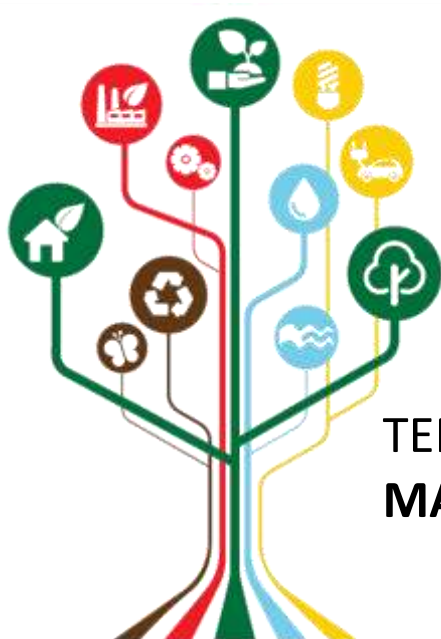


SÍNTESE DA SESSÃO DE DISCUSSÃO PÚBLICA
“COMPROMISSO PARA O CRESCIMENTO VERDE
EM PORTUGAL E O MAR”



TEMA:
MAR

Compromisso para o
CRESCIMENTO VERDE

Síntese da Sessão de Discussão Pública

“Compromisso para o Crescimento Verde em Portugal e o Mar”¹

(Fundação Calouste Gulbenkian, 27/10/2014)

António Alvarenga - Relator para o Crescimento Verde

04/11/2014

Conteúdo

Enquadramento.....	3
Principais ideias debatidas e sugestões apresentadas durante a sessão	5
1. Sobre o tema “mar” no CCV	5
1.1. Transversalidade e Coerência	5
1.2. Capital Natural e Valorização de Ecossistemas	5
1.3. Pesca e aquicultura	6
1.4. Transportes marítimos	6
1.5. Bioeconomia do mar	7
1.6. Outras ideias/sugestões	7
2. Sobre outros temas	7
2.1. A oportunidade e a responsabilidade do momento atual	7
2.2. Processo e lógica conceptual/metodológica do CCV	7
2.3. Conhecimento e inovação	8
Lista de pessoas e entidades que contribuíram, durante a sessão, para os conteúdos aqui sintetizados: .	8

¹ Esta síntese apresenta uma proposta de organização das principais ideias e sugestões discutidas na sessão, não associando especificamente uma pessoa/entidade a cada ideia ou sugestão mas identificando, sob a forma de lista, os intervenientes no debate. Trata-se de uma síntese da responsabilidade do relator, aberta a alterações/adendas futuras e não comprometendo nenhum dos intervenientes. Visa preparar o enriquecimento do processo e do documento do CCV, promovendo a discussão técnica sobre o tema mas também a participação de “não-especialistas”.



Enquadramento

Estamos num momento chave: é essencial estabelecer uma visão pós-troika de desenvolvimento de longo prazo, alinhada com as grandes tendências pesadas internacionais.

O lançamento do Compromisso para o Crescimento Verde (CCV)² visa promover a transição para um modelo de desenvolvimento que compatibilize as vertentes económica, social e ambiental, no qual diferentes setores desempenhem o seu papel de uma forma integrada, fomentando sinergias no sentido de ultrapassar os importantes desafios que se colocam a Portugal. A crescente tomada de consciência, por parte dos agentes, da sinergia entre economia e sustentabilidade, entre competitividade e valorização ambiental, tem um imenso potencial a desenvolver. E Portugal tem excelentes condições para ser líder deste processo.

O CCV apresenta iniciativas novas e retoma/sublinha outras, procurando uma coerência estratégica multisectorial e o estabelecimento de um compromisso de longo prazo que contribua para a estabilidade nas ambições e nos objetivos estratégicos, sem comprometer as diferentes opções ao nível dos modelos de gestão. Propõe uma visão-ambição, concretizada através de um conjunto de objetivos e metas que pretendem ser mobilizadores, indo um pouco mais além do que parece alcançável nas condições “business-as-usual” e constituindo-se, desta forma, como referências de monitorização e alavancas para a inovação e a eficiência.

O CCV assume que pelo menos tão importante quanto o conteúdo do Compromisso é o processo de participação e de co-responsabilização na sua formulação e implementação. Assume ainda que impactos menos diretos como o aumento do alinhamento e a mobilização de longo prazo da sociedade portuguesa, a projeção internacional do país e a sua atratividade, a retenção e atração de talentos e a internacionalização de empresas e projetos, são pelo menos tão importantes como os impactos mais diretos do processo e das iniciativas nele incluídas.

Neste contexto, está em curso um processo de consulta pública ativa e participada do CCV, durante o qual se pretende que os temas que constituem as bases do compromisso sejam explorados e debatidos pelos diferentes agentes, de modo a identificar oportunidades, fragilidades ou constrangimentos e a contribuir para a concertação de interesses, conferindo consistência e robustez ao compromisso a retratar no documento final.

A 2ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Mar”, teve lugar no dia 27 de outubro de 2014 no Auditório 3 da Fundação Calouste Gulbenkian. Teve como entidade organizadora a Fundação Calouste Gulbenkian – Iniciativa Oceanos³.

² Para toda a informação sobre o Compromisso para o Crescimento Verde ver:

<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>.

³ <http://www.gulbenkian.pt/Institucional/pt/Atividades/ProgramasGulbenkian/IniciativaGulbenkianOceanos>.



Apesar de ter estado em discussão a globalidade do documento subjacente ao CCV, o debate teve um enfoque particular, como é natural, nas **8 iniciativas do tema “mar” apresentadas no documento que serve de base à discussão pública**⁴:

MAR 1: Estabelecer novas áreas marinhas classificadas, garantindo a exploração sustentável dos recursos marinhos vivos; critério de sucesso: até 2020, ter classificado no mar português uma área aproximada de 10% (enquadramento: DQEM – Diretiva-Quadro Estratégia Marinha⁵);

MAR 2: Reforçar a capacidade competitiva dos portos para captar o tráfego que circula na Zona Económica Exclusiva (ZEE) e colocar Portugal na rota de ligação da Europa com o mundo; critério de sucesso: n.º de movimentos nos portos portugueses (enquadramento: Estratégia Nacional para os Transportes⁶);

MAR 3: Dinamizar a transferência do transporte de mercadorias para a via marítima; critério de sucesso: % de mercadorias transportadas por via marítima (enquadramento: Estratégia Nacional para os Transportes);

MAR 4: Incentivar a utilização de transportes marítimos (navios e embarcações) movidos a combustíveis menos poluentes; critério de sucesso: redução das emissões de Gases com Efeitos de Estufa (GEE), óxidos de azoto (NOx), dióxido de enxofre (SOx) e partículas dos transportes marítimos (enquadramento: Diretiva 2012/33/UE⁷);

MAR 5: Valorizar o posicionamento costeiro das principais cidades portuguesas para reforçar a atratividade económica e o dinamismo turístico, desportivo, cultural e comercial; critérios de sucesso: (a) aumentar o n.º de pontos de acesso à água em cerca de 25% até 2030; (b) aumentar o n.º de centros náuticos envolvidos no desporto escolar; (c) manter o n.º de eventos internacionais ligados à náutica em Portugal;

MAR 6: Implementar novas técnicas e processos mais amigos do ambiente nas atividades que impactam diretamente as espécies e os ecossistemas marinhos, minimizando e mitigando impactos negativos; critérios de sucesso: (a) até 2020, todas as populações de organismos marinhos aquáticos são geridos de modo sustentável, de acordo com os parâmetros da DQEM - Diretiva Quadro Estratégia Marinha; (b) eliminar progressivamente as devoluções, caso a caso, tendo em conta os melhores pareceres científicos disponíveis, evitando e reduzindo tanto quanto possível as capturas indesejadas, e assegurando gradualmente que as capturas sejam desembarcadas;

MAR 7: Promover uma gestão integrada das zonas costeiras dando especial atenção à proteção do litoral face a riscos, especialmente de erosão costeira; critério de sucesso: aumentar a extensão da faixa costeira intervencionada para proteção de pessoas e bens - meta para 2022/23: 100 km (enquadramento: POSEUR⁸);

MAR 8: Desenvolver o turismo náutico nos segmentos da náutica de recreio e do *surfing*, qualificando as infraestruturas para responder a uma procura crescente e dinamizando as atividades conexas; critérios de sucesso: (a) número de projetos de turismo náutico; (b) emprego criado pelo turismo náutico; (c) volume de negócios do turismo náutico (enquadramento: PENT 2013-2015⁹).

⁴ Ver p.75 do CCV (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>).

⁵ Sobre a DQEM, ver: <http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&xpgid=genericPage&conteudoDetalhe=1072949>.

⁶ Sobre a Estratégia Nacional para os Transportes, ver <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>.

⁷ Ver <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:327:0001:0013:PT:PDF>.

⁸ Programa Operacional para a Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos. Ver: <http://www.ifdr.pt/content.aspx?menuid=408>.

⁹ Plano Estratégico Nacional do Turismo 2013-2015. Ver: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202012.pdf>.



Principais ideias debatidas e sugestões apresentadas durante a sessão

1. Sobre o tema “mar” no CCV

1.1. Transversalidade e Coerência

Apesar do mar ser um espaço onde não vivemos, esse distanciamento é apenas aparente. A Política do Mar é multidisciplinar, interagindo fortemente com múltiplos sectores e áreas, tais como o turismo, a energia, os transportes e a biodiversidade e serviços dos ecossistemas. Assim, a Economia Azul tem naturalmente um papel central para a estratégia de crescimento verde nacional, devendo ser salvaguardada a coerência dos instrumentos, em particular, e no caso do mar, com a ENM – Estratégia Nacional para o Mar¹⁰ e a Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional¹¹.

1.2. Capital Natural e Valorização de Ecossistemas

Nos anos 80, em particular com a expansão dos estudos de impacto ambiental, assumiu-se claramente a existência de dois polos: economia e ambiente. A síntese entre esses polos foi impulsionada nos anos 90 com a Eco 92¹² e outras iniciativas. Hoje, ambiente é também economia e o conceito de capital natural, ligado à valorização económica dos serviços dos ecossistemas, é central para questionar esta separação tradicional.

Os grandes serviços dos ecossistemas globais, essenciais à vida no planeta, são difíceis de medir. Mas há outros que começamos a definir e a conseguir identificar o respetivo valor económico. Alguns exemplos, no caso do mar: a biomassa do mar para as pescas e a aquicultura; o petróleo e o gás natural extraídos; o vento e as ondas para a produção de energia; o espaço mar para os transportes marítimos e a remoção de CO₂ (note-se que é hoje conhecido o valor de cada tonelada de CO₂). Estes ecossistemas valem dinheiro, são capital verde, e, sobretudo no caso de Portugal, podem ser decisivos para o futuro. De facto, a nível europeu, Portugal é uma potência em termos de capital natural, não se passando o mesmo no que toca ao capital manufacturado. E o mar é decisivo para este potencial do país, em especial considerando a nossa geografia. Esta aposta na valorização do capital natural também é muito importante para a Europa (e para o mundo ocidental, em geral), particularmente tendo em conta as atuais dificuldades em criar riqueza a partir do capital manufacturado. A própria defesa do litoral, tradicionalmente abordada do ponto de vista tecnológico, ganharia com uma perspetiva de valorização/proteção do capital natural.

A Política do Mar é decisiva para a preservação dos recursos e o equilíbrio dos ecossistemas, sob pressão adicional em contexto de alterações climáticas. É essencial desenvolver um esforço de criação de conhecimento e de avanço nos mecanismos necessários para uma mais afirmativa incorporação do capital natural nos diferentes mecanismos de valorização. Portugal tem, também aqui, um potencial muito significativo e só tem a ganhar com o desenvolvimento destes mecanismos de internalização de custos e de valor. A Iniciativa Gulbenkian Oceanos (IGO), iniciada em 2013 e com a duração de cinco anos, é precursora e chave para este processo, participando no mesmo movimento internacional de que a iniciativa *TEEB - The Economics of Ecosystems and Biodiversity* também faz parte¹³.

¹⁰ Ver <http://www.dgpm.mam.gov.pt/Documents/ENM.pdf>.

¹¹ Ver <http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetailIniciativa.aspx?BID=37600>.

¹² Conferência das Nações Unidas para o Ambiente e Desenvolvimento que teve lugar no Rio de Janeiro em 1992.

¹³ Ver iniciativa 2 do tema “Biodiversidade e serviços dos ecossistemas” do CCV. Ver também <http://www.teebweb.org/>.



Particularmente no contexto do processo de delimitação da plataforma continental, que conta com uma forte mobilização nacional, é de salientar a grande exigência para as políticas públicas, também ambientais, da preservação e valorização do capital natural do mar. Neste contexto, a meta de, até 2020, ter classificado uma área aproximada de 10% do mar português (iniciativa MAR 1), é muito exigente, correspondendo a 400 mil km². Refira-se que este processo de delimitação está mais relacionado com os fundos marinhos do que com a coluna de água, sendo que esta última questão é tratada ao nível de vários tratados e convenções internacionais, como a OSPAR¹⁴.

1.3. Pesca e aquicultura

No que se refere às pescas, e apesar da Balança Comercial do sector ter apresentado melhorias, é muito importante ter em consideração o ciclo vicioso de insustentabilidade distributiva do sector: ao retirar uma baixa rentabilidade por quilograma de pescado, o pescador terá que pescar mais, aumentando a pressão sobre os recursos. De facto, em determinadas circunstâncias, quando os recursos escasseiam, o rendimento dos pescadores aumenta. O desenvolvimento de artes mais seletivas na pesca deve ser central para o CCV (iniciativa MAR 6), sendo que questões como as rejeições e a seletividade também já estão enquadradas no âmbito da reforma da Política Comum das Pescas, em fase de implementação. Finalmente, sugere-se uma referência, no CCV, à aposta na aquicultura sustentável, cuja consolidação tem sido promovida por um conjunto de diplomas (particularmente na sua componente *offshore*)¹⁵.

1.4. Transportes marítimos

Os transportes marítimos são residuais em Portugal, o que inibe o desenvolvimento de outras atividades da respetiva cadeia de valor, como a engenharia e a construção naval. É necessário ultrapassar a prevalência do transporte rodoviário, desenvolvendo uma visão clara para o transporte marítimo (o ferroviário não deve ser a única alternativa). Neste contexto, são muito relevantes todas as iniciativas conducentes à internalização das externalidades do transporte rodoviário.

É particularmente importante a criação de condições de desenvolvimento de uma frota de transporte marítimo de curta distância e o instrumento fundamental para esse objetivo é fiscal, mais especificamente, a aplicação da taxa de tonelagem, que permitiria aos operadores marítimos pagar sobre a tonelagem transportada e não sobre o rendimento. Este é o instrumento fiscal utilizado na generalidade dos países costeiros da União Europeia (UE), sendo essencial para a competitividade do sector e o estabelecimento de um *level playing field* no sector na UE. A iniciativa europeia “autoestradas do mar”¹⁶ demonstra a clara aposta da UE nesta matéria, tendo por base a constatação da competitividade desta forma de transporte. No que toca às rotas de entrada na Europa, é de referir que a pegada ecológica associada atualmente aos transportes marítimos aumenta muito significativamente pelo facto de grande parte dos produtos que vêm, por exemplo, da Ásia através do Mediterrâneo, serem descarregados no Norte da Europa e depois encaminhados para o Sul da Europa. Por outro lado, a falta de ligações marítimas a outros países europeus tem sido um constrangimento ao desenvolvimento dos nossos portos (embora, por exemplo, o Porto de Bilbao já dependa significativamente do Porto de Sines).

¹⁴ Ver <http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=01481200000000000000000000000000>.

¹⁵ Ver

<http://www.dgrm.mam.gov.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&actualmenu=54207&selectedmenu=168184&xpgid=genericPage&conteudoDetalhe=168786>.

¹⁶ Ver <http://www.mos-helpdesk.eu/>.



1.5. Bioeconomia do mar

A exploração da biotecnologia/bioeconomia do mar ainda está no início. Estamos perante uma área em expansão rápida e de grande oportunidade para Portugal. Portugal apresenta dois grandes argumentos nesta área: (1) as matérias-primas dos nossos dois grandes sistemas (macaronésia e ibéria), partes integrantes da região marinha do Atlântico Nordeste; (2) a qualificação dos nossos recursos humanos nestas áreas do conhecimento. Na sessão, foi dado o exemplo do *cluster Subsea Valley* na Noruega e sugerida a possibilidade de um projeto em Portugal com foco na bioeconomia do mar (um “*Blue Bio Valley*”).

1.6. Outras ideias/sugestões

- (1) Tendo em conta a respetiva natureza, importância para Portugal e riscos associados, considerar a autonomização do tópico “litoral” (e/ou a sua ligação mais direta ao tema “cidades e território”).
- (2) A questão do lixo marinho deve ser considerada, sendo que os microplásticos constituem a sua parcela mais perigosa. De referir que 80% desse lixo é gerado em terra. Deverá ser considerado o problema do lixo nos sacos de arrasto, tendo sido sugerida a obrigatoriedade de recolha desse lixo num contentor a bordo das embarcações. Numa perspetiva global, também deverá ser considerado o problema do crescimento das “ilhas de plástico”.

2. Sobre outros temas

2.1. A oportunidade e a responsabilidade do momento atual

O contexto é favorável à expansão de um novo modelo de desenvolvimento mais sustentável. De facto, o momento atual, quer em termos nacionais quer, sobretudo, a nível europeu e global é muito propício ao desenvolvimento do CCV e à possibilidade de Portugal se situar entre os países líderes deste movimento resultante da confluência de um conjunto de tendências pesadas globais. Associada a esta oportunidade, considerada mesmo como “disruptiva”, vem, inevitavelmente, uma grande responsabilidade para o país.

2.2. Processo e lógica conceptual/metodológica do CCV

As metas propostas pelo CCV para 2020 e 2030 contribuem para um “tableau de bord” do crescimento verde em Portugal, sendo particularmente importantes para conhecermos, em permanência e numa lógica de continuidade, a nossa posição e alinharmos as nossas ambições. Seria relevante desenvolver as formas de concretização. Apesar de ser clara a opção pela amplitude da abordagem ao “verde”, as fronteiras conceptuais devem ser mais clarificadas, tal como a lógica utilizada para a configuração temática e a conceção e seleção de iniciativas.

O crescimento verde deve ser encarado na tripla perspetiva do desenvolvimento sustentável (económica, social e ambiental). Em particular, não deve descurar a equidade social como critério, não se focando em demasia no crescimento económico. O processo de crescimento económico tem que se libertar, finalmente, de algum histórico de degradação ambiental a que esteve associado.



2.3. Conhecimento e inovação

O CCV reconhece explicitamente o papel da IDI mas deverá sempre ser sublinhada a centralidade do conhecimento como catalisador das mudanças preconizadas. A Flying Sharks é um exemplo de criação de valor na interseção entre ciência e ambiente.

A exploração de tecnologias disruptivas através de projetos-piloto pode ser relevante mas não é suficiente. Sugere-se que a atividade científica seja explicitamente um catalisador do CCV (associado ou não ao catalisador “inovação”), devendo ser aprofundada a questão do financiamento dessa atividade, em particular por parte do sector privado.

Lista de pessoas e entidades que contribuíram, durante a sessão, para os conteúdos aqui sintetizados¹⁷:

- > Teresa P. Gouveia, Administradora da Fundação Calouste Gulbenkian;
- > Jorge Moreira da Silva, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
- > Lia Vasconcelos, FCT/UNL (Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Nova de Lisboa);
- > Emanuel Gonçalves, ISPA - Instituto Universitário de Ciências Psicológicas, Sociais e da Vida;
- > João Correia, Diretor-Geral e de Operações, Flying Sharks;
- > Tiago Pitta e Cunha, especialista em políticas e assuntos do mar;
- > Jorge Oliveira e Carmo, Subdiretor-Geral da DGPM (Direção-Geral de Política do Mar);
- > Margarida Farrajota, Presidente do CPAS (Centro Português de Atividades Subaquáticas);
- > Sheila Almeida, estudante de doutoramento com tese sobre o consumo sustentável de pescado em Portugal;
- > Miguel Sequeira, Diretor-Geral da DGRM (Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos).

Mais informação sobre esta sessão (incluindo o vídeo integral da mesma) e o CCV (documentos chave, eventos, etc.) está disponível em www.crescimentoverde.gov.pt.

¹⁷ Por ordem de participação/intervenção.

