

portomar@atribuna.com.br

## Porto &amp; Mar

## Entrevista

## James Fawcett

Professor da Universidade do Sul da Califórnia e especialista em portos

## “Os portos têm, hoje, maior interesse em seus impactos ambientais”

LEOPOLDO FIGUEIREDO

EDITOR

Portos como o de Los Angeles e o de Long Beach, os dois principais dos Estados Unidos, têm se destacado por seus programas de sustentabilidade. Diante de leis ambientais consideradas rígidas, eles não brigam com a legislação. Pelo contrário, a acolhem, buscam reduzir os impactos de suas atividades no meio ambiente e integram esses esforços a seus planos para atrair mais cargas e desenvolver novos negócios. A análise é do professor universitário James Alan Fawcett, um dos principais especialistas em gestão e planejamento portuários e costeiros dos Estados Unidos. Em entrevista a A Tribuna, o coordenador de pesquisas marítimas da Universidade do Sul da Califórnia destaca a evolução das ações sustentáveis no setor e defende que, agora, os complexos marítimos devem se preparar para novos desafios ambientais, reflexos das mudanças no clima do planeta. Confira a seguir.

Os portos de Los Angeles e Long Beach, os principais dos Estados Unidos, se destacam por seus programas de sustentabilidade, especialmente as ações ambientais, reduzindo a emissão de poluentes na água e no ar. Quando e como essas iniciativas começaram?

Nos Estados Unidos, nossas preocupações sobre a poluição do ar e da água começaram depois da rápida industrialização que vivenciamos na Segunda Guerra Mundial, mas as principais leis federais sobre poluição no ar e na água surgiram durante os anos 70, com a Clean Air Act (Lei do Ar Limpo) e a Clean Water Act (Lei da Água Limpa). Como os EUA prosperaram no período do pós-guerra, o público observou que estavam sendo lançados poluentes na atmosfera e na água que tinha efeitos negativos sérios sobre a saúde humana. Assim, na década de 1970, o Congresso foi levado a agir e

“Agora, os armadores aceitam essa regra como condição para o uso dos dois portos”



promulgar uma legislação sobre as condições do ar e da água em todo o país. Então, essa foi a gênese de nossas leis ambientais em nível federal. No nível estadual e nas questões onde os estados têm sua jurisdição, a situação é mais complicada: alguns estados têm uma legislação ambiental rígida, mas outros acreditam que a aplicação rigorosa destas leis irá resultar em uma perda da atividade econômica e do emprego. Assim, a experiência em nível estadual é irregular, com alguns estados rigorosos e outros, não.

Los Angeles e Long Beach implantaram seus principais programas ambientais, como o Plano de Ação do Ar Limpo, na virada do século. Entre as medidas adotadas, está a redução na velocidade dos navios nas proximidades do porto, de modo a reduzir a emissão de poluentes na região, o que o sr. chegou a pesquisar. Como foi a implantação dessas medidas? Qual foi a reação do setor privado?

Os portos de Los Angeles e Long Beach desenvolveram o que é chamado de Plano de Ação do Ar Limpo (CAAP), para reduzir o impacto da queima do diesel (combustível de carros, trens e navios) no ar de Los Angeles. A região é cercada por altas montanhas ao norte, ao leste e ao sudeste e, portanto, muitas vezes durante o ano, o ar fica preso na região. Como o vento predominante é do oeste, quando os navios estão usando seus motores diesel nos dois portos ou entrando ou saindo, os gases emitidos são lançados na atmosfera sobre a cidade. Um método para reduzir essa emissão foi pedir que diminuíssem a velocidade para 12 nós (22,22 km/h) quando estivessem a 40 milhas náuticas (74 km) ou menos do porto. O serviço de tráfego marítimo (VTS) rastreia todos os navios entre San Diego e Point Conception (222 quilômetros ao norte de Los Angeles) e, por causa do sistema de identificação automática (AIS), o VTS sabe quais navios estão navegando a 12 nós e quais excedem essa velocidade. Os navios que entram nos portos atracam em terminais com contratos com o respectivo porto. Então, se um terminal recebe um navio que roti-



“Conforme o porto amplia sua consciência ambiental, ele utiliza seus esforços como ferramenta de marketing”

neiramente acelera nesse círculo de 40 milhas náuticas, os portos podem orientar os terminais a insistir que os navios desacelerem. Isso pode resultar em incentivos, mas também em uma sanção às embarcações. Este programa foi implementado como um esforço cooperativo entre os dois portos e o órgão que cuida da qualidade do ar local e está em vigor há mais de dez anos. Agora, os armadores aceitam essa regra como condição para o uso dos dois portos.

Mas qual foi o impacto dessas medidas nas atividades marítimas? Essas ações foram boas ou más aos negócios?

Eu não tenho números sobre isso, mas há uma ironia nessa situação. Conforme o porto amplia sua consciência ambiental, ele utiliza seus esforços como ferramenta de marketing, tanto local como internacionalmente. O Porto de Long Beach chama a si mesmo como The Green Port (O Porto Verde) e o de Los Angeles já destacou seus feitos ambientais. Então, o que começou como uma insistência do órgão de gestão da qualidade do ar evoluiu em uma ferramenta de marketing, usada pelos complexos para mostrar à região que eles são bons administradores ambientais. Isto também é um meio de evitar que as autoridades da

Califórnia implantem leis mais rígidas, que não iriam favorecer os portos.

Qual sua avaliação sobre os programas ambientais de outros portos tanto nos Estados Unidos quanto em outros países?

Esta é uma pergunta interessante. Um colega e eu acabamos de escrever um artigo analisando as eficiências ambiental e operacional de 22 portos marítimos dos Estados Unidos. Para a eficiência ambiental, nós utilizamos a qualidade do ar como medida de comparação. Apesar de ser apenas uma forma de medir a qualidade ambiental, esta é uma métrica tradicionalmente usada pois esses dados são coletados de forma similar pela maioria dos portos marítimos americanos. E a qualidade do ar está estreitamente relacionada com as causas das mudanças climáticas globais, uma vez que as emissões de dióxido de carbono afetam negativamente o clima global e os portos marítimos, assim como outras indústrias, produzem grandes quantidades do poluente. Em termos gerais, os portos europeus e norte-americanos são os que operam com maior preocupação em relação às questões de poluição. Portos em outras partes do mundo, muitas vezes, estão menos preocupados com a poluição pois seu objetivo principal é movimentar cargas.

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

C-2

## Porto &amp; Mar

A TRIBUNA  
www.atribuna.com.brTerça-feira 3  
novembro de 2015

## Entrevista

## “Todos os portos vão se preocupar mais com o clima”

De uma maneira geral, o setor portuário está mais preocupado com o meio ambiente?

Como havia falado, os portos têm, hoje, um maior interesse em seus impactos ambientais. Agora, ao invés de lutar com os legisladores e grupos ambientais, muitos deles decidiram fazer o seu melhor como agentes ambientais e, então, usar essa experiência como uma estratégia de marketing para atrair negócios e satisfazer as comunidades próximas e os eleitores de que eles estão realmente fazendo um bom trabalho na gestão do porto.

Entre as primeiras ações ambientais dos portos, estavam os programas para melhorar a qualidade da água e do ar. Hoje, quais as novas preocupações dos complexos marítimos?

Uma das melhores coisas que os portos marítimos podem fazer é começar a pensar sobre sua resiliência para responder adequadamente aos riscos

apresentados pela natureza, como terremotos, tempestades tropicais, a mudança do clima e os perigos trazidos pela carga que movimentam, além de ações deliberadas que danificam seus recursos. Ao se preocuparem com esses fatores, eles devem elaborar estratégias para enfrentar o aumento do nível do mar e mudanças no clima, devem fazer planos para se prepararem a esses desafios. É uma questão de vigilância, planejamento e execução das medidas necessárias para o porto manter sua resiliência, para que as mudanças que aconteçam, quer sejam provocadas pelo homem ou naturais, não inibam o porto de realizar sua missão. Basicamente, a saída é ter uma gestão ativa e inteligente para manter a viabilidade do porto em face das mudanças.

Os principais portos americanos, como Los Angeles e Long Beach, e alguns europeus, como Roterdã, já debatem como

devem enfrentar o aumento do nível do mar. Para o sr., quais os principais impactos deste fenômeno para os complexos marítimos?

Como o aumento do nível do mar é uma doença crônica ao invés de um problema agudo, para usar uma metáfora médica, os portos marítimos veem isso como um problema com o qual eles podem lidar facilmente, porque o horizonte temporal para a elevação do nível do mar é longo e, na maioria dos casos, distante para os portos norte-americanos. O problema mais imediato é que as tempestades mais severas podem causar inundações ou danifi-

car obras de proteção. Mas este é um problema comum para os portos marítimos e ao qual eles estão preparados para responder. No entanto, fora dos portos, temos áreas costeiras que podem ser prejudicadas.

Os efeitos do aumento do nível do mar já são sentidos nos portos americanos?

Estima-se que, até o ano de 2100, o nível do oceano possa subir um metro, em relação a sua condição atual. Mas o impacto da subida do nível do mar não vai ser experimentado de forma uniforme por causa das diferenças na topografia costeira. O reflexo mais significativo

para os portos será o fato de as estruturas que protegem os terminais de contêineres terem de ser suspensas, mas um aumento de um metro no nível do mar provavelmente não afetará as operações em qualquer dos nossos terminais de contêineres. E, em 100 anos, nossas formas de movimentação de carga podem mudar. E mesmo que estradas e linhas ferroviárias possam ser afetadas por inundações, a maioria delas está em terrenos mais altos. O maior impacto das mudanças climáticas deve ser a ocorrência de tempestades mais intensas em locais que não estão acostumados a elas. O clima com o qual estamos acostumados poderá mudar, ocasionando tempestades ou secas inusitadas.

E qual o impacto dessas mudanças para os portos?

Temos falado que os portos têm de desenvolver uma resiliência aos impactos das mudanças climáticas. Na prática, isso significa que eles estão se preparando para tempestades, melhorando suas comunicações com os terminais e com os governos das áreas urbanas, para poder informá-los sobre essas tempestades e a população possa se preparar. Todos os portos marítimos vão se preocupar mais com o clima e as previsões climáticas do que faziam no passado. Eles também terão de ser mais focados em se planejar para eventos climáticos extremos, para que possam proteger sua infraestrutura e seus terminais. E também terão a responsabilidade de se comunicar com os moradores vizinhos, pois esses impactos também irão afetá-los. E quanto aos terminais, eles devem ter consciência de que os armadores têm planos de levar seus

“A saída é ter uma gestão ativa e inteligente para manter a viabilidade do porto em face das mudanças”

navios para outros portos em caso de danos à infraestrutura do complexo.

Mas quais as ações das autoridades portuárias e dos terminais em relação a esse cenário?

Eles estão preocupados com isso? Sim. Eles estão fazendo muita coisa em relação a isso? Bem, os executivos trabalham com prazos bem mais curtos do que os ciclos climáticos de um século. Muitos deles consideram que investem em obras para se preparar para essas mudanças é desviar recursos que podem ser usados na expansão de sua infraestrutura. Por outro lado, como esperamos que o clima mude gradualmente, preparações graduais, feitas anualmente, como parte de um processo de modernização do porto, parece ser uma estratégia mais inteligente.

