



DB



António Comprido, secretário-geral da Apetro - Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas, explica o que são os Combustíveis de Baixo Carbono e o seu impacto na economia e nas empresas, sublinha a necessidade de diversificar as fontes de energia e alerta para o perigo de trocar o petróleo, controlado por regimes pouco amistosos com a Rússia, para baterias de lítio, mineral cuja produção mundial é dominada pela China

“Combustíveis de Baixo Carbono são uma das soluções para a transformação energética da mobilidade”

Jacinto Silva Duro

jacinto.duro@jornaldeleiria.pt

■ **No último congresso da Anecra - Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel, apresentou a recém-criada Plataforma para a Promoção dos Combustíveis de Baixo Carbono (PCBC), que terá como função procurar soluções com combustíveis alternativos de baixo carbono. Como está esse trabalho a decorrer?**

A PCBC pretende ser um elemento agregador de todas as entidades que acreditam que os Combustíveis de Baixo Carbono (CBC) são uma das soluções que irão contribuir para uma transforma-

ção energética duradoura e inclusiva da mobilidade. Atendendo a que o número de membros tem vindo a aumentar, e que mais organizações da sociedade civil, entre as quais a academia, já manifestaram interesse em fazê-lo, podemos considerar a nossa actividade como bastante positiva.

É mesmo possível desenvolver combustíveis que não contribuam para a pegada carbónica?

Sem dúvida, é possível e já são uma realidade. No documento *Rumo à Neutralidade Climática - Clean Fuels for All*, estão inscritos alguns exemplos. Resumidamente, os CBC são produtos sus-

tentáveis de origem não petrolífera, com nenhuma ou emissões muito limitadas de dióxido de carbono, quer durante a sua produção, quer durante a sua utilização, e que podem ser usados em todos os sectores da mobilidade, quer sejam meios terrestres, marítimos ou na aviação. Ao utilizar os activos actuais, são evitadas disrupções, tornando-os mais acessíveis. Os CBC são um complemento a outros vectores energéticos essenciais para a descarbonização dos meios de mobilidade, como a electricidade e o hidrogénio. Saliento que, para garantir o sucesso da transição energética, é imperativo que os decisores políticos nacionais e da União

>>>



Europeia, concedam o mesmo reconhecimento político e um nível adequado de apoio a todas as formas e fontes de energia renováveis nos transportes. Por isso, a PCBC defende que todas as tecnologias e cadeias de valor que tenham potencial para contribuir para a neutralidade climática, devam ser consideradas em pé de igualdade.

Quais serão as vantagens do uso deste tipo de combustíveis para o tecido empresarial e quais serão os sectores onde se sentirão os maiores impactos?

As vantagens imediatas dos combustíveis de baixo carbono encontram-se em vários níveis. Posso apontar a redução substancial das novas infra-estruturas necessárias e um menor custo de implantação da distribuição de energia eléctrica e dos pontos de carregamento rápido. Além disso, são a única alternativa tecnológica para muitos segmentos de transporte, aviação, marinha e transporte pesado, onde a electrificação está em estágios muito iniciais permitindo, portanto, a descarbonização progressiva desses sectores. Dão ainda opção de escolha entre tecnologias de baixo carbono, garantindo que a neutralidade carbónica seja acessível a todos, sendo uma solução competitiva em comparação com as alternativas. Contribuem igualmente para uma maior segurança de abastecimento, diversificando as formas de energia final disponíveis e reduzem a pressão e o custo para obter uma substituição completa da frota que garanta a neutralidade climática, apoiando também uma transição justa. Por fim, ajudam a manter a dinâmica indus-



A PCBC defende que todas as tecnologias e cadeias de valor que tenham potencial para contribuir para a neutralidade climática, devam ser consideradas em pé de igualdade

trial portuguesa e europeia, e o emprego no sector automóvel, e desenvolvem o das matérias-primas alternativas, como a biomassa sustentável, agrícola e florestal, e resíduos - os bio-combustíveis -, contribuindo para a economia circular e a redução do risco de incêndios. Em suma, uma transformação energética duradoura e inclusiva, que contribua activa e transparentemente para a transformação dos nossos sistemas de energia e de transporte, deverá ter em conta todas as tecnologias de baixo teor de carbono, que possam apoiar a ambição climáti-

ca da União Europeia, respeitando também as necessidades sociais e económicas dos consumidores.

Com a inflação nos 7,4%, segundo números do Governo, e com o Inverno e o previsível aumento no preço dos combustíveis, a chegarem, a nossa óbvia dependência dos hidrocarbonetos mostra-nos que a descarbonização e a adopção de fontes de energia alternativas, com maior potencial do que as solar e eólica, já deveria ter sido acelerada e transformada em desígnio nacional?

Aí está uma matéria sobre a qual penso que deveríamos reflectir, tanto em termos nacionais como europeus. Sem dúvida que a inflação foi impulsionada para níveis que há muitos anos não se verificavam, devido à dependência da Europa da energia russa, bem como de outros produtos tais como o trigo, a cevada, os metais, os minérios, e um conjunto de outros componentes de diversas cadeias de valor, de que a Ucrânia e a Rússia são grandes produtores. Tendo isto em consideração, não será de repetir a dependência, nem de apenas um vector energético, nem de apenas um, ou alguns, poucos, fornecedores. Impor uma única solução, implicará o risco de novas dependências. Há que salvaguardar o papel fundamental que a diversidade tecnológica tem na garantia da independência energética da Europa. Dou, como exemplo, as terras raras, imprescindíveis para o fabrico de baterias, que provêm maioritariamente de um país - a China - e de outros elementos, de muitos poucos, alguns com modelos de governação que

>>>



também são fontes de preocupação quanto à sua fiabilidade no abastecimento das cadeias de valor. Não me parece, portanto, de todo, lógico, passar de uma dependência energética, mais fácil até de ultrapassar pela robustez e flexibilidade do sistema, para uma dependência de outros produtos. Daí que considere imprescindível para a redução da emissão dos gases de efeito estufa no sector dos transportes, a utilização de combustíveis alternativos sustentáveis, tais como os combustíveis líquidos e gasosos, incluindo hidrogénio renovável, metano renovável, biocombustíveis e biocombustíveis avançados produzidos a partir de resíduos da agricultura, silvicultura, indústria da madeira, indústria alimentar e similares, de origens não biogénicas, como a reciclagem de resíduos de plástico ou mesmo sintetizados a partir da electricidade renovável e de dióxido de carbono, capturado directamente do ar, que serão muito eficazes pois, além de terem efeitos imediatos na redução de emissões reais de gases de efeito estufa para a atmosfera, a partir da enorme frota de veículos existente, incluindo os movidos a gás, não necessitam de uma nova infra-estrutura de abastecimento e estão disponíveis na Europa.

Acredita que, caso já fosse possível uma utilização viável e abrangente do hidrogénio pela indústria, Portugal poderia evitar as consequências nefastas da invasão da Ucrânia pela Rússia?

Tal como já referi, julgo que o fundamental para salvaguardar a indepen-

>>>

Perfil

Uma carreira edificada entre o ensino e os principais *players* do mundo dos combustíveis

António Manuel Patrício Comprido licenciou-se em Engenharia Mecânica pelo Instituto Superior Técnico (IST), em 1970, tendo, de seguida, sido convidado para assistente de investigação no Laboratório de Física e Engenharia Nucleares, onde integrou o Grupo de Transferência de Calor. Em 1972 assumiu a regência da Cadeira de Permutadores no curso de Engenharia Mecânica, do IST, função que manteve até 1979. Em 1975, abandonou a carreira de investigação e ingressou na Setenave, onde desempenhou vários cargos e de onde saiu em 1987, quando era director de Reparação Naval. Foi então para a Siderurgia Nacional, onde ocupou o cargo de director de Organização e Informática. Esteve nesta empresa cerca de um ano, até, em 1988, ser convidado pela British Petroleum (BP) para um cargo equivalente na BP Portuguesa, tendo visto as suas responsabilidades alargadas em 1992, passando a acumular com a Direcção de Finanças e Controlo. Chegou à administração da empresa em 1994 e, em 1996, participou nas negociações para a implementação de uma *joint-venture* entre a BP e a Mobil em Portugal. Em 1997, foi transferido para a BP Oil UK, a maior associada europeia da BP,

onde exerceu funções semelhantes às que tinha em Portugal, além de, como membro do Conselho de Administração, ter assento em mais de uma dezena de administrações de empresas subsidiárias ou participadas. Em 1999, regressou a Portugal como presidente do Conselho de Administração da BP Portuguesa, acumulando, na sequência das várias aquisições feitas por este grupo empresarial, com as funções de presidente do Conselho de Gerência da BP Lubes, Companhia de Lubrificantes (ex Mobil Oil Portuguesa). Em 2003, ambas as companhias foram fundidas na BP Portugal, da qual António Comprido foi presidente do Conselho de Administração até Setembro de 2008. Foi então que, a 1 de Setembro de 2009, assumiu o lugar de secretário-geral da Apetro - Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas. É membro sénior da Ordem dos Engenheiros e presidente da Câmara de Comércio Luso-Britânica, além de colaborar com órgãos de comunicação social e empresas de consultoria. Foi, igualmente, presidente da Apetro de 2001 a 2007, membro do Conselho de Administração da CLC, e presidente do Conselho de Gerência da Sogilub de 2007 a 2008.



dência energética é a diversidade de vectores energéticos e a segurança do abastecimento. Sem dúvida, que o hidrogénio terá um importante papel a desempenhar, mas não será imediato e implicará grandes investimentos em infra-estruturas.

Em 1976, Portugal ficou de fora do nuclear, após acções populares, como a famosa manifestação de Ferrel, no concelho de Peniche. Há economistas que dizem que, dada a falta de recursos do Estado, uma central destas seria um erro que esgotaria o País economicamente. Perante o cenário de restrição ao acesso aos hidrocarbonetos e à seca que ainda não acabou, que outras alternativas viáveis teríamos?

Numa análise global, como aliás já foi manifestado pela Agência Internacional de Energia, não será possível alcançar as almejadas metas climáticas sem a utilização do nuclear. Quanto a Portugal, não fará sentido pensar na ins-



Numa análise global, como aliás já foi manifestado pela Agência Internacional de Energia, não será possível alcançar as almejadas metas climáticas sem a utilização do nuclear

talação de uma central nuclear. Somos um País que tem condições muito favoráveis para a utilização de energia eólica, solar e hídrica o que, a meu ver, muito bem, tem sido aproveitado e desenvolvido. Contudo, todos estes vectores energéticos são intermitentes, havendo necessidade de um mecanismo alternativo que permita o fornecimento de electricidade, de noite, quando não há vento e quando a baixa cota de água nas barragens, como aconteceu recentemente devido à seca, não permitem, de todo, a sua produção. Até agora, o fornecimento era garantido pelas centrais termoeléctricas do Pego e de Sines, entretanto encerradas, sem existir nenhuma alternativa à electricidade produzida por estas centrais. Isto levou à deslocalização da produção para outras centrais a carvão, nomeadamente em Espanha, que emitem igualmente dióxido de carbono e outros gases, agravando a necessidade de importações nacionais de energia.