



# GRUPO DOUROGÁS

## JOÃO FILIPE JESUS

### "O HIDROGÉNIO VERDE E OS GASES RENOVÁVEIS SÃO O FUTURO"

**A estratégia delineada pelo Grupo Dourogás assenta na inovação e na disponibilização de soluções de transição energética, de modo a contribuir para a descarbonização, conforme explica o diretor geral da Dourogás GNV, João Filipe Jesus.**

**- O Grupo Dourogás celebrou 25 anos o ano passado, quais têm sido as linhas orientadoras da empresa, e quais as perspetivas em termos de futuro?**

As bodas de prata do Grupo Dourogás ficaram sem dúvida associadas a vários marcos estratégicos que de forma muito feliz, nos ajudaram a fechar com chave de ouro este ciclo de vida: foram-nos concedidas as licenças de distribuição de gás natural, que permitem que mais 8 concelhos do Interior Norte do país, a juntar a outros 24, possam beneficiar de uma fonte energética mais sustentável na ótica ambiental e geradora de maior competitividade económica para esses territórios, permitindo que estas regiões não fiquem excluídas dos benefícios do progresso e do desenvolvimento. Sempre acreditamos que o gás natural poderia desempenhar um papel determinante no desenvolvimento regional e na coesão. Foi essa a razão fundacional do Grupo

Dourogás em 1994. Hoje, ao olharmos pelo retrovisor, achamos que fizemos as apostas certas. Fechámos igualmente este ciclo, com o lançamento de um ambicioso plano de investimentos no setor da mobilidade a gás natural, dando continuidade a um plano de expansão lançado em 2013 naquela que é hoje uma das principais bandeiras estratégicas da Dourogás: o Gás Natural Veicular. Entre autocarros, viaturas pesadas de transporte de mercadorias, furgões e viaturas de recolha de resíduos, para além de ligeiros, viaturas comerciais, táxis e TVDE's, circulam hoje em dia em Portugal aproximadamente um milhar de veículos movidos a gás natural. Somos a empresa que, com um corpo acionista 100% português, tem hoje a maior e mais dispersa rede de abastecimento de GNL e GNC em Portugal. Ser líderes em quota de mercado não é um fim último em si mesmo, é a forma de, inovando, contribuímos para a competitividade do setor dos

transportes, cuja importância na economia nacional é fundamental, assegurando simultaneamente um contributo para a causa da descarbonização. A nossa assinatura é "Há 25 anos a inovar", porquanto é pela inovação que potenciamos as oportunidades de investimento, que contribuímos para criação de emprego, que estimulamos o desenvolvimento regional e somos, tal como há 25 anos, neste caso quase 26, um agente incondicional da transição energética em Portugal. No entanto, já durante o período de estado de emergência, assistimos a uma estabilização da procura com os consumidores a retomarem o padrão dos seus normais hábitos de compra e em alguns retalhistas, com valores bastante mais baixos face ao mesmo período do ano passado.

**- Como é que caracteriza o posicionamento da Dourogás no transporte pesado rodoviário e marítimo?**

Quando há meia dúzia de anos decidimos que havia um caminho a percorrer no setor da mobilidade a gás natural em Portugal, fizemo-lo não somente por imperativo da nossa matriz de posicionamento setorial, de grupo com uma vocação predominantemente gasista, mas porque entendemos que Portugal, a Europa e o Mundo teriam de assegurar as condições para que o transporte, sobretudo terrestre, pudesse ter um papel chave na descarbonização da economia. Inquestionavelmente, a chegada do gás natural ao setor dos transportes, permitiu reduzir a intensidade carbónica do ecossistema da mobilidade, contribuiu, de forma muito assinalável, para a melhoria da qualidade do ar nas cidades, e permitiu substituir outras fontes de energia, designadamente as derivadas do petróleo, por praticamente metade do preço. Carregar nos ombros o peso da liderança de mercado, não constitui para nós propriamente um motivo de tranquilidade, bem pelo contrário, estimula-nos todos os dias a ser mais competentes e assertivos naquilo que fazemos, sempre em parceria com os nossos clientes e com os restantes atores do mercado. Aliás, neste particular, temos vindo a conseguir consolidar uma narrativa transversal a todo o setor do GNV, através da GASNAM, a associação ibérica de gás natural e renovável para a mobilidade, na qual temos assento no respetivo órgão executivo e onde assumimos, desde 2017, o papel de coordenação de todas as empresas portuguesas que têm interesse no desenvolvimento da mobilidade a GNV.

Já no que se refere à aplicação do gás natural na componente marítima, as exigências da IMO (Organização Marítima Internacional) são absolutamente vitais para que um País, como Portugal, que tem mais de 900 km de costa marítima e no qual a Economia do Mar representa um peso expressivo no cômputo do valor acrescentado, tanto no campo económico como social, possa jogar um papel ativo na competitividade da sua infraestrutura portuária.

O Gás Natural assegura reduções muito substantivas de emissões contaminantes locais (Óxidos de Nitrogénio-NOx, Dióxidos de Enxofre - SOx e Partículas - PM) face à formulação tradicional do Heavy Fuel Oil, para além de garantir a redução de 20% de CO<sup>2</sup> e assim contribuir para a redução do efeito de aquecimento global do planeta.



Existe ainda, do ponto de vista regulamentar, uma trajetória que deve ser trilhada, e uma formulação legal que se impõe para que as várias modalidades de bunkering (ship-to-ship, tank-to-ship e truck-to-ship) possam em Portugal assumir a relevância que, por exemplo na vizinha Espanha, já se verifica aos dias de hoje: só nos primeiros 5 meses deste ano foram levadas a cabo 237 operações de bunkering, para um total de mais de 50 mil m<sup>3</sup> de GNL marítimo. É uma realidade, da qual Portugal não pode ficar distante.

**- Considera que o gás natural veicular tem vindo a assumir uma importância crescente?**

As estatísticas e os números, são como o algodão, não enganam!

No ano de 2019, o número de viaturas a gás natural no mercado português praticamente duplicou, com um crescimento homólogo de 91%, para 752 unidades triplicando inclusivamente os valores de 2017. Em 2020, a tendência manteve-se durante os primeiros meses, esperando-se agora uma retoma moderada, em virtude do estado de emergência associado à pandemia que assolou Portugal e o Mundo.

Já na nossa vizinha Espanha o crescimento o ano passado foi de mais de 60% para um total de mais de 22 mil viaturas. Acreditamos, que em Portugal existe ainda um território fértil para a expansão do parque de viaturas movidas a gás natural.

Já no espaço europeu, o número total de viaturas movidas a gás natural, superou o ano passado 1,5 milhões, destacando-se, neste número, o peso crescente das viaturas de utilização profissional, desde as 3,5 toneladas, passando pelas gamas intermédias, até às 40 toneladas, não deixando de considerar que pela primeira vez, o número total de autocarros movidos a gás natural superou as 20 mil unidades! São números consistentes e que demonstram a vitalidade e dinamismo do setor, ao que não é certamente alheio o facto de a rede de abastecimento de gás natural veicular continuar a crescer, de forma sustentada, em toda a Europa, em linha com as diretivas comunitárias que apontam claramente no sentido de desenvolver uma mobilidade hipocarbónica e menos dependente dos combustíveis derivados do petróleo.



### - Podemos considerar o gás natural como uma solução de transição energética?

O gás natural é, neste momento, e sê-lo-á seguramente, durante as próximas duas décadas, a solução tecnologicamente mais madura que cumpre em simultâneo o duplo propósito de redução das emissões numa lógica integrada dentro do conceito well-to-wheel que terá forçosamente de evoluir para um conceito mais apurado de LCA – Life Cycle Analysis. Isto implica ter uma abordagem holística de toda a problemática das emissões, desde a fonte de geração energética, passando pelos contaminantes gerados aquando da circulação, até ao final do ciclo de vida das viaturas e de todos os seus componentes. É uma temática que tem vindo a suscitar, nos mais diversos fóruns políticos e setoriais, enorme discussão e não existe ainda um consenso alargado sobre os modelos de aferição da pegada ambiental dos vários modelos de mobilidade. Uma coisa parece certa: o futuro não será 100% elétrico, não só porque existem condicionantes naturais que o limitam, como tecnologicamente tal parece, hoje mais que nunca, configurar relativa inviabilidade. Disto isto, o tema da intermitência e do armazenamento de energia é essencial para continuarmos a potenciar o desenvolvimento das energias de fonte renovável e será por esta via que o hidrogénio verde e outros gases renováveis. poderão desempenhar um papel fundamental. Portugal tem uma rede de infraestruturas, nomeadamente, uma rede de distribuição de gás natural muito eficiente e cuja rentabilização através da injeção do hidrogénio e de gases renováveis será a chave para uma sociedade moderna. Estamos certos de que o gás natural e a eletricidade mais do que substitutos, são complementares na arquitetura de um sistema cada mais eficaz e competente, no caminho da descarbonização energética.

### - A Dourogás anunciou também que pretende investir em projetos relacionados com o biogás. Como é que se está a processar?

Já o estamos a fazer. Em 2017 inaugurámos o projeto Biogásmove, na altura sobe a égide do Senhor Ministro do Ambiente e do Senhor Secretário de Estado da Energia. Tratou-se de um projeto pioneiro em Portugal, com forte incorporação de investigação, desenvolvimento e tecnologia nacional, em parceria com prestigiados centros de conhecimento ao nível da academia. Neste projeto, temos um conceito pleno de Economia Circular, pois as viaturas de recolha dos Resíduos do Nordeste, são movidas com o biometano, um gás 100% renovável, resultante da purificação do biogás que resulta da biodigestão e valorização dos resíduos orgânicos que essas mesmas viaturas recolhem. Hoje, é possível converter um saco de lixo orgânico, em quilómetros com total captura de CO<sup>2</sup>, e com níveis de eficiência energética que superam a que seria alcançada se esse biogás fosse utilizado na produção de energia elétrica (o chamado gas-to-power). Temos em carteira, um pipeline de iniciativas

que esperamos possam, nos próximos meses, poder destapar o véu. Acreditamos poder escalar este tipo de projetos a mais pontos do território e tirar partido do potencial imenso de biomassa orgânica existente no nosso país, que segundo o Quadro de Ação Nacional para os combustíveis alternativos, está avaliado em aproximadamente 9.000 GWh/ano. Estamos igualmente a estudar outros conceitos inovadores de mobilidade limpa associados aos gases renováveis, como a produção de biometano (Bio-CH<sub>4</sub>) através da metanação do dióxido de carbono e do hidrogénio verde produzido a partir da eletrólise da água. O objetivo destes projetos passa pela utilização deste biometano, um combustível 100% renovável, no transporte, demonstrando a sua viabilidade técnica em ambiente real, indo ao encontro das metas europeias em matéria de penetração de fontes renováveis nos transportes, e da própria ambição do Plano Nacional de Energia e Clima para 2030 que prevê uma incorporação de 20% de energia limpa nos transportes, promovendo em simultâneo o aumento da independência energética face ao exterior, e promovendo o desenvolvimento regional dos territórios onde estes projetos sustentáveis possam implantar-se.

Hoje em dia, a nível europeu, mais de 13% da mobilidade GNV é alimentada por gases renováveis, em linha com as metas de neutralidade carbónica que vão reforçar o vínculo entre a economia e o ambiente nos próximos anos.

### - Estão a prever ampliar o número de postos de gás natural veicular?

O Grupo Dourogás, nestes mais de 25 anos que leva de atividade, ainda não parou de investir, de olhar para o futuro e de liderar os movimentos que, no setor da energia e da mobilidade, concorram para a inovação, para a descarbonização e para a promoção de mecanismos ao nível da chamada economia circular. Estaremos, mais cedo que tarde, a promover novos usos e novos conceitos a partir dos ativos que constituem a nossa rede física de proximidade ao nível do GNV. Estamos a atualmente a encerrar um ciclo exigente de investimentos, mais que duplicando a oferta de pontos de abastecimento de gás natural no nosso país. Finalizados estes investimentos, teremos uma cobertura bastante apreciável das necessidades dos transportadores, pois estamos presentes nos dois pontos de fronteira que concentram mais de 80% do tráfego pesado de

mercadorias (Elvas e Vilar Formoso), nas grandes zonas logísticas nacionais (Carregado, Maia e Palmela) e ainda a sul do Porto (Picoto) e em Loures, para além de Mirandela e Vila Real. Uma das grandes virtudes dos investimentos que pensamos levar a cabo no âmbito do hidrogénio verde e dos gases renováveis é que podemos progredir na cadeia ambiental destes nossos projetos, adicionando soluções ainda mais limpas de mobilidade, que são tecnologicamente compatíveis com as motorizações das viaturas que hoje existem a gás natural convencional.

### - As consequências da pandemia de Covid-19 resultaram numa queda acentuada da venda de combustíveis tradicionais. De que forma afetou a Dourogás no âmbito do gás natural veicular?

Podemos olhar para esta questão sob dois prismas: um primeiro, tem a ver com o arrefecimento global da economia a que nenhum setor de atividade consegue naturalmente ficar imune. A confirmar-se que no final do ano regrediremos aproximadamente 7% do nosso PIB, isto representa uma destruição de valor de cerca de 12 mil milhões de euros na economia nacional. A nossa atividade está diretamente ligada ao pulmão da economia que é a logística, a indústria e os transportes que movem os produtos que consumimos e as matérias primas que as indústrias utilizam nos respetivos processos de laboração. Naturalmente, que o negócio da mobilidade a gás natural não está a passar ao lado deste período menos positivo da conjuntura económica, até porque uma fatia importante do nosso modelo de negócio assenta nos transportes públicos de passageiros, que foram particularmente afetados por uma redução na procura. Porém, este período menos próspero da economia está igualmente a colocar a ênfase na necessidade de as empresas serem eficientes, ou seja, poderem produzir o mesmo com menos recursos, e neste particular,

o gás natural, ao assegurar um diferencial médio de 30 a 40% menos face ao custo dos combustíveis tradicionais, tem constituído uma alternativa competitiva para quer as empresas, nesta fase em que a contenção de custos ocupa um lugar mais cimeiro na agenda empresarial, possam ter no gás natural um instrumento de mobilidade mais competitivo.

### - A Dourogás vai participar no projeto do hidrogénio, em que moldes irá fazê-lo?

A Dourogás tem estado a posicionar-se nos últimos anos, para ser uma referência nacional na produção de gases renováveis e o projeto BiogasMove é um bom exemplo disso. Feito o caminho inicial mais difícil, estamos hoje a trabalhar em vários projetos de produção de gases renováveis.

Hoje existe uma verdadeira agenda de gases renováveis, nomeadamente do hidrogénio, algo que não existia e que era fundamental para dinamização desta indústria. O Governo está a assumir um compromisso claro e objetivo, no sentido de considerar como prioridade nacional a produção dos gases renováveis, numa estratégia de profunda alteração do paradigma da produção energética. O Plano Nacional Energia e Clima (PNEC) e a Estratégia Nacional para o Hidrogénio são ferramentas fundamentais para o cumprimento de metas que implicarão uma mudança estrutural na nossa sociedade.

Na nossa opinião serão as empresas gasistas, os produtores privilegiados do hidrogénio verde. Na Dourogás, os gases renováveis, biometano e hidrogénio, são estruturantes nos futuros investimentos do Grupo. Esperamos muito em breve divulgar um conjunto de projetos inovadores no sector da produção de hidrogénio para a mobilidade.

Relativamente ao projeto de Sines temos todo o interesse em participar e, aliás já demonstramos esse nosso interesse. Um projeto da dimensão e da importância deste, tem de ser inclusivo e todas as empresas nacionais devem estar dispostas a participar, porque são de tal forma importantes e inovadores que muito raramente surgem em Portugal.

Não há dúvida de que o hidrogénio verde e os gases renováveis são o futuro do setor energético e da mobilidade!

