



**NUNO ANTUNES**  
Advogado e sócio na  
Miranda & Associados

cofina#co

mirandalawfirm.com

cofina#comunicacao@m

## O debate do hidrogénio

O

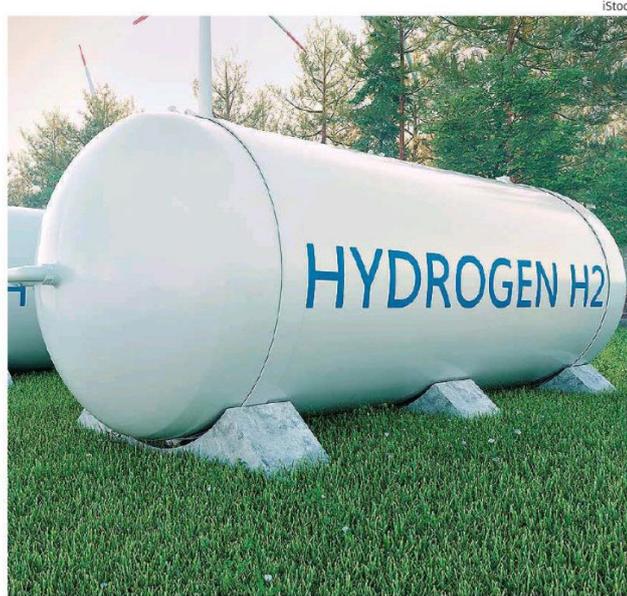
papel do hidrogénio (H2) na transição energética para Portugal tem sido objeto de acesa discussão pública. Ainda bem! Só assim as decisões são informadas.

Apesar dos prolíficos argumentos de diferentes origens públicas e privadas, não tenho ainda opinião definitiva. Com a informação disponível, não obstante, tendo a inclinar-me para apoiar a criação de uma fileira industrial de H2 verde. Porquê? Eis algumas reflexões.

Encarada com seriedade, a neutralidade carbónica até 2050 – que, realisticamente, não pode ser perpetuada como “desaparecimento de hidrocarbonetos”, em especial o GNL – não é viável sem contribuições múltiplas para descarbonizar a economia. Neste quadro, o H2 tem seguramente reservado um papel relevante.

As soluções técnicas não parecem ser obstáculo: a NASA recorre há décadas ao H2; a Airbus anuncia aviões de propulsão a H2 em 2035; o primeiro projeto de H2 verde com eólicas flutuantes avança na Escócia; o autocarro H2.City Gold da CaetanoBus (Toyota) é exportado para a Europa; a Califórnia projeta uma rede de 200 estações de H2 até 2025; e o Japão perspetiva ter navios a H2 até 2030.

A dificuldade parece residir na escalabilidade da tecnologia para concorrer em mercado com energia fóssil. À primeira vista, a questão é do foro económico. Mas é igualmente do foro político. Um excuro pelas políticas da UE com implicações energéticas (incluindo as que visam a recuperação da crise pandémica) demonstra que a questão ultrapassa as baías estritas da



istock

economia.

Há uma agenda política europeia que transmuta a equação de escalabilidade. Se a perceção dos mercados for de que a política europeia acarretará metas obrigatórias, os seus atores atuarão em consonância.

Além de redirecionar opções sociais e individuais, a agenda

**Restringir o debate sobre o hidrogénio ao uso alternativo de meios financeiros denotaria uma visão incoadunável com os desafios a que o país terá de dar resposta, no plano interno, na Europa e no mundo.**

política tem potenciais efeitos económicos palpáveis. O Energy Outlook 2020 da BP contempla, para 2050, preços de carbono de \$150 nas economias desenvolvidas, o que compara com preços atuais na Europa da ordem de \$35. Fácil é perceber as consequências para as energias fósseis, bem como

para o H2 cinzento e H2 azul. A Hydrogen Strategy da UE estima, por exemplo, que preços de carbono na ordem de 100€ permitiriam ao H2 verde concorrer em mercado com o H2 azul.

A questão subsequente para o eventual cluster de H2 verde em Portugal é a do financiamento, incluindo aqui a subsídioção. Este é, talvez, o ponto mais crítico. No caso do H2 a injetar no SNG, cremos que a repercussão tarifária de eventuais subsídios não é socialmente aceitável. Mas a criação de um cluster de H2 verde não se esgota no H2 consumido em casa. Outras vertentes – e.g. relativas a transporte, indústria, eletricidade – carecem de avaliação.

E, aqui, o debate entronca na fatorização de distintos aspetos político-estratégicos da transição energética. Um cluster de H2 verde, fundado numa estratégia coerente, apresenta plausíveis vantagens que não podem ser facilmente desconsideradas: sustentabilidade da descarbonização da economia; cumprimento de metas de emissões de GEE; melhoria da balança energética; segurança energética; posicionamento como first mover; aquisição de know-how transacionável; atração de investimento; combate à crise socioeconómica.

Mil milhões de euros de investimentos saídos do erário público até 2030 não é um montante despiciendo nas atuais circunstâncias. No entanto, restringir o debate sobre o H2 ao uso alternativo de meios financeiros denotaria uma visão miópica e reducionista incoadunável com os desafios a que o país terá de dar resposta, no plano interno, na Europa e no mundo. ■

cofina#comunicacao@m