

## FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo

E-mail portomar@atribuna.com.br

Telefone 2102-7269

## Entidades se reúnem pelo Portus

A crise do Instituto de Seguridade Social Portus será tema de discussão entre cerca de 30 sindicatos portuários e o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM), hoje.

## PORTO &amp; MAR

# Marinha mercante busca soluções para limitar poluição

Indústria da navegação considera opções para substituir o óleo combustível e evitar danos ao meio ambiente

CARLOS NOGUEIRA



DE LONDRES

O transporte marítimo, um dos setores mais poluentes, quer reduzir sua pegada de carbono usando energia mais limpa, mas hesita em limitar a velocidade. Liderada pela Organização Marítima Internacional (IMO), esta indústria está considerando várias opções para substituir o óleo combustível pesado que propulsa mais de 60 mil embarcações, incluindo os petroleiros e os porta-contêineres usados para o transporte mundial de mercadorias.

O óleo combustível pesado contém uma alta proporção de enxofre e nitrogênio, além de partículas finas.

Esta indústria representa 2,3% das emissões de CO<sub>2</sub>, segundo a organização profissional Armadores da França, e 3% das emissões mundiais de gases do efeito estufa, segundo o Instituto Superior de Economia Marítima (Isemar). É mais do que o transporte aéreo.

“O transporte marítimo mudará porque é preciso enfrentar a mudança climática”, afirmou Edmund Hughes, membro da IMO, durante uma conferência realizada em Londres por este organismo dependente da ONU.

“O transporte marítimo

usa o pior combustível do mundo e é o único grande setor que não foi regulado”, declarou Faig Abbasov, da ONG Transporte e Meio Ambiente (T&E).

## NOVA REGRA

Em 2016, a IMO adotou uma nova normativa inter-

nacional que divide por sete (0,5% contra 3,5%) o índice máximo de enxofre autorizado no combustível, e que entrará em vigor no início de 2020.

Entre as alternativas, biocombustíveis, hidrogênio, eletricidade, barcos à vela ou gás natural liquefeito (GNL), esta última “parece a opção privilegiada hoje”, estima um consultor do setor. Os biocombustíveis “ainda têm impacto demais no uso das terras”.

Grandes empresas, como a Shell, defendem a transição para o GNL. Esta solução exige infraestruturas de abastecimento, capacidade de armazenamento a bordo e um motor adaptado.

## CUSTO ADICIONAL?

Há outras possibilidades para limitar as emissões poluentes, como o uso de velas e a redução da velocidade dos navios. São baratas e de eficácia imediata.

“O vento é gratuito, deveria ser usado para reduzir as emissões” poluentes, acrescenta Faig Abbasov. Grande parte do setor marítimo francês é partidário de fazer isso, e o presidente Emmanuel Macron também.

O benefício ecológico é exponencial. Um barco que reduz a velocidade de 22,2 a 20 quilômetros por hora reduz o consumo de combustível em 18%.

“Reduzir a velocidade dos barcos faz parte das opções sobre a mesa, mas não é a única”, destaca Hiroyuki Yamada, diretor da divisão do meio marinho na IMO. A medida é defendida por alguns armadores, “mas não todos”, acrescenta. (France Presse)

## CONTRAPONTO

Alguns armadores são contrários à redução de velocidade das embarcações.

E alegam vários motivos. “Primeiro, é uma questão de investimento. Se a velocidade for reduzida, serão necessários mais navios”, explica Philippe Renaud, diretor do grupo CGA-CGM. E acrescenta que “um trajeto mais longo aumenta o tempo de armazenamento e implica um custo adicional para os clientes”. O tema está em pauta na agenda da 75ª sessão do Comitê de Proteção do Meio Marinho, que será realizado de 11 a 15 do próximo mês, em Londres.