

# O quebra-cabeças do shipping

■ Equilibrar energia, ambiente e sustentabilidade é um verdadeiro quebra-cabeças, ainda sem solução definitiva à vista

**Se bem que podemos dizer que o shipping é o modo de transporte de carga mais amigo do ambiente**, considerando as toneladas de poluentes atmosféricos anualmente emitidas divididas pelas toneladas de carga transportadas em igual período, o mesmo já não se pode afirmar quando se têm em conta as quantidades de poluentes atmosféricos emitidos e que tanto afectam as populações costeiras, em particular de Portugal e do Norte da Europa.

As emissões de poluentes atmosféricos por parte dos navios deverão aumentar significativamente, em consequência do aumento de tráfego no hemisfério Norte, em mais 5%, até 2020, calculando-se também que as despesas de saúde na Europa atinjam nessa data e em consequência das mesmas valores na ordem dos €64,1 mil milhões de euros.

Embora a legislação europeia actual imponha limites às emissões de óxidos de azoto e óxidos de enxofre, existem muitos outros poluentes atmosféricos eventualmente mais danosos que aqueles, como sejam as partículas PM2.5, potenciadoras de cancro e de outras doenças do foro respiratório.

Como consequência da nova legislação, os operadores estão perante o momento da tomada de decisão quanto aos combustíveis a utilizar num futuro próximo, embora as diversas associações de armadores tentem a todo o custo protelar a entrada em vigor de tais leis. Alguns Estados como os EUA e UE adiantaram-se à futura legislação da IMO, propondo e impondo uma entrada em vigor de tais regulamentos mais rápida. Assim, os operadores de navios, terão que enfrentar decisões de avultados investimentos, sem a certeza, quer da tecnologia a implementar, quer da disponibilidade dos próprios combustíveis supostamente mais limpos, e muito menos dos preços daqueles a curto prazo. Acresce dizer, que embora acima da Biscaia no Mar do Norte e no Mar Báltico só seja permitida a navegação com combustíveis “limpos” ou a navios que disponham de sistemas de tratamento de gases que emitam equivalentes valores de poluentes àqueles combustíveis, a costa de Portugal Continental igualmente castigada pelo intenso tráfego, não obriga à utilização de tais medidas aos navios que ao longo dela navegam.

Qualquer solução para a conversão de um navio para queimar combustíveis “amigos de ambiente” como o gás natural, mesmo que para um pequeno navio porta contentores de 600 TEU de cabotagem muito utilizados no comércio europeu por fazerem o chamado “short sea” e mesmo navegação em águas interiores, custa no mínimo cerca de 5 M€. Um custo insuportável, quando os navios deste tipo têm em média mais de 10 anos de idade, ultrapassando mesmo os seus valores de mercado, pese embora estejam em perfeitas condições de operação.

Urge então que sejam desenvolvidas soluções tecnológicas financeiramente compatíveis com a realidade dos operadores existentes, bem como com as necessidades de controlo da poluição atmosférica, como por exemplo da utilização de outros combustíveis como o metanol ou a aplicação de scrubbers de baixo custo, sendo que estes, também, per si só levantam problemas ambientais relativos aos seus efluentes líquidos.

A sustentabilidade e a globalização jogam aqui papeis cruciais, que têm a ver com a necessária produção local em detrimento da produção em zonas do globo muito distantes como a Ásia. O recurso a navios cada vez de maiores dimensões, e maior capacidade de carga, ajuda a “diluir” as emissões e custos, em particular porque asseguram o mesmo fluxo de carga, embora navegando a velocidades mais comedidas, “slow steaming”, o que, por sua vez, levanta problemas de ordem tecnológica igualmente difíceis de resolver, como seja, a emissão para a atmosfera do chamado “black carbon”.

A operação dos navios com base no LNG (Liquefied Natural Gas), metanol ou gasóleo, ou a implementação de scrubbers (lavadores de gases de evacuação) irão “chutar” muitos navios para fora do mercado nas principais rotas comerciais, originando o abate de navios, ainda que em excelentes condições de trabalho, e por sua vez um outro problema de sustentabilidade ambiental.

A construção de navios energeticamente mais eficientes, ou o “revamping” energético dos existentes, com capacidade de queima de vários combustíveis, não permite por si só resolver o problema, mas pode contribuir para um sensível abaixamento da poluição originada pelo shipping, na ordem de pelo menos 10%. ■



**Jorge Manuel Gomes Antunes**

CEO TECNOVERITAS

Doutorado em Engenharia Naval, pela Universidade de Newcastle upon Tyne (Inglaterra); Mestre em Engenharia Naval, pela Universidade de Newcastle upon Tyne (Inglaterra); Licenciado em Engenharia Naval, pelo Instituto Superior Técnico (Portugal); Licenciado e oficial engenheiro da marinha mercante pela Escola Náutica Infante Dom Henrique; engenharia de máquinas marítimas e pós-graduado AESE - GAEM Gestão Avançada da Economia do Mar

**Qualquer solução para tornar os navios mais amigos do ambiente custa, no mínimo, 5 milhões de euros**