

Combustível do futuro avança no Congresso

Proposta deve afetar todo o setor portuário

ANDERSON FIRMINO
DA REDAÇÃO

A aprovação na Câmara dos Deputados do Projeto de Lei (PL) 528/2020, que trata do chamado combustível do futuro, reacendeu o debate em torno da mudança na matriz energética na indústria marítimo-portuária.

O projeto cria programas nacionais de diesel verde, de combustível sustentável para aviação e de biometano, além de aumentar a mistura de etanol e de biodiesel à gasolina e ao diesel. A matéria, agora, está na Comissão de Serviços e Infraestrutura do Senado, com relatoria do senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB).

AINDA FALTA

Relator na Câmara Federal, o deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), admite que ficou faltando a definição de combustível marítimo descarbonificado.

"Aprovado na Comissão de Transição Energética, que presido na Câmara dos Deputados, faremos com operadores marítimos, companhias de navegação e fabricantes de motores, um próximo evento para discutir isso e se desdobrar em iniciativas legais", complementa.

DEBATE NECESSÁRIO

Professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Gesner Oliveira acredita que o PL do Combustível do Futuro



Navio-tanque abastecendo porta-contêineres no Porto de Santos: mudança na matriz energética das embarcações também é discutida

chega em boa hora, por estimular um debate essencial.

"O projeto de lei é um importante estímulo à transição energética no País. Um ponto importante é que haverá uma compensação tributária para usinas de biocombustíveis e destilarias que produzirem combustíveis de fontes agrícolas renováveis, provenientes da cana-de-açúcar, milho e soja. Assim, atingirá de forma positiva a produção de combustíveis para navios", afirma Oliveira para a Tribuna.

URGENTE

Para ele, a necessidade de descarbonizar os transportes é uma das urgências da agenda climática mundial e já está criando uma demanda expressiva para esses novos produtos no Brasil e no exterior.

"As emissões de gases de efeito estufa de todo o setor de transportes correspondem a 35% de toda a queima de combustíveis fósseis no mundo. Essa relação é mais acentuada no caso do transporte marítimo, que tem nível baixo de prontidão tecnológica em soluções de descarbonização, além da vida útil das embarcações, em média de 20 a 35 anos, o que inibe a rápida aplicação de novas tecnologias", acrescenta.

Cadeia terrestre será mais atingida

Especialista em infraestrutura e consultor portuário, Rodrigo Paiva entende que projeto vai atingir muito mais a cadeia logística do que a parte marítima.

"Acho que a adição de biocombustível nos combustíveis de origem fóssil já acontece e vai ser ampliada. Assim, a possibilidade de afetar os custos logísticos é maior na cadeia terrestre do que na cadeia marítima", pontua.

Paiva entende que, para afetar o abastecimento de navios, é necessária uma iniciativa global, pois as embarcações são abastecidas em vários pontos do globo. Uma iniciativa única é pouco efetiva para isso, apesar de impactar a logística terrestre e a pegada de carbono da cadeia logística.

"O Brasil já está sendo um dos principais pontos de criação de energia alternativa limpa. Vejamos as iniciativas de solar, eólica, biometano proveniente de aterros sanitários ou de biodigestão (fonte agro) e hubs de hidrogênio verde. Apesar disso, globalmente ainda há muitas dúvidas no que apostar para o futuro", acrescenta.

EXEMPLO



"O Brasil já está sendo um dos principais pontos de criação de energia alternativa limpa. Vejamos as iniciativas de solar, eólica, biometano proveniente de aterros sanitários ou de biodigestão"

Rodrigo Paiva
Especialista em infraestrutura e consultor portuário

PREPARAÇÃO

A Autoridade Portuária de Santos (APS) já mira um importante mecanismo visando maior utilização do chamado hidrogênio verde. E ele passa pela Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga, que pertence à estatal.

"Existem empresas que

estão estudando a gestão de Itatinga, para o aumento da geração de energia elétrica. Um dos requisitos que nós exigimos é a geração do hidrogênio verde, que ficará disponível para os píeres de atracação, ou seja, os cais contaria com uma estrutura adequada para o abastecimento de dois tipos de navios em especial (cruzeiros e draga)", afirma o presidente da APS, Anderson Pomini.

Segundo ele, Itatinga gera 15 megawatts, dos quais 50% são utilizados para alguns operadores portuários e para a sede do porto. "Há necessidade de investimentos, de troca dos fios de alta tensão (são 35 km de fios). Temos o principal insumo: a energia hidrelétrica".

O presidente da APS afirma que Santos deve pautar o tema da descarbonização. "A gente já vem incentivando, inclusive, com a redução de tarifas, os navios que tenham selo verde, que já trabalharam para reduzir a emissão de CO2 quando da entrada e saída do nosso canal", finaliza Pomini.