

6/28/2019

## Combustíveis mais ecológicos Futuro da mobilidade será um mix de soluções

Quando falamos em alterações climáticas e em medidas de proteção ambiental, os transportes estão no centro da conversa. É neste campo que muitas medidas têm sido tomadas, começando desde logo com uma mudança para novos combustíveis mais amigos do ambiente.



A 12 de dezembro de 2015 foi assinado o Acordo de Paris que entrou em vigor a 4 de novembro de 2016. Este acordo, subscrito também por Portugal, tem como objetivo alcançar a descarbonização das economias mundiais e estabelece o objetivo de limitar o aumento da temperatura média global a níveis abaixo dos 2°C e prosseguir esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5°C, reconhecendo que isso reduzirá significativamente os riscos e impactos das alterações climáticas.

Neste sentido, várias são as medidas políticas que foram tomadas e, paralelamente, as empresas começaram também elas a dar o seu contributo para reduzir a sua pegada de carbono. As empresas de transporte rodoviário de mercadorias incluem-se neste cesto de contribuidores para minimizar os gases de efeito de estufa e, conseqüentemente, abrandar

as alterações climáticas. Paralelamente, as empresas fornecedoras de combustíveis e energia também se vão adaptando aos novos tempos. O Gás Natural Liquefeito (GNL), veículos elétricos (VE), Gás Natural Comprimido (GNC), Biogás e Hidrogénio vão sendo cada vez usuais em detrimento dos tradicionais combustíveis, nomeadamente o gasóleo. Nuno Afonso Moreira, presidente executivo do Grupo Dourogás, relembra que **«o Governo já transpôs para o ordenamento jurídico nacional, as metas e objetivos da Diretiva Europeia dos combustíveis alternativos. Com efeito, tanto o Decreto Lei 60/2017 de 9 de junho, como a Resolução de Conselho de Ministros 88/2017, estabelecem de forma clara a necessidade de criação de uma infraestrutura de combustíveis alternativos que contemple várias tecnologias e soluções visando a melhoria do impacto ambiental dos transportes e a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), objetivos estes que importam garantir no quadro do combate às alterações climáticas, a par de um vasto conjunto de outras medidas a tomar no campo da eficiência energética dos transportes e da mobilidade»**.



«Somos uma empresa que, quer se queira quer não, exige-nos ter uma política de melhoria da eficiência ambiental. Assim que o mercado passou a ter alternativas, começámos a fazer os nossos estudos e os nossos investimentos. Somos uma empresa que gosta de investir, de ser líder na inovação e, portanto, para nós era normal este passo desde que o racional económico assim o permitisse. Temos hoje uma frota de 15 viaturas a gás natural e o objetivo a curto prazo, caso as condições do mercado não alterem, será investir fortemente neste tipo de viaturas».

*Gustavo Paulo Duarte, presidente da Transportes Paulo Duarte*

O mesmo responsável comenta ainda que **«Portugal está comprometido com uma meta de incorporação de 10% de fontes de energia renováveis no setor dos transportes, sendo que neste particular não pode de modo algum ser descurada a utilização do**

**biometano, cujo potencial global de produção equivale mais de 1.700 ktep/ano, com proveniência em diferentes tipos de biomassa. Do nosso ponto de vista, o biometano, além de ser um recurso renovável, limpo e ecossustentável, pode ser economicamente rentável e um possível forte substituto dos combustíveis tradicionais, na medida em que assegura níveis de rendimento bastante elevados e com um nível de eficiência energética muito próximo dos 100%, permitindo assim a promoção do conhecido conceito de “economia circular” e uma redução mais acelerada das emissões de CO<sub>2</sub>. Acreditamos que a conjugação e democratização destas tecnologias podem, no curto prazo, alterar o paradigma do transporte em Portugal, constituindo-se como alternativas economicamente viáveis e ambientalmente sustentáveis, nas várias modalidades de transporte, desde o transporte privado de passageiros, passando pelo transporte público e pela distribuição, quer a de longo curso, quer a de natureza mais capilar (last mile)».**

No mix de soluções que o setor preconiza para o futuro, a Dourogás refere também o biogás como uma «**energia com muito potencial**», uma vez que «**tem um custo de cerca de metade do gasóleo e da gasolina**» e ainda «**a vantagem de ser uma energia renovável e não poluente, de emissões neutras, tal como a eólica, a fotoelétrica e a hídrica**».

Nuno Afonso Moreira comenta ainda que «**o Gás Natural Veicular é neste momento a única alternativa tecnologicamente madura para dar resposta às exigências de competitividade do setor transportador, porquanto assegura uma redução que pode alcançar 50% de poupanças na fatura de combustível no transporte pesado de longo curso, quando comparado com os combustíveis tradicionais**».



«A procura por alternativas aos combustíveis fósseis está em linha com a nossa política ambiental, que a empresa assumiu e que tentamos, com consciência real, tomar todas as medidas de gestão possíveis para reduzir a nossa pegada ecológica. A utilização de veículos movidos a gás natural é uma destas iniciativas, que se tem mostrado, até ao momento uma boa aposta, mas que ainda revela muitas lacunas de informação relativamente à utilização destes veículos, manutenção e rentabilidade dos mesmos. Este é, provavelmente, o principal ponto, a par da falta de postos de abastecimento, que ainda está a bloquear a aposta de muitas empresas nesta tecnologia».

Joaquim Vale, administrador da Santos e Vale

Por seu turno, Victor Cardial, delegado em Portugal da Gasnam, uma associação ibérica que visa promover o uso do Gás Natural Comprimido e o gás renovável na mobilidade terrestre, acrescenta que **«no caso dos veículos pesados, a solução de Gás Natural Liquefeito permite alcançar potências da ordem dos 460 cv, autonomias entre os 1.200 e os 1.600 quilómetros, com redução de emissões, designadamente de NOx (85%) e de partículas (quase 100%), assim como de CO<sub>2</sub> na ordem dos 30%»**. Victor Cardial disse ainda que **«uma vantagem muito relevante do Gás Natural, enquanto combustível é o seu potencial para apoiar a transição energética para o Gás Renovável (biometano), para o Gás Sintético (obtido através de hidrogénio e captura de CO<sub>2</sub>), pois as infraestruturas e os equipamentos são os mesmos»**.

O responsável associativo considera ainda que **«atualmente, a solução elétrica para o transporte pesado de mercadorias ainda apresenta muitas limitações, não sendo expectável que essa situação se altere nos próximos anos. Relativamente ao**

hidrogénio, as questões tecnológicas e económicas estão longe de estarem num nível adequado a uma larga difusão, embora seja na nossa opinião, uma das soluções com maior interesse e potencial».

Nuno Afonso Moreira, da Dourogás, relembra ainda que a Dourogás acredita « **muito**» no biogás porque «**sendo Portugal um país com abundantes recursos em biomassa, a promoção de fontes de energia renovável a partir da biomassa, como o biogás/biometano, tem um papel fundamental para o cumprimento das metas nacionais e europeias quanto à quota de renováveis e redução dos GEE**».

### **Infraestruturas são adequadas**

As empresas fornecedoras de combustível têm um papel fundamental para alavancar este novo paradigma da mobilidade porque têm a “matéria-prima” e a forma de a distribuir até ao consumidor final. De um modo geral, os nossos entrevistados defendem que a rede de abastecimento está já bem desenvolvida em Portugal. A Gasnam informa que «**brevemente, devem existir em Portugal cerca de 20 postos de abastecimento de GNC e GNL**», sublinhando que este número responde à procura atual por este tipo de combustível. Victor Cardial, da Gasnam, conclui mesmo que «**este é um processo que está em desenvolvimento e os distribuidores estão preparados para dar resposta às novas necessidades que vão surgindo**».

Nuno Afonso Moreira, da Dourogás, concorda que as infraestruturas existentes satisfazem as necessidades e destaca que a Dourogás tem, neste momento, «**três postos de abastecimento mistos de GNL e GNC, localizados em pontos estratégicos como o Carregado, Elvas e Picoto**». A empresa tem também postos exclusivamente de GNC, nomeadamente em Santo António dos Cavaleiros (Loures), Mirandela e Vila Real e ainda a exploração, em regime de concessão, do posto de enchimento dos STCP na cidade do Porto. A Dourogás, em 2019, pretende ainda inaugurar três novos postos mistos de GNL e GNC em Palmela, Maia e Vilar Formoso.

### **Mais apoio governamental**

Os entrevistados foram unânimes em considerar que devem existir mais incentivos para as empresas aderirem à inovação neste campo. Gustavo Paulo Duarte, presidente da ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias considera que a grande barreira a uma maior adesão dos transportadores aos novos combustíveis está na falta de incentivos, ficando estas empresas, muitas vezes, fora de programas de investimento como o Portugal 2020. «**Parece-me completamente mal pensado estrategicamente não incluir o setor dos transportes nestes investimentos de melhoria**», diz, acrescentando que «**temos de criar estratégias e não podemos ter veículos com 30 ou 40 anos a circular nas estradas portuguesas a pagar o mesmo de**



IUC que um carro novo. Não podemos ter viaturas com 40 anos que paguem o mesmo em portagens do que um carro novo com energias alternativas, mais amigo do ambiente. Não podemos querer que haja investimentos quando continuamos a beneficiar quem menos investe».



O presidente executivo do Grupo Dourogás considera que **«existe um conjunto de iniciativas que deveriam ser consagradas na moldura legislativa nacional, em ordem a contribuir ativamente para um roteiro de economia de baixo carbono no setor dos transportes que, como sabemos, é um dos principais contribuintes para a causa das emissões de passivos ambientais»**. Nuno Afonso Moreira sugere que algumas dessas iniciativas poderiam passar por, **«no quadro do Programa Operacional da Sustentabilidade e do Uso Eficiente dos Recursos (POSEUR), ajudas diretas ao custo das viaturas pesadas, numa lógica de substituição de frotas por meios veiculares mais ecológicos»**. O responsável da Dourogás considera ainda que deveria ser criado **«um quadro legislativo e regulatório, a exemplo do que acontece em alguns países europeus, para maior e melhor utilização das fontes renováveis de biomassa que podem ser valorizadas através da produção de biogás e consequentemente de biometano com propriedades adequadas ao respetivo uso como gás veicular renovável»**.

A Gasnam partilha desta visão de falta de incentivo governamental, considerando que **«não existe ainda uma visão favorável ao Gás Natural na mobilidade»**.

### **Mix de soluções**

O futuro será feito com várias energias a serem utilizadas em simultâneo na mobilidade de pessoas e bens, deixando o petróleo de ter um papel tão preponderante. Victor Cardial, delegado em Portugal da Gasnam, refere que **«o cenário atual e num futuro próximo vai consistir numa variedade de fontes de energia e de sistemas complementares na mobilidade, não sendo expectável aproximarmo-nos de panoramas como os verificados na segunda metade do século XX em que o petróleo era o único combustível utilizado»**. O responsável da Gasnam conclui que o futuro da mobilidade **«será caracterizado por um mix de soluções»**. Pensamento semelhante tem Nuno Afonso Moreira, da Dourogás, que vê **«o mercado como um puzzle em que as peças no final do dia encaixam umas nas outras e montam um ecossistema equilibrado nas suas várias vertentes»**, concluindo que existe espaço para, no futuro, se **«acomodar todas as tecnologias que sejam seguras, operacionais, funcionais e que acrescentem valor na fileira do setor transportador»**.

*por Sara Pelicano*

**Por:**

**Fonte:**