PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 667/XIV/2ª

RECOMENDA MEDIDAS DE MITIGAÇÃO DAS EMISSÕES DE NAVIOS DE COMÉRCIO E DE CRUZEIRO CUJAS EMISSÕES AGRAVAM A CRISE CLIMÁTICA, O AMBIENTE E A SAÚDE HUMANA

O transporte mundial de mercadorias é hoje feito quase exclusivamente por via marítima. Cerca de 90 por cento das mercadorias e bens transacionados no mundo são transportados por navios. Na Europa, esta proporção é ligeiramente inferior – 75 por cento –, mas a tendência tem sido ascendente. Em Portugal a situação é distinta. Segundo dados da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), em 2017, 34 por cento das mercadorias transportadas em território nacional foram feitas por via marítima, 62 por cento por via rodoviária e apenas 4 por cento por ferrovia[1]. O transporte aéreo de mercadorias foi negligenciável.

Apesar de não ser a principal via de transporte de mercadorias de Portugal, a Zona Económica Exclusiva continental é navegada por mais de 50 mil navios por ano, no trajeto Norte – Mediterrâneo e vice-versa. Entre estes navios, 77 por cento correspondem a navios de carga, 21 por cento a navios-tanque (petroleiros) e mais de 1 por cento a grandes navios de cruzeiro[2].

Os portos portugueses são também muito movimentados. Em 2018, atracaram mais de 28 mil embarcações de comércio em portos nacionais, segundo dados do Instituto

[1] https://tinyurl.com/wcesl9q

[2] https://tinyurl.com/wo7uyc4

Nacional de Estatística (INE)[3]. O porto de Leixões registou o maior número de movimentos de embarcações, seguindo-se os portos de Lisboa e de Sines. Foram descarregadas mais de 55 milhões de toneladas de mercadorias e carregadas cerca de 35 milhões de toneladas nos portos do território nacional. Estes valores representam um aumento de 81 por cento de mercadorias descarregadas e 63 por cento de mercadorias carregadas, relativamente aos valores de há 10 anos. Foi no porto de Sines onde se movimentou o maior volume de mercadorias, seguindo-se os portos de Leixões e de Lisboa. O número de embarcações de comércio que atracam em portos nacionais tem sido relativamente constante na última década, mas verifica-se uma tendência ascendente da arqueação bruta total dos navios, que aumentou para mais de 500 milhões GT em 2018, um aumento de mais de 63 por cento face a 2008.

O número de navios de cruzeiro em águas portuguesas tem também aumentado. Os 1.889 navios de cruzeiro que atracaram em Portugal, em 2018, movimentaram cerca de 1,5 milhões de passageiros. Este foi o ano no qual se registou o maior número de passageiros a visitar Portugal a partir de navios de cruzeiro desde que o INE disponibiliza este tipo de informação.

Em 2017, o porto de Lisboa recebeu 115 navios de cruzeiro, fazendo da capital portuguesa a cidade europeia por onde passaram mais embarcações deste tipo e a terceira com mais horas totais de estacionamento (7.953 horas), segundo um estudo da Federação Europeia dos Transportes e Ambiente[4].

As emissões de navios de comércio e de cruzeiro afetam a saúde humana

A magnitude do setor do transporte marítimo, bem como a sua dependência de combustíveis fósseis, acarreta sérios riscos para a saúde humana, bem como para o ambiente e para o clima. Com efeito, os navios de comércio e de cruzeiro que navegam em águas portuguesas e atracam nos portos nacionais são responsáveis pela emissão de elevadas concentrações de poluentes atmosféricos. A poluição atmosférica emitida por estes navios contribui para a má qualidade do ar das cidades portuárias e das zonas

[3] https://tinyurl.com/v623o48

[4] https://tinyurl.com/wg4t7mw

litorais do território nacional devido à predominância dos ventos de oeste e noroeste na costa continental que deslocam os gases e as partículas emitidas pelos navios para as zonas terrestres.

Os navios que cruzam a Zona Económica Exclusiva de Portugal continental emitem elevadas quantidades de dióxido de enxofre ($S0_2$), óxidos de azoto (NO_x), partículas finas e ultrafinas, entre outros poluentes. As emissões de dióxido de enxofre dos navios ascendem a 31 mil toneladas por ano, podendo representar 85 por cento das emissões anuais deste poluente em território nacional, segundo estimativas da Associação Zero que recorre a dados da Agência Europeia do Ambiente[5].

Outro estudo revela que as emissões de óxidos de azoto e de partículas – dois dos poluentes cujas concentrações frequentemente excedem os valores limite definidos por lei em Portugal – têm efeitos negativos significativos na qualidade do ar[6]. Tais efeitos não se verificam apenas nas zonas de rotas marítimas, mas também nas zonas litorais, onde 10 a 20 por cento das concentrações de óxidos de azoto, e cerca de 10 por cento das partículas, provêm de navios.

Neste âmbito, as emissões provenientes dos navios de cruzeiro são particularmente alarmantes. Segundo estimativas da Associação Zero, a partir de informação da Federação Europeia dos Transportes e Ambiente e da APA, os navios de cruzeiro emitiram, em 2017, um volume de óxidos de enxofre (SO_x) 86 vezes superior ao das emissões de toda a frota automóvel que circula em Portugal, ou seja, 5.100 toneladas face a 59 toneladas[6].

Uma análise feita às partículas poluentes ultrafinas presentes no ar em redor de um navio de cruzeiro mostrou que apenas uma embarcação deste tipo pode emitir a poluição equivalente à criada por um milhão de automóveis num único dia[7]. A mesma análise estimou que a qualidade do ar no convés de um navio de cruzeiro equivale à qualidade do ar das cidades mais poluídas do mundo.

O dióxido de enxofre e os óxidos de azoto, quando emitidos para a atmosfera, reagem com o ar e são convertidos em partículas finas, ultrafinas e aerossóis de sulfatos e nitratos, os

[5] https://tinyurl.com/wo7uyc4

[6] https://tinyurl.com/wr5m7hx

[7] https://tinyurl.com/rhja8bz

quais têm efeitos nefastos na saúde humana. De acordo com estudos científicos recentes, a poluição do ar associada ao transporte marítimo internacional causa cerca de 50 mil mortes prematuras na Europa devido a problemas cardíacos e pulmonares[8,9]. Estima-se que esta poluição tenha um custo anual para a sociedade de mais de 58 mil milhões de euros.

Apesar de a magnitude da poluição emitida pelos navios de comércio e de cruzeiro ser preocupante, não são conhecidos estudos sobre os efeitos da poluição naval na saúde da população portuguesa. Conhecer estes impactes negativos é fundamental para desenvolver políticas públicas que possam ser eficazes na mitigação dos efeitos negativos das operações navais.

As emissões de navios de comércio e de cruzeiro agravam a crise climática

Os navios de comércio e de cruzeiro emitem elevadas quantidades de dióxido de carbono (CO_2), agudizando desta forma a crise climática. Comparando as emissões dos navios de mercadorias que navegam com destino e partida da Europa com as emissões dos países da União Europeia, verifica-se que o setor do transporte marítimo ocupa o oitavo lugar dos maiores emissores de CO_2, logo a seguir à Holanda[4].

Os navios de mercadorias emitiram mais de 139 milhões de toneladas de CO_2 em Portugal no ano de 2018[10]. No mesmo ano, os navios de mercadorias que atracaram em portos nacionais produziram mais emissões de CO_2 do que todo o tráfego rodoviário das oito cidades do país com mais automóveis registados, isto é, Lisboa, Sintra, Cascais, Loures, Porto, Gaia, Matosinhos e Braga. Portugal é ainda o quinto país da União Europeia com maior percentagem de emissões de CO_2 associadas ao transporte marítimo de combustíveis fósseis (25 por cento), como o petróleo, gás e carvão. Apesar de a magnitude das emissões do setor marítimo de transportes, os gases com efeito de estufa emitidos pelos navios de comércio e de cruzeiro não fazem parte das metas de redução de emissões definidas pelo Acordo de Paris.

[8] h https://tinyurl.com/thtm7kz

[9] https://tinyurl.com/rn7srvv

[10] https://tinyurl.com/u3smcfx

A legislação comunitária isenta o setor do transporte marítimo do pagamento de impostos sobre o combustível, o que constitui uma subsidiação pública ao setor no valor de 24 mil milhões de euros por ano[10]. A subsidiação é também um incentivo para que o setor mantenha a insustentabilidade da situação atual e não invista na transição energética da frota para combustíveis menos poluentes e por isso menos danosos para a saúde humana, o ambiente e o clima.

Existem já áreas marítimas europeias – denominadas Áreas de Controlo de Emissões –, nas quais o combustível utilizado pelos navios não pode exceder níveis estipulados de poluentes. Estas áreas estão previstas no Anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL – da Organização Marítima Internacional e incluem o Mar Báltico, o Mar do Norte e as águas do Canal da Mancha. Nestas áreas, o combustível dos navios não pode conter mais que 0,1 por cento de enxofre. Este valor contrasta com os atuais 3,5 por cento de enxofre no combustível da generalidade dos navios, à exceção dos navios de passageiros que usam combustível com 1,5 por cento de enxofre. Esta regulamentação exige também que os novos navios que navegam em Áreas de Controlo de Emissões tenham equipamentos de redução das emissões de óxidos de azoto.

Quanto aos navios de cruzeiro, várias cidades europeias já anunciaram medidas para mitigar a poluição por eles emitida. Por exemplo, Barcelona e Veneza comprometeram-se a reduzir o número de navios de cruzeiros que recebem, bem como a criar condições infraestruturais nos seus portos no sentido de fornecer eletricidade aos navios que lá atracam ("*cold ironing*").

Recordamos que a Câmara Municipal de Lisboa decidiu que, a partir de 2022, os cruzeiros passarão a ter ligação elétrica ao porto de Lisboa. Esta decisão ocorreu após a vereação do Bloco de Esquerda no município ter apresentado um conjunto de propostas para responder aos graves problemas ambientais e de saúde causados pelo terminal de navios. É um passo relevante, que é importante replicar em todo o país.

Face ao exposto, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda considera urgente mitigar as emissões dos navios de comércio e de cruzeiro e assim reduzir os efeitos negativos do setor dos transportes marítimos na saúde humana, no ambiente e no clima.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Promova a implementação de uma Área de Controlo de Emissões, em articulação com os países do Mediterrâneo, na área marítima entre o Mar Mediterrâneo – abrangendo-o – e a Área de Controlo de Emissões já existente do Canal da Mancha, até ao final de 2023;

2. Interceda junta das entidades da União Europeia no sentido de eliminar as isenções fiscais sobre os combustíveis concedidas ao setor de transportes marítimos;

3. Crie condições infraestruturais nos portos do território nacional no sentido de fornecer eletricidade, produzida a partir de fontes de energia renovável, aos navios que utilizam os portos nacionais ("*cold ironing*");

4. Limite a entrada, em portos portugueses, de navios que usem combustível com concentrações de enxofre superiores aos limites máximos especificados para as Áreas de Controlo de Emissões da MARPOL;

5. Proceda à implementação de medidas para o uso de combustíveis menos poluentes nos navios, privilegiando a transição para fontes de energia renovável;

6. Proceda à implementação, nos navios, de sistemas mitigadores da poluição e de limpeza de gases de exaustão;

7. Proceda à monitorização da qualidade do ar nos portos portugueses e zonas contíguas, e disponibilize publicamente e em tempo real o estado da qualidade do ar nessas zonas;

8. Defina metas no Plano Nacional de Energia e Clima com vista à redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos navios de comércio e de cruzeiro que navegam na Zona Económica Exclusiva portuguesa;

9. Implemente medidas mitigadoras das emissões e da poluição quando os navios estão em operação, nomeadamente através da redução da sua velocidade nesse período através da redução das rotações por minuto dos motores;

10. Promova a realização de estudos científicos, em articulação com entidades públicas com competência para o efeito, sobre os efeitos do setor de transporte marítimo na saúde humana, no ambiente e no clima do território nacional;

11. Incentive e dinamize os circuitos de produção-consumo de proximidade – privilegiando o transporte de mercadorias por ferrovia, quando necessário –, por forma a diminuir a dependência do país do transporte marítimo de mercadorias e, assim, mitigar os seus efeitos adversos na saúde humana, no ambiente e no clima.

Assembleia da República, 25 de setembro de 2020.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Nelson Peralta; Pedro Filipe Soares; Mariana Mortágua; Jorge Costa; Alexandra Vieira; Beatriz Dias; Fabíola Cardoso; Isabel Pires; Joana Mortágua; João Vasconcelos; José Manuel Pureza; José Maria Cardoso; José Soeiro; Luís Monteiro; Maria Manuel Rola; Moisés Ferreira; Ricardo Vicente; Sandra Cunha; Catarina Martins