

## Especial

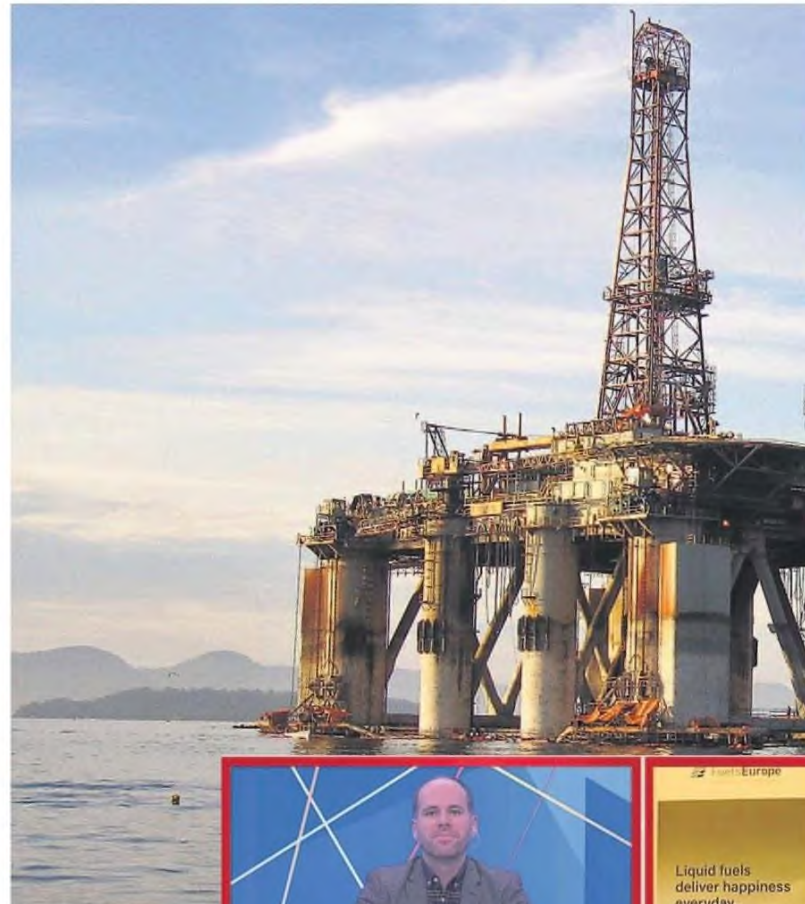
Diário de Notícias | | | |

# PORTUGAL MOBİ summit



CASCAIS

## Petrolíferas reinventam-se para produzir combustíveis cada vez mais limpos



**Carla Aguiar**

Quem pensa que o futuro da mobilidade vai passar apenas por veículos elétricos está enganado. As petrolíferas também estão na corrida para atingir as metas de descarbonização dos transportes fixadas até 2050 e apostam nos combustíveis sintéticos neutros para o ambiente para segurarem o seu negócio. Porque “não há melhor combustível do que o líquido, que não só é mais fácil de armazenar, transportar e distribuir, como tem a vantagem de já existirem todas as infraestruturas instaladas e os veículos a que se destinam”, resumiu hoje John Cooper, diretor-geral da Fuels Europe, numa sessão Portugal Mobi Summit dedicada ao papel dos combustíveis líquidos

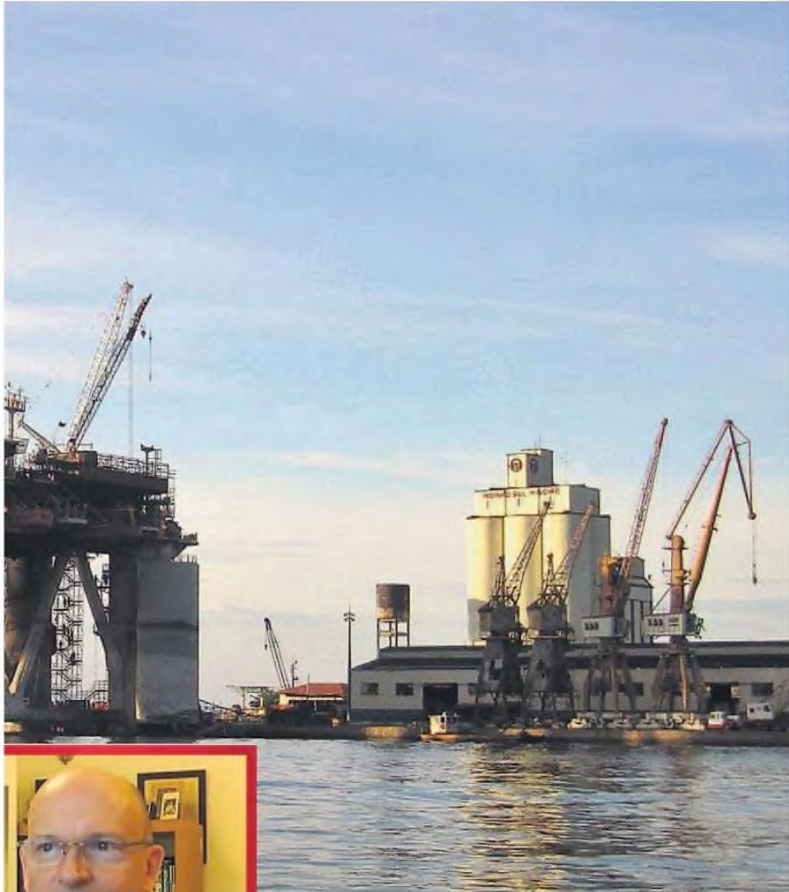
na estratégia de descarbonização até 2050.

Segundo o líder da organização que agrega a generalidade das refinarias europeias, “o futuro da mobilidade reside num mix de novas tecnologias, desde a eletricidade ao hidrogénio e aos novos combustíveis sintéticos neutros em carbono”. Em causa está um processo de obtenção de combustível que tanto pode vir do hidrogénio como da separação do petróleo do líquido, que é libertado de CO<sub>2</sub> antes de chegar aos transportes, sejam eles veículos automóveis, camiões, aviões ou navios.

De acordo com as projeções da Fuels Europe, será possível às petrolíferas europeias atingir uma produção anual da ordem dos 150 milhões de toneladas de combustíveis a partir de biomassa até 2050. “Isto represen-

**MOBİ SUMMIT 2020.** Os combustíveis líquidos vão continuar a fazer parte da mobilidade do futuro, mas numa versão cada vez mais verde e complementar à eletrificação dos transportes, concluem especialistas do setor em mais uma sessão Portugal Mobi Summit





DIREITOS RESERVADOS



**A quinta sessão digital PMS 2020 foi moderada pelo jornalista João Tomé (à esquerda) e juntou John Cooper, a partir de Bruxelas, António Comprido e Steve Oldham, desde Vancouver, no Canadá**

ta cerca de um terço das necessidades atuais, mas é o necessário para abastecer transportes pesados como a aviação e a navegação, se partirmos do princípio de que haverá um crescente contributo da eletrificação e do hidrogénio”, considerou o responsável. O objetivo é que cada litro de combustível líquido produzido seja ambientalmente neutro até 2050, assume a Fuels Europe.

As estimativas apontam para que até 2035 já seja possível reduzir até 20% a intensidade de carbono nos combustíveis em toda a União Europeia, revela John Cooper. “E mesmo que esta redução à partida não pareça espetacular, ela vai permitir uma poupança de cem milhões de toneladas de CO2 por ano, o que é equivalente à poupança obtida com 15 milhões

de veículos elétricos por ano”, exemplifica.

Mas, alerta, “precisamos de uma estratégia europeia para chegar a este objetivo”.

A tecnologia existe, mas para que o mercado ganhe escala vai ser necessário investimento de longo prazo e, neste momento, os incentivos públicos estão essencialmente dirigidos à eletrificação dos transportes, aponta aquele responsável. John Cooper defende que também haja incentivos fiscais para todo o processo de tornar os combustíveis renováveis.

**PETROLÍFERAS JÁ ESTÃO A DIVERSIFICAR**

Na mesma linha do seu homólogo europeu, o secretário-geral da Associação Portuguesa das Empresas Petrolíferas (Apetro) considera que “os combustíveis líquidos têm de ser parte da solução” da nova mobilidade e “vão coexistir com outras fontes de energia”.

Para António Comprido existem alguns fatores que tornam obrigatória a manutenção dos combustíveis líquidos, como sejam o facto de as infraestruturas já existirem e de as frotas de automóveis, aviação ou navios já estarem preparadas. “Não podemos esperar que, num curto espaço de tempo, desapareça toda esta estrutura de empresas, de infraestruturas e de equipamentos e começar do zero”, observou o responsável da Apetro.

António Comprido lembrou que Portugal

está bem posicionado para a produção de hidrogénio – dadas as abundantes condições naturais em sol, vento e água –, e que também o hidrogénio pode ser convertido em combustível líquido livre de carbono.

O secretário-geral da Apetro apontou ainda alguns exemplos bem-sucedidos em Portugal de apostas em biocombustíveis, a partir de óleos para cozinhar ou a partir de biomassa. Segundo António Comprido, a oferta das petrolíferas hoje em dia já é diversificada, contando-se ainda o GPL, o gás natural ou mesmo a energia fotovoltaica, setor onde a Galp é atualmente o maior produtor da Península Ibérica, apontou.

Estas empresas estão a fazer uma transição e serão cada vez menos petrolíferas e cada vez mais empresas de energia, disse António Comprido. Um sinal disso mesmo é a Galp ser um dos principais investidores no projeto que visa produzir hidrogénio verde em Sines. Outro é que também já disponibiliza pontos de carregamento para veículos elétricos.

**EVITAR DISRUPÇÃO MASSIVA**

Para assegurar que a transição energética se realiza sem uma disrupção massiva na economia, o CEO da Carbon Engineering também é defensor dos combustíveis líquidos, nomeadamente a partir do hidrogénio verde. “Se conseguimos fazer combustível líquido a partir de hidrogénio é uma boa maneira de conseguir a descarbonização sem causar uma disrupção massiva na indústria”, considera Steve Oldham.

O canadiano lidera uma empresa que desenvolveu uma tecnologia para capturar CO2 da atmosfera, inclusive a que foi acumulada desde a Revolução Industrial, e propõe-se instalar grandes unidades para captação e tratamento do CO2 em várias partes do globo, tendo prevista a instalação de unidades nos Estados Unidos.

Mas também está a criar soluções no mercado dos combustíveis alternativos, a partir do centro tecnológico da British Columbia, em Vancouver. Segundo Steve Oldham, cuja empresa já realizou testes-piloto nos Estados Unidos e no Canadá para o setor da aviação, está a desenvolver um novo diesel, em que o CO2 é retirado antes de ser distribuído para consumo.

Steve Oldham considera que tem havido um excesso de dirigismo nas políticas públicas, que não se limitam a fixar a meta da descarbonização, mas também a dizer que tecnologia eleger. Ora, Oldham advoga que “o foco deveria ser fixar o objetivo e não a solução”, permitindo às empresas desenvolver a melhor maneira de lá chegar.

Porque, diz, “temos de ser pragmáticos e usar o mais possível o que temos em vez de acabar com a indústria que existe”.

Esta foi a visão partilhada pelos três especialistas convidados da quinta sessão do Portugal Mobi Summit que vêm lembrar, à boa maneira de Mark Twain, que as notícias da morte dos combustíveis líquidos são, afinal, manifestamente exageradas. ●

**VEJA TUDO SOBRE MOBILIDADE E O PORTUGAL MOBI SUMMIT EM [WWW.PORTUGALMS.COM](http://WWW.PORTUGALMS.COM)**

“As empresas estão a fazer uma transição e serão cada vez menos petrolíferas e cada vez mais empresas de energia”

**António Comprido**  
Secretário-geral da Apetro



“Temos de ser pragmáticos e usar e readaptar o mais possível o que temos em vez de acabar com a indústria que existe”

**Steve Oldham**  
CEO da Carbon Engineering



“Até 2035 vamos reduzir em 20% a intensidade de carbono nos combustíveis, o que gerará, por si só, uma poupança de cem milhões de toneladas de CO2”

**John Cooper**  
Diretor-geral da Fuels Europe

