

SmartandGreenTourismIII: “O caminho de que falamos agora é de descarbonização real”

3 de Abril, 2024

A sustentabilidade e o turismo estiveram em debate na 3ª edição da Conferência Smart and Green Tourism, uma iniciativa da Ambitur e da Ambiente Magazine, em parceria com a Fundação AIP, que teve lugar no dia 1 de março, no âmbito da Bolsa de Turismo de Lisboa (BTL).



Maria João Calha, TAP; José Lopes, easyJet; e Eduardo Cabrita, MSC Cruzeiros.

O segundo painel desta conferência foi dedicado à temática da “Mobilidade Sustentável: O caminho a seguir”, e contou com a moderação de Miguel Eiras Antunes, partner na Deloitte. **José Lopes, Country Manager para Portugal da easyJet**, deu conta do que a companhia aérea tem feito neste trajeto para a sustentabilidade, o qual considera “incontornável”. Segundo o orador, esta é uma realidade cada vez mais exigida, não só pelos clientes, mas também pelos investidores. “Este caminho de assumirmos as nossas responsabilidades, de deixarmos uma indústria completamente limpa daqui a alguns anos, é algo do qual não nos podemos desviar”, admite. E por isso compreende que as Nações Unidas tenham rejeitado a possibilidade de se fazer compensação carbónica pois, defende, “o caminho de que falamos agora é de descarbonização real”.

“Este caminho de assumirmos as nossas responsabilidades, de deixarmos uma indústria completamente limpa daqui a alguns anos, é algo do qual não nos podemos desviar”

José Lopes explica que este caminho da sustentabilidade já faz parte do ADN da easyJet há várias décadas, sendo que entre 2000 e 2023, a companhia aérea conseguiu reduzir em 1/3 as suas emissões carbónicas. E adianta que, durante este período, foi a primeira companhia de aviação a implementar um processo voluntário de compensação carbónica. Entretanto, a easyJet adotou um plano

criado pelas Nações Unidas no sentido de estabelecer um roadmap que fixa como objetivo atingir a neutralidade carbónica em 2050, o que implicou outro tipo de medidas mais eficientes.

Este roadmap é alavancado em três grandes pilares: Reduzir, Substituir e Remover, sendo que conta com dois pontos de “check”, o primeiro dos quais aponta para uma redução do nível de emissões de 35% até 2035 e de 78% até 2050, fazendo depois a retirada dos remanescentes 22% para se atingir a neutralidade carbónica total em 2050, refere o gestor.

Jose Lopes explica que esta redução das emissões será feita através de medidas endógenas, como a melhoria da frota, por exemplo, mas também através de projetos tecnológicos, como a implementação do “descent profile optimization”, um software que permite uma descida mais eficiente das aeronaves em relação ao aeroporto. “Fomos a primeira companhia a implementar esta solução e somos o maior utilizador deste software, que agora começa a ser também utilizado na indústria em geral e que permite melhorias ao nível das emissões”, refere.

Além disso, a easyJet acaba de ser integrada como companhia-piloto do Projeto Iris, em parceria com a Agência Espacial Europeia, que permitirá um voo mais eficiente dentro do espaço aéreo europeu. O responsável indica que a condução via satélite bem como a implementação do Espaço Único Europeu são apostas fundamentais, sendo que só este último, permitirá uma redução de 10% das emissões de toda a indústria da aviação, mas para o qual as companhias precisam da ajuda dos governos.

“É muito interessante o projeto que temos em parceria com a ANA Aeroportos, aqui em Portugal, para melhorar as eficiências do macro universo do aeroporto”

Por outro lado, José Lopes aponta a alteração das atitudes a bordo como essencial. E afirma que a easyJet já retirou, por completo, os plásticos de uso único a bordo, e os uniformes das equipas são feitos com materiais recicláveis, além de que os agentes de handling devem utilizar veículos movidos a energias renováveis e os aeroportos devem ter fontes energéticas, como geradores que não sejam alimentados a combustíveis fósseis. “É muito interessante o projeto que temos em parceria com a ANA Aeroportos, aqui em Portugal, para melhorar as eficiências do macro universo do aeroporto”, acrescenta.

o hidrogénio, “que nos vai levar a uma emissão carbónica zero e que, no futuro, no curto e médio curso, onde a easyJet opera, irá permitir operar a partir da década de 50 sem emissões”

Outra medida crucial passa por substituir o combustível atual, numa primeira fase, pelo SAF que, lamenta, ainda não existe em volume suficiente para que apenas este possa ser utilizado. A easyJet tem uma parceria assinada com a Q8, um dos grandes provedores de combustível, e criou a adoção voluntária da

utilização de SAF, que vai além do obrigatório, para “irmos melhorando os nossos níveis de emissões”, justifica o orador. Em simultâneo, José Lopes defende uma aposta grande ao nível da investigação e do desenvolvimento, olhando já para a tecnologia do futuro, o hidrogénio, “que nos vai levar a uma emissão carbónica zero e que, no futuro, no curto e médio curso, onde a easyJet opera, irá permitir operar a partir da década de 50 sem emissões”.

Mas até que estes aviões movidos a hidrogénio estejam operacionais haverá sempre um remanescente de emissões, reconhece o gestor, e mesmo aí, a própria atividade diária das companhias libertará algum remanescente. Por isso a aposta deverá ser nas tecnologias de captura e de armazenamento de carbono. “É muito importante haver um investimento para conseguir escala nestas tecnologias”, avança.

José Lopes aproveitou ainda a conferência para deixar um alerta ao Governo, explicando que, em Portugal, a taxa de carbono existente deveria ser utilizada a 100% para investigação e desenvolvimento, o que permitirá que “o paradigma da aviação mude, para que quando chegemos a 2050 as emissões zero, pelo menos no curto e médio curso, sejam uma realidade”.

Por Inês Gromicho. Fotos @Raquel Wise.