

zero.

Parecer

Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 78/XII - Eco taxa marítima

A ZERO **acolhe positivamente** a implementação de uma eco taxa marítima no valor de três euros por passageiro a ser aplicada aos passageiros sem domicílio fiscal na Região Autónoma dos Açores, que desembarquem em navios de cruzeiro em escala nos terminais da Região. Contudo, no entender da ZERO, este valor poderia ser mais elevado, entre quatro a cinco euros por passageiro, refletindo melhor os impactes associados a viagens desta natureza, onde, por agora, não se internalizam ainda os custos da poluição associada (entre emissões de gases de efeito de estufa, outros poluentes atmosféricos e eventuais impactes no meio marinho), contribuindo igualmente para a preservação do património dos Açores.

É crucial garantir uma criterização rigorosa dos projetos de preservação ambiental

A ZERO apoia a aplicação de receitas em projetos de preservação ambiental, contudo, é absolutamente crucial garantir que estas atividades contribuem para e estão em linha com os objetivos climáticos e de biodiversidade de Portugal e da União Europeia. Isto significa que deve prevalecer uma criterização rigorosa e transparente da aplicação destas receitas, importando desde logo definir o que se entende por projetos de preservação ambiental e garantir que serão projetos com impacto positivo no ambiente, sobretudo em termos de conservação e restauro do ambiente terrestre e marinho.

Medidas complementares devem ser tidas em conta no panorama global de transição climática

Face aos efeitos negativos associados aos navios de cruzeiro, e como forma de impedir um aumento exponencial dos mesmos num período de franca recuperação da atividade pós-pandemia COVID-19, a ZERO considera que o Governo Regional poderá ir ainda mais além e aplicar **medidas complementares** no sentido de dar também resposta aos objetivos energéticos e de descarbonização da economia e, neste contexto, do setor do transporte marítimo.

Neste quadro, a ZERO considera ser fundamental apostar no **fornecimento de eletricidade aos navios nos terminais marítimos**, que, sempre que possível, deverá provir de fontes renováveis. Esta é uma medida crucial para colmatar os piores efeitos da poluição atmosférica associada aos navios de cruzeiro, sobretudo quando atracados nos portos. De notar que, quando acostados, os navios mantêm os motores em funcionamento para garantir a continuidade do elevado consumo energético a bordo, perpetuando a queima de combustíveis fósseis que resulta em emissões elevadas tanto de CO₂ como de outros poluentes como o dióxido de enxofre, óxidos de azoto e partículas finas que afetam não só a qualidade do ar, mas também a saúde humana. Valerá aqui lembrar que a poluição atmosférica dos navios (não só cruzeiros) contribui, globalmente, para cerca de 250,000 mortes prematuras e cerca de 6,4 milhões de casos de asma infantil por ano.

Contudo, a “solução” encontrada pela indústria para cumprir com os requisitos regulamentares impostos pela Organização Marítima Internacional, nomeadamente a redução do teor máximo de enxofre nos combustíveis navais para 0,5%, centrou-se na implementação e utilização alargada de sistemas de depuração de gases de escape (conhecidos como *scrubbers* na designação inglesa). Cerca de 76% da capacidade total dos navios de cruzeiro utiliza estes sistemas que, na prática, **transferem a poluição do ar diretamente para a água, transformando poluição atmosférica em poluição marinha**. As descargas de águas residuais destes sistemas de depuração representam graves problemas ambientais ao redistribuir os poluentes para o oceano, contribuindo para a acidificação, eutrofização e efeitos ecotoxicológicos. Os portos e autoridades regionais podem ter um papel importante na prevenção deste problema ao **impor restrições às descargas de águas residuais oriundas destes**

zero.

sistemas. Esta medida já é implementada pelos portos de Aveiro, Leixões, Lisboa e Sines, sendo que, nestes casos, é proibida a utilização de sistemas de depuração de gases de escape em circuito aberto após a entrada no porto, ao longo do canal de navegação, na atracagem e até que o navio deixe o porto.

O **financiamento** para a criação de infraestrutura de abastecimento de eletricidade nos terminais marítimos poderá ser **coberto, em parte, pelas receitas geradas pela eco taxa marítima**. A ZERO acredita que o apoio a projetos de preservação ambiental é importante, mas a aplicação das receitas deve também contemplar medidas e projetos que visem colmatar os problemas ambientais e de saúde pública diretamente relacionados com a indústria dos navios de cruzeiro.

Onde reside verdadeiramente a responsabilidade climática?

O ónus da responsabilidade pelos impactes ambientais e climáticos gerados pela indústria dos navios de cruzeiro deverá primeiramente recair sobre a própria indústria. É essencial que as grandes empresas de cruzeiros acabem imediatamente com as suas campanhas enganosas de propaganda ambiental assentes em falsas promessas de reduções significativas de emissões de CO₂ que vêm à custa de uma aposta errónea em gás natural fóssil (GNL). Este gás fóssil é constituído, na sua grande maioria, por metano (CH₄), um poluente com um potencial de aquecimento 80 vezes superior ao do CO₂ num período de vinte anos, que muitas vezes se escapa através dos motores dos navios movidos a GNL diretamente para a atmosfera, potencialmente eliminando quaisquer ganhos positivos que este combustível tenha em termos de reduções de CO₂.

Os representantes políticos, por seu turno, têm o dever de ser mais exigentes e garantir a proteção da saúde pública e ambiental das suas regiões. Cabe, assim, às administrações portuárias e aos decisores políticos impôr condições mais rigorosas a estes grandes poluidores e exigir mais esforços de descarbonização, quer seja em termos de utilização de combustíveis renováveis de origem não biológicas (maioritariamente derivados do hidrogénio verde), quer seja na proibição da utilização de sistemas de depuração de gases de escape nos portos, por exemplo.

Aplicar uma eco taxa marítima é um primeiro passo importante, mas ficará aquém se for implementado de forma isolada.

26 de fevereiro de 2023

A Direção da ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável