



MIGUEL PRADO

Liana Gouta Diretora-geral da Fuels Europe

“Banir o carro com motor de combustão não é benéfico”

Liana Gouta é desde o início deste ano a diretora-geral da Fuels Europe, associação europeia das empresas de combustíveis. No final de maio esteve em Portugal para participar na Lisbon Energy Summit e falou ao Expresso de alguns dos desafios da descarbonização. A gestora grega apela a que a Comissão Europeia considere os combustíveis renováveis como uma alternativa à eletrificação do transporte rodoviário, recuando na proibição da venda de carros novos com motores de combustão em 2035.

Alguns especialistas defendem que no processo de descarbonização não há ‘balas de prata’ (soluções rápidas). Concorda?

Concordamos totalmente. A ambição de neutralidade climática na Europa é enorme e apoiamo-la, mas cremos que não será alcançada apenas com o uso de algumas tecnologias selecionadas pelos legisladores europeus. Precisamos de todas as tecnologias. Enquanto tentamos avançar para um transporte neutro em carbono, a legislação, em particular o pacote Fit for 55, seleciona tecnologias específicas para diferentes sectores de transporte. Temos, por exemplo, a mobilidade elétrica para a descarbonização do transporte rodoviário e combustíveis sustentáveis para a aviação (SAF), sejam eles de base biológica ou sintéticos. Devemos manter uma abertura tecnológica para todos os transportes e adotar uma abordagem integrada para a descarbonização do sector dos transportes.

A Europa determinar que as vendas de novos carros com motor de combustão devem terminar em 2035 é uma abordagem errada?

Isto deve ser avaliado de forma muito cuidadosa nos próximos anos. Quando falamos de banir carros com motores de combustão, não se trata apenas de proibir esses carros, mas também de proibir combustíveis renováveis no transporte rodoviário. Isto não é benéfico para a descarbonização de toda a área dos transportes e traz muitos desafios.

Por exemplo...

Não há dúvida de que precisaremos de combustíveis renováveis para a aviação e o transporte marítimo. O nosso sector está cá para fornecer os combustíveis renováveis de que careceremos até 2050. Entretanto, temos de garantir um fornecimento ininterrupto de combustíveis aos transportes ao longo dos anos. Somos nós que temos de investir fortemente nas tecnologias renováveis e necessitaremos de investimentos de €650 mil milhões até 2050. Mas precisamos de ter um *business case* claro. Veremos uma forte redução na procura de combustíveis se apenas trabalharmos para a aviação e transporte marítimo. Por outro lado, não teremos um mercado onde desenvolver estes combustíveis renováveis. O transporte rodoviário seria o ideal, porque já tem uma carga fiscal que pode ser usada para incentivar o uso de combustíveis renováveis. Se queremos usar renováveis e sintéticos, necessitamos de manter os carros com motor de combustão nas ruas. E há também uma restrição técnica: nenhuma refinaria pode produzir apenas combustíveis para aviação e transporte marítimo; todas produzem um cabaz de produtos e os investidores têm de encontrar mercado para todos os tipos de combustíveis.

Qual seria a alternativa a banir as vendas de carros com motores de combustão? Taxar mais essas vendas?

Primeiro, devemos eliminar essa proibição, porque ela implica também banir os combustíveis renováveis do transporte rodoviário. Os combustíveis renováveis podem ser usados desde já com a infraestrutura existente de postos de abastecimento, tanques e restante infraestrutura logística.

Sem investimentos significativos?

Exatamente. Não há custos adicionais na infraestrutura nem no carro do consumidor, o que se traduz numa via mais fácil, rápida e económica para



Líder da associação europeia dos combustíveis garante apoiar a descarbonização

os cidadãos europeus. Na Europa há mais de quatro mil postos de abastecimento que já fornecem combustível 100% renovável. Os combustíveis renováveis já existem, são fáceis de usar e podem suportar uma descarbonização acessível a todos os cidadãos, incluindo os que não podem pagar

um carro elétrico novo. Mesmo que se atinja o objetivo de 30 milhões de carros elétricos até 2030, que é a ambição europeia, ainda teremos 250 milhões de carros convencionais nas ruas europeias. Porque é que não podemos dar também a estes a possibilidade de contribuírem para a descarbonização?

de encontrar o equilíbrio correto para conseguir a aceitação social e oferecer aos cidadãos outras soluções.

O hidrogénio verde suscita-lhe mais entusiasmo ou ceticismo?

É uma tecnologia muito interessante para a descarbonização, mas

É correto subsidiar tecnologias verdes no âmbito da transição energética?

Todas as novas tecnologias têm um custo adicional, pelo menos no início. Para apoiar o desenvolvimento e a redução de custos destas tecnologias, na primeira fase é preciso subsidiá-las. Foi o caso das eólicas, dos painéis solares, e os carros elétricos também são muito subsidiados.

Essa subsídio não pode pôr a sociedade contra a transição energética? Qual o equilíbrio certo?

Essa é uma questão muito relevante. O equilíbrio não será fácil, é uma questão muito sensível e precisamos de ter aceitação social. Nós apoiamos totalmente a mobilidade elétrica, que é uma tecnologia interessante e inovadora que pode desempenhar um papel crucial na descarbonização, mas não deve ser a única solução. Hoje os apoios públicos subsidiam veículos elétricos caros. Os legisladores têm

precisamos de estar cientes das suas especificidades. O nosso sector é o maior consumidor e produtor de hidrogénio, e é a razão pela qual os nossos associados já começaram a investir nesta tecnologia. Mas é para um uso industrial, para a descarbonização dos nossos processos. E também terá de acontecer em outras indústrias com consumo intensivo de energia, que para mudarem do gás natural para o hidrogénio verde terão de fazer investimentos enormes. A tecnologia tem que amadurecer e acelerar. Mas tenho muitas questões quanto ao uso do hidrogénio pelo consumidor final no transporte rodoviário. Talvez possa ser usado em algumas aplicações específicas, mas não como uma solução generalizada, porque precisaremos de mais infraestruturas em toda a Europa para abastecer hidrogénio ao consumidor final.

É positivo que a Comissão Europeia já tenha dado mais de €700 milhões em subsídios por via do banco de hidrogénio?

Sim. Cremos que há uma real oportunidade para o hidrogénio ligada à produção de combustíveis sintéticos. Os combustíveis sintéticos são a forma ideal de armazenar e transportar a abundância de eletricidade renovável gerada pelos parques eólicos e solares, gerindo a intermitência dessa energia verde. Para Portugal é uma oportunidade real, porque o país tem um enorme potencial nas renováveis e pode tornar-se numa plataforma de hidrogénio verde e de produção de combustíveis sintéticos.

Estamos a avançar suficientemente depressa nos combustíveis para a aviação e o transporte marítimo?

Devíamos ir mais depressa, pois temos metas a começar no próximo ano. Temos um quadro legal, mas ainda não temos produção suficiente. Precisamos de encontrar uma forma de acelerar essa produção. Os investidores precisam de clareza, um quadro regulatório previsível e uma ideia de qual será a dimensão do mercado num horizonte de 10, 15 ou 20 anos. Necessitamos de previsibilidade.

A transição energética será sustentável para os consumidores europeus e para a competitividade da Europa?

Isso é precisamente o que a Europa tem de alcançar para os seus cidadãos, visto que não podemos deixar ninguém para trás. Os legisladores devem explicar aos cidadãos a importância e urgência da crise climática tomando ações urgentes. E ao mesmo tempo garantir que damos mais opções e a possibilidade de todos os cidadãos serem parte da descarbonização.

Ninguém gosta de pagar mais pela sua fatura de energia.

Sim, é verdade, por isso acreditamos que a nossa abordagem está mais próxima das soluções economicamente mais acessíveis. Podemos atingir a descarbonização mais facilmente ao dar alternativas e a possibilidade de usar dos combustíveis renováveis no transporte rodoviário.

Mas esses combustíveis renováveis não terão também um custo acrescido?

Sim, há um custo adicional. Mas há mais de quatro mil estações de abastecimento a vender combustíveis 100% renováveis e algumas ao mesmo preço ou até mais baratas.

Quem paga a diferença?

Os nossos associados, porque pretendem mostrar que estes combustíveis podem ser uma resposta muito boa para os consumidores. Porém, a melhor solução seria os Governos subsidiarem estes combustíveis no transporte rodoviário, ajustando a enorme taxa que os combustíveis convencionais têm. Há um espaço para os Governos subsidiarem este custo, pelo menos no início. Quando estas tecnologias acelerarem e ganharem escala, os seus custos irão recuar. Isso será benéfico para a aviação e o transporte marítimo. Caso contrário, arriscamos perder investimentos para outras regiões do mundo e importar os combustíveis renováveis de que carecemos. E novas dependências irão surgir.

mprado@expresso.imprensa.pt

“
DEVEMOS ADOPTAR
UMA ABORDAGEM
INTEGRADA PARA
A DESCARBONIZAÇÃO
DO TRANSPORTE

O NOSSO SECTOR ESTÁ
CÁ PARA FORNECER
OS COMBUSTÍVEIS
RENOVÁVEIS DE
QUE PRECISAREMOS

“
NENHUMA REFINARIA
PODE PRODUZIR
SÓ COMBUSTÍVEL
PARA AVIAÇÃO
E TRANSPORTE
MARÍTIMO

PARA PORTUGAL
O HIDROGÉNIO
VERDE É UMA
OPORTUNIDADE REAL

Fim do carro a combustão “não é benéfico”

Em entrevista ao Expresso, Liana Gouta, líder da Fuels Europe, defende aposta nos combustíveis renováveis

A porta-voz das empresas de combustíveis considera que a descarbonização nos transportes não deve passar só pela mobilidade elétrica. **ES**