

# Turbulência na navegação

Categories : [Reportagens](#)

O calendário marcava 31 de março quando as nações-membro do [Comitê de Proteção ao Ambiente Marinho \(MEPC\) da Organização Marítima Internacional \(IMO\)](#) - chegaram a Londres para uma reunião aparentemente sem grandes divergências. Poucos esperavam que, dali a cinco dias, os líderes políticos retornariam para suas casas com um dilema a resolver. Mas foi o que aconteceu após a Dinamarca ter proposto a redução das emissões de gases estufa da navegação mundial independente do histórico de contribuição de cada país para o aquecimento global. O Brasil lidera o grupo de oposição à idéia que nesta semana é novamente discutida. Desta vez em Oslo, Noruega.

A proposta da Dinamarca feita em Londres pegou os brasileiros de surpresa. Sem indicar metas ou prazos, o país nórdico solicita que a IMO encarregue-se de definir padrões para as emissões de gases estufa efetuadas por veículos marítimos. A ousadia da proposição reside no argumento de que todas as nações devem receber as mesmas responsabilidades, independentes de seus históricos de lançamento de carbono para a atmosfera.

O Brasil, em sua já tradicional posição conservadora quando o assunto é combater as mudanças climáticas, se mostrou totalmente contrário ao arranjo seguido pelos Estados Unidos, Japão e outros países europeus. O apoio de Rússia, Índia, África do Sul, Arábia Saudita, Irã e todos os membros da América Latina, com exceção do Chile, era a força que faltava para o governo brasileiro bater o pé e dizer que não aceita a sugestão de forma alguma.

“As discussões sobre a redução das emissões de gases estufa já tem o seu fórum, devem ser tratadas na Convenção das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas – UNFCCC – como diz o Protocolo de Quioto. Além disso, este documento diz que as responsabilidades são diferenciadas, e isso deve ser seguido”, explica diretor de Qualidade Ambiental da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente Rudolph Noronha. De acordo com ele, é preciso definir até onde a IMO pode ir. Enquanto for a referência especializada em tecnologia, está tudo certo. Mas não pode invadir os limites estabelecidos pelas Nações Unidas.

Ainda no encontro, a pátria tupiniquim deixou claro que entende como atividade do Comitê de Meio Ambiente apenas auxiliar o trabalho da ONU no que diz respeito aos gases estufa. Para isso, as suas atribuições seriam levantar as emissões de CO<sub>2</sub> vindas dos navios, desenvolver um plano de trabalho com cronograma e manter o assunto em revisão constante. Muito pouco para a séria crise ambiental que o planeta enfrenta.

A opinião de Noronha é compartilhada em gênero, número e grau pelo diretor de meio ambiente do Ministério de Minas e Energia, Claudio Ishihara. Para ele, o lançamento de carbono precisa ter um foco diferente porque não envolve apenas os navios. “Além disso, a navegação contribui muito

pouco para o aquecimento global, se comparado a outras áreas", diz. Mas seu argumento vai além: para ele, a velocidade de implementação de qualquer proposta em veículos de locomoção marinha tendem a demorar muito, fato que inviabilizaria um tema como este na IMO.

A participação da navegação nas emissões de gases de efeito estufa não é tão irrelevante quanto menciona Ishihara. [De acordo com um estudo realizado pelas Nações Unidas](#) em fevereiro deste ano, a navegação internacional emite cerca de 1.12 bilhão de toneladas de carbono por ano para a atmosfera, o equivalente a 4,5% do total de lançamento de gases estufa em todo o planeta durante o mesmo período. Para se ter uma idéia do volume, a criticada indústria de aviação é responsável por exatamente metade da difusão de CO2 feita pelas embarcações. Muito em breve, os veículos marítimos ficarão entre os cinco principais setores que mais contribuem para o aquecimento global, estima o estudo.

Em nota oficial, a Marinha brasileira informa que, apesar de não concordar com a postura da Dinamarca, o Brasil age fortemente contra as mudanças climáticas. "(O país) vem atuando desde já, com o foco no principal responsável pelas emissões nacionais – desmatamento -, sem negligenciar ganhos positivos de redução de emissões em outros setores. O Brasil é a favor de ações nacionais, no âmbito da IMO e em coordenação com os dispositivos da UNFCCC e do Protocolo de Quioto", diz o texto.

Com o impasse instaurado, a única solução foi criar um Grupo de Trabalho dentro da IMO específico para tratar sobre o lançamento de gases estufa pelas embarcações. A primeira reunião do conjunto ocorre esta semana, em Oslo. Ali estão sendo discutidos temas como mecanismos tecnológicos para diminuir as emissões. Mas o governo brasileiro já avisou que embarca para a Noruega com sua visão cristalizada e um único objetivo: convencer mais países a recusar o acordo.

## **Redução do Enxofre**

O Comitê de Meio Ambiente da IMO também está revendo o Anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol), que regula o potencial de contaminação do ar a partir de transportes marítimos, e o Código Técnico para a emissão de poluentes atmosféricos. Embora as duas resoluções já estejam em vigor desde 2005, o Brasil ainda não ratificou nenhum delas – a matéria encontra-se em trâmite na Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados. "Todos os processos que são encaminhados precisam ser analisados e percorrem diversas etapas. Por isso, a lentidão é normal", explica Claudio Ishihara, do Ministério de Minas e Energia.

Os acordos em relação a estes dois documentos aconteceram sem maiores percalços na reunião de Londres, em março passado. Eles serão formalmente adotados na próxima reunião do Comitê, em outubro. A expectativa é que, já em março de 2010, eles estejam registrados nos países signatários da IMO e comecem a valer como metas oficiais. Os novos critérios, embora não

apresentem melhorias significativas no curto prazo, devem ser úteis na tentativa de limpar a navegação internacional, composta por enormes embarcações que estão na base do comércio mundial.

Em relação ao teor de enxofre (SOx) contido nos combustíveis, calcanhar de Aquiles das locomoções pelo mar, a redução será gradativa. Hoje, a regra internacional estabelece um máximo de 4,5% do gás nos óleos usados por navios em regiões comuns, e 1,5% em Áreas com Controle de Emissão de Enxofre (as SECAs, em inglês). Em janeiro de 2012, esses números deverão cair para 3,5% e 1%, respectivamente. Oito anos depois, quando o período acordado se encerra, a porcentagem deve chegar a 0,5% e 0,1%. Em 2018, no entanto, uma revisão dos avanços irá avaliar se os alvos poderão mesmo ser alcançados em 2020 ou se será necessário estender o prazo por outra meia década.

Os cinco dias passados em Londres também serviram para esboçar novas regras sobre a porcentagem de óxidos de nitrogênio nos combustíveis das embarcações. Desta vez, eles foram divididos em três séries (Tiers): o Tier I serve para os motores atuais; o II para aqueles implantados a partir de 1º de janeiro de 2011 e o III para os instalados em 2016. A partir deste último ano, motores com potência menor do que 130 rpm só poderão contar com 3,4 g/KWh de nitrogênio. O Brasil parece estar confiante de que vai atingir suas metas. “O óleo da navegação tem um potencial de melhoria muito grande. Só a proporção de enxofre, por exemplo, é dez vezes superior à usada pelos caminhões”, avalia Rudolph Noronha.

A decisão do comitê vem em boa hora. O enxofre pode gerar chuva ácida e causar sérios problemas de saúde, enquanto o nitrogênio tem potencial para gerar o ozônio de baixa altitude, também bastante prejudicial ao meio ambiente. Questionada sobre as características do combustível usado pelos navios brasileiros, fornecido pela Petrobrás, a Marinha informou, através de seu comunicado que ele “atende à legislação internacional, conforme as especificações da ISO 8217, da Organização Internacional para Padronização, e os requisitos em relação ao teor de enxofre estatuídos pelo Anexo VI da MARPOL”. Resta entender os motivos que levaram o país a não ratificar, até hoje, esta mesma determinação.