

DESTAQUE

Marcelo vem conhecer catamarã eletrosolar algarvio em Vilamoura

Embarcação de autonomia ilimitada e capacidade de navegação oceânica é atualmente a maior aposta do estaleiro Sun Concept, de Olhão. Presidente da República estará na apresentação mundial, no sábado, 15 de junho



Miguel Ribeiro Fernandes

Bruno Filipe Pires
bruno.pires@barlavento.pt

Foi lançado à água pela primeira vez a 14 de maio, junto à rampa dos estaleiros de Olhão, depois de quase dois anos de um processo de desenvolvimento e inovação complexo, encontrando-se atualmente em fase de produção em série.

«Foi uma operação algo delicada», descer por grua, um barco com 11,9 metros de comprimento e 5,95 metros de boca, e cerca de 6,5 toneladas, todo equipado e pronto a navegar, segundo conta o diretor comercial da empresa «Sun Concept» João Paulo Bastos.

O catamarã é 100 por cento autosuficiente, tem propulsão electrosolar e «está configurado numa versão lounge, ideal para a operação marítimo-turística. Tem zonas de estar, algumas com mesas de apoio e um bar completo», descreve.

O número de série 01 «já tem armador e foi vendido, quando ainda estava no papel. Um cliente veio cá, atraído pela filosofia da nossa empresa e descreveu-nos as características daquilo que pretendia. Na altura, era o que estávamos a começar a desenvolver. Disse-nos: então, nesse caso, eu quero o primeiro» barco. E assim foi. Em breve, depois da apresentação em Vilamoura irá operar na costa norte do arquipélago da Madeira.

Segundo João Paulo Bastos, o preço começa nos 350 mil euros, versão base e pode ir até cerca dos 500 mil euros, ao qual acresce 23 por cento de IVA, imposto que para já, não beneficia os transportes ecológicos de energias renováveis, nem de imposto de selo.

«No entanto, já tem uma vantagem que é a majoração em 20 por cento do gasto fiscal associado à amortização do valor de compra da embarcação, conforme medidas incluídas no Orçamento do Estado de 2019. Ou seja uma embarcação electrosolar recupera 120 por cento do valor investido por via das amortizações anuais que são majoradas em

20 por cento», simplifica.

Em comparação com o modelo antecessor, a evolução é um passo de gigante.

«Quando desenhamos o Sun Sailer (o primeiro modelo de embarcação da Sun Concept), a solução encontrada, face à evolução tecnológica da altura, centrou-se num barco para 12 pessoas, para águas abrigadas e uma velocidade de cruzeiro relativamente baixa. Depois, com o input do mercado e dos operadores, sobretudo no estrangeiro, percebemos que tinha três condicionantes que deveriam evoluir num próximo projeto. Aumentar a capacidade de 12 para 25 pessoas em certificação CE, mas que neste caso pode ir até às 42 pessoas (configurando uma embarcação para carreiras de passageiros), não restringir a navegação a águas abrigadas e aumentar a velocidade das embarcações».

Assim, o novo Sunconcept CAT 12, nome técnico do catamarã «é um barco de classe de construção B, que pode fazer navegação costeira. Não é um barco puro de navegação oceânica, não faz uma viagem daqui aos EUA, embora, na verdade, até cumpra com todos os critérios. E poderemos fazer uma versão classe A, sem grandes alterações de fundo, se houver essa procura. Está desenhado para isso. As alterações para cumprir as normas são mínimas, tem a ver com a altura do varandim, os apoios para os pés e a grossura de fibra. Mas o desenho e as prestações cumprem com a classe oceânica».

Mas o que o mercado procurava, de acordo com o res-

ponsável comercial era um aumento da velocidade. «Este terá uma velocidade de cruzeiro de 8 nós e uma velocidade máxima de cerca de 12 nós, mais que suficiente para passeio».

Propulsão electrosolar «é o futuro»

A «Sun Concept» teve de aumentar a escala de produção e aprender com o processo. «Tivemos muitas dificuldades e surpresas surgiram todos os dias. Foi uma aprendizagem difícil», até porque houve atrasos por parte de alguns fornecedores dos principais componentes. «A construção do barco em si não foi difícil. O que demorou foi a preparação para a construção das peças. A realização dos moldes foi moroso. Adjudicamos a uma empresa externa, em Portugal, que se atrasou um ano.

Também mudou o estilo de construção naval. «O CAT12 é todo feito por infusão, uma das mais avançadas métodos da atualidade para trabalhar a fibra de vidro», uma técnica que existe em Portugal, mas é mais utilizada no fabrico das pás para centrais eólicas. E claro, exigiu muito investimento em maquinaria e consumíveis.

«O nosso objetivo é fazer embarcações em série, claro, com alterações para o cliente, direcionadas para que um cliente em particular quer. A propulsão elétrica é o futuro e nós não queremos saber de motores a combustão», sublinha.

Autonomia infinita

Desde a fundação da empresa, «tudo evoluiu. Mas a ver-

Tenerife tem interesse

O novíssimo catamarã solar poderá vir a ter outras configurações, por exemplo, para transporte de mergulhadores. Ao que o «barlavento» apurou, uma das intenções de compra vem de Tenerife, nas ilhas Canárias, para servir de apoio ao museu subaquático (Museo Atlántico Underwater Museum) da Playa Blanca, em Lanzarote. «A metade da frente é o lounge normal e a popa está preparada para as garrafas e o equipamento. Está em vias de ser vendido», avança. Também poderá dar apoio a explorações de aquacultura, contribuindo para a qualidade do pescado.

dade é que tem havido uma evolução significativa em todos os campos, nas baterias, nos sistemas de controlo, na escolha de motores, nos carregamentos. Um exemplo simples. Quando fizemos o *Sun Sailer*, utilizávamos painéis fotovoltaicos de 195 watts. Pesavam 17 quilogramas cada. Neste momento, o catamarã tem painéis de 150 watts com metade da área dos anteriores e pesam apenas 2,1 quilos. São um pouco mais caros, mas justifica-se, considerando a redução do peso total da embarcação e a sua relação com uma maior velocidade», compara o diretor João Paulo Bastos.

O CAT12 surge numa altura em que existe a tecnologia para lhe dar vida e forma. «Sem dúvida, mas ainda pode

melhorar. O *Sun Sailer* estava pensado para usar baterias AGM. Entretanto, o tempo que demorou a construir o catamarã, numa fase final, percebemos que a diferença de preço em relação a baterias de lítio já não é tão significativa. Tem 20 baterias de 3,6 kilowatts cada».

Em relação à autonomia, «está sempre relacionada com a velocidade. Se o cliente andar a cerca de 5 ou 6 nós, a autonomia é infinita porque aquilo que os painéis produzem é igual ou superior ao que o barco consome», descreve.

«Se viajarmos a 8 nós, que é a velocidade de cruzeiro ideal, estamos a falar de navegar um dia inteiro e terminar com as baterias a cerca de 40 por cento».

Ouvido pelo «barlavento»,

Manuel Lázaro Brito, investidor principal da «Sun Concept» revelou o sunconcept CAT 12.0 é uma embarcação movida exclusivamente a energia solar, que exulta um futuro com respeito pelo planeta e pela sua sustentabilidade. Foi desenvolvida e produzida em Portugal pela *Sun Concept, Lda.*, apresentando-se como o culminar do esforço de investigação, desenvolvimento e trabalho de toda uma equipa de que nos orgulhamos».

Alvo é o segmento premium internacional

Ainda de acordo com o gerente comercial da «Sun Concept», o primeiro CAT12 terá o chão em cortiça portuguesa «falamos com a Amorim, que nos recomendou uma empresa italiana». A verdade é que este tipo de barco irá competir com o mercado dos veleiros. «É um produto para um segmento premium, para internacionalizar. Uma embarcação que não faz barulho, não é poluente, navega com todo o conforto e segurança, não é para o turismo em massa, de todo. É para um turismo de qualidade. Não quer dizer que não seja utilizada para tal em pequenas carreiras, pois o seu gasto nulo com combustíveis, face ao custo dos combustíveis fósseis é extremamente decisivo numa atividade empresarial», diz.

Segundo a legislação, em classe B, o CAT12 pode ser registado em classe 2, e portanto pode ir até 200 milhas da costa, já em mar alto. Para já, saiu da barra Faro-Olhão, «em dia de levante, com alerta amarelo e que as vagas estavam perto dos 2 metros. Tentei mas não consegui bater com nenhuma onda no túnel. Tem um comportamento exemplar».

Na verdade, o projeto foi muito estudado em termos de hidrodinâmica. O fabricante algarvio não poupou despesas e encomendou testes e análises, incluindo uma análise e simulação Fluidodinâmica Computacional (CFD) na Suécia. Um estudo que, por norma, apenas se aplica a navios de grande porte ou iates de ponta, devido a ser muito dispendioso. «Ninguém faz isso para embarcações de recreio. Mas era fundamental porque não podemos falhar», até porque não é possível, tendo em atenção a racionalidade económica e garantir a autonomia ajustada às atividades a desenvolver pela embarcação e garantir uma velocidade cruzeiro suficiente, meter mais potência para corrigir problemas de eficiência do casco, pois tal iria reduzir a autonomia para níveis mais baixos o que não pretendemos. A nossa *expertise* está no desenvolvimento de cas-

cos com grande eficiência e performance face aos baixos consumos energéticos usados. Estamos a dar solução ao paradigma da sustentabilidade, usando o mínimo de

recursos obtendo o máximo rendimento, para além disso o recurso energético usado pelas embarcações é sol, energia limpa, renovável e a custo zero.

Empresa parceira do Projeto Culatra 2030

A *Sun Concept* está comprometida com o projeto Culatra 2030, que pretende tornar aquele núcleo piscatório numa comunidade independente em termos energéticos e sustentável com base em fontes renováveis e amigas do ambiente. «Penso que este deve ser dos melhores projetos que apareceram aqui na Ria Formosa, para não dizer no Algarve, nos últimos tempos. Somos um dos parceiros desde a fase inicial e vamos dar o nosso melhor para dinamizá-lo ao máximo», garante o gerente comercial João Paulo Bastos ao «barlavento».

«Estamos a trabalhar em conjunto com os mariscadores da Culatra, para desenhar uma embarcação solar de apoio aos viveiros de ostras e ameijoas, à medida do que eles precisam para trabalhar. Será um novo modelo, de 9 por 3 metros, exclusivo para viveiristas. Um monocasco, sustentável. Para nós será uma bandeira. Este barco faz parte da nossa responsabilidade social e acreditamos que será uma mais-valia», diz e explica porquê. «Deixarão de gastar combustível. É menos um custo e isso traduz-se em mais dinheiro que entra nas famílias ao final do ano. Contribuirá para a qualidade da água e isso acrescenta valor aos bivalves produzidos na Culatra», por exemplo, numa futura certificação de viveiro livre de combustíveis fósseis.

Esta «é a nossa parte de intervenção social, de gosto e de tentativa de melhorar alguma coisa aqui na Ria Formosa. E na verdade, não faz sentido, no futuro, haver uma comunidade sustentável com instrumentos de trabalho a motor».



Miguel Ribeiro Fernandes

Olhão Festas da Cidade

Dia da Cidade 16 de Junho

Jardim Pescador Olhanense
2019 - ENTRADA LIVRE

domingo **16** 22h00 **Mariza**

sexta **14** 22h00 **Moce Mó**
Ricky B
Rafael Sousa
Mariana Barnabé
Luís Guilherme

sábado **15** 21h00 **Moto Convívio Olhão**
Outsiders
Escolinha do Helder
Fábio Lagarto
DJ Westvil

Organizado por **fesnima**

Grande Abertura Vale de Parra

OFERTAS E GRANDES SURPRESAS Aproveite!

A FRESCURA MAIS PERTO DE SI.

Visite-nos!
4.ª feira, 12.06, às 08h00.

CELEBRE CONNOSCO, AS SUAS COMPRAS VALEM PRÉMIOS!

ALDI GUIA - VALE DE PARRA
Estrada de Vale Rabelho
Vale de Parra
8200-428 Guia

aldi.pt