



# Novas medidas procuram limitar as emissões de CO2 dos navios

Europa passa a exigir monitorização das emissões dos navios que utilizem portos europeus. Ilhas Marshall propõem metas globais de redução das emissões que são 14 vezes superiores às de Portugal

**Alterações climáticas**  
**Ricardo Garcia**

Um novo regulamento europeu e outras propostas a nível mundial estão a desafiar a liberdade com que os navios lançam gases com efeito de estufa para o ar sem prestarem contas a ninguém. O tema está na agenda de uma reunião da Organização Marítima Internacional (OMI) que terá lugar este mês, em Londres, e foi debatido e votado na terça-feira passada no Parlamento Europeu.

Os eurodeputados deram a sua aprovação final a um regulamento segundo o qual os navios que utilizem portos europeus terão de monitorizar as emissões de CO2 (dióxido de carbono) das suas viagens a partir de 2018. Os dados serão verificados e reportados à Comissão Europeia, e os divulgará publicamente.

O que a UE pretende é que, com base nesses dados, as empresas transportadoras dêem preferência a embarcações com menor pegada carbónica, já que menos emissões resultam de um menor consumo de combustível. E isso poderá ainda ter um efeito a montante. “É um incentivo para que os donos dos navios adotem soluções mais eficazes em termos energéticos”, afirma o eurodeputado português José Inácio Faria, eleito pelo Movimento do Partido da Terra e relator do Parlamento Europeu para a discussão desse regulamento.

As normas valem para grandes navios, com mais de 5000 toneladas de peso bruto – representando 55% dos que transitam pela UE e 90% das emissões de CO2. Independentemente da bandeira sob a qual navegam, se utilizarem portos europeus terão de ter um certificado a provar que

fazem a monitorização exigida. Se falharem, haverá sanções, ainda por definir por cada Estado-membro.

A UE está a dar um primeiro passo, e algo polémico, numa área difícil de regulamentar a nível internacional. Tal como os aviões, os navios ainda são uma das áreas cinzentas do controlo das emissões dos gases com efeito de estufa. A sua contribuição para o problema não é negligenciável: 949 milhões de toneladas de CO2 em 2012, segundo dados da Organização Marítima Internacional (OMI). São cerca de 3% das emissões totais a nível mundial ou 14 vezes as de Portugal.

A maior parte deste CO2 – cerca de 84% – é libertada quando as embarcações estão em alto mar, fora da jurisdição de qualquer país. Daí que seja mais difícil a sua regulamentação. A UE contornou esta limitação colocando a tónica no controlo que

é feito nos seus portos. Mas desta vez foi mais cautelosa do que quando integrou a aviação no comércio europeu de licenças de emissões, em 2012. Na altura, impôs um limite ao CO2 total dos voos de e para a Europa. As companhias aéreas reagiram mal e Bruxelas acabou por recuar. Manteve apenas os voos internos no mercado de carbono e deixou o resto nas mãos da Organização Internacional para a Aviação Civil, onde uma solução global deve ser aprovada em 2016.

Para os navios, a OMI já adoptou um índice de eficiência energética, em vigor desde 2013 e que obrigará a uma diminuição progressiva das emissões de CO2 por distância percorrida e carga transportada. A meta é chegar a 30% de redução em 2025, em relação à geração actual de navios.

O índice aplica-se, porém, apenas

aos navios novos. E o aumento da eficiência energética pode ser anulado pelo maior trânsito nos oceanos previsto para as próximas décadas. A própria OMI estima que, sem medidas adicionais, as emissões da navegação marítima podem aumentar entre 50 e 250% até 2050.

Na próxima reunião do Comité para a Protecção do Ambiente Marinho da OMI, de 11 a 15 de Maio em Londres, a questão do CO2 dos navios vai estar sobre a mesa. As ilhas Marshall, sob cuja bandeira de conveniência navegam cerca de 1600 navios, propõem que seja fixada uma meta de redução de emissões e correspondente medidas.

A UE não quer perturbar as negociações internacionais, mas pretendeu, com o seu regulamento, “demonstrar que a Europa está a liderar neste tema”, diz José Inácio Faria.

Entre os armadores, a iniciativa europeia foi recebida com críticas. “O primeiro aspecto com o qual estamos em desacordo é o de que, estando esta questão a ser discutida a nível mundial, a União Europeia introduza um regulamento com aplicação a nível comunitário”, argumenta Joaquim Coelho, secretário-geral da Associação de Armadores da Marinha de Comércio. “O problema é mundial, e não europeu”, prossegue.

O que também preocupa os armadores é a eventual divulgação de dados que possam ser segredos comerciais e o estabelecimento de sanções ou metas obrigatórias. Muitos proprietários, porém, preferem divulgar os dados sobre a eficiência energética dos seus navios.

Há cinco anos, a organização não-governamental Carbon War Room – de Richard Branson, fundador do grupo Virgin – lançou uma plataforma voluntária de classificação de navios, de A a G, conforme a sua eficiência energética, tal como os electrodomésticos. Hoje, a base de dados já tem 75.000 embarcações e é utilizada por empresas que representam 23% do mercado de fretamento de navios. “A eficiência energética já faz parte do seu processo de decisão”, afirma Victoria Stulgis, da Carbon War Room. Dois bancos ligados à indústria marítima – o HSH Nordbank e o KfW IPEX-Bank – também estão a recorrer ao sistema para fundamentar as suas decisões de investimento.



Os navios ainda são uma das áreas cinzentas do controlo das emissões dos gases com efeito de estufa



## União Europeia quer limitar emissões de CO2 dos navios

Aprovado novo regulamento  
para monitorizar poluição  
nos portos europeus **p28**