

OPINIÃO

Diesel, alterações climáticas e qualidade do ar



ANTÓNIO COMPRIDO
Secretário-geral da Associação
Portuguesa de Empresas Petrolíferas
- APETRO

Num mundo complicado em que há múltiplas variáveis com dependências entre si que não são facilmente reproduzíveis em modelos de análise, há uma tendência compreensível em simplificar ao extremo, procurando explicações do estilo causa/efeito, confundindo muitas vezes a realidade. Tudo isto é aceitável se a intenção for procurar explicações que sejam entendíveis pela maioria das pessoas, mesmo não especialistas. Mas já não o será quando se confundem deliberadamente realidades distintas que podem levar à tomada de decisões incorretas.

Vem tudo isto a propósito da clara campanha de demonização dos motores de combustão interna, com especial incidência no gasóleo. Quero com isto dizer que estes são inócuos e não têm impacto no planeta e na qualidade de vida das pessoas? Obviamente que não. Mas tentar reduzir a resolução de todos os problemas que enfrentamos em termos de alterações climáticas, congestionamento de tráfego e qualidade do ar, à simples substituição de um tipo de motorização por outro, de que apenas se destacam as virtudes, não é uma abordagem séria nem correta, dos desafios que enfrentamos na mobilidade.

Ora vejamos. Em termos de emissões de gases com efeito de estufa e consequentemente do impacto nas alterações climáticas, trata-se de um problema global, quer em termos de geografia, quer em termos de ciclo de vida. No primeiro caso é indiferente onde as emissões se produzem, e no segundo há que contabilizar todas as emissões desde a extração das matérias-primas para o fabrico dos veículos até ao seu abate no fim de

vida. E aqui há inúmeros estudos que apontam para uma paridade entre veículos elétricos e com motores de combustão interna.

O claro ganho dos primeiros em termos de utilização é parcialmente ou mesmo totalmente anulado com as fases de fabrico e de fim de vida. Isto é, um veículo elétrico novo, no stand, já foi responsável por uma quantidade de emissões que os motores de combustão interna apenas atingirão ao fim de muitos anos de utilização.

Se pensarmos nas questões da qualidade do ar que respiramos, particularmente nos centros urbanos com elevado congestionamento de tráfego, então os veículos elétricos com zero emissões no tubo de escape levam uma clara vantagem, particularmente em termos de NOx, já que no que diz respeito a partículas materiais, a utilização de filtros cada vez mais eficazes anulou as diferenças existentes. Mas, mesmo em termos de NOx, os novos veículos que cumprem as normas EURO VI, já estão dentro dos limites aceitáveis.

Se pensarmos no congestionamento do tráfego é fácil perceber que não se resolvem com a tecnologia de tração, mas sim com medidas como o planeamento do território, a oferta de transportes públicos, a partilha de meios e sobretudo as mudanças de hábitos das pessoas.

Daí que conclua dizendo que não há uma solução única para todos os problemas, que muitas tecnologias irão coexistir no futuro, devendo cada situação ser analisada, e escolhida a melhor opção conforme as circunstâncias. ●

Tentar reduzir a resolução de todos os problemas à simples substituição de um tipo de motorização por outro, não é uma abordagem séria nem correta