



IP/10/1747

Bruxelas, 20 de Dezembro de 2010

Reduzir as emissões dos transportes marítimos: Centro Comum de Investigação da Comissão Europeia define algumas opções

O transporte marítimo é responsável por cerca de 4% das emissões mundiais antropogénicas de CO₂, o que faz com que a sua pegada de carbono seja aproximadamente tão elevada como a da Alemanha. Não existe ainda regulamentação aplicável às emissões dos transportes marítimos internacionais, mas é uma questão que está actualmente a ser debatida no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI) e também no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC). Quanto às emissões de gases com efeito de estufa (GEE), o transporte marítimo é o modo de transporte mais ecológico. Contudo, na ausência de qualquer acção, estima-se que as emissões dos navios aumentarão 150-200% até 2050. Actualmente, cerca de 50 000 navios da marinha mercante transportam 90% de todas as mercadorias a nível global, tornando o transporte marítimo indispensável para a economia mundial. Um relatório publicado hoje pelo Centro Comum de Investigação (JRC) da Comissão Europeia apresenta a primeira panorâmica de metodologias para estimar as emissões para a atmosfera decorrentes dos transportes marítimos, descreve soluções tecnológicas e analisa opções políticas para reduzir as emissões de carbono e a poluição atmosférica neste sector.

A Comissária Europeia responsável pela Investigação, Inovação e Ciência, Máire Geoghegan-Quinn, declarou: «Este relatório do JRC sublinha a razão por que é necessário reduzir a poluição proveniente dos transportes marítimos, tal como a de muitas outras fontes, tanto para contribuir para a luta contra as alterações climáticas como para prevenir danos graves para a saúde humana. Analisa também opções sobre o modo como a combinação de inovação tecnológica e de políticas baseadas no mercado poderia permitir as reduções necessárias. Este estudo é igualmente um exemplo perfeito de como o trabalho científico feito pelo Centro Comum de Investigação da Comissão pode ajudar a promover progressos nas políticas no sentido da realização dos objectivos da União da Inovação da UE e da iniciativa Europa 2020.»

Embora o transporte marítimo apresente o rácio mais baixo de emissões de CO₂ por tonelada/km transportada, comparativamente a outros modos de transporte, as suas emissões de gases com efeito de estufa deverão aumentar, passando de cerca de 1 gigatonelada por ano para aproximadamente 150-200% ao longo das próximas quatro décadas.

"Rapid" é um Boletim da Representação da Comissão Europeia em Portugal com carácter informativo não oficial. Reprodução total ou parcial autorizada.

Além disso, o sector do transporte marítimo é uma fonte de poluição atmosférica. A menos que sejam adoptadas medidas, a poluição atmosférica aumentará devido a um aumento estimado em 10-20% das emissões de dióxido de enxofre nas principais rotas marítimas nos próximos dois anos. O fuelóleo marinho tem uma teor de enxofre muito elevado, que varia entre uma média mundial de 27 000 ppm (partes por milhão) e 10 000 ppm nas Zonas de Controlo das Emissões de Enxofre (ZCEE). Contudo, com o novo acordo no quadro da OMI, os navios que navegam nas ZCEE do Mar Báltico e do Mar do Norte deverão usar combustível com um teor de enxofre que não exceda 0,1%, até 2015, tal como já acontece no caso dos portos da UE, em virtude da legislação comunitária.

Existe, pois, um significativo potencial de atenuação das emissões no sector dos transportes marítimos. As soluções técnicas para reduzir o consumo de combustíveis, poluentes atmosféricos e gases com efeito de estufa estão facilmente disponíveis e vão desde uma melhor concepção dos navios até aos sistemas de propulsão e equipamento para otimizar as operações. Este novo Relatório de Referência do JRC contribui para sensibilizar para os impactos ambientais dos transportes marítimos, incluindo na saúde, em todo o mundo. Analisa as questões metodológicas levantadas na comunidade científica no que respeita à avaliação dos impactos do sector marítimo no ambiente e chama a atenção para a falta de fontes de informação fiáveis e completas. É também apresentada uma avaliação pormenorizada da eficiência em termos de custos e do potencial de atenuação de cada opção tecnológica descrita no relatório.

Contudo, para obter melhorias significativas na redução das emissões de carbono e na poluição atmosférica, as soluções tecnológicas (relativas aos combustíveis e aos motores) devem ser completadas com outras medidas. Devem também ser estudadas opções baseadas no mercado que contemplem medidas regionais e globais. O relatório analisa o modo como poderia ser utilizada a introdução de políticas baseadas no mercado, como o Regime de Comércio de Licenças de Emissão (RCLE), no sector dos transportes marítimos a nível internacional.

Em resumo, este Relatório de Referência do JRC apresenta o primeiro quadro abrangente no âmbito do qual se pode definir uma estratégia para atenuar as emissões para a atmosfera dos navios e fornece instrumentos de análise que contribuem para preparar a via para políticas eficazes.

Relatórios de Referência do JRC

Os Relatórios de Referência do JRC representam a posição do JRC em matérias nas quais este possui especialização reconhecida. Constituem uma referência para os decisores políticos, a comunidade científica, as partes interessadas e um público informado mas não especialista. Os Relatórios de Referência do JRC procuram estabelecer o estado actual dos conhecimentos em áreas específicas no domínio da investigação científica ou na avaliação das políticas.

Posição legal sobre as emissões dos transportes marítimos

A estratégia Europa 2020 inclui um alvo prioritário a atingir até 2020, a redução das emissões de gases com efeitos de estufa em, pelo menos, 20%, comparativamente aos níveis de 1990, ou em 30% se as condições o permitirem. O objectivo deste compromisso está estabelecido na legislação da UE em matéria de clima e energia. De acordo com esta legislação, todos os sectores da economia deverão contribuir para estas reduções de emissões, incluindo o transporte marítimo e aéreo.

Caso a Comunidade não aprove um acordo internacional que abranja as emissões dos transportes marítimos internacionais nos seus objectivos de redução até 2011, a Comissão deve incluir essas emissões nos compromissos de redução da Comunidade, com vista à entrada em vigor do acto proposto até 2013.

http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/docs/2012_clima_001_greenhouse_maritime_transport_en.pdf

http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2011_en.htm#clim_act

Para mais informações:

O Relatório de Referência do JRC «Regulating air emissions from ships: the state of the art on methodologies, technologies and policy options» está disponível em:

<http://www.jrc.ec.europa.eu/rr>

Para mais informações sobre as actividades do JRC relacionadas com a qualidade do ar e as alterações climáticas, consultar: <http://ies.jrc.ec.europa.eu/>

Para mais informações sobre a política da UE no domínio de emissões dos transportes marítimos, consultar o sítio Internet:

http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm

Para mais informações sobre a política da UE no domínio de emissões dos transportes marítimos, consultar o sítio Internet:

http://ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm

Para mais informações sobre assuntos europeus:

http://ec.europa.eu/portugal/index_pt.htm