

Uma das peças centrais para reabilitar a indústria marítima está na economia circular e na reciclagem dos navios que chegam ao fim de vida.

para isso é preciso inovar e reunir os vários agentes que o podem fazer, sob pena de sermos ultrapassados". Este é o posicionamento das empresárias, que estão convencidas de que uma das peças centrais para a reabilitação desta indústria está na economia circular e na reciclagem dos navios que chegam ao fim de vida. Se pudermos manter 99% da reconversão dos materiais em solo neerlandês ou, pelo menos, dentro da UE, isso é possível e é também uma maneira de reduzir a nossa dependência de matérias-primas.

Na verdade, "os armadores de um velho navio podem estar sentados em cima de ouro", diz Marjolein Boers. É que o desmantelamento pode e deve ser rentável. Outra aposta muito auspiciosa que resulta desta união de energia criativa neerlandesa é o "solar duck", uma plataforma flutuante offshore que junta a tecnologia eólica e solar para produzir energia verde. Mas há outras ideias com elevado potencial. É o caso do H2 Barge1, que atua na reciclagem do plástico à deriva nos oceanos e o converte em hidrogénio. Ou ainda dos contentores movidos a hidrofuel que andam três vezes mais rápido. Num mundo onde operam 61 mil navios servidos por 6 mil portos é urgente repensar o modo de tornar toda esta operação global mais sustentável. Ser mais verde tem um preço, mas "não podemos voltar as costas porque não há volta atrás".

TRANSIÇÃO VAI LEVAR TEMPO

O custo da transição energética, as dúvidas sobre o futuro combustível dos navios ou o papel dos portos foram temas em debate ainda durante a manhã, a que se juntaram outros oradores. O Porto de Lisboa, que recebe cerca de 320 navios por ano e mais de meio milhão de passageiros, tem em curso um investimento de 31 milhões de euros para tomar a operação mais sustentável até 2026, revelou o seu presidente, Carlos Correia.

Para Jorge Antunes, CEO da Tecnoveritas, empresa que está a desenvolver soluções inovadoras de combustível, "o melhor combustível para um navio é aquele que existe na sua área de operação". O problema, insiste, é que existem muitos lóbis, pois os maiores operadores estão na Ásia, em países onde as leis ambientais não serão as melhores. "Não há tecnologia, as células de combustível não têm a

fiabilidade que o armador quer, não existe hidrogénio disponível em condições para meter a bordo dos navios", disse ainda Jorge Antunes. "Entretanto, Bruxelas decidiu matar o motor diesel, que não teve culpa nenhuma, ele é tão poluente consoante a qualidade do combustível que estiver a queimar". Jorge Antunes acredita no hidrogénio para a navegação. "Fechámos um acordo com a Mitsubishi, para converter motores diesel para queimarem também hidrogénio", projeto de vanguarda, desenvolvido em Lisboa.

As empresárias neerlandesas consideram que deverá existir, por enquanto, uma diversidade de opções nos combustíveis: "Não se pode fazer esta transição de um dia para o outro, é preciso tempo".

O administrador do Porto de Lisboa garantiu haver um compromisso de transição digital e descarbonização e um plano para aproveitar espaços portuários de grande dimensão (em linha reta são mais de 50 quilómetros). "Temos uma área enorme, lidamos com 11 municípios, estamos a planear produzir energia a partir de fontes renováveis".

A globalização implicou um desvio da produção e do comércio para mercados asiáticos. Quanto custa trazer um televisor da Ásia? Apenas 10 centimos. O problema é que esta conveniência para o consumidor envolve custos ambientais e sociais elevados. "Os custos de produção são colocados no Oriente. Não poluímos aqui, mas poluímos lá", disse o responsável da Tecnoveritas. "Necessitamos mesmo de ter este modelo de transporte à escala planetária? Se calhar, não".

Jorge Antunes sublinhou ainda a questão dos apoios europeus: "Os fundos podem matar a iniciativa. Sempre que há excesso de dinheiro, o investidor acomoda-se, à espera que venham os fundos. Portugal tem sofrido deste problema, não há dinheiro, não se faz nada. Fomos uma nação marítima, somos agora um país ribeirinho. Aqui, os navios não param, nunca desenvolvemos uma indústria".

No que se refere a apoios europeus, o presidente da Tecnoveritas preferia um modelo de incentivos a bons projetos de demonstração de novas tecnologias. O dinheiro onde "ele é necessário". As irmãs Boers concordaram no essencial com esta opinião, mas sem deixarem de colocar alguma reserva: "Os apoios [estatais] não deviam ser o elemento motor, mas podem ajudar o mercado".

Já Carlos Correia defendeu a discriminação positiva para estimular a transição energética: "navios menos poluentes podem pagar menores taxas portuárias" enquanto os demasia-do poluentes não poderem ser impedidos de entrar nos portos nacionais. ●