

ENERGIA & AMBIENTE

ENTREVISTA **ANTÓNIO COMPRIDO** Secretário-geral da Apetro

“É um erro focarmo-nos demasiado no carro elétrico”

Portugal não deve apostar em excesso numa única tecnologia, como o carro elétrico, para combater as emissões poluentes, diz António Comprido, defendendo que existem mais setores onde atuar.

ANDRÉ CARRITA-MENDES
amendes@jornaleconomico.pt

Em entrevista ao Jornal Económico, o secretário-geral da Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas (Apetro) aborda os desafios que a indústria enfrenta.

Considera que existe da parte do Governo alguma espécie de moda ou febre com o carro elétrico, a julgar pelas medidas, e também pelas declarações do ministro do Ambiente?

Cometemos um erro ao focarmos demasiado no carro elétrico porque se pensarmos no problema das emissões, em Portugal temos um foco de emissões muito superior ao dos carros ligeiros de passageiros que são os fogos florestais, com o CO₂ [dióxido de carbono] lançado para a atmosfera. O efeito é extremamente perverso e tem um período de recuperação bastante longo.

Existem outros problemas a resolver para travar as emissões poluentes?

Existe o problema da completa falta de eficiência energética do nosso parque habitacional, mesmo habitações relativamente novas são más em termos de isolamento térmico. E outros, como porque é que as pessoas usam transportes, mas o automóvel continua a ser tão usado? Temos um fraco planeamento do território, temos milhares de pessoas a deslocarem-se diariamente dos centros urbanos para fora, e ao mesmo tempo, de fora para dentro. Outro aspeto extremamente importante, é a questão do modo de transporte. Portugal já teve uma das melhores redes ferroviárias no princípio do século passado, infelizmente hoje já não é assim, mas temos que apostar nas áreas urbanas e suburbanas no

transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Estes são aspetos que merecem muito mais a atenção dos governos. Focando demasiado e criando um bocadinho a ilusão na opinião pública, de que a simples substituição dos veículos a gasolina ou a gasóleo por veículos elétricos vai resolver os problemas das emissões, da qualidade do ar e do congestionamento de tráfego das cidades, é uma visão demasiado redutora que pode distrair as pessoas da atenção que têm que dar a outros setores.

A eletricidade é uma solução para o transporte de passageiros e de mercadorias de média e longa distância?

Não é previsível, com base no conhecimento científico atual, que o transporte aéreo, o transporte marítimo transatlântico de longa distância e mesmo o transporte rodoviário de mercadorias, sejam facilmente eletrificáveis. Os camiões que fazem as rotas europeias, e mesmo as rotas nacionais de longo curso, também dificilmente conseguirão.

Estamos a acabar a legislatura, como avalia o Governo?

“**Mete-me um pouco de impressão que um grupo profissional, qualquer que seja, tenha capacidade para paralisar o país [sobre a greve dos motoristas dos combustíveis]**”

Não vou dar uma nota por uma razão muito simples: é política da Apetro não se fazer avaliações sobre os políticos, a classe política, os governos. Tivemos uma relação cordial, de respeito mútuo, como tem sido hábito com praticamente todos os governos. Na generalidade dos casos fomos ouvidos, talvez não tantas vezes como gostaríamos em certos assuntos.

Houve alguma coisa que ficou por fazer no setor?

Há sempre coisas por fazer. O que nos preocupa mais, e não é específico apenas deste Governo mas é transversal a vários governos, é a imprevisibilidade e instabilidade legislativa e fiscal. Essas duas questões não têm sido, por razões várias, características do nosso sistema de governação, desde há muitos anos, e esta ditadura do Orçamento do Estado é prejudicial, porque efetivamente remete para um horizonte temporal de um ano coisas que deveriam ser definidas para mais de uma legislatura. Só assim se consegue efetivamente criar as condições para o desenvolvimento das empresas, para o investimento, para que a economia se possa desenvolver.

Para o próximo Governo, seja ele qual for, a Apetro faz algum apelo?

Por um lado, como referi, é preciso criar condições de previsibilidade a nível regulatório, legislativo ou fiscal no sentido de que as empresas saibam com o que é que podem contar por períodos mais ou menos alargados. Por outro lado, achamos que um Governo deve adotar uma postura de neutralidade tecnológica relativamente às questões que temos pela frente, e muito particularmente este grande desafio que é o combate às alterações climáticas através da descarbonização da economia. Estamos perfeitamente de acordo que o go-

verno deve ser ambicioso nas suas metas, que o Governo deve criar condições para que Portugal cumpra os objetivos a que se propôs no acordo de Paris. Mas assiste-se hoje, quer a nível da União Europeia, quer a nível de Portugal, a uma excessiva interferência do Governo, ditando de alguma maneira as tecnologias que deverão ser ganhadoras em detrimento de outras. Achamos que isso não é bom porque a própria Agência Internacional de Energia ou a ONU, todos dizem que para se atingirem as metas de descarbonização é preciso usar todos os meios que temos ao nosso dispor, é preciso usar todas as tecnologias possíveis, não há uma bala de prata numa tecnologia ganhadora que nos vá resolver os problemas todos.

Em relação à crise dos motoristas de combustíveis, como avalia a intermediação do Governo?

Não me vou pronunciar sobre a questão do direito à greve versus os restantes direitos. Ambos têm de ser respeitados não sou especialista em matérias de direito. O direito à greve tem de ser respeitado, mas também não pode sobrepor-se a todos os outros direitos. Mete-me um pouco impressão, apenas como cidadão, que qualquer grupo profissional, qualquer que seja, tenha capacidade para paralisar o país e causar danos irreparáveis a todo o resto da população. Nesse aspeto, acho que o Governo fez bem em interferir no sentido de tentar acautelar esta segunda parte. Acho que, de facto, o Governo tentou por todas as vias que as partes se entendessem, o que é facto é que conseguiu parar a outra greve e conseguiu evitar que esta nova greve se realizasse. Eu diria que a atuação foi positiva no sentido de evitar que todos nós sofréssemos consequências mais graves com o efeito da greve. ●





“Faz sentido pipeline para o aeroporto”

O líder da Apetro defende a construção do pipeline entre Aveiras e o Humberto Delgado.

Durante a greve dos motoristas fez-se sentir a falta de um oleoduto (pipeline) entre o parque de Aveiras e o aeroporto de Lisboa. O ministro do Ambiente já referiu a sua construção pelo setor petrolífero. Faz sentido esta iniciativa?

Faz todo o sentido. Eu acredito que há neste momento condições para se avançar com o oleoduto até ao aeroporto Humberto Delgado a partir da instalação principal de armazenagem na margem norte do Tejo, a CLC em Aveiras.

Como é que nasceu a ideia de fazer o pipeline usando uma conduta de água na maior parte do percurso?

Um pouco por acaso, os acidentes também às vezes ajudam ou desajudam nestas situações. Há uma conduta da EPAL que foi recentemente desativada, que proporciona que uma parte importante que é a expropriação, que seria necessário fazer de terrenos para passar o novo pipeline, não seja necessária porque se poderá utilizar na grande parte do trajeto esse caminho que ficará disponível e livre. Isso vem ajudar muito e embaratecer muito o custo do projeto.

Havia um plano para reativar os pipelines do POL Nato que vão desde a Trafaria até à base aérea do Montijo. Isso faria sentido agora com o novo aeroporto do Montijo?

Esse pipeline está completamente intercedido, nem existe, a conduta não está completa. As próprias instalações do POL Nato estão atualmente a ser utilizadas pela ENSE para reservas. Uma coisa é ter produto em reservas, está ali parado, e só será usado numa situação de crise. Outra coisa é ter uma instalação para estar a movimentar produto diariamente e isso é muito mais complicado, a instalação estava altamente degradada, e seriam necessários investimentos muito grandes para a por como uma instalação operacional de abastecimento diário. Tanto quanto eu sei, neste momento não está no horizonte da ENSE pegar nesse tipo de projeto. Mas no entanto, ainda estará por definir exatamente como é que vai ser abastecido o aeroporto do Montijo. Não sei

como está, mas julgo que ainda não há uma solução definitiva relativamente a esse aspeto. A instalação da POL Nato se estivesse como esteve quando foi criada, 100% ativa, obviamente que poderia ser uma alternativa [para abastecer o aeroporto do Montijo]. Mas muito dificilmente para vir abastecer Lisboa, porque isso obrigaria a uma travessia do Tejo que não era simples, embora fosse possível, até porque o pipeline que vem da refinaria de Sines para Aveiras já atravessa o Tejo, poderia-se eventualmente utilizar esse caminho para por um pipeline paralelo, mas julgo que essa hipótese, pelo menos para já, não está em cima da mesa.

Até à década de 90 houve um pipeline a abastecer o aeroporto de Lisboa.

O que aconteceu foi que, com a intervenção na zona de Cabo Ruivo para a construção da Expo 98, foram desativadas as instalações que abasteciam o aeroporto através de pipeline. E foi desativado o cais onde acostavam os navios que traziam o produto das refinarias e que o descarregavam ali para depois seguir para o aeroporto. Essa foi uma preocupação que na altura houve, eu estive diretamente envolvido - por parte de uma das companhias, a BP -, com o engenheiro Cardoso e Cunha [comissário da Expo 98] e a estrutura dele nas negociações para abandonarmos e uma das coi-

sas que conseguimos foi encontrar uma solução alternativa para continuar a abastecer o aeroporto através de pipeline. A Expo às suas custas fez o prolongamento do pipeline, que foi desativado em Cabo Ruivo para o terminal da Matinha onde ficava o antigo Gás de Lisboa que estava desativado, com uma instalação que era da BP que ficava fora da zona de intervenção da Expo 98 que era Santa Iria. Era assim possível continuar a abastecer, os navios descarregavam no terminal da Matinha, o produto ia até Santa Iria e depois havia uma derivação para o aeroporto. Estava tudo a funcionar.

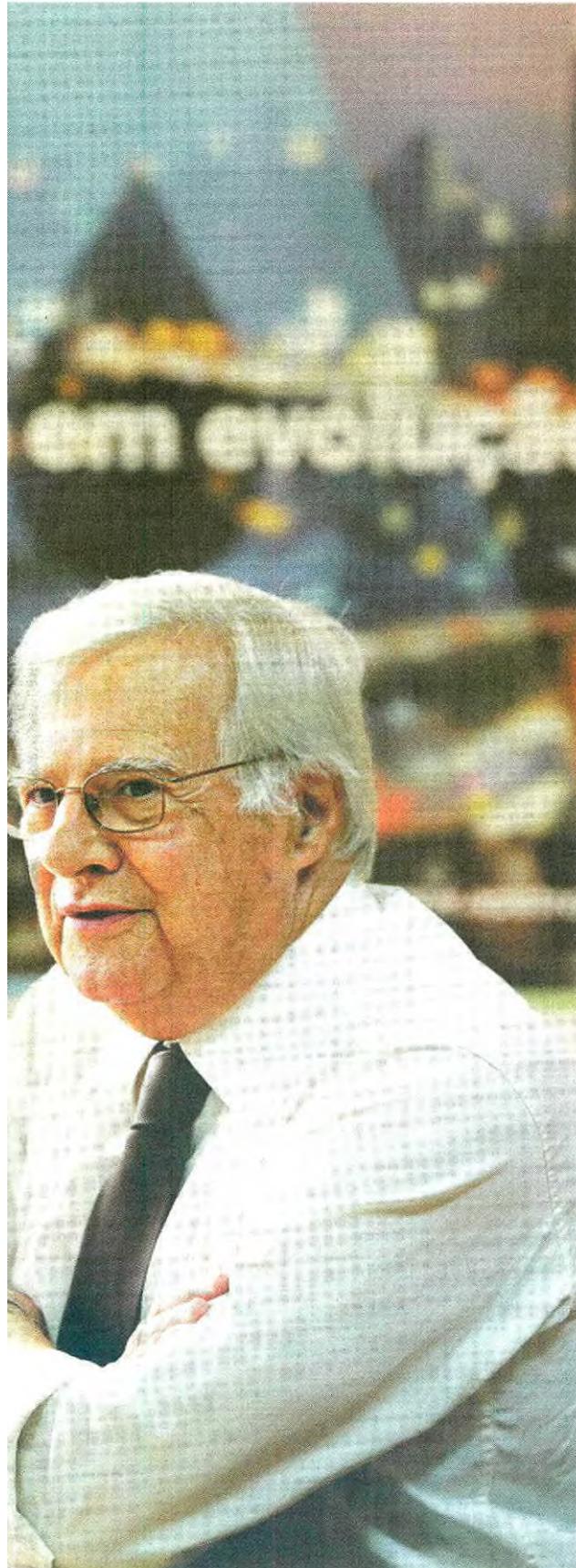
Se estava operacional porque é que não chegou a ser utilizado?

A certa altura houve uma decisão política, legítima, da na altura ministra do Ambiente [Teresa Patrício Gouveia], que decretou a proibição da descarga de hidrocarbonetos na margem norte do Tejo. Ficámos impedidos de fazer essa descarga e de abastecer o aeroporto por pipeline. Os anos passaram, Santa Iria acabou por ser desmantelada porque deixou de ter interesse estar a utilizá-la, entretanto nasceu a CLC [empresa dona do parque de combustíveis em Aveiras de Cima].

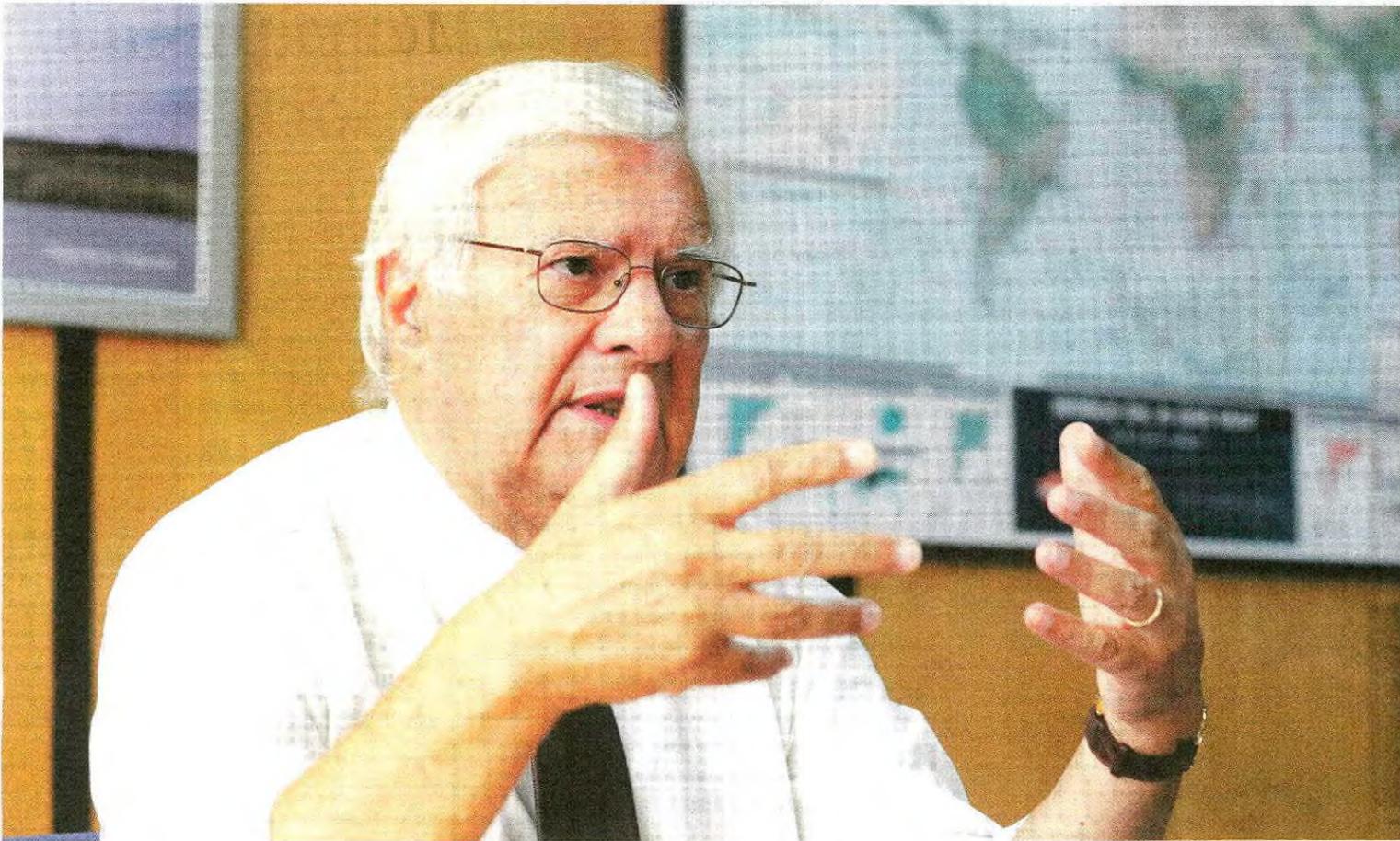
E porque é que não se fez logo um pipeline para o aeroporto?

Por uma razão muito simples, durante muitos anos Portugal não sabia qual ia ser a solução para o aeroporto. A Portela ia fechar, não ia fechar, o aeroporto era na OTA, era em Rio Frio, era em Alcochete, era não sei aonde... e um investimento num pipeline era um investimento que tem que ter uma garantia para ter retorno de algumas dezenas de anos. Não se vai construir um pipeline para ele daí a cinco anos, ou 10 anos, ser desativado. E isso levou a essa incerteza a que nunca se tenha construído o pipeline, a partir do momento em que houve o plano de prolongar a vida do aeroporto Humberto Delgado, construindo mais outro aeroporto satélite, que está ainda em discussão - Montijo -, mas se for essa a solução, o importante é: ao prolongar a vida da Portela e por de lado a hipótese de o fechar, criaram-se as condições para se poder construir o pipeline. ●

“
Ao prolongar a vida do aeroporto de Lisboa, e por de lado a hipótese de o fechar, criaram-se as condições para se poder construir o pipeline.”



Cristina Bernardo



“Não querem explorar petróleo, mas querem andar de avião”

Os combustíveis sintéticos podem vir a ser solução no futuro para reduzir emissões no setor dos transportes, defende António Comprido, líder da Apetro, em entrevista ao Jornal Económico.

ANDRÉ CABRITA-MENDES
amendes@jornaleconomico.pt

A pesquisa de petróleo em Portugal acabou por não avançar, com questões legislativas, burocráticas e legais a travarem este processo. Portugal deu um tiro no pé?

Tenho mais uma opinião pessoal, porque a Apetro não representa a indústria da prospeção e

exploração de petróleo, mas considero absolutamente um erro não queremos conhecer os nossos recursos. Isto é verdade ara o petróleo e para o gás como é para o lítio. Agora temos assistido manifestações contra a exploração de lítio. Não queremos ter explorações de petróleo, de gás, de lítio, mas queremos ter tele-móvel, andar de avião, carros elétricos. Não sei o que as pessoas querem. Deviam dizer a solução que propõem para a nova

organização da sociedade e onde vão bucar a energia. Só dizem 'não quero'. Qualquer situação de exploração de recursos naturais tem impacto negativo no ambiente, que têm que ser devidamente ponderados no sentido de mitigar ou eliminar. Considero que não explorar os recursos nacionais, num país que é pobre em recursos nacionais, é um erro.

Estes recursos, se existissem, poderiam ser usados para

“

Há pessoas que acham que o desenvolvimento civilizacional se consegue fazer sem compromissos

financiar a transição energética?

Dou o exemplo da Noruega, toda a gente gosta muito da Noruega, que tem muitos carros elétricos. De onde vem esse dinheiro que a Noruega tem para fazer essas coisas todas? Vem da prospeção de gás e de petróleo. Agora, desde que obviamente sejam feitos os estudos de impacto ambiental, que haja cuidado na maneira como são concedidas as licenças. Não digo que seja uma república das bananas. Isto aplica-se aos combustíveis como se aplica também a outros recursos, e temos o mais recente que é o lítio.

Um minério que é essencial para as baterias dos carros elétricos.

Aparentemente, Portugal tem reservas de lítio razoáveis e é muito procurado por causa do crescimento da utilização de baterias, nomeadamente na mobilidade elétrica. E também já estamos a levantar problemas, como se levantou para a construção de barragens, dos parques eólicos, como se levanta para tudo. Há pessoas que acham que o desenvolvimento civilizacional se consegue fazer sem compromissos. Não explorar nem

As alterações que a indústria automóvel está a sofrer podem vir a ter impacto negativo nos postos de trabalho?

Sem dúvida nenhuma, porque é bonito falar da criação de novos postos de trabalho com as novas tecnologias, mas é preciso por do outro lado da balança os postos de trabalho que se perdem com o abandono e o fecho de instalações.

O setor dos combustíveis e do gás de garrafa passou a ser regulado pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE). Qual o balanço que faz do novo regulador?

Na altura, vimos com algumas reservas esta alteração de competências das várias entidades, mas o que me preocupa acima de tudo é, mais uma vez, a falta de estabilidade. Criou-se há uns anos a ENMC em cima da EGREP. Depois, ia-se extinguir a ENMC, que afinal não se extinguiu, continuou com outras competências. Passaram-se competências para a ERSE e DGEG. Isso é que nos preocupa. Nós vivemos com qualquer estrutura regulatória mas convinha que não andasse a mudar em períodos de tempo relativamente curtos, porque o processo de aprendizagem de todas estas entidades conduz a entropias. A indústria tem estado sempre de baixo de um grande escrutínio. A minha preocupação em relação à ERSE é que tenha uma tendência, que espero que não tenha, de tratar este mercado de uma maneira idêntica à que trata a eletricidade e o gás natural. Somos muito diferentes. Eu digo que o princípio que esta por trás da última reestruturação faz algum sentido. Licenciamento na DGEG, centralizou-se na ENSE a fiscalização, e na ERSE a regulação. Do ponto de vista teórico, parece-me estar bem. Até agora, o nosso relacionamento institucional com a ERSE, a sua administração e os técnicos, é excelente, independentemente ou não dos regulamentos que venham a ser produzidos.

Como é que avalia o regime de gasóleo profissional aprovado pelo Governo nesta legislatura, que tentou travar que as empresas de transporte internacional de mercadorias fossem abastecer a Espanha?

Houve alguns dos grandes transportadores internacionais que passaram a fazer alguns dos seus consumos em Portugal, mas não se conseguiu recuperar todos os consumos face a Espanha. Não se conseguiu recuperar para Portugal a totalidade dos combustíveis que eram abastecidos em Espanha. Julgo que foi uma solução possível, posta a funcionar em tempo recorde e que resultou de uma boa conjugação de esforços de todas as entidades envolvidas. ●

Tensão no Médio Oriente sem impacto nos preços

António Comprido afasta a possibilidade de os preços dos combustíveis dispararem devido às tensões atuais na região do mundo.

Como é sabido, a carga fiscal tem um grande peso no preço final dos combustíveis. O setor considera que ainda vale a pena pedir aos governos a redução da carga fiscal, ou é uma exigência que nunca vai ser atendida?

Mais do que reduções, o que importa é eliminar distorções. A própria diretiva da fiscalidade sobre a energia é um tema que há anos anda a ser esgrimido dentro da União Europeia, sem que se tenha conseguido chegar a consenso. Ainda agora, a Comissão emitiu um relatório em que chega à conclusão que a diretiva está completamente desajustada da realidade, nomeadamente porque não trata os combustíveis todos da mesma maneira. Portanto há combustíveis fortemente penalizados, os líquidos, mesmo tendo em conta o nível de emissões que provocam, em detrimento de outros, como por exemplo o gás natural. Por exemplo, entre o gás natural e o GPL [Gás Petróleo Liquefeito] também há uma distorção que não entendemos. O ISP [Imposto sobre Produtos Petrolíferos] sobre o gás natural é muito mais baixo do que sobre o GPL para ser usado como carburante. Mais do que discutir a redução de uns centimos do ISP sobre o gasóleo e a gasolina importa uma reforma profunda, porque entretanto foram criados adicionais: a taxa de carbono, a contribuição para o serviço rodoviário. Tudo isso é uma manta de retalho. A fiscalidade sobre a energia é algo que tem que ser revisto a nível comunitário e depois a nível nacional para estar alinhada com os objetivos da Comissão, mas que seja justa e trate todas as formas de energia da mesma maneira. Para não privilegiar umas em relação a outras. É preciso uma profunda reestruturação no sentido de colocar todos em pé de igualdade. Ai sim, somos adeptos que esse trabalho seja feito, e não andarmos a criar mais taxas, com o objetivo de aumentar a receita fiscal do Estado.

As tensões regressaram ao Médio Oriente, e envolveram um dos maiores produtores mundiais, a Arábia Saudita, com duas instalações petrolíferas a serem atacadas

neste país. Esta tensão vai ter consequências nos preços dos combustíveis?

Não creio, a não ser que haja uma escalada de guerra no Médio Oriente, isso seria sempre uma situação bastante complicada. Já assistimos a perturbações bem mais significativas, países inteiros como o Iraque, como o Kuwait, como a Líbia, a saírem do sistema produtor mundial por períodos relativamente grandes, mas o sistema está suficientemente disperso, os locais de produção, para conseguir compensar essas falhas de produto. Esses 5% que representou a interrupção do abastecimento da Arábia Saudita nunca puseram em risco a falta de produto no mercado. O facto é que hoje em dia a segurança do abastecimento, a não ser como eu disse que haja uma escalada a nível de uma guerra generalizada, não me parece que seja problema que se ponha. Como consequência, as oscilações que vemos nos preços nunca são muito grandes, e depois é preciso não esquecer uma coisa que é válida para as subidas e para as descidas, é que o barril não pesará mais que 20% a 25% no valor final do produto que nos pagamos na bomba, portanto, mesmo com uma subida de 20% que fosse no preço do crude, se os produtos refinados acompanhassem essa subida da mesma ordem de grandeza, estamos a falar de um aumento de 5% no produto final, nunca assistiríamos aqui a uma escala na ordem dos 20% ou 30% dos preços dos combustíveis, isso está fora de questão.

Há poucos anos chegou a falar-se na entrada de novas

“Fiscalidade sobre a energia tem que ser revista a nível comunitário e nacional, para tratar todas as formas de energia da mesma maneira”

empresas petrolíferas no mercado português de combustíveis. Tal não aconteceu, esta é uma prova de que o mercado português está maduro?

Ao contrário do que as pessoas dizem, o mercado não tem estado parado. Quando foi criado tinha quatro associados, que eram quatro refinadores ou em Portugal ou em Espanha: a Petrogal, a BP, a Shell e a Mobil. A Petrogal e a BP mantiveram-se, e a Shell e Mobil desapareceram do mercado português. Entretanto, apareceram outros. Há muitos pequenos e médios players no mercado. O mercado tem sofrido muitas alterações. Aquela ideia que o mercado está como há 10 ou 20 anos, não está. Há uma evolução, mas dizer que os grandes players internacionais terão grande apetite em entrar em Portugal? Eu diria que não. Os grandes players internacionais - Mobil, Shell, Total, Eni, Esso - abandonaram porque têm que racionalizar as suas operações. O mercado português é um mercado pequenino, muito pulverizado, com uma das redes mais densas, com custos unitários mais altos, que é uma coisa que muitos analistas se esquecem quando comparam os preços portugueses com o resto da Europa que não estão assim tão desalinhaados como isso. Além que é um mercado em queda, tirando o mercado de transporte aéreo, esse é muito especial está em claro crescimento, e do transporte marítimo por via dos cruzeiros, o mercado do transporte rodoviário é um mercado em queda, porque o número de viagens por família esta próximo da média da União Europeia. Os veículos são cada vez mais eficientes e gastam menos - um carro hoje comparado com há dez anos pode gastar menos 20 ou 25% do combustível. E a terceira via, que é esta revolução que está a haver (bicicletas, trotinetas, transporte público) aponta para uma redução do mercado. Portanto, um mercado em contração não é muito apetecível para a entrada de novos players. Não quer dizer que não apareça um outro, de média dimensão, mas não me parece que as grandes companhias internacionais olhem para o mercado português, e mesmo ibérico, com grande apetite. ●

se quiser conhecer os recursos naturais que temos é errado.

Quais são as soluções que a Apeetro defende para o futuro da mobilidade?

Uma solução são os combustíveis sintéticos que permitem continuar a utilizar o parque automóvel existente. A utilização dos bio-combustíveis, e a emergência dos combustíveis sintéticos, vão permitir continuar a rentabilizar a estrutura existente, conseguindo os mesmos objetivos de redução de emissões que se consegue com a eletrificação do veículo, partindo do pressuposto que a eletricidade utilizada pelos veículos é gerada a partir de fontes renováveis, porque se não for também não resolve problema nenhum. Os combustíveis sintéticos têm várias vantagens. Já imaginou o que é que significa para a indústria automóvel europeia, que hoje está toda virada para a produção de motores diesel e motores a gasolina, se no prazo de 10 ou 20 anos deitar fora essa base de produção toda, e ter de a substituir por uma base de produção nova? São questões de difícil resolução e se conseguirmos compatibilizar as duas coisas, melhor ainda.



Frédéric Bernhardt

4

ENTREVISTA

O líder da Apetro considera que o combate às alterações climáticas não passa só pela aposta no carro elétrico e defende uma maior aposta nos transportes coletivos.



Energia & Ambiente

Energy & Environment

www.energiaeambiente.pt

N.º 8 | 27 setembro de 2019 | Diretor Filipe Alves | Diretor executivo André Cabrita-Mendes

GRANDE ENTREVISTA

“Há condições para se avançar com o pipeline até ao aeroporto de Lisboa”

O secretário-geral da Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas (Apetro) vê com bons olhos a construção do oleoduto. António Comprido afasta a possibilidade do preço do combustível disparar com a tensão no Golfo Pérsico. **P 4 e 7**

“Limitar o aquecimento global tem de ser uma prioridade”

A EDP assinou um compromisso juntamente com 86 multinacionais com o objetivo de reduzir emissões. António Mexia destaca que tanto o setor público como o privado têm de contribuir no combate às alterações climáticas. O gestor avisa que faltam “reformas políticas para acelerar a descarbonização da economia”. **P 12**



António Mexia
Presidente da EDP

“Ambição de Portugal é maior que a da ONU”

Ministro do Ambiente e da Transição Energética esteve na Cimeira do Clima a apresentar os avanços de Portugal no combate às alterações climáticas. **P 13**

- AMBIENTE**

Avanços na energia renovável não garantem metas até 2030, avisa a ONU **P 2**
- ECOSISTEMAS**

Invasão da vespa asiática: Será assim tão perigosa como se pensa? **P 18-19**
- SUSTENTABILIDADE**

Os negócios que têm como missão o combate ao plástico **P 8**
- MUNDO**

Muita conversa e pouca ação na cimeira ambiental das Nações Unidas **P 10**
- INDÚSTRIA**

Um dos primeiros aviões elétricos do mundo tem ‘Alma’ portuguesa **P 14**

O melhor investimento familiar é a educação dos seus filhos

International sharing school
madeira - portugal

Caminho dos Saltos, 6 - Funchal - Madeira - Portugal
+351 965 015 333 | office@madeira.sharingschool.org

Primary Years Programme Middle Years Programme