

Zero defende que o Gás Natural não é solução para descarbonizar os transportes em Portugal

24 de Outubro, 2018

A utilização de gás natural no sector dos transportes é tão prejudicial para o clima, como outros combustíveis fósseis, nomeadamente gasolina e gasóleo rodoviário ou fuelóleo pesado marítimo. Esta é uma das conclusões de um estudo divulgado pela Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&E), da qual a ZERO faz parte.

A queima de gás natural nos veículos também emite poluentes para a atmosfera como a gasolina. Apresenta vantagens limitadas em relação aos veículos a gasóleo que cumprem as normas de poluição, mas que podem ser eliminadas através de nova regulamentação. Outra conclusão deste estudo é de que os reguladores têm que reconhecer que o gás natural é um combustível fóssil que não pode ser usado com o objetivo de reduzir as emissões de carbono dos transportes rodoviários e que deve começar a ser taxado, como o gasóleo e a gasolina.

Se tivermos em conta os riscos de fuga de metano, um poderoso gás com efeito de estufa com maior impacto climático do que o CO₂, as emissões fósseis de gás natural poderiam aumentar as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) até 9%. Ou diminuir até um máximo de 12%, se considerarmos todos os modos de transporte.

Nos veículos ligeiros, o impacto das emissões de GEE do gás natural comprimido (GNC) é semelhante ao gasóleo, enquanto nos camiões é equivalente aos a gasóleo com o melhor desempenho. Já no transporte marítimo, o impacto do gás natural liquefeito (GNL) é próximo do fuelóleo pesado, mas esta comparação depende fortemente do vazamento de metano dos motores e das fugas a montante.

Na UE, em média, o gás natural paga menos imposto sobre o combustível do que o gasóleo (menos 76%). Em países com vendas elevadas de veículos a GNC e GNL, o gás natural tem benefícios fiscais até inferiores ao gasóleo. Por exemplo, a Itália consome 60% do metano usado como combustível rodoviário e detém 68% das vendas de veículos a GNC a nível europeu. Se o GNL fosse taxado como o gasóleo, não haveria espaço para frotas comerciais de camiões a GNL.

Os veículos movidos a gás natural, incluindo o renovável, emitem o mesmo nível de poluição dos veículos a gasolina e marginalmente em menor quantidade do que os veículos a gasóleo que cumprem com as normas de emissão em condições reais. Nos camiões, o GNL pode aumentar as emissões de óxidos de azoto (NO_x), dependendo do tipo de motor, e pode disparar de forma significativa as emissões de partículas em relação ao gasóleo. No caso dos navios, o GNL pode apresentar claros benefícios por comparação com o fuelóleo marítimo pesado, embora os sistemas de tratamento das emissões de NO_x e

consequente dessulfurização dos combustíveis marítimos poderiam obter resultados similares. O estudo mostra que nos carros, camiões e navios deveriam ser introduzidas tecnologias de baixo carbono para estimular a transição para tecnologias de baixas emissões de outros poluentes que afetam a qualidade do ar.

Biometano é um recurso renovável, produzido a partir de resíduos numa perspetiva da economia circular, mas deve ser restrito para setores onde já existe rede de gás natural

Os governos que depositam a esperança de descarbonizar com recurso ao biometano produzido a partir de resíduos devem reconhecer as limitações deste recurso, já que poderá apenas abastecer, no máximo, 95% das necessidades nos transportes. Isto também significaria que nenhum biometano poderia ser usado para descarbonizar outros setores que já usam gás natural, como por exemplo nos setores residencial, aquecimento e produção de energia, onde a rede de abastecimento já existe. O recurso a gás renovável na produção de eletricidade é caro e intensivo em emissões de carbono.

ZERO defende que o gás natural é uma utopia e uma distração em relação ao objetivo de reduzir emissões nos transportes, para cumprir a meta de descarbonização em 2050

Para a ZERO, os automóveis, camiões e navios movidos a gás natural não trazem nenhum benefício para o clima e são uma distração do verdadeiro objetivo que deveria ser de um sistema de transportes de emissões-zero, tanto quanto possível. Os governos deveriam resistir aos investimentos em gás natural nos transportes e parar de desperdiçar milhões de euros do erário público, através de fundos europeus, em novas infraestruturas e benefícios fiscais para o gás natural.

A ideia de que é possível descarbonizar o sector dos transportes com gás renovável é uma utopia. A pequena fração de biometano e eletrometano que é possível existir no *mix*energético seria destinada para descarbonizar os sectores do aquecimento e produção de energia, dependentes do gás fóssil. Incentivar o biometano nos transportes iria ser prejudicial para o clima, privando os sectores da indústria e o aquecimento doméstico de usar este recurso renovável limitado.

Investimentos em Portugal no financiamento a infraestruturas, veículos e embarcações a gás natural devem ser limitados porque são um erro estratégico

A ZERO considera que a Resolução do Conselho de Ministros n.º 88/2017, de 26 de junho, onde se define um Quadro de Ação Nacional de criação da infraestrutura para disponibilização de combustíveis alternativos (eletricidade e gás natural) está, no que respeita a estes últimos, profundamente errada nos argumentos e ações previstas.

No caso da mobilidade no transporte rodoviário a gás natural, “considera-se que a mesma pode desempenhar um papel importante na diversificação das fontes energéticas utilizadas nos transportes, surgindo como uma política complementar da mobilidade elétrica. A utilização de gás natural veicular,

GNC ou GNL, pode vir a oferecer economias tanto a nível financeiro como ambiental. O custo associado ao gás natural é significativamente inferior ao custo dos combustíveis convencionais (gasóleo e gasolina) e, devido às suas características, proporciona uma queima limpa. A nível ambiental comparativamente com os combustíveis tradicionais, as emissões associadas a este combustível alternativo são também inferiores.”

No caso do transporte marítimo, considera que “o GNL apresenta-se como uma das alternativas mais viáveis, nas perspetivas económica, ambiental e técnica, como substituto dos combustíveis fósseis tradicionais utilizados no setor marítimo ou como alternativa complementar, numa ótica de diversificação das fontes de abastecimento de combustíveis, afigurando-se com uma opção economicamente competitiva, de elevada eficiência e mais limpa no que se refere à emissão de alguns poluentes. Portugal pretende apostar na criação de uma infraestrutura que permita o abastecimento deste combustível alternativo a navios, procurando posicionar os seus principais portos como opção viável onde os navios a GNL possam abastecer. Para esse efeito, em 2025, Portugal deverá contar com 5 portos com capacidade para efetuarem operações de abastecimento de GNL a navios: 3 portos da rede Core (Leixões, Lisboa e Sines) e 2 portos das Regiões Autónomas (Açores e Madeira)” (na Madeira, o investimento está, aliás, já concluído).

Os argumentos agora apresentados relativos ao gás natural mostram que há custos ambientais, climáticos e para a saúde humana no investimento neste combustível fóssil, não devendo este ser o caminho da transição energética a prosseguir no nosso país.