



VGNs, a solução necessária e urgente para Portugal

11/Dezembro/2015

Jorge Figueiredo, Vice-Presidente da APVGN

Visite <http://www.apvgn.pt>

<https://www.facebook.com/apvgn>

Em Portugal o sector dos transportes é responsável pelo consumo de 6,4 milhões de teps, ou seja, **40,5% do total da energia consumida**.

Portanto, Portugal gasta mais energia a transportar do que a produzir. A indústria é responsável por 29% da energia consumida; as famílias por 16%; os serviços por 11% e a agricultura por apenas 2,5%.

Do total da energia gasta em transportes, uma enorme fatia deve-se ao transporte de mercadorias pois trata-se de veículos que circulam maior número de horas por dia e que consomem mais aos 100 km do que os ligeiros.

Então, deve-se perguntar, o que aconteceria se os veículos de transporte **de mercadorias** (apenas estes) fossem substituídos por VGNs?

Stock de veículos para transporte de mercadorias em Portugal:

1990	781.000
1995	912.300
2000	1.313.200
2005	1.308.000
2010	1.337.000
2012	1.295.000
2013	1.258.400

Fonte: Comissão Europeia, EU transport in figures, 2015

Como se viu, os dados mais recentes apontam para um stock de 1.258.400 veículos de transporte de mercadorias em Portugal. Este número inclui tanto os pesados como os ligeiros (<3.500 kg).

Mesmo admitindo que apenas uma pequena parte deste total seja constituída por pesados (45 mil camiões) e o restante por ligeiros, pode-se afirmar que **os veículos de transporte de mercadorias são os principais responsáveis pelo consumo de gasóleo em Portugal.**

Nós, proprietários de veículos particulares, na verdade consumimos uma parte pequena do total dos combustíveis gastos no país pois a maior parte do tempo os nossos veículos estão parados (poucos km/dia). Por isso, os 4,48 milhões de veículos de passageiros aqui existentes gastam tanto quanto os 1,25 milhões de veículos de transporte de mercadorias.

Assim, chega-se a uma conclusão importante:

Para reduzir o consumo de combustíveis líquidos em Portugal seria suficiente actuar decisivamente no segmento do parque automóvel dedicado ao transporte de mercadorias. Trata-se, no fundo, de uma aplicação da Regra dos 80-20.

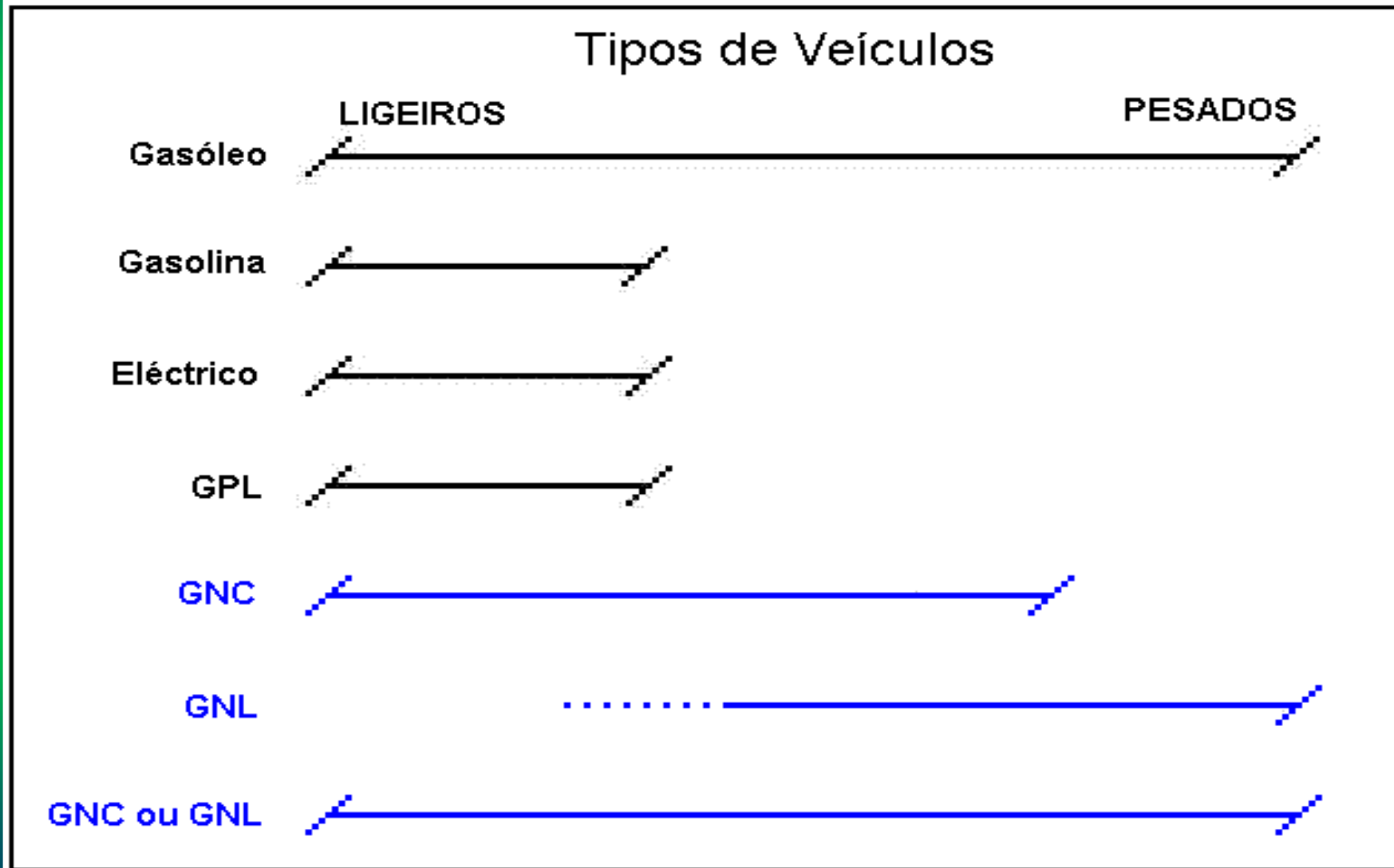
Esta actuação pode e deve ser feita através da substituição dos veículos a gasóleo – um combustível caro, poluidor e cancerígeno – por outros que utilizem o único combustível que podem substituí-los no imediato e em escala maciça:

O METANO (CH₄), ou GÁS NATURAL (GN)

Trata-se de um projecto perfeitamente factível, ao alcance das capacidades tecnológicas e financeiras do país e com o amparo da União Europeia.

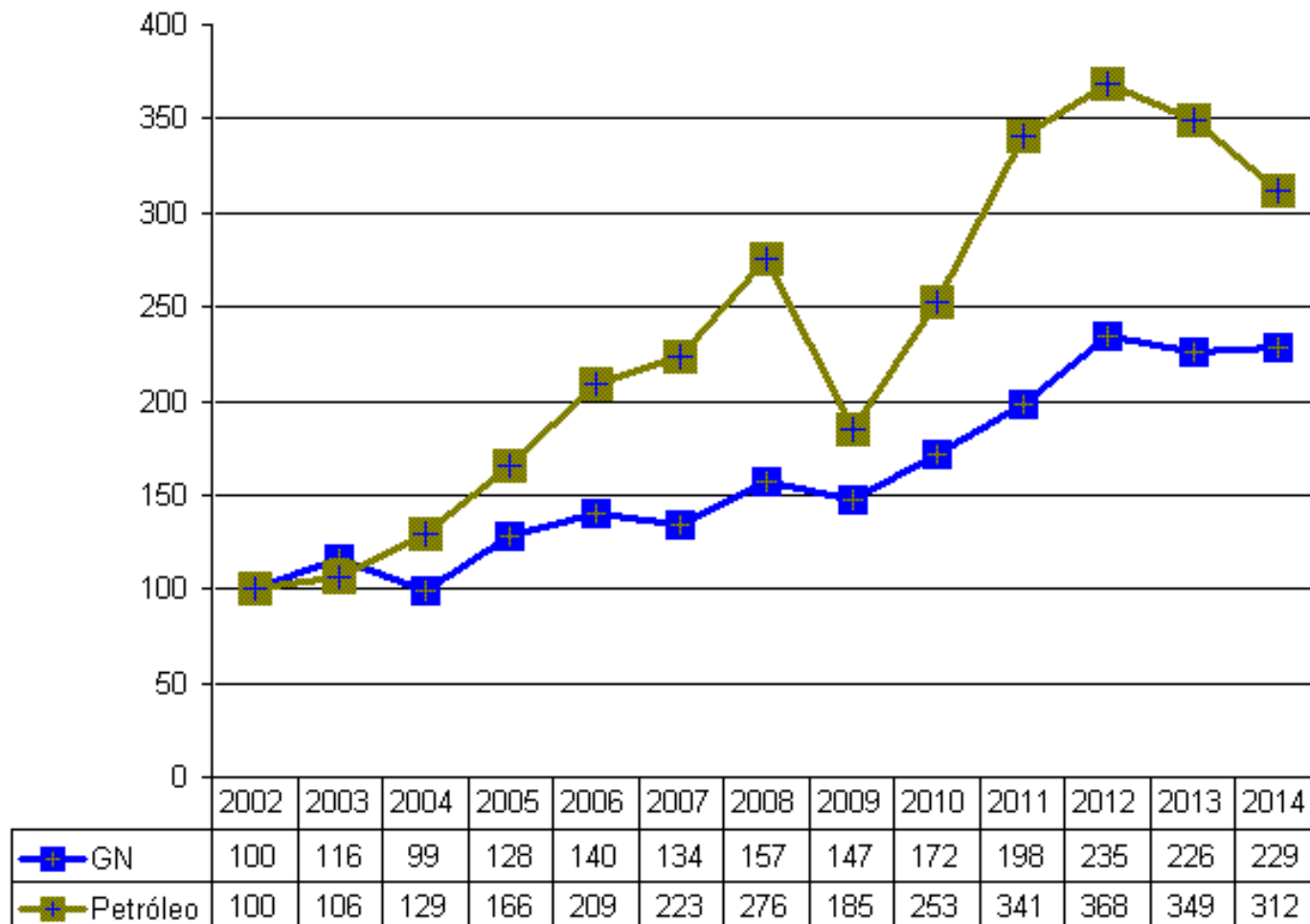
O GN é também uma energia abundante (as reservas dão para mais de 500 anos) e pode ser endógena.

O GN é uma solução geral para os transportes



Também em termos de balança de pagamentos o país seria beneficiado:

Histórico dos preços de importação praticados por Portugal (em Euros)



Fonte: DGE

GN Petróleo

A factura petrolífera de Portugal monta a 8,4 mil milhões de euros em 2014. 7

Assim como em termos de qualidade do ar:



Pequim, Dezembro/2015

O que é preciso fazer?

A resposta é **postos GNV, postos GNV e postos GNV** – sempre em regime de serviço público.

Portugal precisa de multiplicar o número de postos de abastecimento GNC e GNL com a máxima urgência possível.

Sabemos que a oferta não cria a sua própria procura. Mas também sabemos que quando há procura reprimida esta não pode ser satisfeita por ausência de oferta – é o caso do gás natural, comprimido e liquefeito.

A pequena República Chéquia, menor que Portugal, já tem mais de uma centena de postos GNC – e nós aqui temos menos de uma dezena deles. A Suíça, menor que o Alentejo, já tem 120 postos de abastecimento. ...

Precisamos de um programa de disseminação de postos de abastecimento GNV em Portugal, de criar uma rede com capilaridade suficiente.

Além disso há que conceder:

- Incentivos aos profissionais de transportes para adoptarem o GNC nas suas frotas, inclusive com o *retrofitting*
- Incentivos aos transportadores de longo curso para a adopção do GNL
- Incentivos aos taxistas para substituírem seus velhos carros a gasóleo por veículos GNC
- Empenhamento do Estado na solução dos VGNs, a começar pelas suas próprias frotas
- Assegurar a continuidade das frotas actuais de VGNs (STCP, Carris, TUB, AVF)
- Estender a utilização do GNL também ao transporte marítimo

Para alcançar a Espanha e os demais países europeus,
Portugal precisa de:

- Postos GNC em todos os municípios com mais de 100 mil habitantes
- Postos GNC em todas as capitais de distrito
- Postos GNC em todos os municípios da Área Metropolitana de Lisboa e do Porto
- Pelo menos mais cinco postos GNL em locais bem escolhidos do país
- Postos GNL para bancas (marítimo)

Não percamos o comboio do GNV!

Precisamos de acção, rápida e decisiva.

Precisamos de um poder político lúcido em matéria de energia e transportes.

Embarcar em falsas soluções significa desperdício de recursos e tempo perdido.

Precisamos aproveitar a vantagem absoluta que tem a Península Ibérica em relação a todas as outras regiões do mundo: sete portos metaneiros; várias ligações internacionais por gasoduto; reservas de gás natural por explorar no seu subsolo; possibilidade de produzir biometano a partir de resíduos.

A União Europeia promove o projecto

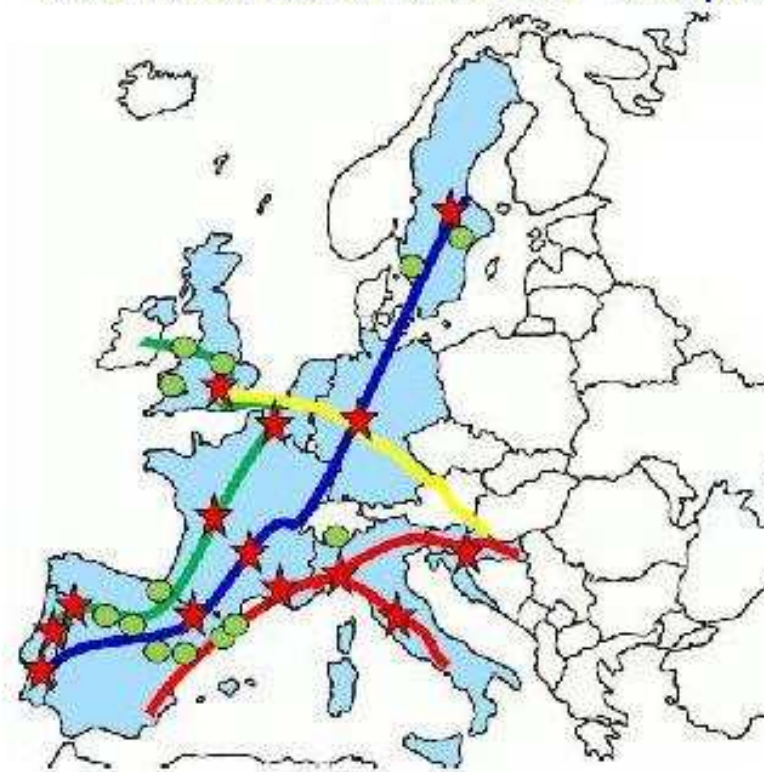
CORREDORES AZUIS

ligando a Europa no sentido Norte-Sul e Leste-Oeste.

O projecto prevê a instalação de um total de 45 postos GNL. Muitos já estão em funcionamento.

Portugal contará com pelo menos 8 postos GNL (3 já estão em funcionamento).

Corredores azuis na Europa



LNG Blue Corridor Project

- Postos GNL disponíveis
- ★ Novos postos GNL

Os corredores azuis terão um posto GNL a cada 400 km. O seu projecto já foi aprovado pela Comissão Europeia.

Uma análise sumária dos VGNs

FORÇAS

- É a única solução generalizável a todos os tipos de veículos
- É uma solução óptima tanto do ponto de vista macroeconómico como do ponto de vista das empresas
- É uma solução óptima do ponto de vista ambiental
- Trata-se de uma tecnologia perfeitamente dominada e já na etapa da comercialização
- Grande experiência a nível mundial: 20 milhões de VGNs já em circulação

FRAQUEZAS

- A economicidade da solução dos VGNs está fortemente dependente da escala – é preciso uma frota numerosa para justificar o investimento no posto de abastecimento
- Em Portugal ainda há poucos postos de abastecimento de GNC e de GNL

OPORTUNIDADES

- A União Europeia endossou a solução dos VGNs com o projecto dos quatro **CORREDORES AZUIS** Leste-Oeste e Norte-Sul
- Em Portugal a Regra dos 80-20 favorece os VGNs
- Necessidade de minimizar as consequências do Pico Petrolífero

AMEAÇAS

- Más decisões em matéria de política energética e de transportes
- Perigo de as más soluções retirarem recursos à boa solução dos VGNs
- Inércia dos decisores



O século XX foi do petróleo, o século XXI será o do gás natural.

Este é a energia que vai predominar no nosso século, tanto na sua forma comprimida como liquefeita.

No GN, a Península Ibérica tem uma enorme vantagem sobre todas as outras regiões do mundo.

Muito obrigado pela vossa atenção.

Visitem

<http://www.apvgn.pt>

<https://www.facebook.com/apvgn>

