

REGIME LABORAL E SOCIAL
NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

AUTOCARRO ELÉCTRICO CAETANO
PRINCÍPIO DE LINHA



VEREADOR DA CM LISBOA
NUNES DA SILVA
CML AVANÇA
COM REVOLUÇÃO
TRANQUILA

passageiros & mobilidade

Transportes

ano VIII - número 96 - fevereiro 2011

em revista

OBRAS PÚBLICAS

FECHO DA CRIL

Mais mobilidade para
2 milhões de pessoas

PPP DE SUCESSO

FERTAGUS

EXEMPLO EUROPEU

IRMÃOS MOTA

33 anos com
os transportadores
nacionais

REDES SOCIAIS

Estar ou não estar!

www.transportesemrevista.com mensal - preço unitário 8,90 euros (IVA incluído)

Transportes Rodoviários

As verdadeiras alternativas na matriz energética



João Pedro Gestor de Unidade de Negócio da PRF

DADA A DEPENDÊNCIA que toda a nossa economia tem face aos combustíveis derivados do petróleo, é imperativo que se desenvolvam soluções alternativas na área dos combustíveis capazes de dar resposta a esta necessidade. Embora constantemente se publicitem novas formas de mobilidade, se realizem numerosas investigações acerca de novas fontes de energia, é fundamental atribuir importância às potencialidades dos combustíveis que temos hoje e na forma como estes podem contribuir para a evolução da economia nacional. É nesta óptica que as aplicações para a utilização de Gás Natural nos veículos deveriam ser, hoje, verdadeiramente equacionadas.

As potencialidades do Gás Natural como combustível nas aplicações rodoviárias são actualmente amplamente reconhecidas, factor observável pelos mais de 14 milhões de veículos movidos a Gás Natural (VGN) espalhados por todo o mundo. De uma forma geral, por toda a Europa têm sido

desenvolvidos numerosos projectos que estimulam a utilização deste combustível rodoviário, sendo estes projectos traduzidos pelo crescimento do número de VGN nestes países (Itália-800.000; Alemanha-90.000; Suécia-35.000), por sua vez, em Portugal, pouco ou nada se faz.

Actualmente, o campo de aplicação desta solução energética é transversal a todas as aplicações rodoviárias, quer veículos ligeiros, quer veículos pesados. No campo dos veículos pesados, o Gás Natural era visto apenas como um combustível utilizado em frotas com rotas localizadas devido à limitação da autonomia proporcionada pelo sistema adoptado - Gás Natural Comprimido (GNC). No entanto, actualmente nas aplicações de veículos pesados de longo curso esta limitação é ultrapassada recorrendo a veículos com armazenagem de Gás Natural Liquefeito (GNL), proporcionado autonomias de mais de 800 quilómetros.

As vantagens do Gás Natural para esta aplicação, assentam essencialmente em três patamares distintos: segurança, ambiente e economia. Na segurança, o Gás Natural, sendo um combustível

menos denso que o ar, dissipa-se não possibilitando acumulações perigosas, daí a possibilidade de estacionar veículos a Gás Natural em garagens subterrâneas. No campo do ambiente, este combustível proporciona a redução significativa das emissões, enquadrando-se já grande parte dos veículos a Gás Natural nas apertadas normas Euro 6 que entrarão em vigor a partir de 2014. No campo da Economia e dado o diferencial existente entre os combustíveis tradicionais (Diesel e Gasolina) e o Gás Natural, facilmente se atingirão economias na ordem dos 50 por cento com a sua utilização.

Um outro facto a salientar reside na segurança da disponibilidade no abastecimento de Gás Natural ao país, pois este combustível chega à Península Ibérica através de gasodutos com diferentes proveniências assim como também na forma liquefeita (Gás Natural Liquefeito - GNL) através dos sete terminais de recepção de GNL existentes.

É desta forma evidente que algumas medidas deveriam ser adoptadas no sentido da promoção da utilização de verdadeiros combustíveis alternativos.