

Bruxelas divulga estratégia europeia para descarbonizar transportes

22 de Julho, 2016

Foi recentemente divulgada em Bruxelas a Estratégia da União Europeia (UE) para uma mobilidade de baixas emissões, a qual inclui novos limites de emissão de dióxido de carbono (CO₂) para novos veículos ligeiros de passageiros e comerciais, abrangendo, pela primeira vez, os novos veículos pesados. Apesar de aplaudir este passo importante na descarbonização dos transportes, a Quercus considera que o plano da Comissão Europeia (CE) peca por não alargar essa mesma ambição a setores largamente poluentes, como a aviação e o transporte marítimo internacional.

Estes novos padrões de eficiência de combustível (e emissões CO₂ associadas) para o período pós-2020, aplicáveis aos veículos rodoviários, darão uma ajuda fundamental para que os Estados-membros cumpram as respetivas metas climáticas para 2030, também elas confirmadas hoje.

A Europa segue, assim, os passos de outros países, como os EUA, a China, o Japão e o Canadá, ao introduzir limites de emissão de CO₂ também para os camiões, cujos padrões de eficiência de combustível se encontravam estagnados há mais de 20 anos, refere a associação ambientalista, em comunicado.

Portagens variáveis de acordo com o consumo de combustível

A Quercus congratula-se com o compromisso da CE em atuar neste setor dos transportes durante o presente mandato, estabelecendo um sistema de portagens para veículos pesados que tenha em conta a sua eficiência no consumo de combustível. Esta decisão sobre os veículos pesados segue o exemplo do que já é praticado na Califórnia, EUA, em que os fabricantes são incentivados a colocar no mercado veículos de zero ou ultrabaixas emissões, em conjunto com mecanismos de medição de emissões na estrada.

A aplicação de medidas semelhantes na UE poderá trazer mais competitividade e variedade no mercado dos veículos elétricos, que atualmente não existe. Os veículos “zero emissões” serão indispensáveis para descarbonizar completamente os transportes rodoviários até 2050.

Biocombustíveis agrícolas e gás natural não são solução

O compromisso para a eliminação “gradual” dos biocombustíveis de produção agrícola é também bem-vindo, na opinião da Quercus, mas só deverão ser conhecidos mais detalhes sobre este processo aquando da publicação, no final deste ano, da política europeia sobre bioenergia para o pós-2020.

Por outro lado, é surpreendente o facto da CE continuar a apoiar a circulação de camiões movidos a gás natural enquanto solução pan-europeia de longo prazo, tendo em conta os recentes dados sobre o seu elevado custo e baixo potencial de redução de emissões.

Aviação, transporte marítimo e ferroviário ficaram “esquecidos”

No entanto, estas reduções das emissões nos veículos rodoviários acabam por ser ‘anuladas’ pelo aumento das emissões dos aviões e do transporte marítimo, onde não tem havido nenhuma ambição ou ação eficaz da UE. Para além disso, a Comissão Europeia abdicou da sua responsabilidade e liderança junto de organizações internacionais sob a alçada das Nações Unidas, como a Organização da Aviação Civil Internacional e a Organização Marítima Internacional, cuja ação tem sido insuficiente.

É particularmente decepcionante que a CE não tenha proposto qualquer medida significativa para revitalizar o transporte ferroviário de passageiros, uma ferramenta fundamental na descarbonização e eletrificação dos transportes.

Primeiro passo positivo, mas é preciso ir mais além

A CE distribuiu ontem as metas de redução das emissões de CO₂ para 2030 pelos Estados-membros e prometeu ajudar através de uma maior atuação europeia no setor dos transportes. O plano é bom, mas só irá funcionar se houver capacidade de passar das promessas à ação.

Por outro lado, o facto desta iniciativa de descarbonização dos transportes deixar de fora setores vitais como a aviação e o transporte marítimo, é também um ponto negativo. Os navios petroleiros de casco duplo, os combustíveis navais com baixo teor de enxofre e os preços do carbono para a aviação são todas políticas com selo europeu. Há, por isso, que revelar ambição e não deixar que as emissões provenientes dos aviões e navios ‘substituam’ as emissões do transporte rodoviário.

É importante reforçar que a redução das emissões de CO₂ no setor dos transportes ajudará não só no combate às alterações climáticas, mas também permitirá resultados positivos a outros níveis, como a dependência energética, a redução das despesas com energia e a criação de empregos.