Portugal é distribuidora oficial da Geotab em Portugal há cinco anos e é parceira de inúmeras frotas portuguesas. A empresa fornece serviços a todos os tipos de frota, sejam elas de pesados, ligeiros ou de autocarros, veículos de combustão, híbridos ou elétricos, dada a versatilidade das tecnologias utilizadas

A evolução e a consequente adesão dos veículos elétricos tem percorrido um longo caminho num curto espaço de tempo, e já não está limitada a pequenos veículos de passageiros com um alcance limitado.

A compra de veículos elétricos (VE) cresceu exponencialmente nos últimos cinco anos. Mesmo durante o pico da pandemia COVID-19, quando as vendas de veículos caíram 16% a uma escala global, as vendas de veículos elétricos cresceram 41%.

O processo de eletrificação é complexo e gradual, em especial no que toca à seleção dos veículos a substituir a adotar. As plataformas de gestão de frota mais evoluídas incluem suporte nativo aos modelos elétricos e permitem obter *insights* para operar os veículos com sucesso, independentemente do modelo e tipo de consumo.

A chave para construir um plano de eletrificação eficaz e criar uma frota mais eficiente é tomar decisões informadas com base nos dados reais da sua operação diária: tempos, consumos, rotas, custos, poupanças, etc.

A Geotab é a telemática comercial #1 e disponibiliza uma ferramenta de avaliação de adequabilidade VE (EVSA), avaliando as características atuais da sua frota e criando um plano de compras para ajudar a transição para Veículos Elétricos:

- Analisa dados em tempo real para recomendar quais os modelos elétricos mais adequados, tendo em conta as necessidades e características da sua frota;
- Identifica quais os veículos que cobrem as distâncias exigidas com base nas suas capacidades de autonomia;
- Seleciona os veículos que fazem mais sentido adotar numa perspetiva de capacidade financeira.

A transição elétrica é um grande desafio para o gestor de frota. Foi com esta premissa que a

Expressglass recorreu à ADAS Portugal, procurando respostas face à necessidade de iniciar o processo de eletrificação.

CEO da CardioID Technologies desde 2014, André Lourenço viu nascer uma nova marca – ADAS Portugal, focada na segurança de frotas, através da comercialização de sistemas de assistência à condução para proteção de condutores, cargas e passageiros.

A marca é distribuidora oficial da Geotab em Portugal há cinco anos e tornou-se parceira de inúmeras frotas nacionais. A ADAS Portugal fornece serviços a todos os tipos de frota, sejam elas de pesados, ligeiros ou de autocarros, veículos de combustão, híbridos ou elétricos, dada a versatilidade das tecnologias utilizadas. Cobre todo o território nacional. 📍



**A sua confiança
é o que nos move.
Obrigado.**



Os Clientes e Profissionais escolheram a Locarent como marca 2022 na categoria de Gestão de Frota Automóvel.

É um orgulho, uma responsabilidade e um compromisso para fazermos mais e melhor.

Obrigado pela sua escolha!



PIS00



Planta do evento

- WC HOMENS
- WC SENHORAS
- ÁREA DO ALMOÇO
- ESPAÇOS COFFEE BREAK
- STANDS

Expositores:

- E5 ADAS PORTUGAL (GEOTAB)
- E4 ARVAL
- D8 ASTARA
- F1 CARGLASS
- D5 CITROËN
- B1 CUPRA
- D3 DS AUTOMOBILES
- C4 EDP COMERCIAL
- D7 EUROPCAR
- E3 GUERIN
- E14 IZIGO
- C1 LEASEPLAN
- E7 LOCARENT
- E8 MFORCE
- D4 OPEL
- D6 PEUGEOT
- E6 RADIUS PORTUGAL
- D9 SANTOGAL BMW
- E10 SEAT MÓ
- D13 SIXT
- E1 TARGA TELEMATICS
- E2 VERIZON CONNECT
- B2 VOLKSWAGEN
- E9 VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES
- D10 VOLVO



PIS01

- **WC HOMENS**
- **WC SENHORAS**
- **ESPAÇOS COFFEE BREAK**
- **STANDS**

Expositores:

E12 EVIO – ELECTRICAL MOBILITY

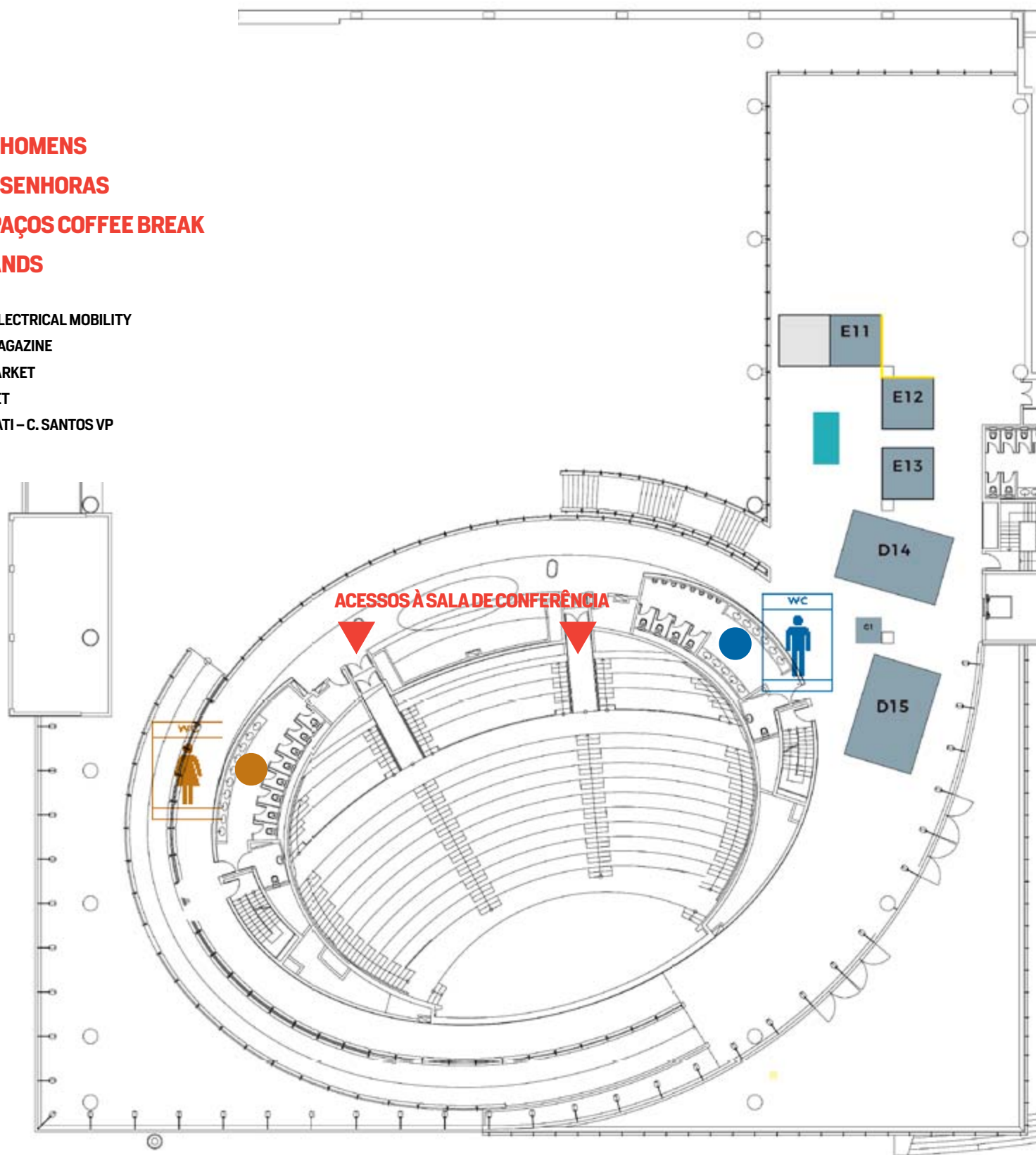
E11 FLEET MAGAZINE

G1 FLEET MARKET

E13 JAT FLEET

D14 MASERATI – C. SANTOS VP

D15 STROB



MAN NOW.

Saiba mais em
www.digital.man

Actualizações de software remotas.
Simples e conveniente.



- Actualizações de software remotas activas sem ter de se deslocar a uma oficina MAN
- Planeamento simplificado de rotas graças à MAN OnlineTraffic e à MAN MapUpdate
- Activação inicial gratuita para MAN OnlineTraffic*

*A activação inicial é gratuita durante um ano se estiver a utilizar um sistema avançado de navegação MAN de 7" ou durante dois anos se tiver um sistema de 12.3" MAN Navigation Professional



16H30 PRÉMIOS FLEET MAGAZINE 2022

Cerimónia de entrega dos troféus com subida a palco dos vencedores

Nas páginas que se seguem fique a conhecer a composição do júri responsável pela eleição dos veículos concorrentes às várias categorias do Prémio “Carro de Empresa”.

Se gere ou decide a compra da frota automóvel da sua empresa, descubra ainda como pode vir a fazer parte deste júri ou como pode candidatar o seu trabalho ao Prémio “Frota do Ano” e/ou Prémio “Frota Verde” em 2023

Os Prémios Fleet Magazine são patrocinados pela Verizon Connect e constituem o principal evento do género destinado ao sector das frotas em Portugal.

O leque de modelos que as marcas levam a concurso ao Prémio “Carro de Empresa” é subdividido em veículos ligeiros de passageiros e ligeiros de mercadorias. Por sua vez, a categoria de ligeiros de passageiros é subdividida em três, delimitada pelos valores que balizam outros tantos escalões de Tributação Autónoma para empresas. Já os ligeiros de mercadorias podem ser subdivididos em duas classes, de acordo com critérios definidos no regulamento público do evento.

Dois prémios adicionais distinguem a viatura 100% elétrica que obteve a pontuação mais elevada de entre todas as participantes, enquanto o segundo troféu adicional premeia o modelo, elétrico ou não elétrico, que recolheu o maior número de votos da parte do júri.

A decisão dos vencedores compete a um júri independente, composto por decisores com funções de gestão e/ou compra de viaturas para a sua empresa, que, ao longo de vários meses, tem a responsabilidade de conduzir e posteriormente pontuar diversos critérios de relação qualidade/preço, equipamento, segurança, condução e viabilidade numa frota profissional.

Com base na experiência pessoal de cada elemento do júri e na apresentação de cada gestora de frota, este mesmo painel decide ainda o troféu “Gestora de Frota”.

Para tornar esta votação o mais equilibrada possível, cada uma das seis maiores gestoras de frota em exercício em Portugal pode selecionar até dois elementos para comporem este painel.

E AS EMPRESAS? COMO PODEM CONCORRER?

A escolha dos Prémios “Frota do Ano” e “Frota Verde” é igualmente uma decisão exterior à FLEET MAGAZINE que, enquanto entidade organizadora, responsabiliza-se apenas pela coordenação do processo.

A decisão do Prémio “Frota do Ano” é decisão

de seis gestoras de frota que avaliam o melhor projeto a concurso elaborado na área de Gestão de Frota, apresentado pelas empresas a partir de um formulário online.

Já o Prémio “Frota Verde” resulta da avaliação feita pela ADENE, Agência para a Energia, ao trabalho realizado pelas empresas concorrentes ao troféu. Aplicando a metodologia MOVE+, esta entidade avalia os dados e analisa os processos implementados pelas empresas que procuram tornar a sua frota mais eficiente do ponto de vista energético. Além do troféu, a empresa vencedora deste prémio ganha ainda o certificado MOVE+, o sistema de análise e classificação do desempenho energético de frotas automóveis desenvolvido pela ADENE.

A inscrição e participação das empresas concorrentes a estes dois Prémios são gratuitas.

As marcas automóveis interessadas em colocar as suas viaturas a concurso, assim como as empresas que pretendam candidatar-se aos Prémios “Frota do Ano” e “Frota Verde” do próximo ano, devem fazer a sua inscrição na página oficial do evento – www.premiosfleetmagazine.pt – ou seguir o QR CODE presente nesta página. 



Participe na edição dos Prémios Fleet Magazine 2023



PRÉMIOS FLEET MAGAZINE 2022

JÚRI DAS CATEGORIAS “CARRO DE EMPRESA” E “GESTORA DE FROTA”

Pela primeira vez os Prémios FLEET MAGAZINE contaram com painel de 12 elementos que, no total, são responsáveis por mais de 5.000 viaturas. Foi também a primeira vez que o evento contou com dois responsáveis de frota da área do Porto. Esta é a composição individual das respetivas frotas, os desafios que enfrentam e as renovações previstas para 2023



Depois da votação o júri reuniu-se com representantes da Verizon Connect, entidade que patrocina os Prémios Fleet Magazine desde 2018. Na imagem estão também alguns elementos da equipa da Fleet Magazine, havendo a registar a ausência de Pedro Ernesto por razões de saúde



TIAGO MIGUEL
Gestor de Compras Área de Transporte
ctt - Correios de Portugal

Transitou do painel da edição de 2021 dos Prémios Fleet Magazine e foi o elemento escolhido pela organização para Presidente do Júri da edição de 2022.

Em parque no final 2022:

- 670 Ligeiros de Passageiros
- 1590 Comerciais ligeiros

Renovações em 2022:

- 28 Ligeiros de passageiros, dos quais 7 BEV e 3 PHEV
- 99 Comerciais, dos quais 64 BEV

Renovações planeadas para 2023:

- 400 Ligeiros de passageiros
- 650 Ligeiros de mercadorias, com o objetivo de converter a grande maioria em 100% elétrico ou PHEV.

Modelo predominante:

- AOV

Desafios 2022 (por ordem de importância):

- Escolhas de modelos/definição de grelhas (face à subida/incerteza dos custos de aquisição)
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Alteração de equipamentos encomenda/entrega
- Negociação com os parceiros (marcas/gestoras, etc.)
- Sinistralidade
- Fiscalidade (incerteza quanto a mudanças ou quanto ao correto aproveitamento de benefícios, etc.)

Desafios 2023 (por ordem de importância):

- Escolhas de modelos/definição de grelhas face à subida/incerteza dos custos de aquisição
- Conversão para Frota Verde
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade
- Fiscalidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo as seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura (período de tempo e/ou quilómetros)
- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor

Avaliação:

“Os Prémios FLEET MAGAZINE são sempre relevantes e, mesmo num ano com menor disponibilidade de viaturas, continuam a dar oportunidade às marcas de divulgarem novos modelos. Nomeadamente as novas soluções eletrificadas.”



ARMANDO RODRIGUES
Gestor de Frota
Grupo FC Porto

Viaturas em parque no final 2022:

- 138 Ligeiros de passageiros
- 14 Comerciais ligeiros
- 3 Autocarros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- 63 Ligeiros de passageiros, das quais 59 PHEV, 2 diesel, 1 BEV e 1 com motor a gasolina.

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 35 Ligeiros de passageiros PHEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Fiscalidade
- Escolhas de modelos/definição de grelhas face à subida/incerteza dos custos de aquisição
- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade
- Quilometragem a contratar

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Fiscalidade
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade
- Quilometragem a contratar

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura
- Tributação de algumas viaturas na esfera do IRS do utilizador

Avaliação:

“Em relação ao modelo, parece correto o júri ser contactado diretamente para efetuar as marcações dos ensaios das viaturas. De realçar que os dois júris do Norte enfrentaram algum atraso nos contactos e, ao contrário do que aconteceu com outros elementos do Júri, tiveram de se deslocar a concessões para levantar as respetivas viaturas. Quando à experiência, foi de facto enriquecedora, dando a oportunidade de ensaiar marcas e modelos que possivelmente não aconteceria se não estivesse neste projeto. Por isso, o meu muito obrigado pelo convite.”



FREDERICO VIANA
Diretor Supply Chain Management and Procurement
Siemens SA

Em parque no final 2022:

- 550 Ligeiros de Passageiros
- 60 Comerciais ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- 75 Viaturas de passageiros, das quais 80% são PHEV e BEV
- 5 Viaturas comerciais

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 150 Ligeiros de passageiros
- 20 Comerciais

A expectativa é que cerca de 90% das 170 novas viaturas seja PHEV e/ou BEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Política da Frota. Sustentabilidade da Frota com vista à total eletrificação da mesma em 2030
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Eletrificação da Frota
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Fiscalidade
- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura
- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor
- Aumento do número de veículos em frota
- Adoção de outras soluções de mobilidade além do automóvel

Avaliação:

“O modelo em si parece funcionar bem, coordenado de forma eficiente, garantindo condições para avaliar, de forma independente e responsável, os vários modelos em competição nesta edição. No entanto, parece-me algo complicado avaliar, de forma equitativa e equilibrada, modelos de segmentos tão distintos, o que dificulta uma comparação justa entre as várias viaturas.

Quanto à importância do evento considero que é muito relevante para os gestores de frota, bem como para o sector automóvel em geral. O envolvimento das marcas é fundamental, mas o processo de levantamento e entrega das viaturas poderá ser melhorado no futuro, de forma a rentabilizar melhor o tempo para todos os intervenientes.”



HUGO PROSPERO
Fleet Specialist
ClaraNet

Em parque no final 2022:

- 222 Ligeiros de Passageiros
- 19 Comerciais ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- 66 Ligeiros de Passageiros, dos quais 45 PHEV, 5 BEV e 16 com motor de combustão
- 2 viaturas comerciais com motor a combustão

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 67 viaturas com motor de combustão e 1 viatura PHEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Negociação com os parceiros
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Negociação com os parceiros
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura
- Introdução de novas soluções de motor
- Aumento do número de veículos em frota

Avaliação:

“Os critérios de avaliação exigentes e o facto de o júri ser composto por elementos com vasta experiência na gestão de frotas fazem do evento uma referência para todos os gestores e para as empresas frotistas.

Sendo o Júri um representante dos gestores de frota e das empresas é igualmente importante para as locadoras obterem o parecer destes elementos podendo avaliar necessidades de melhoria e possibilidades de crescimento.

As marcas têm neste evento a possibilidade de dar a conhecer o seu produto e de demonstrar a utilidade das suas viaturas nas frotas das empresas. Sendo o evento uma referência e uma montra para diversos gestores e empresas, as marcas deveriam ter mais envolvimento e cooperação na disponibilização de viaturas a teste.”



JORGE CAMPOS
Country Manager
Carl Zeiss Meditec

Viaturas em parque no final 2022:

- 16 Ligeiros de passageiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- Não se realizou. Decorre troca total da frota por veículos elétricos ao longo dos próximos 2 anos

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 8 Ligeiros de passageiros BEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Fiscalidade
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Fiscalidade
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor
- Aumento do número de veículos em frota

Avaliação:

“Muito útil para esclarecimento tanto do Júri como dos restantes membros que este fórum atinge. Algumas marcas com disponibilidade de colaboração e envolvimento muito fraco.”



JOSÉ RODRIGUES
Diretor de Instalações e Frota
Grupo Decsis

Viaturas em parque no final 2022:

- 143 unidades

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- 14 ligeiros de passageiros, sendo 4 PHEV, 8 bi-fuel e 2 a gasóleo
- 2 comerciais ligeiros

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 45 unidades

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Fiscalidade
- Sinistralidade
- Negociação com os parceiros

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Fiscalidade
- Sinistralidade
- Negociação com os parceiros

Avaliação:

“Do modo como decorreu, este evento é claramente feito só para um Júri da região de Lisboa. Estando as viaturas disponibilizadas todas em Lisboa, houve uma clara dificuldade na atribuição das mesmas no Porto.”



MARCO GIL
Global Fleet Expert
Rovensa

Viaturas em parque no final 2022:

- 550 Ligeiros de passageiros em todo o Mundo dos quais 120 em Portugal

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- 60 viaturas ligeiros de passageiros, das quais 1 BEV e 5 PHEV

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 56 viaturas ligeiros de passageiros, prevendo que 22 sejam PHEV

Modelo predominante:

- Renting

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Falta de soluções a gasóleo
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Falta de soluções a gasóleo
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor
- Aumento do número de veículos em frota



PAULO HERMANO
Responsável Área de Gestão de Máquinas e Viaturas
Telcabo Telecomunicações e Eletricidade

Viaturas em parque no final 2022:

- 24 Ligeiros de passageiros
- 180 Ligeiras de mercadorias
- 8 pesados de mercadorias e 14 semi-reboques

Renovações/aquisições efetivadas até ao final

de 2022:

- 80 Ligeiro de mercadorias
- 8 Ligeiros de passageiros, dos quais 5 PHEV e 3 BEV

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 34 Ligeiros de mercadorias

Modelo predominante:

- AOV

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Prazos e disponibilidades no mercado
- Melhor TCO
- Elaboração de grelha de necessidades
- Negociação
- Sinistralidade
- Fiscalidade

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Prazos e disponibilidades no mercado
- Melhor TCO
- Elaboração de grelha de necessidades
- Negociação
- Sinistralidade
- Fiscalidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Renegociação de contratos AOV
- Alterações na tipologia de viaturas utilizadas
- Introdução de novas soluções de motor

Avaliação:

“Os Prémios Fleet Magazine vêm de uma forma muito interessante promover e potenciar a relação fabricante e consumidor, dado que é com este tipo de eventos que se promove a divulgação e o experienciar de novos modelos. Acabou por ser também uma forma de partilhar e discutir novas ideias e práticas para a cada vez mais urgente transição energética. Para a equipa da FLEET MAGAZINE, restantes membros do Júri e aos fabricantes/representantes das marcas agradeço a disponibilidade e profissionalismo demonstrado em todo o processo.”



PAULO MANSO
Diretor de frota
Santa Casa da Misericórdia de Lisboa

Viaturas em parque no final 2022:

- 112 Ligeiros de passageiros
- 120 Comerciais ligeiros
- 13 Pesados, sendo 10' de passageiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- 34 ligeiras a combustão e 7 BEV

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 64 Ligeiros

Modelo predominante:

- AOV

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade
- Fiscalidade

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade
- Fiscalidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Introdução de novas soluções de motor.
- Redução do número de veículos em frota
- Adoção de outras soluções de mobilidade além do automóvel

Avaliação:

“Achei o envolvimento das marcas um pouco aquém do espetável. Não sei se em resultado do contexto global, se das políticas de cada marca ou da falta de disponibilidade de unidades e modelos a testar. Mesmo assim, as entregas para teste correram de modo bastante satisfatório. Os modelos testados espelharam uma boa imagem dos modelos e motorizações do mercado atual, bem como das atuais preferências e ofertas do mercado, nomeadamente veículos ‘mais amigos’ do ambiente.”



PAULO VIEGAS
Diretor de Suporte e Compras
Grupo Vendap

Viaturas em parque no final 2022:

- 60 Ligeiros de passageiros
- 110 Comerciais ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- 19 Ligeiros de passageiros, dos quais 3 BEV e 2 PHEV
- 16 Comerciais ligeiros

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 21 Ligeiros de passageiros, dos quais potencialmente 11 BEV
- 25 Comerciais Ligeiros

Modelo predominante:

- Renting e Leasing

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Negociação com os parceiros
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Sinistralidade
- Fiscalidade

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Sinistralidade
- Fiscalidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura
- Introdução de novas soluções de motor
- Aumento do número de veículos em frota

Avaliação:

“Os PFM consagram o reconhecimento profissional dos melhores produtos de gestão (gestoras) e equipamentos (viaturas). Encaro-os como um indicador de boas práticas de gestão (gestoras) e um impulsor de produto (gestoras e viaturas).

Em 2022, um ano atípico, num contexto de dificuldades crescentes e sem aparente fim à

vista, julgo essencial premiar a capacidade de adaptação das gestoras, gestores e fabricantes. A estrutura do concurso, a organização e, principalmente, a partilha de experiências entre os membros do Júri, reforçam o valor do evento. Esta partilha eleva o estatuto do evento devendo ser encarado pelas marcas, gestoras e público-alvo, uma referência.

Obrigado pelo convite e parabéns aos vencedores.”



PEDRO DUARTE

Gestor de projetos e gestor de frota WONDERCOM, gestão de projetos e equipamentos de informação e telecomunicações

Viaturas em parque no final 2022:

- 94 Ligeiros de passageiros, entre gasolina e diesel, havendo ainda 4 BEV
- 202 Comerciais ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- 13 Comerciais ligeiros

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 40 Comerciais ligeiros
- 1 Ligeiro de passageiros BEV

Modelo predominante:

- AOV

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Negociação com os parceiros
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Fiscalidade
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Sinistralidade

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros
- Fiscalidade
- Sinistralidade

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação

da viatura

- Alteração na tipologia da viatura utilizada/atribuída
- Redução do número de veículos em frota

Avaliação:

“Os PFM são um evento de elevada importância visto que possibilita acesso às novidades das marcas numa ótica de uso e análise das mais-valias do automóvel e não apenas do preço.

Esta avaliação ajuda um gestor de frota e possíveis utilizadores a decidir, tendo por base fatores que chegam a eles através desta avaliação. Face aos anos transatos, é de lamentar a ausência de mais marcas e modelos a concurso, restringindo o universo de viaturas, nomeadamente de modelos comerciais.”



PEDRO ERNESTO

Gestor de frota DPD Portugal

Viaturas em parque no final 2022:

- 85 Ligeiros de passageiros
- 365 Comerciais ligeiros

Renovações/aquisições efetivadas até ao final de 2022:

- 70 Ligeiros de mercadorias BEV

Renovações/Aquisições previstas em 2023:

- 270 Ligeiros de mercadorias, dos quais 80 BEV

Modelo predominante:

- AOV

Desafios/dificuldades sentidos em 2022:

- Fiscalidade
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Sinistralidade
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros

Desafios/dificuldades previstos para 2023:

- Fiscalidade
- Atraso/incerteza na entrega de viaturas
- Sinistralidade
- Escolhas de modelos/definição de grelhas
- Negociação com os parceiros

Registaram-se/vão registar-se/estão em estudo algumas das seguintes alterações na política de frota:

- Alteração nos prazos de utilização/contratação da viatura
- Introdução de novas soluções de motor

Verizon Connect patrocina Prémios Fleet Magazine



A Verizon Connect, empresa especializada em sistemas de localização de veículos e soluções avançadas na gestão de frotas através de GPS, é a patrocinadora oficial dos Prémios Fleet Magazine.

"Patrocinar os prémios Fleet Magazine é para nós uma oportunidade única de poder apoiar um projeto inovador no sector de frotas português. Ao premiar não apenas viaturas mas também projetos de mobilidade responsáveis e sustentáveis no sector das frotas, a FLEET MAGAZINE marca a diferença e contribui para que haja um maior conhecimento sobre o que de melhor se faz neste sector em Portugal", refere Mónica Dias, diretora de Marketing da Verizon Connect no nosso país.

Com vasta experiência na gestão de viaturas e de equipas móveis com recurso a telemetria, os serviços prestados pela Verizon Connect criam condições para uma efetiva redução do consumo de combustível, por exemplo, através da diminuição dos tempos de imobilização da viatura ao ralenti ou da definição mais assertiva de rotas. O sistema indica ainda a localização das viaturas em caso de furto, bem como ajuda a promover uma condução menos agressiva, por isso, menos exposta a imobilizações, em consequência de desgaste ou incidentes rodoviários. Através da plataforma REVEAL, por computador ou dispositivo móvel, o gestor de frota pode efetuar o acompanhamento das viaturas e das equipas no terreno. Este software de Gestão de Frotas possibilita a criação de métricas do desempenho de cada viatura e estabelecer alertas para as várias necessidades relacionadas com a utilização de veículos em ambiente de frota de uma empresa.



STROB: caracterizar para aumentar **segurança**

A STROB é uma empresa 100% vocacionada para a caracterização de viaturas, com o grosso da sua atividade a ser atualmente suportado por clientes na área da emergência e da segurança. Entidades que procuram carros devidamente caracterizados, dando primazia absoluta à visibilidade dos veículos, quer seja de dia, de noite ou em condições climáticas adversas.

Instalada no Montijo, a STROB fez um ano no passado dia 8 de agosto. Neste período já realizou mais de 100 intervenções em viaturas e foi até chamada pelo Departamento de Trânsito brasileiro para prestar consultadoria relativamente ao material utilizado na caracterização de viaturas. Sandro Magalhães e Luís

— *A STROB dedica-se à caracterização exterior e interior de viaturas, tendo como principal objetivo torná-las mais visíveis na estrada. Isso resulta num incremento da segurança rodoviária, não só para os ocupantes da viatura, como para quem transita junto dela*

Costa, sócios fundadores da empresa, dedicam-se diariamente ao estudo, maquetização e estética final de cada viatura por si caracterizada, com a Guarda Nacional Republicana (GNR) a assumir-se como um dos principais clientes da empresa.

“Fizemos recentemente o design para todas as valências da GNR (trânsito, territorial, intervenção ambiental)”, diz Sandro Magalhães, autor de perto de 50 maquetes diferentes para todo e qualquer tipo de veículo ao serviço da GNR: scooters, drones, bicicletas, veículos li-

geiros, pick-ups, veículos de combate a incêndios, embarcações e até motos de água.

Mas embora tenha nas viaturas especiais a sua maior fatia de negócio, a STROB manifesta intenções de entrar no mercado empresarial, como revela Sandro Magalhães: “há empresas em Portugal que efetivamente estão muito sensíveis à questão da segurança e que já fazem um trabalho muito exaustivo a esse nível. Vamos supor que eu tenho uma frota de viaturas que faz manutenção de autoestradas; com isso tenho todo um conjunto de frota automóvel pa-

rada durante a noite ou durante o dia, na estrada, em zonas de maior ou menor visibilidade. E eu tenho de incrementar a visibilidade nessas zonas. Não digo que tenha de ser igual a um veículo de segurança ou de emergência, mas se houver um reforço dessa visibilidade, melhor”.

“São empresas para as quais a identidade corporativa sempre se sobrepôs à segurança e, por isso, vemos nisso uma oportunidade”, acrescenta.

A consciencialização para segurança

Sandro Magalhães diz que o que diferencia o seu negócio dos demais concorrentes é o know-how adquirido e a sensibilidade para a vertente de segurança rodoviária, muitas vezes ignorada pelas outras empresas (de publicidade, por exemplo), que tanto podem caracterizar um carro de bombeiros como decorar uma carrinha de transporte de pão.

“O principal objetivo é a imagem, mas para incremento de segurança. Não é só para mostrar que o carro é dos bombeiros”, refere o responsável da STROB, destacando também a qualidade do material utilizado.

Com este posicionamento comercial, a

STROB quer chegar às empresas que procuram, a todo o custo, diminuir a sinistralidade rodoviária. E isso muitas vezes passa apenas por melhorar a visibilidade da viatura na via.

“O objetivo é começar a sensibilizar empresas que façam, por exemplo, distribuição de correio, jornais ou medicamentos, das áreas da logística, da assistência rodoviária ou do transporte escolar. Tudo veículos que estão muitas vezes parados em segunda fila e aos quais nós acreditamos poder trazer mais-valias em segurança e benefício para os nossos clientes”, refere Sandro Magalhães.

Trabalhar junto das marcas e dos importadores já em 2023

Com vários clientes de norte a sul do país a contactarem a STROB para trabalhos de caracterização na área da segurança e emergência, “o negócio está em velocidade de cruzeiro, com vários trabalhos em pipeline para efetuar”, dizem os responsáveis.

Mas para 2023 a empresa quer estar junto das marcas, dos importadores e dos próprios clientes, nomeadamente municípios e tudo o que envolva frotas com viaturas de piquete. 📌



A STROB caracterizou um BMW M550d da PSP, uma viatura dedicada exclusivamente ao transporte urgente de órgãos. O carro, que originalmente é de cor cinzenta, foi alvo de um full wrapping (uma caracterização exterior total).

Além desta carrinha, foi também feito um trabalho de caracterização num modelo 535d, que opera agora na cidade do Porto.

Parceria para modelação 3D



A i9ARTECH3D é uma empresa de engenharia e metrologia que, em parceria com a STROB, desenvolve acessórios e uma customização personalizada para as viaturas à medida de cada cliente.

Luís Raposeiro, CEO e Technical Director da i9ARTECH3D, refere a importância do trabalho que efetuam junto das frotas: “atuamos principalmente junto de empresas

que tenham de adaptar cada carro da sua frota a uma necessidade específica. O que fazemos é digitalizar o carro todo por dentro, em 3D, e adaptar o veículo interiormente. Por exemplo, uma empresa que faz distribuição e que precisa de ter dentro do cockpit do carro compartimentos com arrumações específicas; nós desenhamos isso tudo”.

“

“O principal objetivo é a imagem, mas para incremento de segurança”. Com este posicionamento comercial, a STROB quer chegar às empresas que procuram, a todo o custo, diminuir a sinistralidade rodoviária. E isso muitas vezes passa apenas por melhorar a visibilidade da viatura na via



À conquista do mercado das empresas

Numa manhã onde houve oportunidade para apresentar e entregar a condução dos seus carros a potenciais clientes profissionais, a Suzuki reforçou um simples e bem delineado propósito: “entrar e estar no canal das empresas”. Expressão utilizada por Ana Guerreiro, responsável de Vendas da Suzuki Motor Ibérica em Portugal, para explicar que a importância da ação era sobretudo dar a conhecer as soluções da Suzuki a um canal no qual a marca já conseguiu entrar com alguns dos seus modelos.

Embora já existam consultas de algumas gestoras de frotas e até alguns negócios sido concretizados, a ideia da marca é estabelecer “um contacto mais estreito no sentido de dinamizar as vendas neste canal”, refere Ana Guerreiro. “É esse o propósito desta nossa ação: permitir a experimentação e dar a conhecer um bocadinho daquilo que é a Suzuki hoje em dia”, acrescenta.

Num percurso de pouco mais de duas horas, durante o qual se pisaram diferentes tipos

de terreno, os participantes tiveram a oportunidade de contactar com a oferta Suzuki: os *mild hybrid* Ignis, Swift, Swift Sport, Vitara e S-Cross, bem como com a carrinha *full hybrid* Swace e com o SUV híbrido *plug-in* Across, estes dois fruto de parcerias bem estabelecidas com a Toyota, e que têm por base, respetivamente, os modelos Corolla e RAV4.

Uma vez que não realiza a venda direta dos seus veículos em Portugal, a Suzuki apoia-se numa rede de concessionários distribuída a nível distrital. Uma rede que desempenha “um papel fulcral na dinamização das vendas no canal de empresas, cada uma dentro da sua área de atuação”, conclui Ana Guerreiro.

Em breve, a marca contará com a abertura de um concessionário na região do Algarve. ➤

— A Suzuki quer expandir a sua presença além dos clientes particulares. Por isso, convidou representantes de empresas e de gestoras de frota para conhecerem uma gama de modelos com múltiplas ofertas de hibridização





Solução de Renting Integrada
para si ou para a sua empresa



Para tornar tudo ainda mais fácil, a LeasePlan tem uma equipa de consultoria para o aconselhar em todas as fases do processo de transição para a mobilidade elétrica, sugerindo o tipo de veículo e a solução de carregamento mais indicados para o seu caso. Contacte o seu Gestor de Conta ou ligue **800 20 42 98**.

leaseplan.com



Identidade de género: **SUV Coupé**

Olhar para a linha de modelos que vai do ID.3 ao recente ID.Buzz é ter uma antevisão da indústria automóvel ao longo dos próximos anos: uma espécie de Lego que, com mais ou menos peças, com mais ou menos tecnologia, permitirá devolver modelos diferentes para gostos e necessidades bastante diversas, ou até partilhar componentes com outros construtores.

Independentemente da maneira como é encarada a individualidade de cada marca, esta é a forma mais inteligente, viável e económica de atingir alguns objetivos fundamentais da indústria automóvel: reduzir custos, aumentar a rentabilidade das operações e principalmente garantir a tão desejável meta de neutralidade carbónica calendarizada para 2050.

Até lá é preciso investir – e muito –, na criação de infraestruturas e reconversão das existentes, na formação de colaboradores e, sobretudo, na investigação e no desenvolvimento de soluções que assegurem a persecução dos objetivos anteriores.

Para se obter uma ordem de grandeza do que isto significa, para evoluir ou conceber novas tecnologias, plataformas e software, até 2025, o grupo Volkswagen conta investir 73 mil milhões de euros.

— O primeiro SUV Coupé 100% elétrico da Volkswagen é o quarto modelo da marca servido pela plataforma modular criada para veículos movidos exclusivamente a energia elétrica. Num formato destinado a quem dá valor à imagem, pode também ser visto como uma evolução dinâmica do SUV ID.4. Estreia nova tecnologia e apresenta uma velocidade de carregamento mais elevada

O triunfo da tecnologia

Uma novidade importante do ID.5 é o aumento da velocidade de carregamento para 135 kW. Num posto rápido com esta capacidade ou superior, a bateria pode recuperar de 5 a 80% de energia em sensivelmente 29 minutos, ou em 36 minutos no ID.5 GTX.

Já a velocidade interna de carregamento em CA é de 11 kW, o que significa que uma carga completa da bateria requer cerca de 7,5 horas.

A revolução tecnológica que a Volkswagen tem vindo a desenvolver muito rapidamente dá mais um passo com o ID.5, ao inaugurar novas soluções, como o software 3.1 e o sistema “Plug & Charge”.

Se o software 3.1 facilita futuras atualizações que podem ser descarregadas remotamente “over-the-air”, a função “Plug & Charge” dispensa a existência de cartões físicos para a ativação do carregamento, serviço que já é suportado por infraestruturas de pagamento

como a Ionity, Aral, BP, Enel, EON, Iberdrola e Eviny.

O lado coupé de um SUV elétrico

Apresentando-se como o primeiro SUV Coupé elétrico da Volkswagen, o ID.5 pode ser visto como uma evolução dinâmica do ID.4. Numa comparação simples, os dois carros apresentam a mesma largura e, se o ID.4 é mais curto e mais alto, o ID.5 revela mais comprimento e menos altura. Ponto a favor da dinâmica (e da eficiência) do ID.5 é a maior proximidade da plataforma ao solo.

Sem diferenças substanciais no que vê ou na forma como o condutor se posiciona ao volante, o banco traseiro do ID.4 pode ser mais favorável em termos de acesso e de conforto, principalmente para ocupantes de estatura mais elevada. Ínfimas são também as diferenças de capacidade de mala, com ligeira vantagem para o ID.5 (543 litros vs 549 litros).



Plataforma versátil

Um dos trunfos do grupo Volkswagen está na plataforma modular MEB, utilizada pelo ID.5, um esquema de arquitetura cuja flexibilidade de dimensões e de integração de componentes permite a conceção de modelos elétricos distintos em termos de segmento, autonomia, desempenho, conforto e dotação de equipamento.

Sobre ela já se desenvolveram vários modelos da marca com distâncias entre eixos distintas, dos 2,77 metros do ID.3, ID.4 e deste ID.5, aos 2,99 metros do ID. Buzz. E além de servir para modelos de outras marcas do construtor alemão, vai também ser a base de futuros modelos fora do universo do grupo Volkswagen, como da Ford, por exemplo.

“
Para empresas que permitam a dedução do IVA, os preços estão dentro dos limites para fazê-lo, ficando qualquer das versões a salvo da Tributação Autónoma antecipada pelo Orçamento do Estado para 2023

Gama e preços

Menos acessível do que o ID.4, o ID.5 faz-se pagar pelo seu caráter mais exclusivo.

A estrutura de motores e da gama é semelhante, com diferenças pontuais de equipamento: um só modelo de bateria (77 kWh) e duas arquiteturas mecânicas, uma com motor traseiro, enquanto o ID.5 GTX se apresenta com dois motores.

O VW ID.5 Pro, versão de entrada com 174 cv e autonomia estimada de 520 km, tem um preço base de cerca de 42 mil euros, sem IVA e

outras taxas, e fica pouco acima dos 52 mil euros com todos os impostos e despesas incluídas.

Com a mesma solução mecânica mas com mais potência (204 cv), o ID.5 Pro Performance não chega a acrescentar dois mil euros às quantias anteriores.

Já o ID.5 GTX, com dois motores, 229 cv de potência, 460 Nm de binário e ligeiramente menos autonomia, tem custos indicativos de 49.575 euros sem IVA e de 61.058 euros com taxas e impostos incluídos.

i



ID.5: MAIS INFORMAÇÕES, CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS E IMAGENS DO MODELO



O negócio de usados tem tanto de arte como de ciência

W. Edwards Deming mereceu um lugar de destaque na história da indústria automóvel pelo seu meritório trabalho na área da estatística e consultoria. No rescaldo da Segunda Guerra Mundial a implementação dos seus métodos permitiu aos construtores japoneses estabelecer novos padrões de qualidade, os quais foram mais tarde mundialmente adoptados por toda a indústria e são ainda hoje aplicados.

Algumas das suas célebres tiradas incluem “sem dados, você é apenas mais uma pessoa com uma opinião”, outra sublinha o seu sentido de humor e não deixa dúvidas quanto à sua nacionalidade: “em Deus confiamos. Todos os outros devem trazer dados”. No fundo, em qualquer uma delas, Deming enfatiza a importância que a medição e análise de dados têm na gestão de um processo ou negócio.

Infelizmente, com demasiada frequência, assiste-se a decisões tomadas ao nível dos concessionários e comerciantes de usados serem tomadas por instinto, suportadas, no melhor dos casos, em dados incompletos. É certo que o conhecimento empírico existe e a ele devemos dar o devido valor. Contudo, a tomada de decisão exclusivamente com base no instinto, ‘achismo’ ou modismo conduzem, na melhor das hipóteses, a uma sub-otimização do negócio. Na pior, a perdas cujas causas são injustificadamente, mas convenientemente imputadas às pessoas ou condições de mercado adversas.

Evolução do negócio de usados

É certo que, até há bem pouco tempo, havia muitos menos dados disponíveis para fundamentarmos as nossas decisões e, na verdade, a rentabilidade do negócio de usados estava até, em grande medida, assente na assimetria de informação que existia, por exemplo, entre os vendedores e compradores.

No entanto, a digitalização veio mudar tudo. A quantidade de dados disponíveis aumentou exponencialmente, assim como passou a ser possível operar uma infraestrutura tecnológica que permite o armazenamento e tratamento desta gigantesca avalanche de informação. A este respeito, honra seja feita ao Google e à sua partilha generosa pela comunidade científica do documento “MapReduce: Simplified Data Processing on Large Clusters (2004)”, que marca definitivamente o despojar da disciplina do Big Data.

Ainda que tudo isto possa parecer vir do campo da “ciência de foguetões”, a verdade é que não. No terreno, constatamos com otimismo que uma nova geração de concessionários e comerciantes de usados está a abraçar novas metodologias de gestão, balanceando sabiamente dados com julgamento humano, preparando-se assim, de uma forma estratégica, para lidar com as ameaças que previsivelmente se avizinham.

Dados bons contribuem para bons negócios

Efetivamente, o sector enfrenta enormes desafios de curto prazo. Entre outros, o novo modelo de agência proposto por vários fabricantes é uma das forças catalisadoras que impele esta nova geração a olhar para o negó-

cio de usados com acrescido profissionalismo, conscientes da rentabilidade e autonomia que este negócio lhes garante. Por outro lado, após vários meses de exuberância no mercado de usados, o potencial arrefecimento da procura faz com que sintam a necessidade de serem particularmente cautelosos e estar atentos aos sinais que os dados lhes transmitem, procurando ser ativos e não reativos na sua abordagem ao mercado.

Ferramentas como o INDICATA (O mercado de usados em tempo real) e indicadores de gestão como o Market Days Supply são atualmente para eles fundamentais no processo de gestão de compras. Utilizam dados para tomarem decisões informadas, garantindo que, tanto quanto é o possível, apostam em viaturas com uma relação favorável entre a oferta e procura, pois sabem que é nestas que existe a maior probabilidade de conseguirem extrair a totalidade do lucro que ela potencialmente contém.

Por outro lado, na venda, mantêm o seu stock de usados constantemente monitorizado e comparado com o mercado em tempo real através do INDICATA. Desta forma, com facilidade, tomam diariamente decisões de reposicionamento (tanto para cima como para baixo), procurando por um lado otimizar as suas margens e, por outro, garantir que não existem viaturas que se eternizam no stock, as mesmas que frequentemente corroem e destroem as margens do seu negócio.

O negócio de usados, outrora o parente pobre, torna-se assim com esta nova geração uma unidade de negócio por direito próprio, até com um grau de sofisticação sem paralelo dentro das suas organizações, tanto a nível



de processos, como de recursos humanos. É expectável que à semelhança do que aconteceu com o gestor do online (recorde-se que esta função tem menos de uma década no retalho automóvel), o analista de dados faça em breve parte do organigrama, apoiando os mais experientes gestores no seu processo de tomada de decisão.

Esta nova geração de concessionários e comerciantes de usados tem vindo a implementar metodologias consistentes de tomada de decisão menos assentes nos estados de alma dos seus gestores e mais na disciplina e rigor na combinação entre o conhecimento empírico e os dados. É um enorme privilégio poder participar neste processo de transformação e assistir ao impacto positivo que esses métodos têm nos resultados destas empresas. E vê-las operar como uma máquina bem oleada é uma prova definitiva de que o negócio de usados tem tanto de arte como de ciência.¹⁵

“

O conhecimento empírico existe e a ele devemos dar o devido valor. Contudo, a tomada de decisão exclusivamente com base no instinto, ‘achismo’ ou modismo conduzem, na melhor das hipóteses, a uma sub-optimização do negócio. Na pior, a perdas cujas causas são injustificadamente, mas convenientemente imputadas às pessoas ou condições de mercado adversas



Os comerciais Proace da Toyota compreendem os modelos Proace City (furgão compacto) ou simplesmente Proace (furgão médio). Ambos estão disponíveis em dois comprimentos de chassis e disponibilizam versões de carga e de transporte de passageiros. Não sendo facto inédito no mundo dos veículos comerciais, a marca japonesa recorreu a um construtor líder deste mercado para complementar a sua própria oferta com dois formatos de modelo que concentram a maior fatia de vendas deste segmento.



Além de pequenos detalhes identificativos da marca, Proace e Proace City partilham as mesmas soluções mecânicas e opções de equipamento dos restantes modelos fabricados pela Stellantis. Incluindo a que complementa a oferta 100% elétrica, que se justifica pela procura crescente destes motores por parte de empresas que operam na distribuição ou em operações de assistência técnica urbana, mas também de operadores turísticos, entidades públicas que prestam serviços de assistência social ou da área da hotelaria, no caso das versões de passageiros.

Gama eletrificada

Apesar de manter mecânicas a gasóleo e a gasolina no Proace City, e de continuar a propor motores diesel 1.5 e 2.0 no Proace, estas duas gamas passam a contar também com versões 100% elétricas nas variantes de carga e nas destinadas ao transporte de passageiros



A chegada das versões elétricas ocorre num momento particularmente bom para a marca em Portugal, uma das que mais quota de mercado tem ganho nos últimos meses, incluindo no segmento dos comerciais.

A Proace pode dispor de bateria de 50 kWh ou de 75 kWh, com autonomias que variam entre os 216 e os 318 km, de acordo com a configuração do modelo.

Quanto à Proace City, anunciada apenas com bateria de 50 kWh, apresenta um intervalo de autonomia entre os 264 a 279 km.

Nos dois casos não existe prejuízo da volumetria da zona de carga ou da cabine, dado que as células que compõem a bateria distribuem-se sob a plataforma.

Alguns modelos com ficha Combo poderão apresentar possibilidade de carregamento rápido até 100 kW, sendo que a velocidade máxima de carregamento interno, em corrente alterna, é de 11 kW.



A gama inclui oito configurações distribuídas por versões de carga (VAN) e de passageiros (VERSO), englobando duas medidas de comprimento de carroçaria e três de distância entre eixos. A compacta Proace City apresenta variantes de três, cinco ou sete lugares, enquanto as dimensões maiores da Proace permitem estender a lotação até aos nove lugares.

Os preços anunciados para a Toyota Proace City Van começam nos 33.577 euros + IVA, enquanto o custo de aquisição previsto para a versão comercial da Proace mais acessível é de 39.593 euros. Mesmo a versão de oito lugares com custo mais elevado, sem IVA, tem um valor abaixo dos 62.500 euros, limite a partir do qual o Orçamento do Estado para 2023 antecipa que os encargos com os veículos 100% elétricos passem a ser penalizados com 10% de Tributação Autónoma.



MAIS INFORMAÇÕES,
CARACTERÍSTICAS
TÉCNICAS E IMAGENS

Galp Frota Corporate

O primeiro cartão híbrido do mercado



Duas energias num único cartão

A pensar no futuro, lançámos o primeiro cartão híbrido do mercado. Com o novo Galp Frota Corporate terá acesso à maior rede de postos de combustível da Península Ibérica, assim como aos pontos de carregamento elétrico da rede Mobi.E em Portugal. A isto somam-se as vantagens já conhecidas das empresas, tais como descontos imediatos, a possibilidade de adquirir produtos e serviços Galp e pagar portagens em toda a Península Ibérica. Abastecer e carregar as frotas de veículos a combustível, híbridos e 100% elétricos vai ser ainda mais fácil e cómodo, com o cartão Galp Frota Corporate.

galp.pt





Quando o **diesel** ainda faz sentido

A sua presença causa impacto imediato. Apreciada de qualquer ângulo há uma impressão de classe, dinâmica e poder. Sensação que se prolonga num interior com muita qualidade, moderno e confortável. Em contraciclo com o ritmo atual de renovação de muitas empresas, testámos a versão diesel. Porque para algumas, esta solução ainda faz sentido

A silhueta de linhas angulosas e vincada por traços marcantes realça a personalidade do novo Peugeot 308. E numa grelha bem delineada e delimitada pela iluminação LED, o imponente novo símbolo da marca contribui para projetar ainda mais a novel geração do 308, onde as versões eletrificadas ganham cada vez mais espaço e conhecem mais procura. Porém, e até ver, a gama convive também com esta versão 1.5 a gasóleo, provavelmente a menos refinada em termos de sonoridade de motor, mas capaz ainda de ser a mais económica entre as versões equipadas exclusivamente com motor térmico.

Se dúvidas houvesse, após quase mil quilómetros e com mais de metade deste valor percorrido em auto-

-estrada, permitiram um consumo médio inferior a 5,5 litros.

Fora a posição de condução que insiste na ergonomia “i-Cockpit” (volante pequeno e achatado em baixo, para poder ficar em posição rebaixada e, assim, permitir que o condutor olhe para o painel “por cima” do volante e não “através” dele), tudo o resto é novo.

A aparência transmite boa impressão desde logo; na observação e ao toque, claro, mas também pela precisão da montagem, da ação das partes móveis e até no som do fecho das portas. E também pela ergonomia, bastante racional e funcional, num habitáculo onde prevalece a digitalização. A preocupação com a funcionalidade deve-se à fileira de “teclas de piano”

que servem para dar um acesso mais rápido – e mais seguro durante a condução – a funções presentes no ecrã tátil central, incluindo sistemas básicos como o da climatização.

Melhorado e mais intuitivo, o sistema operativo desta tela central, com 10 polegadas na versão GT aqui testada, inclui pontos de acesso rápido aos itens mais utilizados (como o sistema de navegação ou as funções áudio, por exemplo), partilhando algumas das informações com o painel colocado atrás do volante.

A partir de botões no volante, isto permite que o condutor possa aceder à informação e controlar algumas funções sem precisar de desviar demasiado o olhar da estrada.

Com um posicionamento impressivo e qualitativo mais elevado, enriquecida com mais equipamento e face da atual conjuntura do mercado, não há milagres: por isso, o preço de aquisição está alguns milhares de euros acima do praticado para o mesmo motor e versão na geração anterior. ➔



IMPRESSÕES

Esta terceira geração do 308 assenta sobre a mesma plataforma da anterior, mas a carroçaria é mais comprida, mais larga e mais baixa. Ora se isto contribui para melhorar a dinâmica do comportamento, em matéria de habitabilidade e comparando valores, encontramos praticamente a mesma capacidade de mala, 608 litros (as versões híbridas plug-in perdem cerca de 60 litros para poder acomodar a bateria da motricidade elétrica) e, apesar da distância entre eixos ser 5,5 cm superior à do atual 308 de cinco portas, o espaço para as pernas dos ocupantes do banco traseiro permanece mediano. Acontece o contrário com a largura disponibilizada nestes lugares, mais generosa e com o encosto dos assentos a poderem rebater-se na proporção 40:20:40. Mais baixo e mais próximo do solo, o comportamento da 308 SW melhora, torna-se mais estável e facilita o trabalho das várias ajudas à condução. Equipada com uma cómoda caixa automática de oito velocidades, suave e que permite selecionar diferentes modos de condução, esta versão é mais pesada do que na anterior geração, até porque conta com mais equipamento e jantes de 18 polegadas. Isto penaliza-a nos resultados WLTP, subindo ligeiramente nos valores homologados de CO₂.

PREÇOS/RENDAS (*)

37.071€ **819,04€** **765,83€**
(36 MESES) (48 MESES)

MOTOR GASÓLEO	POTÊNCIA	BINÁRIO
1.499 cc	131 cv	300 NM
4 CILINDROS	/ 3.750-4.400 RPM	/ 1.750-2.500 RPM

CONSUMO 5,0 L /100 KM	EMISSIONES CO₂ 132 g/KM
--	---

Zona fiscal

Para as empresas que procurem mais benefícios fiscais do que a atual dedução de metade do IVA do gasóleo e que disponham de condições para rentabilizar o modo elétrico, a carrinha do novo 308 também existe com mecânica híbrida plug-in. A 308 SW Hybrid permite deduzir o IVA do custo de utilização, os encargos são sujeitos a uma Tributação Autónoma mais reduzida e o limite máximo de depreciação fiscal é superior aos 25 mil euros da versão diesel. A partir de 2023, Peugeot 308 de cinco portas e

carrinha contarão também com versões 100% elétricas, dotadas de um motor com 156 cv (115 kW) e bateria que promete uma autonomia superior a 400 km. Neste caso manter-se-á a possibilidade de dedução da totalidade do IVA do custo de utilização e os encargos não estão sujeitos a Tributação Autónoma. Isto antevendo (o que será pouco provável devido à chegada de um novo 508), que nenhuma versão do e-308 possa ter custo superior a 62.500 euros, IVA não incluindo.

(*) FONTE: LEASEPLAN - QUILOMETRAGEM ANUAL CONTRATADA: 25.000. SERVIÇOS INCLuíDOS: ALUGUER/ I.U.C./ SEGURO (FRANQUIA 4%)/ MANUTENÇÃO/ GESTÃO DE FROTA/ PNEUS ILIMITADOS/ VEÍCULO DE SUBSTITUIÇÃO



Situações complicadas geram novas oportunidades

No passado mês de setembro a LeasePlan apresentou a terceira edição do seu estudo Car Policy Benchmark, que contou com a participação de quase 400 empresas com um parque automóvel, no total, de quase 25 mil veículos.

Depois de 2016 e 2019, voltámos a consultar a nossa base de clientes com o objetivo de identificar e partilhar as tendências e práticas atuais no mercado empresarial, quer de forma agregada, quer numa perspetiva sectorial, para assim podermos fornecer aos gestores de frota e decisores empresariais um instrumento de trabalho para análise e definição do posicionamento das suas políticas face ao mercado em geral bem como face às empresas do sector no qual operam.

Medimos o nível de abrangência das políticas de frota com base em fatores como a existência de critérios claros de elegibilidade para atribuição de veículo de empresa, de critérios para a seleção da tipologia de veículos, na standardização das configurações contratuais, na existência de normas de utilização e, finalmente, na existência de regras para delimitação das responsabilidades assumidas pela empresa das assumidas pelo colaborador.

Mantém-se a tendência desde 2016, no sentido de as empresas terem políticas de frota cada vez mais estruturadas. As empresas de maior dimensão apresentam índices mais elevados mas as PME destacam-se por apresentarem um crescimento assinalável face a 2019.

Nesta edição, introduzimos também uma inovação: avaliamos o grau de preparação das empresas para a transição para a mobilidade elétrica. Identificámos em que fase da transição se encontram, se já avaliaram veículos elegíveis

para substituição por veículos eletrificados, qualificámos as necessidades de adaptação da organização e impactos nos colaboradores e, finalmente, se já terá sido feito algum tipo de análise custo/benefício da transição.

Designámos de Índice de Eletrificação das Frotas ao resultado desta análise e quantificámos o mesmo em 40%, o que significa que uma parte desse processo já foi ou está a ser percorrida pelo nosso sector empresarial, mas que ainda existe uma margem de progresso significativa, em especial nos âmbitos relativos ao impacto nos colaboradores, definição de critérios de elegibilidade de veículos e adaptações estruturais a introduzir nas empresas.

Apesar deste progresso ao nível das políticas de frota e da preparação para a mobilidade elétrica, os gestores de frota debatem-se atualmente com grandes desafios na sequência do agravar dos contextos político e económico desde março de 2020.

A guerra na Ucrânia desde o início de 2021 que se seguiu à pandemia, interrompeiram, de forma abrupta, uma trajetória ascendente que se vivia de uma forma geral no mer-

cado automóvel. Desde há vários meses que se alongam os prazos de entrega de veículos novos por insuficiência da oferta, no aumento dos tempos de imobilização por falta de peças e, de forma mais impactante, na escalada dos preços de venda dos veículos e taxas de juro de mercado, que conduziram a um aumento significativo dos valores de aluguer mensais.

Esta disrupção assume proporções ainda mais relevantes pelo facto de ocorrer no período em que o poder político europeu reafirma o seu compromisso com a redução de emissões poluentes por parte da indústria automóvel e esta se vê obrigada a não produzir nem mais um veículo a combustão a partir de 2035 – daqui a pouco mais de 10 anos – com todos os impactos que isso representa na necessidade de adaptação das políticas de frota das empresas.

Hoje, como sempre, deverá ser o desígnio das empresas gestoras de frota que se posicionam como verdadeiros parceiros dos seus clientes, ajudá-los a adaptar as suas políticas e explorar soluções alternativas decorrentes das novas circunstâncias. Tem sido esta a abordagem da LeasePlan desde que há 29 anos iniciou as suas operações em Portugal e, acreditamos, que com sucesso. Alguns caminhos alternativos poderão ter uma natureza mais tática, para fazer face a fenómenos de curto prazo. Complementarmente, da avaliação dos vários cenários, poderão resultar outras opções de âmbito mais estruturante que até hoje não seriam sequer equacionáveis.

As grandes crises trazem sempre riscos e custos colaterais mas, numa perspetiva de gestão, são estas que nos fazem questionar modelos e criam o contexto e disponibilidade necessários para explorar novas oportunidades. ■

“

Deverá ser desígnio das Gestoras de Frota ajudar as empresas a adaptar as suas políticas de viaturas e explorar novas soluções decorrentes das novas circunstâncias



O mesmo sabor da eficiência

Porque o modelo anterior já denunciava o peso dos anos, a Kia modernizou-lhe profundamente as linhas, melhorou a qualidade, o equipamento e aumentou-lhe a eficiência do desempenho elétrico

O Kia Niro foi o primeiro modelo da marca desenvolvido propositadamente para três versões eletrificadas: mecânica híbrida, híbrida plug-in e exclusivamente elétrica. Nascido em 2016, atualizado em 2020, chegou a conhecer até uma inédita versão comercial de dois lugares, criada em Portugal a partir do modelo 100% elétrico.

A diferença entre gerações que provoca mais impacto é o ar de modernidade do atual Kia Niro. Sem perder por completo a silhueta do anterior, exteriormente apresenta-se com mais arrojo e classe, principalmente nas carroçarias que apresentam mais do que uma cor. Já o interior foi ainda mais profundamente trabalhado, para evocar o que de mais moderno e tecnológico há no patamar mais acima,

o EV6. Com um painel digital programável atrás do volante e outro situado ao centro e à mesma altura, sem abusar na digitalização em que teimam algumas criações mais recentes, o Kia e-Niro evoluiu na impressão de qualidade, passando a oferecer uma posição de condução mais envolvente e dinâmica do que a da anterior geração.

Felizmente, a funcionalidade permanece. E, embora também possuam comando por toque, o acesso a funções básicas como a climatização ou o desembaçador dos vidros não se encontram integradas no painel central. Em vez disso, de um modo bem concebido, duas linhas de comandos permutam-se por baixo do ecrã central, para facilitar o acesso a funções importantes como as anteriormente referidas, ou dar acesso mais

direto para outras presentes no ecrã central. Mesmo os botões existentes na consola entre os bancos são bastante intuitivos de operar, assim como o comando rotativo que seleciona a direção da marcha do e-Niro.

Na génese da nova geração está mais uma evolução de uma plataforma alvo de sucessivos melhoramentos, que permitem ao e-Niro atual crescer em todas as direções. Com algum proveito da habitabilidade, não tanto no banco traseiro (em comparação com o Niro híbrido, os ocupantes do e-Niro são ligeiramente penalizados em altura e no espaço para as pernas), mas sobretudo na capacidade da bagageira, que cresce de 451 para 475 litros. À frente, sob o capot, uma caixa com tampa fornece mais 20 litros para arrumar os cabos de carregamento elétrico.

O anunciado ligeiro aumento da autonomia prende-se com a melhor aerodinâmica (em parte conseguida com o rebaixamento da altura ao solo) e com ligeiros ganhos no peso total do conjunto. Apesar de mais uns quilómetros homologados, quer a bateria, quer o motor, são essencialmente os mesmos: 64,8 kWh na bateria e o motor dianteiro elétrico com o equivalente a 204 cv. ➔

IMPRESSÕES

O trunfo do Kia e-Niro continua a ser a eficiência. Talvez não de uma forma tão destacada da concorrência como quando surgiu, mas uma autonomia real superior a 400 km mantém-no perfeitamente atual. Agora ainda mais com os melhoramentos de qualidade dos materiais, ergonomia e de equipamento, sem esquecer o que nos leva de volta ao início deste artigo: uma imagem com bastante mais impacto e presença.

Ao longo do ensaio, os consumos médios variaram muito em função do ritmo imposto. Mas, no final, o valor combinado de 14,8 kWh assinalado pelo computador de bordo, consegue ser ligeiramente abaixo do anunciado. Bastante importante, a velocidade de carregamento também aumentou. Pouco em corrente contínua (passou de 77 para 80 kW), mais significativo no valor do carregamento interno, que subiu de 7,2 kW para 11 kW. Isto permite-lhe ganhar 3,5 horas numa wallbox com esta capacidade em corrente alternada, precisando agora de apenas sete horas para reabastecer por completo.

PREÇOS/RENDAS (*)

35.801 € **697,25 €** **670,64 €**
+ IVA + IVA (36 MESES) + IVA (48 MESES)

POTÊNCIA **150 kW** BINÁRIO COMBINADO **255 NM**
204 CV

BATERIA **64,8 kWh** CONSUMO **16,2 kWh** AUTONOMIA **455 km**
/100 KM (CICLO COMBINADO)





Um Jeep urbano

Até 2025 a Jeep quer introduzir quatro veículos elétricos a bateria no seu portfólio. Para já, e enquanto não chega o Avenger – o primeiro Jeep 100% elétrico – há uma alternativa plug-in bastante divertida de conduzir e com a vantagem de ser Classe 1 nas portagens, quando equipada com dispositivo de pagamento eletrónico

Um dos responsáveis pela incursão da Jeep por terrenos de eletrificação chega ao mercado com uma versão chamada Renegade 4xe Trailhawk. Apetrechado de tecnologia, este SUV compacto tem a estética marcada pela imponência da icónica grelha, que faz as delícias dos apaixonados da marca, mas também daqueles que procuram uma alternativa de mobilidade que fuja aos habituais cânones deste género de modelos.

Se consideramos o Renegade 4xe como um meio de transitar para a mobilidade elétrica, percebemos que o podemos fazer ao volante de um SUV compacto com uma posição de condução elevada, facilmente ajustável de forma elétrica em profundidade, inclinação e altura.

É aqui, ao volante deste plug-in, que encontramos um cockpit repleto de tecnologia, fruto do sistema Uconnect



disponível no ecrã tátil de 8,4 polegadas instalado na consola central, com possibilidade de espelho com Android Auto ou Apple CarPlay. De salientar a existência de (muitos) botões físicos na consola central. Uma alusão a uma época em que o analógico era norma em veículos deste calibre.

Sistema híbrido

O Jeep Renegade 4xe Trailhawk é um plug-in que, diz a marca, garante perto de 50 km de autonomia elétrica em ambiente urbano.

Esta autonomia é assegurada por uma bateria de 11,4 kWh de capacidade, instalada debaixo dos bancos traseiros. Não compromete muito o espaço da bagageira, mas as dimensões compactas do Renegade também não lhe permitem que ultrapasse os 330 litros. Se a bateria pode ser carregada em andamento, como em qualquer modelo plug-in, recorrendo às desacelerações ou travagens, o tempo de carga num posto público de 7,4 kW é de pouco mais de hora e meia. Valor que aumenta consideravelmente para perto de cinco horas quando recarregada num ponto de 2,3 kW de potência.

A garantir a locomoção do Renegade 4xe está um motor a gasolina 1.3 litros de 180 cv, coadjuvado por dois motores elétricos, um em cada eixo. Por via disso, a potência combinada passa para uns muito enérgicos 240 cv, propondo um expressivo binário de 533 Nm.

Embora seja um carro que não foi pensado para circular a grandes velocidades, com a autoestrada a ser o último dos seus pisos de eleição, o Renegade



4xe presta-se a comportamentos dinâmicos surpreendentes para um veículo com a sua configuração, beneficiando ainda de uma tração às quatro rodas que aumenta os níveis de segurança e confiança ao volante.

No capítulo dos consumos, e embora a marca anuncie 2,2 l/100 km de consumo combinado, não nos foi possível alcançar valores abaixo dos seis litros de média final, mesmo com uma condução regrada; muito por culpa das quase duas toneladas de peso (em vazio) deste SUV compacto. 🚗

IMPRESSÕES

Uma clara aposta para quem procura um SUV diferente do habitual, com uma personalidade todo-o-terreno bem vincada e que oferece a possibilidade de escolher modos de condução aptos para neve, lama ou areia, por exemplo. Para ajudar na condução fora de estrada existem ainda as funções 4WD Lock, 4WD Low e o sistema de assistência em descidas. Capaz de proporcionar boas sensações off-road, no asfalto também não deixa os seus créditos por mãos alheias, com prestações cumpridoras e a promessa de que, havendo um carregador elétrico em casa ou no trabalho, as viagens urbanas diárias podem ser conseguidas sem recurso a uma gota de gasolina.

PREÇOS/RENDAS (*)

33.968 €	718,63 €	686,75 €
+ IVA	+ IVA (36 MESES)	+ IVA (48 MESES)

POTÊNCIA COMBINADA	BINÁRIO COMBINADO	MOTOR GASOLINA
240 cv	533 Nm	1.332 cc

MOTOR ELÉTRICO	BATERIA	CONSUMO COMBINADO
60 cv	11,4 kWh	2,2 l
	/l/100 km	/100 km

EMISSIONES CO2	AUTONOMIA ELÉTRICA
51-53 g/km	52 km
	/URBANO

(*) FONTE: LEASEPLAN - QUILOMETRAGEM ANUAL CONTRATADA: 25.000. SERVIÇOS INCLuíDOS: ALUGUER/ I.U.C./ SEGURO (FRANQUIA 4%)/ MANUTENÇÃO/ GESTÃO DE FROTA/ PNEUS ILIMITADOS/ VEÍCULO DE SUBSTITUIÇÃO



O novo astro da Opel

É um dos modelos mais importantes da marca e insere-se no segmento mais disputado no mercado europeu. É igualmente um elemento importante para a presença da Opel nas empresas, mercado onde sofre forte concorrência interna

O novo Opel Astra possui uma identidade visual muito própria, apesar da circunstância de todo o modelo ter sido desenvolvido dentro da capacidade tecnológica do grupo ao qual a marca agora pertence. Por isso, não é de admirar que o novo Astra partilhe, por exemplo, com o igualmente novo Peugeot 308, a plataforma, motores e demais sistemas mecânicos, assim como muito do equipamento que oferece, ainda que apresentado de forma distinta.

Ensaio precisamente com uma das soluções PHEV mais utilizadas pelo grupo Stellantis, a atual geração do Astra estreia-se neste tipo de mecânica eletrificada. Assentando na conjugação de um motor 1.6 a

gasolina Turbo de 150 cv com um motor elétrico, esta versão (há uma mais potente) apresenta 180 cavalos e reivindica um binário máximo de 360 Nm. Os números mostram poder andar até 60 km em modo elétrico, mas com a bateria de 12,4 kWh na sua carga máxima (velocidade máxima de carregamento AC de 7,4 kW) não conseguimos sequer atingir 50 km em estrada e a velocidade moderada.

Com alguns pormenores estéticos discutíveis como a frente escura e uma silhueta que, em algumas cores, não provoca grande alarido, o interior dá nas vistas e destaca-se claramente da anterior geração. O Astra atual tem um ar mais moderno, está mais tecnológico e configurável; tecnológico por receber mais sistemas e funções

digitais, configurável porque o utilizador pode realmente optar pela forma como visualiza e acede a informações quer no ecrã central, quer no painel atrás do volante. Além desta aposta na tecnologia e do aspeto mais apurado do tablier, é de louvar a possibilidade de continuar a ser possível aceder a comandos importantes de uma forma mais direta, através de botões.

O aspeto mais dinâmico e quase desportivo da atual geração mantém uma estrutura compacta fácil de dirigir e manobrar em ambiente urbano. Neste último ambiente mais ainda quando resta energia na bateria. Isto traduz-se em poucos ou nenhuns ganhos visíveis de habitabilidade em relação à geração anterior, com a circunstância de uma silhueta mais baixa e que joga a favor da aerodinâmica. No que toca à capacidade da mala, apesar desta versão PHEV não ser comparável com nenhuma outra da geração anterior, a bagageira deste Astra plug-in é apenas um pouco mais pequena relativamente ao anterior Astra com motor térmico, mas o volume é menor do que apresentam as versões a gasolina ou a gasóleo do modelo atual (352 vs 422 litros).

IMPRESSÕES

Apesar do impulso dado pelos 180 cv, não se pode afirmar que seja um carro temperamental. Pode sê-lo quando espicaçado pela ativação do modo Sport, que mantém o motor a gasolina a funcionar de modo permanente, mas se a intenção de um plug-in é a poupança, isso não faz sentido.

Apesar do que se disse e do risco de fazer elevar o consumo médio acima dos 8 litros (o que também acontece sem grande esforço quando esgotada a energia da bateria), a dinâmica da condução do Astra consegue ser divertida q.b.. Mas é provável que a já prometida versão com 225 cv faça mais diferença. Diferença fará certamente o Opel Astra 100% elétrico prometido para 2023, sobretudo no que toca aos custos de utilização.

PREÇOS/RENDAS (*)

34.093 €	756,30 €	711,82 €
+ IVA	+ IVA (36 MESES)	+ IVA (48 MESES)

POTÊNCIA COMBINADA	CONSUMO COMBINADO	EMISSIONES CO ₂
180 cv	1,1 L	25 g/km
(132 kW) / 360 NM	/100 KM	

MOTOR GASOLINA	MOTOR ELÉTRICO	BATERIA
1.598 cc	110 cv	12,4 kWh
4 CILINDROS, 150 CV	(81 kW), 320 NM	/360 V - IÕES DE LÍTO
ÀS 6.000 CV, 250 NM 1.750 RPM		

AUTONOMIA ELÉTRICA
60 km



(*) FONTE: LEASEPLAN - QUILOMETRAGEM ANUAL CONTRATADA: 25.000. SERVIÇOS INCLuíDOS: ALUGUER/ I.U.C./ SEGURO (FRANQUIA 4%)/ MANUTENÇÃO/ GESTÃO DE FROTA/ PNEUS ILIMITADOS/ VEÍCULO DE SUBSTITUIÇÃO



A bordo do conforto

Um SUV diesel com níveis superiores de espaço e conforto a bordo, aliados a um desempenho e uma condução irrepreensíveis. O Mazda CX-5 da renovada gama de 2022 está aí e quer mostrar que tem lugar nas empresas que ainda não se renderam à eletrificação

Motor de 2,2 litros com 184 cv, um consumo médio [real] entre os 6 e os 7 litros de gasóleo aos 100 km, emissões de CO2 de 160 g/km e mais de 1.700 kg de peso. Tudo números que, feitas as contas, podem suscitar algumas dúvidas acerca do desempenho e praticabilidade de um carro. Mas depois de alguns quilómetros de estrada tudo muda. Estamos perante uma proposta diesel que já tem dez anos no mercado mas que continua a perfilar-se como uma alternativa premium [às propostas alemãs] muito segura e fiável, acrescentando a esses predicados um desenho exterior aguerrido, porém mantendo os tão exigidos níveis de sobriedade nesta gama.

À primeira vista, o CX-5 Skyactiv-D pode parecer um carro pesado e que, em relação à sua anterior geração, pouco ou nada mudou. No entanto, verificam-se mudanças ao nível do design exterior e da própria envolvimento a bordo, com elementos a destacarem um espaço de condução sóbrio, com apontamentos analógicos e um ecrã central de 10,2 polegadas (maior do que o anterior de oito polegadas).

Do lado de fora, e nesta versão Homura, o carácter desportivo está bem patente, por exemplo, nos acabamentos em preto brilhante na grelha frontal ou nas jantes de liga leve de 19 polegadas, também elas pintadas a preto.



Estradista por natureza

A perfeita união entre condutor e carro é conseguida graças a uma aceleração suave e descomprometida, garantida por uma caixa automática de seis velocidades, cujo escalonamento mais longo se comporta melhor em percursos extra-urbanos. Afirmando-se como um sério pretendente junto dos que procuram um SUV para longas viagens, o carácter estradista deste CX-5 está também patente no conforto a bordo. Em velocidade de cruzeiro esse conforto é ainda mais notório, mesmo se o ruído do motor se faz notar, a frio, mais do que o que o desejável. 🚗

IMPRESSÕES

O Mazda CX-5 é um carro muito confortável e com um motor diesel que ainda se mantém como uma garantia de autonomia de condução e consumos relativamente baixos (afinal, terminou o ensaio com 7 litros consumidos aos 100 km; uma boa média para um automóvel destas dimensões e peso). Com carácter premium e a reclamar para si um espaço a bordo como poucos no seu segmento conseguem assegurar, o CX-5 garante aos ocupantes dianteiros ou traseiros a certeza de que podem viajar com espaço mais do que suficiente e, independentemente da duração da viagem, têm à sua disposição tempos de tranquilidade e conforto ímpares.

PREÇOS/RENDAS (*)

47.067 € **1.130,57 €** **1.009,50 €**
36 MESES 48 MESES

MOTOR
2.191 cc
DIESEL 4 CILINDROS EM LINHA

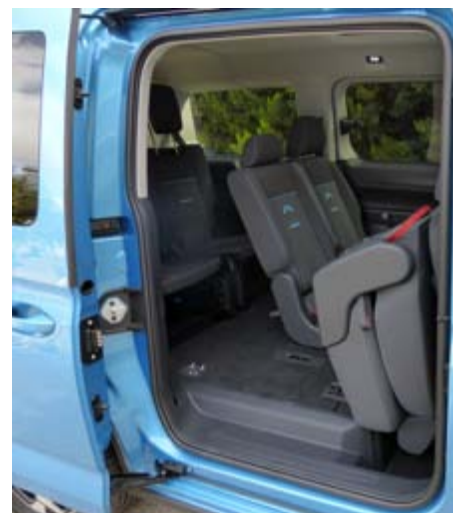
POTÊNCIA
184 cv
4.000 RPM

BINÁRIO
445 NM
2.000 RPM

CONSUMO COMBINADO
6,1 L
/100 KM

EMISSIONES CO2
160 g/km

(*) FONTE: LEASEPLAN - QUILOMETRAGEM ANUAL CONTRATADA: 25.000. SERVIÇOS INCLuíDOS: ALUGUER/ I.U.C./ SEGURO (FRANQUIA 4%)/ MANUTENÇÃO/ GESTÃO DE FROTA/ PNEUS ILIMITADOS/ VEÍCULO DE SUBSTITUIÇÃO



Adeus monovolume, olá **Tourneo**

No ano em que o monovolume Volkswagen Sharan se despede da AutoEuropa, a Ford apresenta uma Tourneo Connect inteiramente nova. O que há de comum entre estes dois acontecimentos?

É verdade que existem SUV com mais de cinco lugares, mas dificilmente algum deles proporcionará aos ocupantes dos bancos da terceira fila o mesmo espaço e conforto em viagem que carros como a nova Tourneo Connect conseguem proporcionar. Por uma simples razão: a altura destes dois assentos em relação ao piso, a distância do assento ao tejadilho e o espaço que sobra para colocar as pernas são incomparavelmente superiores às capacidades de qualquer SUV atual.

A diferença é ainda maior no espaço que sobra para a bagageira: mesmo com os sete bancos disponíveis, a Tourneo Connect reserva um volume de quase 450 litros, mais até do que a mala de alguns SUV com somente cinco lugares.

Porém, a versatilidade não acaba aqui: seja através das portas laterais, com a fila central de bancos recolhida, ou a partir do imenso portão traseiro, colocar no interior equipamento ou simplesmente uma ou mais bicicletas é tarefa mais simples e prática de executar do que em qualquer SUV moderno.

Naturalmente, tais capacidades são permitidas por se tratar da versão mais longa (Grand) da Tourneo Connect. A mesma base que a Volkswagen utiliza para uma versão autocaravana e, sim, a nova Tourneo é “irmã” da atual geração da Caddy, o mesmo grau de parentesco que VW Sharan e Ford Galaxy partilharam nos anos 90 e até 2006. E assim fica feita a ligação do início. ➔



IMPRESSÕES

A capacidade de rebater ou remover individualmente as duas filas traseiras de bancos confere à Tourneo Connect um grau elevado de praticidade para uso particular ou de empresas. Ou para utilização mista, como tantas vezes acontece em micro e pequenas empresas.

A diferença principal para um SUV é, naturalmente, a condução. As dimensões, o formato e a configuração da suspensão inspiram andamentos mais tranquilos, apesar de toda a ajuda eletrónica que existe para garantir a segurança e estabilizar a condução. A postura ao volante é também diferente e há manobras que requerem atenção redobrada, já que se trata de um veículo com quase cinco metros de comprimento e que possui o tejadilho elevado.

O interior reveste-se de plásticos rígidos de aspeto resistente e de limpeza fácil, enquanto a lista de equipamento proposta pouco difere das possibilidades de modelos de segmento superior.

O motor a gasóleo de 2,0 litros com 122 cv, neste caso comandado por uma caixa manual de seis velocidades, sabe cumprir o seu papel sem grande alarido e com eficiência. No final do ensaio, o computador de bordo marcava 5,4 litros de consumo médio.

PREÇOS/RENDAS (*)

38.399 € **853,77 €** **786,72 €**
36 MESES 48 MESES

MOTOR GASÓLEO **POTÊNCIA** **BINÁRIO**
1.968 cc **122 cv** **320 NM**
4 CILINDROS / 2.750 - 4.400 RPM 1.600 - 2.500 RPM

CONSUMO **EMISSÕES CO₂**
5,0 L **130 g/km**
/100 km



O lado **prático** do bem viajar

A demonstração da arte de viajar com conforto, sem prescindir de tecnologia, de eficiência ou do lado prático da condução, surpreendente para um modelo com esta envergadura

Grande, espaçosa, prática e flexível, a Multivan faz justiça à ideia de versatilidade multiuso que parte da sua designação sugere. E, apesar do seu formato, de também apresentar "Van" no nome ou até de fazer parte do leque de modelos disponibilizados pelo departamento de veículos comerciais da Volkswagen, este carro não nasceu para ser um furgão de mercadorias.

Na verdade, comporta-se como um monovolume construído sobre a plataforma MQB, partilhada com automóveis como o Golf, por exemplo, ideal para aqueles que se preocupam com o conforto em deslocações mais longas, com um interior versátil e desenhado para garantir o máximo de flexibilidade, quer no que se refere ao número de lugares, quer quanto às necessidades de disposição de espaço para objetos de maior ou de menor

dimensão. E por falar em espaço, com os sete lugares disponíveis sobram, ainda assim, mais de 500 litros de capacidade de mala.

Com duas opções de comprimento, o modelo ensaiado é a versão com a carroçaria mais longa, mas que mantém a distância entre eixos de 3,12 metros. Porém, apesar dos cerca de 20 cm a mais que a versão mais curta, os seus 5,17 metros de comprimento não parecem causar grande transtorno à capacidade de manobra. Na realidade, a Multivan deixa-se quase conduzir como qualquer grande SUV de sete lugares, com a diferença de acrescentar mais espaço e mais conforto para quem ocupa os lugares traseiros.

Parte desse conforto deve-se ao desempenho equilibrado da sua base, enquanto o formato interior esquadrado e a altura de carroçaria (que, para quem não

está habituado, incita a tomar algumas precauções à entrada de alguns estacionamentos cobertos), asseguram o resto. E não só em termos de espaço, já que a própria configuração e modularidade dos sete bancos, a par do equipamento disponível, estimulam o sentimento de bem-estar a bordo. Ressalva seja feita para as versões com teto panorâmico em vidro, sem proteção interior, em dias de muito sol...

A posição de condução elevada dá domínio sobre a estrada e, se a montra de tecnologia digital que oferece deslumbra ao olhar, a sua funcionalidade peca por não ser tão intuitiva ou funcional quanto deveria ser. Principalmente quando se viaja sozinho, nem sempre é tarefa fácil (e segura) navegar entre menus para, por exemplo, alterar a climatização a bordo, apesar de existirem alguns poucos comandos externos ao ecrã tátil. **B**

IMPRESSÕES

Uma proposta modular que tanto pode servir para fins familiares, como para empresas com necessidade de deslocar colaboradores ou convidados. Além, naturalmente, de entidades que operam em áreas como o turismo, hotelaria ou realização de eventos. Apesar de haver uma versão plug-in a gasolina desenhada para caber dentro do atual segundo escalão de Tributação Autónoma, a versão diesel testada, com 150 cv e caixa automática de sete velocidades, mostra porque este tipo de motor continua a fazer sentido neste formato de veículo. Sobretudo quando utilizado na função de transporte de pessoas, seja em curtas distâncias urbanas ou em ambiente de viagem em estrada.

O uso de uma plataforma partilhada com vários modelos de passageiros confere, a exemplo do que acontece com a Caddy, um conforto e uma facilidade de condução realmente surpreendentes. A esta base deve-se também provavelmente parte da responsabilidade pela eficiência aos consumos, cujo valor combinado do ensaio ficou perto dos sete litros. Mas em cidade ou em condições que apresentem mais situações de "pára-arranca" não se esperem milagres, face aos quase 2.300 kg de peso que o conjunto apresenta em vazio.



PREÇOS/RENDAS (*)

58.498 € **1.210,37 €** **1.108,05 €**
(36 MESES) (48 MESES)

MOTOR GASÓLEO
1.968 cc
4 CILINDROS

POTÊNCIA
150 cv
/ 3.000 - 4.200 RPM

BINÁRIO
360 NM
/ 1.600 - 2.750 RPM

CONSUMO COMBINADO
6,6 L
/ 100KM

EMISSIONES CO₂
172 g/km

(*) FONTE: LEASEPLAN - QUILOMETRAGEM ANUAL CONTRATADA: 25.000. SERVIÇOS INCLuíDOS: ALUGUER/ I.U.C./ SEGURO (FRANQUIA 4%)/ MANUTENÇÃO/ GESTÃO DE FROTA/ PNEUS ILIMITADOS/ VEÍCULO DE SUBSTITUIÇÃO

Ainda não é cliente? Escolha o mais eficiente.

Os cartões **frota PRIO** dão-lhe descontos em mais de 250 postos, gestão online de consumos e zero custos de adesão e anuidade.



CARTÕES PRIO ACEITES
NOS **POSTOS SHELL**.



Adira em **prio.pt**
+ info em **234 096 959**
cartaofleet@prio.pt

App PRIO.GO disponível em:





3008

HÍBRIDO PLUG-IN

ALLURE. FAZ TODA A DIFERENÇA.

Até 65 km de autonomia em modo 100% elétrico
PEUGEOT i-Cockpit® - Pack Drive Assist Plus

PEUGEOT RECOMENDA **TotalEnergies** Autonomia elétrica até 65 km em ciclo WLTP. Consumo combinado WLTP: 1,2 a 1,5 l/100 km. Emissões de CO₂ WLTP: 29 a 35 g/km.

As condições concretas de utilização e outros fatores poderão fazer variar os valores apresentados. Para mais informações consulte www.peugeot.pt.