



ENGENHARIA  
NAVAL

▶ Tiago Alexandre Rosado Santos ■ tiago.santos@rinave.org

## Índice de Eficiência Energética (EEDI) para Navios

No âmbito dos estudos desenvolvidos pelo Grupo de Trabalho sobre Emissões de Gases com Efeito de Estufa por Navios, da Organização Marítima Internacional (IMO-MEPC), têm vindo a ser desenvolvidos requisitos que apontam para que todos os navios novos com mais de 400 GT possuam um Índice de Eficiência Energética (EEDI).

Na reunião do Comité de Poluição Marítima (MEPC60) realizada em Março de 2010 foi decidido que diversos tipos de navios não seriam incluídos numa primeira fase de aplicação deste requisito, nomeadamente as várias categorias de navios ro-ro. Neste caso específico foi identificado que seriam necessários estudos técnicos de modo a refinar a fórmula do EEDI, estudos, esses, que deverão ser efectuados no decurso dos próximos dois anos.

Por outro lado, navios movidos por meio de propulsão diesel-eléctrica, turbinas ou sistemas híbridos de propulsão são também excluídos do rascunho de regulamento correntemente em preparação, até que estudos técnicos aprofundados estabeleçam termos de referência apropriados para estes tipos de propulsão de características específicas, os quais permitam uma futura aplicação coerente do EEDI.

Os problemas técnicos actualmente em discussão envolvem, nomeadamente, a definição de limites inferiores para o índice EEDI



e futuras reduções de emissões para diversos tipos de navios. Encontra-se também em discussão o instrumento a utilizar para tornar o EEDI obrigatório, prevenindo-se discussões extensas e acaloradas devido aos aspectos políticos envolvidos.

O grupo de trabalho da IMO tem efectuado sessões técnicas que contaram com a presença de delegados de 30 Estados-membros e 22 organizações inter-governamentais e não-governamentais, no decurso das quais se têm vindo a desenvolver também os requisitos para o denominado Ship Energy Efficiency Management Plan (SEMP).

A Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) tem também participado de forma

activa no desenvolvimento do EEDI, nomeadamente com recurso à organização de três *workshops* que permitiram a discussão em profundidade de relevantes documentos técnicos. A EMSA patrocinou também um estudo técnico aprofundado que foi apresentado no Comité de Poluição Marítima (MEPC) da IMO, e encomendou um estudo da aplicação do EEDI a certos tipos específicos de navios, especialmente os navios ro-ro e os navios de carga geral de pequena dimensão.

Estes dois últimos tipos de navios são de grande importância para as cadeias logísticas europeias, designadamente no âmbito dos programas europeus de Auto-estradas Marítimas e Transporte Marítimo de Curta Distância, pelo que os detalhes técnicos e impacto do EEDI nestes sectores necessitam de ser estudados de forma aprofundada.

Finalmente, algumas sociedades classificadoras iniciaram muito recentemente a emissão de certificados EEDI de acordo com as circulares, MEPC.1/Circ.681 e 682 da IMO, as quais definem orientações voluntárias para o cálculo do EEDI.

Os leitores interessados poderão encontrar abundante informação relativa a esta temática no *site* da IMO ([www.imo.org](http://www.imo.org)), em particular nas páginas do MEPC dentro desse *site*, e no *site* da EMSA ([www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)), em particular na página dedicada às emissões atmosféricas. ■

## Congresso “Os Portos e os Transportes Marítimos”

Realizou-se no passado dia 21 de Setembro, nas instalações da Feira Internacional de Lisboa, o congresso “Os Portos e os Transportes Marítimos”. O evento, que contou com mais de mil participantes, foi organizado pela Associação Comercial de Lisboa – Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa, entre outras organizações, e publicitado pelo Fórum Empresarial da Economia do Mar.

Em debate estiveram as potencialidades dos investimentos no sector marítimo, tendo como ponto de partida o estudo “O Hypercluster da Economia do Mar”, coordenado pelo ex-ministro das Finanças Ernâni Lopes,

que pretende alertar os empresários portugueses para a importância do mar, um recurso que tem sido mal utilizado e que é o mais rico da economia portuguesa. O sector dos portos e transportes marítimos, de entre aqueles que se relacionam com o mar, foi escolhido para tema do congresso por ser aquele que, actualmente, mais contribui, em termos de riqueza, para a economia nacional. De uma forma geral, todo o congresso se centrou essencialmente nos aspectos associados aos portos e, em muito menor grau, nos problemas com que se debate a marinha mercante nacional.

Alguns participantes, mais ligados aos arma-

dores e à indústria naval, afloraram a importância futura do transporte marítimo para as exportações portuguesas, no contexto das crescentes dificuldades e custos em fazer circular milhares de camiões portugueses nas estradas europeias (sobretudo na passagem obrigatória em Espanha e França). Aqui, os programas europeus de promoção das Auto-estradas dos Mar podem constituir uma significativa oportunidade para os armadores portugueses, que precisam, no entanto, de saber interessar os actuais intervenientes no transporte rodoviário. Durante este evento, e neste contexto, o grupo Soporcel Portucel manifestou o seu interesse nas Auto-estradas



ID: 32947774

01-09-2010

do Mar e o grupo Altri no desenvolvimento contínuo do porto da Figueira da Foz.

O congresso contou com as presenças do Presidente da República, Cavaco Silva, e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, António Mendonça. Este último começou por reconhecer que Portugal tem “um défice estrutural de capacidade de transporte marítimo que está em contradição com o seu potencial e vocação neste domínio. Foi um erro estratégico, que hoje estamos a pagar, o desinteresse que se manifestou ao longo das últimas décadas, na manutenção das nossas capacidades”. O Ministro acrescentou que o transporte marítimo é o único modo que apresenta um saldo negativo na balança de transporte, da ordem dos 500 milhões de euros por ano, problema

este que importa corrigir. Prosseguiu, dizendo que “o Governo está atento à importância que a marinha de comércio tem para o país e por isso tem vindo a apoiar os armadores nacionais com apoios ao nível estruturante, formação de praticantes e modernização tecnológica dos navios”. Foi também destacado que se têm verificado progressos interessantes no desenvolvimento de capacidades próprias no domínio do transporte marítimo, nomeadamente com a recente aquisição de um navio porta-contentores que será o maior de bandeira portuguesa na actualidade.

O Engenheiro Frederico Spranger, em representação do Fórum Empresarial da Economia do Mar, destacou que as actividades de Construção e Manutenção Naval contribuí-

ram em 2009, para a economia nacional, com 244 milhões de euros, que se distribuem em 54 milhões de euros para a Construção Naval (50% em pequenas e médias empresas) e 190 milhões de euros para a Manutenção/Reparação Naval (93% em grandes empresas). As exportações nacionais nesta área excederam os 140 milhões de euros.

Como conclusão deve salientar-se que, em Portugal, a necessidade de transporte marítimo existe, a indústria de construção e manutenção naval também, sendo portanto importante colocar a ênfase na colaboração no desenvolvimento de projectos conjuntos, com o apoio dos engenheiros navais portugueses, os quais se encontram em posição de fazer a ponte entre os grupos industriais e armadores e a indústria naval. ■