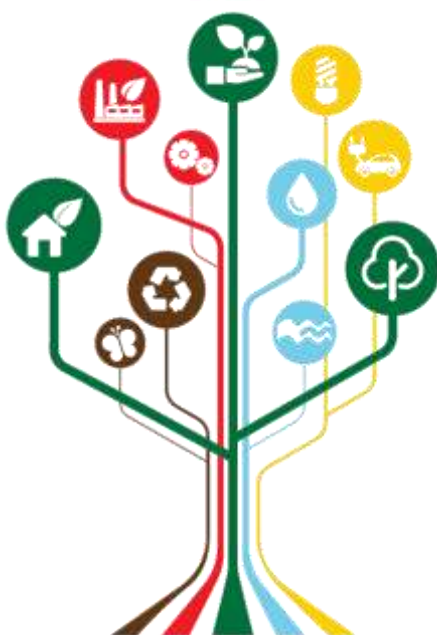


SESSÕES DE DISCUSSÃO PÚBLICA
**“COMPROMISSO
PARA O CRESCIMENTO VERDE”**
SÍNTESE GLOBAL



Compromisso para o
CRESCIMENTO VERDE

SESSÕES DE DISCUSSÃO PÚBLICA

“COMPROMISSO PARA O CRESCIMENTO VERDE”

SÍNTESE GLOBAL¹

António Alvarenga - Relator para o Crescimento Verde

Maio de 2015

Com a colaboração de:

Ana Cristina Carrola - Diretora do Departamento de Resíduos, APA (Tema: “Resíduos”)

Ana Cristina Fernandes – APA (Temas: “Agricultura e florestas”, “Turismo” e “Biodiversidade”)

Lurdes Carvalho – Gabinete do Secretário de Estado do Ordenamento do Território e da Conservação da Natureza (Tema: “Biodiversidade”)

Miguel Déjean Guerra – APA (Temas: “Cidades e território”, “Turismo” e “Indústria”)

Pedro Costa – Gabinete do Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia (Tema: “Energia”)

Rita Ribeiro – APA (Tema: “Energia”)

Conteúdo

Enquadramento.....	3
1. Água.....	4
2. Mar	8
3. Transportes.....	13
4. Resíduos	21
5. Cidades e território.....	29
6. Agricultura e florestas	39
7. Energia.....	43
8. Turismo.....	53
9. Indústria	57
10. Biodiversidade e serviços dos ecossistemas	64
Lista de pessoas e entidades que contribuirão, durante as sessões, para os conteúdos aqui sintetizados:	71

¹ Esta síntese apresenta uma proposta de organização das principais ideias e sugestões discutidas nas sessões, 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 promover a discussão técnica sobre os temas 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 sectores 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 multissectorial 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, decorreu um processo de consulta pública ativa e participada do CCV, durante o qual os temas que constituem as bases do compromisso foram explorados e debatidos pelos diferentes agentes, de modo a identificar oportunidades, fragilidades ou constrangimentos e a contribuir para a concertação de interesses, conferindo maior consistência e robustez ao compromisso retratado no documento final.

² Para toda a informação sobre o CCV ver: <http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>.



1. Água

A 1ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Água”, teve lugar no dia 21 de outubro de 2014 no Grande Auditório do IST – Instituto Superior Técnico, em Lisboa. Teve como entidade organizadora a PPA – Parceria Portuguesa para a Água³, em parceria com o CEHIDRO – Centro de Estudos de Hidrosistemas⁴ e a APA – Agência Portuguesa do Ambiente⁵.

ÁGUA 1: Promover a redução das perdas de água nos sistemas urbanos de adução e distribuição (identificando as fugas, fazendo a reposição e manutenção do equipamento danificado e a monitorização); Critérios de sucesso: (a) Redução das perdas físicas e comerciais de água (enquadramento: Medidas PENSAAR 2020); (b) Até 2020, reduzir as perdas físicas para valores inferiores a 20% (enquadramento: medidas e metas do PNUEA);

ÁGUA 2: Reduzir pressões sobre as massas de água, identificando as pressões que condicionam o seu estado ecológico e dando prioridade à implementação de medidas economicamente sustentáveis que as diminuam; Critérios de sucesso: (a) Aumentar para 72% as massas de água com estado igual ou superior a bom em 2020 (enquadramento: meta do POSEUR 2022/2023); (b) Atingir 100% de massas de água com estado igual ou superior a bom em 2030 (enquadramento: Diretiva-Quadro da Água e Lei da Água);

ÁGUA 3: Aumentar a taxa de reutilização de água, respeitando critérios económicos, técnicos e ambientais. Critério de sucesso: Taxa de água reutilizada (enquadramento: PNUEA);

ÁGUA 4: Promover a internacionalização de consórcios com empresas sediadas em Portugal. Critério de sucesso: Taxa de crescimento do montante do investimento atribuído aos consórcios (face a 2012);

ÁGUA 5: Aumentar a eficiência operacional dos sistemas de abastecimento de água e saneamento. Critérios de sucesso: (a) Redução de custos operacionais face aos EVEF⁶ atuais dos sistemas multimunicipais de águas: 23% de redução até 2020 e 32% de redução até 2030 (enquadramento: PENSAAR 2020 e PNUEA); (b) Aumento da taxa de utilização das infraestruturas (enquadramento: PENSAAR 2020 e PNUEA);

ÁGUA 6: Criar instrumentos de promoção da eficiência hídrica como a “certificação hídrica” e a rotulagem hídrica. Critério de sucesso: Número de certificados emitidos e nº de produtos rotulados (enquadramento: PNUEA).

1.1. Sobre o tema “água” no CCV

1.1.1 Transversalidade

A água é um tema transversal e essa característica deverá estar mais explícita no CCV. Alguns exemplos:

(1) Na ligação ao tema “cidades e território”: ao nível das questões da drenagem urbana e da consideração dos leitos de cheia nos projetos de requalificação urbana (questão intimamente ligada às alterações climáticas) (ligação ao PENSAAR 2020);

(2) Na ligação ao tema “biodiversidade e serviços dos ecossistemas”: salientar o papel da água para os serviços dos ecossistemas;

³ <http://www.ppa.pt/>.

⁴ <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/investigacao/CEHIDRO/>.

⁵ <http://www.apambiente.pt/>.

⁶ Estudos de Viabilidade Económica e Financeira.



(3) Na ligação ao tema “agricultura e florestas”: boas práticas agrícolas e uso eficiente da água na agricultura são essenciais, também, para o tema “água”.

Adicionalmente, deve ser aprofundado o tratamento de questões como as alterações climáticas e as suas múltiplas interações com, por exemplo, os temas “água”, “agricultura e florestas” (aumentando a relevância do uso eficiente da água na agricultura), “cidades e território” (ligação às infraestruturas) ou “mar”. Também a consideração de acontecimentos extremos apenas é feita no tema “biodiversidade e serviços dos ecossistemas”. Finalmente, foi referido que poderia ser interessante relacionar explicitamente os catalisadores com as iniciativas dos sectores.

1.1.2. Recursos hídricos

Esta temática deverá ser mais desenvolvida nas iniciativas do CCV. A articulação com a nova geração de PGRH - Planos de Gestão de Região Hidrográfica⁷ é muito importante e deve ser explícita (em particular na sua ligação à qualidade das massas de água), enquadrando as intervenções a fazer na rede hidrográfica, avaliando a possibilidade de estabelecimento de metas diferenciadas para o país e promovendo a utilização coordenada de águas superficiais e subterrâneas. O papel da Autoridade Nacional da Água, dos Conselhos de Região Hidrográfica e, em geral, a governança do sector deverão estar mais presentes no CCV.

A qualidade e continuidade de informação disponível para a análise e decisão é muito relevante. Em particular, a alocação de recursos à criação de conhecimento e capacitação nas áreas da modelação e monitorização das massas de água pode ser decisiva, tendo sido sugerida uma iniciativa instrumental nesta matéria.

A evolução da TRH deverá ser incluída. Deverá ainda ter-se em conta, em particular no contexto da iniciativa ÁGUA 2, o peso que se poderá colocar sobre algumas aglomerações urbanas do interior onde se situam as massas de água mais sensíveis.

1.1.3. Sistemas de abastecimento de água e de saneamento de águas residuais

Vinte anos depois do ciclo de infraestruturização que pode ser considerado globalmente bem sucedido, está em curso uma mudança de paradigma no modelo de gestão do abastecimento de água e tratamento de águas residuais, promovendo a mudança de enfoque da infraestruturização para a gestão eficiente dos ativos, impulsionando reformas que contribuam para a coesão social e territorial, para a qualidade ambiental e para a sustentabilidade económico-financeira das operações. É importante assumir uma visão empresarial do sector, afirmando-se como uma “utility” moderna e dinâmica, intensiva em tecnologia e inovação.

Este é um assunto de grande importância que liga diretamente às iniciativas ÁGUA 1, ÁGUA 3 e ÁGUA 5. Foram debatidas diferentes perspetivas sobre o processo de reestruturação e de procura de maior sustentabilidade económico-financeira dos sistemas. Este processo assenta em cinco pilares: (1) a regulação; (2) o PENSAAR 2020⁸ (que identifica os investimentos necessários para o sector de abastecimento de água e saneamento de águas residuais); (3) o financiamento (para o qual o POSEUR⁹

⁷ Ver <http://www.apambiente.pt/?ref=16&subref=7&sub2ref=9&sub3ref=834>.

⁸ PENSAAR 2020 – Uma nova Estratégia para o Sector de Abastecimento de Água e Saneamento de Águas Residuais. Ver: <http://www.apambiente.pt/ajaxpages/destaque.php?id=461>.

⁹ Programa Operacional para a Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos. Ver: <http://www.ifdr.pt/content.aspx?menuid=408>.



será chave); (4) a reorganização territorial dos sistemas; e (5) a reorganização interna do Grupo AdP – Águas de Portugal.

Deverá ser dada toda a atenção a questões como o regulamento tarifário, os custos de manutenção/reabilitação dos sistemas, a falta de adesão da população a alguns investimentos e, neste novo modelo, o aprofundamento das relações / apoio aos municípios (por exemplo, dinamizando a ação de *stakeholders* de gestão “em baixa”¹⁰ no sentido da obtenção de uma melhor escala de atuação – uma possibilidade seria via Associações de Municípios). Os valores apontados como objetivo (iniciativa ÁGUA 5) para a redução de custos operacionais até 2030 devem ter em conta eventuais impactos de “cortes excessivos” e a manutenção da flexibilidade necessária para a consideração de diferentes situações e projetos.

1.1.4. Internacionalização

A internacionalização das empresas é chave para o futuro do sector. Tendo em conta o facto de, hoje em dia, Portugal ser um estudo de caso internacional no que toca à transformação dos seus sistemas e redes de água e saneamento e possuir fortes competências técnicas, as oportunidades de criação de valor são muito significativas (e já estão a ser exploradas). Neste contexto, são particularmente relevantes as “missões inversas”, em que potenciais clientes vêm conhecer a realidade do sector em Portugal e as capacidades disponíveis, tendo sido sugerido a criação de um Programa para a Internacionalização das empresas.

1.1.5. Outras ideias/sugestões

- (1) Considerar explicitamente o problema das afluências indevidas às ETAR;
- (2) No âmbito da iniciativa ÁGUA 1 é fundamental substituir a ideia de “identificação de fugas e reparação” pela ideia de “previsão do risco associado às fugas e intervenção em termos de gestão patrimonial no futuro”;
- (3) A definição de uma meta pode ser problemática. Exemplo: meta de 10% para a reutilização de água presente no PNUEA;
- (4) É importante partilhar o conhecimento das "infraestruturas gerais" por todos os *stakeholders* envolvidos, sugerindo-se a criação de uma base cartográfica no domínio da água (tratando-se de informação sensível, esta informação seria de acesso limitado);
- (5) É essencial a capacitação das instituições públicas para a implementação.

1.2. Sobre outros temas

1.2.1. Ligação economia-ambiente e a oportunidade para Portugal

O ambiente deve ser considerado como um ativo a preservar, um fator de desenvolvimento e uma oportunidade de criação de valor e de emprego, indissociável das dinâmicas do empreendedorismo e da inovação. Esta relação positiva entre ambiente e economia será, provavelmente, a grande oportunidade de diferenciação económica internacional nas próximas décadas. Portugal tem a oportunidade de liderar o aproveitamento das oportunidades decorrentes desta interação, particularmente tendo em conta os

¹⁰ Por abastecimento “em alta” considera-se a captação, o tratamento e o fornecimento de água aos reservatórios. É designada por abastecimento “em baixa” a rede de distribuição de água dos reservatórios até ao consumidor final.



muitos pontos fortes que o país já desenvolveu. Deverá ainda enfrentar, em simultâneo, as crescentes pressões sobre algumas das suas vulnerabilidades recorrentes.

1.2.2. Processo e lógica conceptual/metodológica do CCV

Em contexto de incerteza, algumas das metas de longo prazo apresentadas no CCV dependem, inevitavelmente, de condições exógenas cujo acompanhamento e compreensão, numa lógica prospetiva, é fundamental para uma reflexão contínua sobre as metas estabelecidas, a sua plausibilidade e capacidade mobilizadora.

As fronteiras conceptuais devem ser mais clarificadas, em particular a forma como servem de critério para a seleção de iniciativas. Será também muito relevante a pormenorização metodológica, realizando-se trabalho adicional sobre os indicadores de concretização e a atualização metodológica dos vários objetivos, indicadores e metas apresentados. Foi sugerida a criação de um “Observatório para o Crescimento Verde” que poderia desempenhar um papel-chave na monitorização, avaliação e realinhamento futuro do CCV.

A ligação entre textos introdutórios dos temas e as iniciativas deve ser “revisitada” pois a abrangência desses textos nem sempre se concretiza numa mesma amplitude das iniciativas. Será de equacionar o desenvolvimento de um texto integrador do conjunto das iniciativas.

1.2.3. Outras ideias/sugestões

(1) O CCV reconhece explicitamente o papel da IDI para a competitividade mas será importante distinguir inovação de conhecimento, considerando as necessidades específicas de um ecossistema de inovação.

(2) O novo Fundo para o Crescimento Verde não deverá pôr em causa as especificidades de cada fundo e as dinâmicas de consignação de receitas, nem conduzir a uma eventual subalternização de algumas áreas.

(3) É importante aprofundar a dimensão social/laboral do CCV. No que toca à fiscalidade, foi mencionado o interesse de serem consideradas, numa perspetiva social, eventuais necessidades de reconversão resultantes das alterações constantes da Reforma da Fiscalidade Verde.

(4) O CCV ganharia com uma melhor clarificação da ligação ao Portugal 2020; seria igualmente relevante a apresentação de uma previsão das receitas a afetar às iniciativas e a alocação do financiamento aos diferentes sectores.

(5) No tema “mar” deverá aludir-se à possível extensão da plataforma continental, fonte potencial de mais recursos marinhos (vivos, mas também não vivos, como bolsas de metano, nódulos metálicos ou terras raras), havendo a necessidade de melhorar o conhecimento sobre estes recursos.

(6) A conservação do solo tem uma importância que justifica uma maior consideração no CCV e nas suas iniciativas. É essencial salientar o papel de uma política de solos de qualidade, e não apenas de ordenamento de território. Entre outras funções, o solo é essencial para o ciclo da água e a qualidade das massas de água, sendo muito importante um quadro legislativo para a proteção do solo, combatendo a desertificação e a perda de qualidade física.



2. Mar

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 Oceanos¹¹.

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 Marinha¹²);

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 Transportes¹³);

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/UE¹⁴);

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: POSEUR¹⁵);

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 2013-2015¹⁶).

¹¹ <http://www.gulbenkian.pt/Institucional/pt/Atividades/ProgramasGulbenkian/IniciativaGulbenkianOceanos>.

¹² Sobre a DQEM, ver: <http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&xpgid=genericPage&conteudoDetalhe=1072949>.

¹³ Sobre a Estratégia Nacional para os Transportes, ver <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>.

¹⁴ Ver <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:327:0001:0013:PT:PDF>.

¹⁵ Programa Operacional para a Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos. Ver: <http://www.ifdr.pt/content.aspx?menuid=408>.

¹⁶ Plano Estratégico Nacional do Turismo 2013-2015. Ver: <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202012.pdf>.



2.1. Sobre o tema “mar” no CCV

2.1.1. 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 Mar¹⁷ e a Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional¹⁸.

2.1.2. 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 92¹⁹ 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 parte²⁰.

¹⁷ Ver <http://www.dgpm.mam.gov.pt/Documents/ENM.pdf>.

¹⁸ Ver <http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetailIniciativa.aspx?BID=37600>.

¹⁹ Conferência das Nações Unidas para o Ambiente e Desenvolvimento que teve lugar no Rio de Janeiro em 1992.

²⁰ 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 OSPAR²¹.

2.1.3. 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*)²².

2.1.4. 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”²³ 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).

²¹ Ver http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=01481200000000_000000_000000.

²² Ver

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

²³ Ver <http://www.mos-helpdesk.eu/>.



2.1.5. 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*”).

2.1.6. 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”.

2.2. Sobre outros temas

2.2.1. 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.

2.2.2. 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.

2.2.3. 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.



3. Transportes

A 3ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Mobilidade e Transportes”, teve lugar no dia 7 de novembro de 2014 no Grande Auditório da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa no Campus da Caparica, Almada. Teve como entidade organizadora o GEOTA - Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente²⁴ com o apoio da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa²⁵.

TR 1: Promover a mobilidade elétrica, alargando e introduzindo maior concorrência na rede pública e privilegiando os modos de carregamento em locais privados (habitações e locais de trabalho) e em locais privados de acesso público (ex. centros comerciais); critérios de sucesso: (a) % de veículos elétricos no parque automóvel; (b) número de postos de carregamento (lento e rápido) instalados; (c) 1200 veículos elétricos e híbridos *plug-in* na renovação da frota da Administração Pública até 2020; (d) redução do tempo de carregamento (enquadramento: PNAER 2020²⁶, PNAEE 2016²⁷, iniciativas MAOTE-MEF sobre Mobilidade Sustentável - AP e Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde);

TR 2: Incentivar utilização de veículos movidos a combustíveis menos poluentes; critérios de sucesso: (a) redução das emissões no sector; (b) redução da intensidade energética no sector (tep/passageiro/km); (c) % de veículos movidos a combustíveis menos poluentes (enquadramento: PNAEE 2016, Regulamento de Gestão dos Consumos de Energia (RGCE) – Transportes, iniciativa MAOTE);

TR 3: Promover a utilização de biocombustíveis de 2ª e 3ª geração; critérios de sucesso: (a) incorporação de 10% de energias renováveis no sector; (b) % de incorporação de biocombustíveis de 2ª e 3ª geração (enquadramento: PNAER 2020);

TR 4: Fomentar o desenvolvimento da rede de postos de abastecimento de combustíveis limpos; critério de sucesso: número de postos de abastecimento licenciados (enquadramento: PNAEE 2016, PNAER 2020);

TR 5: Incentivar a utilização dos transportes coletivos nas deslocações urbanas e interurbanas (por ex. melhorando o transporte público e implementando medidas dissuasoras de utilização do automóvel individual); critérios de sucesso: (a) % de utilização dos transportes coletivos; (b) GEE/passageiro/veículo; (c) número de medidas dissuasoras da utilização do veículo individual implementadas (enquadramento: Plano Estratégico dos Transportes²⁸, Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde);

TR 6: Dinamizar a transferência do transporte de mercadorias para a ferrovia; critérios de sucesso: (a) % de mercadorias transportadas em ferrovia; (b) redução da intensidade energética no sector (tep/tonelada mercadoria/km) (enquadramento: Plano Estratégico dos Transportes);

TR 7: Divulgar informação sobre opções de mobilidade urbana; critérios de sucesso: (a) número de campanhas de informação realizadas; (b) número de pessoas abrangidas pelas campanhas de informação (enquadramento: Plano Estratégico dos Transportes, PNAEE 2016)

TR 8: Elaborar planos de mobilidade ao nível da Administração Pública e das empresas; critérios de sucesso: (a) número de planos de mobilidade para empresas; (b) número de planos de mobilidade para a Administração Pública; (c) % de funcionários públicos e privados que alteraram comportamentos (enquadramento: Plano Estratégico dos Transportes, PNAEE 2016).

²⁴ <http://www.geota.pt>.

²⁵ <http://www.fct.unl.pt/>.

²⁶ Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis. Ver: <http://www.adene.pt/programa/pnaer-2020-plano-nacional-de-acao-para-energias>.

²⁷ Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética. Ver: <http://www.adene.pt/programa/pnaee-2016-plano-nacional-de-acao-para-eficiencia-energetica-2016>.

²⁸ Sobre a Estratégia Nacional para os Transportes ver <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>.



3.1. Processo, transversalidade e informação

O CCV assume que o ambiente é um pilar central de desenvolvimento e o contexto é favorável à expansão de um novo modelo de crescimento mais sustentável. O conjunto de metas propostas pelo CCV para 2020 e 2030 são importantes estímulos para a ação. Considerando os 10 sectores e as 6 alavancas do CCV, as prioridades definidas são muito relevantes, mas é igualmente decisivo dar o máximo de atenção às iniciativas específicas, ao racional que lhes está implícito, à conceptualização utilizada e à recetividade pública.

No que se refere à área da **mobilidade**, os grandes temas em discussão refletem as tendências de evolução tecnológica e comportamental da sociedade contemporânea, mas não são suficientemente abrangentes. Num tema necessariamente transversal, como o dos transportes, verifica-se a necessidade de inverter a lógica mais imediata da solução caso a caso para uma lógica de inteligência na gestão dos recursos. Isto é, os transportes deverão ser encarados em função da exploração — para responder à razão da sua existência, a necessidade de mobilidade — e não apenas dos interesses do operador. Tal só é possível com uma visão holística do território e das necessidades reais de mobilidade de tal forma que todas as restantes premissas sejam utilizadas para servir esse fim.

De facto, temas como a utilização de combustíveis alternativos, as novas tecnologias dos veículos, os Sistemas e Serviços Inteligentes de Transportes (ITS²⁹), as soluções de mobilidade desenhadas em função do público-alvo e de mobilidade partilhada, os sistemas de informação ao cidadão viajante (por exemplo, permitindo conhecer em tempo real a rede e os tarifários) ou as *Smart cities / Smart mobility* não devem esgotar a abordagem à mobilidade³⁰.

Nesse sentido, e apesar da evolução dos recursos e do conhecimento sobre transportes ao nível global, o esforço dedicado a este tema em Portugal tem de se tornar eficiente e por isso ainda há muito a fazer.

O tema dos transportes e da mobilidade interage fortemente com múltiplos sectores e áreas, sendo decisivo, por exemplo, para a política energética e para a política de cidades e de ordenamento do território. De facto, não é possível abordar temas como a dependência energética do exterior, a redução de emissões, a eficiência energética ou o desenho urbano, sem conferir a devida centralidade à área dos transportes e da mobilidade. Com base, entre outros, no facto da União Europeia (UE) ser muito deficitária em termos energéticos e nas vantagens ambientais, a última versão do Livro Branco dos Transportes da UE (de 2011)³¹ salienta a importância, nos horizontes de 2030 e 2050, de dar prioridade aos meios de transporte menos consumidores de energia, com ênfase no marítimo/fluvial e no ferroviário, secundarizando o rodoviário e o aéreo. Refira-se ainda a falta de informação sobre mobilidade em Portugal (os censos, feitos de 10 em 10 anos, são dos poucos números disponíveis³²).

²⁹ Do inglês *Intelligent Transport Systems and Services*.

³⁰ Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção de Isabel Seabra nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

³¹ Livro Branco “Roteiro do espaço único europeu dos transportes – rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos” de 28.3.2011. Disponível em <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF>.

³² Ver http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=censos2011_apresentacao. Sobre a posição dos portugueses relativamente a estas matérias ver o Eurobarómetro sobre mobilidade urbana (2013), disponível em <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/flash-eurobarometer-ump-2013.pdf>.



3.2. Instituições e governança

No que toca à mobilidade e aos transportes, o desafio é grande e contínuo. As sociedades democráticas atuais, com os seus múltiplos atores, carecem de uma cuidadosa coordenação e exigem uma grande capacidade de cooperação entre agentes. Isso pressupõe a articulação dos domínios integrantes e das respetivas políticas, tanto ao nível nacional como local. O concelho de Almada, um dos mais motorizados do país, é um exemplo representativo dessa exigência, particularmente ao nível da governança local (coordenação entre operadores, consideração da intermodalidade, etc.) e das dificuldades criadas pela complexidade prática da “cidade das duas margens”.

Para gerir eficazmente a referida complexidade, a mobilidade necessita de instituições que produzam e trabalhem a informação e conhecimento de forma a melhorar a tomada de decisão. Ou seja, a mobilidade necessita, para além de uma doutrina de intervenção e da definição de fronteiras, de instituições gestoras capacitadas para uma intervenção integrada e transversal num determinado espaço. Instituições de estudo, de decisão, de operação e de regulação e coordenação³³. As autoridades metropolitanas de transportes³⁴ poderiam ter um papel decisivo mas, na prática, a sua ação é limitada pela falta de poder de decisão. De facto, é reconhecida a capacidade das autoridades metropolitanas de transportes fazerem diagnósticos e propostas mas depois quem decide é, por exemplo, o Governo.

Entre outras matérias, o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, que irá substituir o RTA – Regulamento de Transportes em Automóveis e se encontra em fase de consulta pública³⁵, visa alterar esta situação, enquadrando a transferência de poder do Estado central para as autarquias e, se estas assim entenderem, para as autoridades metropolitanas de transportes. A gestão ao nível do município pode levantar um conjunto de dificuldades na integração ente municípios, uma vez que grande parte do problema da mobilidade não é de âmbito municipal, mas sim metropolitano.

A gestão da mobilidade é inerentemente conflitual (particularmente no que se refere à mobilidade urbana), o que faz com que as medidas mais difíceis, nomeadamente ao nível das autarquias, tenham por vezes dificuldade em avançar. Dois diplomas afiguram-se como decisivos para esta temática: o Regulamento europeu 1370/2007 - que define as regras das concessões de serviço de transportes públicos de passageiros (de aplicação obrigatória até 2019)³⁶; e o novo Regime Jurídico das Autarquias Locais – Lei n.º 75/2013³⁷. Estes diplomas configuram um grande desafio para Portugal, em particular para as autarquias. Refira-se ainda que, até ao momento, foram desenvolvidos, em Portugal, um número limitado de planos de mobilidade e transportes, o que pode trazer dificuldades futuras, particularmente no âmbito do “Portugal 2020”³⁸. Estas questões sublinham a necessidade de uma

³³ Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção de Eduardo Zuquete nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

³⁴ Para mais informação sobre as autoridades metropolitanas de transportes ver <http://www.amtl.pt/> (AMTL – Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa) e <http://www.amtp.pt/> (AMTP - Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto).

³⁵ Disponível em

<http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Paginas/RegimeJuridicodoServicoPublicodeTransportedePassageiros.aspx>.

³⁶ Ver http://europa.eu/legislation_summaries/competition/specific_sectors/transport/l24488_pt.htm.

³⁷ Estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico. Ver http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1990&tabela=leis.

³⁸ Sobre o “Portugal 2020”, ver <https://www.portugal2020.pt/Portal2020/>.



monitorização da aplicação e resultados destas medidas de uma forma concertada e com uma perspetiva global.

Refira-se ainda a importância do envolvimento e articulação entre entidades geradoras e atradoras de mobilidade (por exemplo, os calendários escolares influenciam fortemente a mobilidade e os índices de tráfego) e da perceção das motivações para o uso dos diferentes modos de transporte (por exemplo, a perceção dos automobilistas da qualidade dos transportes coletivos fica significativamente aquém da realidade).

3.3. Mobilidade elétrica e combustíveis

O consumo dos veículos tem vindo a diminuir em termos relativos mas ainda há muito a fazer em termos de eficiência e desenvolvimento de alternativas.

No que se refere à **mobilidade elétrica**, a abordagem³⁹ passa pela eliminação de barreiras, em particular: (1) carregamento – criar as condições para o carregamento em casa e no local de trabalho, fomentando o surgimento de operadores de mobilidade elétrica com propostas mais competitivas de produtos e serviços de carregamento; (2) preço – desagravamento de contribuições e incentivos, no âmbito da fiscalidade verde⁴⁰; (3) cultural/comportamental – neste caso, a Administração Pública deve dar o exemplo, sendo que o CCV reflete esta ambição, em particular a iniciativa TR1, a qual deve ser explicitamente enquadrada numa lógica de gestão partilhada de frota.

De referir, contudo, que se deve ter em conta que o carro elétrico ainda é bastante caro (em termos comparativos e no que toca ao preço de aquisição), o que pode fazer com que os benefícios apontados possam ser questionados no que toca à sua equidade. O carro elétrico é uma tecnologia com futuro e que pode ter um papel em nichos específicos no curto prazo, mas é necessário questionarmos se deve ser uma prioridade em termos de investimento público, tendo em conta que não é custo-eficaz para a maioria das aplicações, nem ajuda a resolver os graves problemas de congestionamento e ordenamento urbano, não sendo uma alternativa ao transporte público. Por outro lado, deve-se progredir na eletrificação dos transportes, quer no transporte público de passageiros urbano e metropolitano, quer na ferrovia de longa distância, forma eficaz de reduzir as emissões e a dependência do exterior, e de usar parte da capacidade excedentária de eletroprodução nacional.

Relativamente a combustíveis alternativos, refira-se o **GNV (Gás Natural Veicular)**, combustível que permite diversificar as fontes de energia primária do país. Está em curso um processo de abertura de postos de abastecimento, particularmente úteis para a área das mercadorias e para os transportes coletivos, permitindo reduzir custos. Refira-se o interesse de aprofundar o estudo, em termos de ciclo de vida, do desempenho do GNV face às tecnologias convencionais.

No que toca aos **biocombustíveis**, a aposta passa pelo aumento da respetiva incorporação (ver iniciativa TR3 do CCV).

³⁹ Ver também a terceira alteração ao Decreto-lei n.º 39/2010, de 26 de abril, que estabelece o regime jurídico da mobilidade elétrica: <http://www.adene.pt/DL90-2014-mobilidade-eletrica>.

⁴⁰ Para mais informação ver o Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde em Portugal e documentos de apoio (<http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-do-ambiente-ordenamento-do-territorio-e-energia/quero-sabermais/sobre-o-ministerio/consulta-publica-fiscalidade-verde/relatorio-comissao-reforma.aspx>).



3.4. Transportes coletivos⁴¹

Os transportes coletivos deverão ser a principal prioridade de uma política sustentável de mobilidade de passageiros e têm que ser encarados na sua globalidade, visando aumentar a consistência do seu uso e a satisfação dos utentes. Os utentes deverão estar no centro dos sistemas. Apesar de algumas inovações tecnológicas, ainda há muito a fazer no que toca à sua satisfação.

Entre 2001 e 2011 assistiu-se, em Portugal, a um claro aumento do transporte individual em detrimento do transporte coletivo, em contraciclo com o resto da UE. De facto, em 2012, Portugal era o país europeu mais dependente do **carro individual**, com 89,3% das deslocações a serem feitas em carro individual. Para esta tendência terá contribuído, entre outros fatores, uma evolução dos custos que não beneficiou suficientemente o transporte coletivo face ao transporte individual. O preço do estacionamento constitui um exemplo disso mesmo, não sendo (ainda) suficientemente dissuasor do transporte em carro individual para os principais centros urbanos, e devendo ser enquadrado em abordagens integradas para fazer face à tendência referida.

Mas, como referido, outros fatores também terão contribuído para que as escolhas dos cidadãos sejam essencialmente direcionadas para o carro individual:

- A forma de desenvolvimento do espaço suburbano, de difícil gestão a nível do transporte público, com saliência para o problema da mobilidade entre periferias;
- A existência de lacunas na informação prestada (por exemplo, é mais fácil obter informação sobre um congestionamento automóvel do que sobre um comboio parado);
- A complexidade dos tarifários e da bilhética, não favorecendo a simplicidade, transparência e comparabilidade de custos;
- A ineficiência na gestão da transferência modal e a multiplicação de transbordos;
- As dificuldades em agir rapidamente face a pequenos problemas das infraestruturas de transporte coletivo.

Neste contexto, é particularmente relevante promover o uso dos utilizadores pontuais através de informação, de tecnologias, de ações rápidas e de tarifários e bilhética adequados.

A maior parte das deslocações em transportes públicos na UE realiza-se em **autocarro**. O autocarro, em Portugal, apenas correspondia, em 2012, a 6,6% das deslocações, muito aquém dos valores apresentados por outros países europeus (14,4% na Irlanda e 13,7% em Espanha, por exemplo).⁴²

O **passo social** é um instrumento central nesta matéria. Estabelecido há 40 anos, permitiu a criação, na grande Lisboa, de um verdadeiro espaço de mobilidade. A partir deste sucesso inicial, no entanto, assistiu-se a uma multiplicação de títulos de transporte e ao desenvolvimento de um sistema tarifário demasiado complexo que puseram em causa esse espaço comum de mobilidade e dificultaram a cooperação entre operadores.

A existência de **contratos de concessão para selecionar operadores** é uma evolução importante mas deve ter-se em atenção o risco de situações de quase-monopólio, pelo que os operadores selecionados devem ser sujeitos a obrigações claras do serviço público a prestar, e ter a obrigatoriedade de fornecer

⁴¹ O transporte ferroviário é tratado com mais pormenor no ponto seguinte.

⁴² Fonte: Eurostat (2014) -

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdtr210>.



mais dados, em particular os da procura, oferta e receita, numa lógica de aumento da monitorização dos operadores (mas também dos pontos críticos).

Refira-se que a **sustentabilidade financeira das empresas do sector** é um fator chave, e a sua concretização pressupõe eficiência e sofisticação, integrando diversas fontes de receita bem como decisões estratégicas devidamente fundamentadas e monitorizadas. A procura da referida sustentabilidade financeira esteve na base de medidas difíceis e mesmo desincentivadoras de alguns modos de transporte que tiveram que ser tomadas, particularmente tendo em conta que o Programa de Assistência Económica e Financeira (PAEF)⁴³ não contemplou financiamento para os transportes. De facto, o recente (2011) aumento de tarifas/eliminação de descontos (por exemplo, para os estudantes) provocou diminuições muito fortes na utilização. No entanto, apesar das escolhas difíceis realizadas, foram tomadas medidas que enquadraram uma aposta num sistema multimodal (passe “Navegante”²³, que acabou por ser alvo de críticas por parte dos utentes que não necessitavam dessa multimodalidade) e na consideração dos segmentos mais vulneráveis (“Passe Social +”)⁴⁴. Refira-se que está previsto o alargamento a todo o país dos descontos em títulos de transporte previstos no “Passe Social +” e a implementação de **sistemas porta-a-porta** em localidades do interior, onde as redes de transportes coletivos têm uma menor capilaridade.

3.5. Transporte ferroviário

Enquanto noutros países europeus o peso da ferrovia nas deslocações de passageiros aumentou, em Portugal diminuiu (de 8,3% em 1993 para 4,1% em 2012). Comparando dados de 2012, Portugal está muito longe dos valores apresentados para a utilização da ferrovia, por exemplo, pela Alemanha (9%), Reino Unido (8,2%), França (9,5%) ou Suécia (9,1%)⁴⁵.

A ferrovia é igualmente decisiva para o transporte de mercadorias, em particular no longo curso. Como já referido, o Livro Branco dos Transportes da UE, de 2011⁴⁶, enfatiza a importância do transporte marítimo/fluviário e ferroviário pelo menor consumo energético que lhes está associado face a outros meios de transporte. Este Livro Branco conduziu, no âmbito da atualização das Redes Transeuropeias para o período 2014-2020 (RTE)⁴⁷, à aposta em nove corredores, sendo particularmente relevante para Portugal o Corredor Atlântico⁴⁸, o qual comporta duas entradas internacionais por terra (Vilar Formoso e Caia) que acrescentam à ligação Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões que ligará os portos por ferrovia

⁴³ Para mais informação:

<http://www.bportugal.pt/ptpt/estabilidadefinanceira/aestabilidadefinanceirapaef/oprogramaassistenciafinanceira/portugal/Paginas/inicio.aspx>.

⁴⁴ Para mais informação ver

<http://www.imtt.pt/sites/imtt/Portugues/Tarifas/PassesocialMais/Paginas/PassesocialMais.aspx>.

⁴⁵ Fonte: Eurostat (2014) -

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdtr210>.

⁴⁶ Livro Branco “Roteiro do espaço único europeu dos transportes – rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos” de 28.3.2011. Disponível em

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF>.

⁴⁷ http://europa.eu/legislation_summaries/regional_policy/management/transeuropean_networks/index_pt.htm

e http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/index_en.htm.

⁴⁸ Ver http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/pt_en.pdf.



(tudo em bitola europeia)⁴⁹. Esta aposta na bitola europeia é considerada como fundamental para resolver o problema do transporte de mercadorias.

A tendência é clara: uma cada vez maior penalização do transporte de mercadorias por via rodoviária.

Assim, se Portugal não possuir a alternativa ferroviária, será cada vez menos competitivo. Para que seja possível a mudança em função deste paradigma é necessário recorrer ao próximo envelope de fundos europeus, apresentando projetos alinhados com as redes transeuropeias.⁵⁰ Embora a sua visão, metas e opções sejam alvo de discussão, o Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - Horizonte 2014-2020 (PETI3+)⁵¹ é um instrumento importante neste contexto, estando a maior fatia do investimento nacional e comunitário reservada precisamente para o transporte ferroviário e devendo ser priorizada a aplicação dessas verbas tendo em conta os já mencionados objetivos evidenciados pelo Livro Branco dos Transportes da UE. Entre outras iniciativas, será terminado o processo de eletrificação de toda a rede ferroviária nacional e modernizada a linha do Norte (eliminando constrangimentos), bem como outras linhas. Serão ainda realizadas as ligações a que Portugal se comprometeu no âmbito das RTE.

3.6. Bicicleta e outros modos suaves

A bicicleta e outros modos suaves de transporte têm uma forte tendência de crescimento e fazem parte da emergência de um novo paradigma de mobilidade urbana, embora não tenham, até agora, muita força político-institucional (face aos outros modos de transporte).

Embora se reconheça uma eventual maior adaptabilidade da bicicleta a algumas morfologias de terreno, o potencial da bicicleta é reconhecido, sendo o modo de transporte mais rápido em meio urbano até aos 4 km. Por seu lado, o modo pedonal é o mais eficiente nas deslocações até 1 km.⁵² A mudança do automóvel para a bicicleta nas deslocações casa-trabalho pode significar uma poupança significativa. O retorno médio do investimento em infra-estruturas cicláveis e pedonais é de 1 para 5⁵³.

Seria importante a introdução, no CCV, de iniciativas diretamente associadas aos modos suaves de mobilidade e à sua utilização.⁵⁴ Por exemplo, seria relevante investir na articulação das vias pedonais e cicláveis com as escolas, bem como na conjugação do transporte público com a bicicleta.

3.7. Urbanismo e gestão da via pública

⁴⁹ Ver

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentecportal/site/brochures_images/CorridorsProgrReport_v_ersion1_2014.pdf.

⁵⁰ Sobre esta temática, ver o resumo do comentário / intervenção de Luís Cabral da Silva nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁵¹ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>.

⁵² Ver Ciclando – Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020, http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Documentos/PPBOMS_Final.pdf, p.23.

⁵³ Ver Cavil et al. 2008 – Economic analyses of transport infrastructure and policies including health effects related to cycling and walking: a systematic review, http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/53857/E92660.pdf.

⁵⁴ Ver, por exemplo, o Ciclando – Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020, http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Documentos/PPBOMS_Final.pdf.



A renovação urbana tem um forte impacto na mobilidade. A tendência para o aumento da sua relevância, que se ambiciona reforçar, é chave para este processo.⁵⁵ É de considerar a ideia de referência de que a expansão urbana não pode continuar, que as cidades têm limites de expansão, quebrando a ligação entre construção (nova) e receitas das autarquias⁵⁶. Isto significa também, no que toca ao estacionamento, inverter o foco de um mínimo de lugares por edifício para um máximo de lugares por edifício. Começamos a ter, em Portugal, exemplos interessantes desta inversão, como é o caso do regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa⁵⁷.

Sob uma outra perspetiva, o desenho urbano é decisivo para a mobilidade ao criar condições, por exemplo, de fácil deslocação a pé nos últimos 500 m e ao incentivar a redução da quantidade de mobilidade. De facto, a gestão da via pública deve ter como objetivo fundamental facilitar o modo pedonal, os veículos de duas rodas e os transportes coletivos, e não estar essencialmente focada na otimização do volume de tráfego. Para tal, é essencial existir capacidade de análise sistemática de pontos críticos.

3.8. Outras ideias/sugestões

(1) Na realização da obra, o foco deve ser na funcionalidade (e não na “grandiosidade”). O metro de Lisboa, comparado com o de Londres ou de Paris, é um exemplo desta dicotomia. Seguindo a mesma lógica, os estudos a realizar devem ser claramente orientados para a implementação de políticas e a obtenção de resultados.

(2) A fiscalidade sobre os combustíveis pode, em particular se usada de forma avulsa, não ser o melhor instrumento, quer por não ser tão visível em algumas situações (por exemplo, no que toca a deslocações interurbanas, comparada com o preço do estacionamento) quer por onerar os orçamentos já curtos de alguns contribuintes. Mas pode ser um contributo importante em particular se integrada com outras medidas e como modo de financiamento dos transportes públicos. Refira-se que o Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde em Portugal assenta numa lógica de neutralidade fiscal⁵⁸.

⁵⁵ Ver iniciativas do tema “Cidades e território” do CCV (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>, p.70), em particular as iniciativas CT 1 e CT 2.

⁵⁶ Ver iniciativas do tema “Cidades e território” do CCV (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>, p.70), em particular a iniciativa CT 5.

⁵⁷ Mais informação em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>.

⁵⁸ Para mais informação ver o Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde em Portugal e documentos de apoio (<http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-do-ambiente-ordenamento-do-territorio-e-energia/quero-sabermais/sobre-o-ministerio/consulta-publica-fiscalidade-verde/relatorio-comissao-reforma.aspx>).



4. Resíduos

A 4ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Resíduos”, teve lugar no dia 11 de novembro de 2014 no Teatro Miguel Franco em Leiria. Teve como entidade organizadora a AEPSA - Associação das Empresas Portuguesas para o Sector do Ambiente⁵⁹, em parceria com a Câmara Municipal de Leiria e com o apoio das seguintes entidades: AVE – Gestão Ambiental e Valorização Energética, Exide, Ferroviais Serviços, GVB - Gestão e Valorização de Baterias, Lena Ambiente, SPV - Sociedade Ponto Verde, SUMA - Serviços Urbanos e Meio Ambiente, Valorcar - Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida e Valorpneu – Sociedade de Gestão de Pneus. A iniciativa teve a cooperação da APA – Agência Portuguesa do Ambiente⁶⁰.

RES 1: Incentivar a utilização de resíduos na produção de novos produtos; critérios de sucesso: (a) % de resíduos passíveis de valorização que cumprem normas ou especificações técnicas; (b) % de utilização dos resíduos como matérias-primas (enquadramento: inspirada no PNGR);

RES 2: Rever Taxa de Gestão de Resíduos (TGR) (ex: para resíduos urbanos aplicar bonificações ou penalizações em função do nível de cumprimento de metas do PERSU); critérios de sucesso: (a) aumento da % de receitas consignadas para projetos de aproveitamento de resíduos; (b) alargamento do universo de beneficiários; (c) diminuição da percentagem de resíduos encaminhados para aterro ou incineração (enquadramento: PERSU 2020);

RES 3: Dinamizar a recolha seletiva e a reciclagem de resíduos urbanos; critérios de sucesso: (a) atingir 47 kg/hab/ano para a retoma de recolha seletiva; (b) aumento da taxa de reciclagem de resíduos não-orgânicos; (c) diminuição do encaminhamento de RUBs (Resíduos Urbanos Biodegradáveis) para aterro (enquadramento: PNGR; PERSU 2020);

RES 4: Aumentar a eficiência operacional dos sistemas de tratamento de resíduos urbanos; critérios de sucesso: (a) redução de custos operacionais dos sistemas; (b) aumento da taxa de utilização das infraestruturas; (c) aumento da quantidade de resíduos vendida; (d) aumento das receitas geradas pela venda de resíduos; (e) diminuição das quantidades de rejeitados (enquadramento: PNGR; PERSU 2020);

RES 5: Promover o aumento da valorização das lamas de ETAR através da promoção e potenciação da diversificação dos seus destinos finais; critério de sucesso: % de lamas valorizadas (enquadramento: PENSAAR 2020);

RES 6: Promover as parcerias industriais que envolvem a transação de resíduos e de subprodutos; critérios de sucesso: (a) % de resíduos introduzidos em processos produtivos; (b) % de subprodutos transacionados entre indústrias (enquadramento: PNGR).

4.1. Transformações em curso, transversalidade, processo e informação

O CCV assume que o ambiente é um pilar central de desenvolvimento e crescimento económico, sendo o contexto favorável à expansão de um novo modelo de crescimento mais sustentável, gerador de emprego qualificado, exportador e promotor da inclusão social. O conjunto de iniciativas e metas propostas pelo CCV são importantes estímulos para a ação, existindo um significativo potencial de melhoria em diálogo com os interessados.

⁵⁹ Este evento fez parte das iniciativas comemorativas dos 20 anos da AEPSA.

⁶⁰ Para mais informação sobre estas entidades, ver os seguintes sítios web: AEPSA (<http://www.aepsa.pt/>); Câmara Municipal de Leira (<http://www.cm-leiria.pt/>); AVE (<http://www.ave.pt/>); Exide (<http://www.exide.com/pt/pt/>); Ferroviais Serviços (<http://ferrovialservicos.pt>); GVB (<http://www.gvb.pt/>); Lena Ambiente (<http://www.lenambiente.pt/>); SPV - Sociedade Ponto Verde (<http://www.pontoverde.pt/>); SUMA (<http://www.suma.pt/>); VALORCAR (<http://www.valorcar.pt/>); Valorpneu (<http://www.valorpneu.pt/>); APA (<http://www.apambiente.pt/>).



O tema dos resíduos é responsabilidade de todos, pois todos somos produtores de resíduos, inserindo-se nos movimentos mais latos ligados à Economia Circular e ao uso eficiente de recursos, associados a uma crescente concorrência pelos recursos e ao imperativo de redução do desperdício. O sector dos resíduos é um pilar do Crescimento Verde, estando intimamente ligado aos grandes objetivos do crescimento económico, da criação de emprego e do aumento da qualidade de vida, e sendo um dos “10 sectores estratégicos da economia” identificados pelo PNUMA - Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente como “impulsionadores das tendências definidoras da transição para uma economia verde”⁶¹.

Adicionalmente, e de forma semelhante ao que se passa no sector energético, comporta uma verdadeira aposta ao nível da ciência e da inovação, assumindo ainda um lugar privilegiado no próximo ciclo de apoios comunitários (“Portugal 2020”), em particular ao nível do PO SEUR⁶². Apenas a título de exemplo refira-se que Portugal é um dos pioneiros mundiais em tecnologias de reciclagem de plásticos, sendo precursor igualmente na reciclagem de alguns fluxos de materiais (provenientes de TMB - Tratamento Mecânico e Biológico/ de CVO – Centrais de Valorização Orgânica; plásticos indiferenciados). Ainda no que toca à inovação, refira-se o papel de atores do sector a nível do financiamento de projetos. A Sociedade Ponto Verde (SPV) é um exemplo, estando particularmente focada no desafio da incorporação de resíduos em novos produtos. Para tal, é necessário não só ter capacidade para os disponibilizar em quantidade e qualidade à indústria transformadora, como também para criar mercado para esses produtos, atuando ao nível da sensibilização dos consumidores. Neste contexto, as compras públicas ecológicas podem e devem ser um importante estímulo para o sector dos resíduos, tal como redobrados esforços no que toca à normalização/regulamentação desta área específica. De facto, tomando novamente o plástico reciclado como exemplo, a questão nem sempre é de falta de procura para os produtos (o mercado já tem maturidade suficiente e surgem com cada vez maior frequência novas aplicações) mas sobretudo de normalização (ex: diferenças entre normas espanholas e portuguesas). Este estrangimento sobressai em particular no sector das obras públicas.

Para o crescimento verde, é central que as atividades inerentes à gestão dos resíduos decorram de forma ambientalmente correta, sejam coordenadas por agentes devidamente autorizados para o efeito, obviando assim às operações de tratamento de resíduos não licenciadas, ao abandono de resíduos, à incineração de resíduos no mar, à sua injeção no solo e à queima a céu aberto, bem como a descargas não licenciadas. Associado a isto, prevenir ou reduzir a produção de resíduos é elementar para melhorar a proteção do ambiente e da saúde humana⁶³. Refira-se que, num contexto de grande exigência ao nível da articulação entre diferentes atores, seria muito relevante a formalização da constituição de um *cluster* dos resíduos em Portugal.

⁶¹ PNUMA (2011): Rumo a uma Economia Verde – Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável e a Erradicação da Pobreza,

http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/Green_Economy_Full_report_pt.pdf. Ver também a “Síntese para Tomadores de Decisão”

(http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER_synthesis_pt.pdf) e a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro (disponível em

<http://www.crescimentoverde.gov.pt/paginainicial/downloads/>).

⁶² Programa Operacional para a Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos. Ver:

<http://www.ifdr.pt/content.aspx?menuid=408>.

⁶³ Ver o texto da intervenção de Raul Castro nesta sessão. Disponível em

<http://www.crescimentoverde.gov.pt/paginainicial/downloads/>.



De facto, a evolução do sector dos resíduos em Portugal nos últimos 20 anos foi muito rápida e significativa. Em Janeiro de 2002, e no seguimento do impulso dado pelo Plano Estratégico para os Resíduos Sólidos Urbanos (PERSU) aprovado em 1997⁶⁴, foi encerrada a última lixeira. Hoje, o sector gera um volume de negócios anual de cerca de 2.2 mil milhões de Euros (2012)⁶⁵, estando em curso uma verdadeira reforma baseada, entre outros aspetos, em profundas alterações legislativas, na aprovação do Plano Estratégico para os Resíduos Urbanos (PERSU 2020)⁶⁶, na privatização da EGF - Empresa Geral de Fomento⁶⁷, na alteração do estatuto do regulador⁶⁸, na criação dos Regulamentos Tarifários⁶⁹, no processo em curso de revisão das licenças e no surgimento de novas entidades gestoras sob a égide da responsabilidade alargada do produtor, no CCV e na Fiscalidade Verde⁷⁰. Um processo que sublinha a importância do sector privado e a centralidade do papel do Estado como “configurador”, regulador e fiscalizador, numa lógica simultaneamente reformista e capaz de conferir clareza e estabilidade ao contexto estratégico e operacional.⁷¹ De facto, a atividade do sector tem um impacto positivo significativo e crescente quer a nível económico (número de empresas; valor acrescentado bruto direto e indireto; empregos diretos e indiretos; redução de importações) quer ambiental (redução da deposição em aterro; controle das emissões de GEE - Gases com Efeitos de Estufa; taxas crescentes de preparação para reutilização, reciclagem e valorização)⁷².

Também da União Europeia (UE) vem um impulso muito significativo. A proposta da Comissão Europeia (CE) “Towards a circular economy: A zero waste programme for Europe”⁷³ acrescenta novas e ambiciosas metas e objetivos para o sector. Com esta proposta, que se consubstancia como um novo momento-chave para o sector, o quadro de referência passaria a ser o seguinte:

- Metas para o objetivo europeu de aumento da valorização de resíduos:

⁶⁴ Sobre os vários PERSU, ver <http://apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=84&sub2ref=108&sub3ref=209>.

⁶⁵ Volume de negócios, em 2012, das CAE 4677 (comércio por grosso de desperdícios e sucata) e 38 (recolha, tratamento e eliminação de resíduos; valorização de materiais). Fonte: INE – Instituto Nacional de Estatística, Estatísticas do Ambiente 2012.

⁶⁶ Para mais informação sobre o PERSU 2020 ver <http://www.apambiente.pt/ajaxpages/destaque.php?id=458>. Sobre os objetivos do PERSU 2020 ver também a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁶⁷ Sobre a EGF, ver <http://www.egf.pt/>.

⁶⁸ Ver

<http://www.ersar.pt/website/ViewContent.aspx?FolderPath=&FinalPath=Not%C3%ADcias&Name=Novosestatutos daEntidadeReguladoradosServi%C3%A7osde%C3%81gu&Section=News&SubFolderPath=>.

⁶⁹ Ver

<http://www.ersar.pt/website/ViewContent.aspx?FolderPath=&FinalPath=Not%C3%ADcias&Name=Regulamentotarif%C3%A1riodoservi%C3%A7odegest%C3%A3oderes%C3%ADduosurb&Section=News&SubFolderPath=>.

⁷⁰ Para mais informação ver o Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde em Portugal e documentos de apoio (<http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-do-ambiente-ordenamento-do-territorio-e-energia/quero-sabermais/sobre-o-ministerio/consulta-publica-fiscalidade-verde/relatorio-comissao-reforma.aspx>).

⁷¹ Ver o texto da intervenção de Diogo Faria de Oliveira nesta sessão e a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro. Ficheiros disponíveis em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁷² Para uma quantificação destes indicadores ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Pereira nesta sessão (disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>).

⁷³ COM(2014) 398 final (Brussels, 2.7.2014), disponível em

<http://cor.europa.eu/en/activities/stakeholders/Documents/COM%282014%29%20398%20final.pdf>. Ver também a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/paginainicial/downloads/>.



- 50% de preparação para reutilização e reciclagem de Resíduos Urbanos (RU) em 2020; 70% em 2030;
- 60% de reciclagem de resíduos de embalagem em 2020; 80% em 2030;
- Objetivo europeu de erradicação progressiva da deposição em aterro: proibir deposição de recicláveis em aterro em 2025; erradicar praticamente a deposição em aterro até 2030.

No que concerne a deposição em aterro, a 3Drivers salienta a diminuição de 11 p.p. da percentagem de resíduos depositados em aterro entre 2004 e 2012 em Portugal.⁷⁴ De facto, o resíduo é, acima de tudo, um recurso, sendo essencial potenciar ao máximo a preparação para reutilização, a reciclagem e outras operações de valorização, tendo em atenção a estabilidade e a continuidade das políticas. É muito relevante a criação de condições para o desenvolvimento de um mercado para o escoamento preferencial dos materiais e produtos derivados dos resíduos (agregados provenientes de RCD - Resíduos de Construção e Demolição, Composto Orgânico, etc.)⁷⁵. Refira-se, neste ponto, o crescimento da exportação de resíduos de qualidade, o que pode levantar problemas de escassez de matéria-prima secundária no sistema nacional. Sublinhe-se, contudo, que, apesar da forte crise da indústria cimenteira (2012 foi um ano particularmente difícil), a indústria está a recuperar (virando-se para a exportação) e tem interesse e capacidade para absorver os CDR - Combustíveis Derivados de Resíduos portugueses, ultrapassados alguns problemas, em particular relativos ao teor de humidade. Um outro aspeto de grande importância é a aposta na generalização da referenciação eletrónica no transporte de resíduos, facilitando o controlo e promovendo o respeito das regras do mercado.

Um dos principais desafios do sector passa por aumentar a recolha, a preparação para reutilização, a reciclagem ou outras operações de valorização, por exemplo de Veículos em Fim de Vida (VfV), Resíduos de Equipamentos Elétricos e Eletrónicos (REEE) e RCD. Saliente-se a atenção especial que deve ser dada à educação para a separação correta de resíduos e seu correto encaminhamento, em particular no que toca aos RU. O fim de vida dos produtos e materiais começa, de facto, no seu descarte revelando-se o estímulo à recolha seletiva, na qual se salienta a recolha porta-a-porta como uma das opções mais preformantes, essencial.

4.2. Resíduos Urbanos (RU)

Em 2013 verificou-se um abrandamento do decréscimo total de RU produzidos, tendo sido geridas pelos sistemas, um total de 4362 mil toneladas, menos 3,6% do que em 2012. A deposição em aterro ainda representa 43% do destino direto dos RU, tendo, no entanto, diminuído 12 p.p. em apenas um ano.

Entre 2008 e 2013 aumentou a percentagem da fração sujeita a preparação para a reutilização e reciclagem, tendo atingido o valor de 28% em 2013. Por outro lado, a recolha seletiva não apresentou uma evolução significativa em 2013.⁷⁶

A 3Drivers sublinha, num estudo para a Sociedade Ponto Verde⁷⁷, os importantes contributos da gestão de resíduos urbanos para o desenvolvimento socioeconómico e ambiental de Portugal. A destacar: 470 M€ de VAB (direto e indireto); 11700 empregos diretos e 3400 empregos indiretos.⁷⁸

⁷⁴ Ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁷⁵ Ver o texto da intervenção de Diogo Faria de Oliveira nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁷⁶ Ver Relatório Anual Resíduos Urbanos (RARU) 2013, parte 1 (APA, 2014): <file:///C:/Users/Utilizador/Dropbox/CCV/Res%C3%ADduos/RARU13%20-%20PARTE%20I.pdf>.



Da UE vem um impulso muito significativo. A proposta da Comissão Europeia (CE) “*Towards a circular economy: A zero waste programme for Europe*”⁷⁹ acrescenta novas metas e objetivos para o sector. Com esta proposta, as metas para o objetivo europeu de aumento da valorização de resíduos passariam a ser, para o caso dos RU, de 50% de preparação para reutilização e reciclagem em 2020 e de 70% em 2030.

O já mencionado PERSU 2020 é o instrumento nacional central de enquadramento para esta tipologia de resíduos. Os princípios gerais estabelecidos para o Plano são concretizados em oito objetivos, que fundamentam o estabelecimento das metas e medidas consideradas como ambiciosas para os RU entre 2014 e 2020: (1) Prevenção da produção e perigosidade dos RU; (2) Aumento da preparação para reutilização, da reciclagem e da qualidade dos recicláveis; (3) Redução da deposição de RU em aterro; (4) Valorização económica e escoamento dos recicláveis e outros materiais do tratamento dos RU; (5) Reforço dos instrumentos económico-financeiros; (6) Incremento da eficácia e capacidade institucional e operacional do sector; (7) Reforço da investigação, do desenvolvimento tecnológico, da inovação e da internacionalização do sector; (8) Aumento do contributo do sector para outras estratégias e planos nacionais. Três metas-chave estabelecidas para 2020: reduzir para 26% a deposição em aterro dos Resíduos Urbanos Biodegradáveis (RUB), relativamente ao ano de referência 1995; aumentar para 53%, dos RU passíveis de valorização, a taxa de preparação de resíduos para reutilização e reciclagem; e aumentar as retomas de materiais provenientes de recolha seletiva para 47 kg/habitante/ano.⁸⁰ Neste âmbito, as metas para a reciclagem poderão ser consideradas as mais exigentes face à situação de referência nacional, sendo de salientar a significativa disparidade entre regiões.

Em termos de impactos socioeconómicos e ambientais da estratégia e metas definidas no PERSU 2020 no período, destacam-se os seguintes: menos 522 ktCO₂eq de emissões de GEE; aumento de 26% do VAB direto do sector; aumento de 55% do VAB indireto do sector; e aumento de 22% do emprego no sector.⁸¹

Entre os desafios para o futuro, refira-se a reconversão de unidades de Tratamento Mecânico (TM) em unidades de Tratamento Mecânico e Biológico (TMB), a resolução de problemas técnicos associados a algumas unidades e o aumento da eficiência operacional. Também o aumento da recolha seletiva desta tipologia de resíduos constitui um desafio importante.

4.3. Fluxos específicos de resíduos

⁷⁷ “Contributos da Gestão de Resíduos Urbanos para o Desenvolvimento Socioeconómico e Ambiental de Portugal”.

⁷⁸ Ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁷⁹ COM (2014) 398 final (Brussels, 2.7.2014), disponível em <http://cor.europa.eu/en/activities/stakeholders/Documents/COM%282014%29%20398%20final.pdf>. Ver também a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/paginainicial/downloads/>.

⁸⁰ Para mais informação sobre o PERSU 2020 ver <http://www.apambiente.pt/ajaxpages/destaque.php?id=458>. Ver também a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/paginainicial/downloads/>.

⁸¹ Ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>. Fonte primária: “Contributos da Gestão de Resíduos Urbanos para o Desenvolvimento Socioeconómico e Ambiental de Portugal”, estudo desenvolvido pela 3Drivers para a Sociedade Ponto Verde.



No que se refere aos **resíduos de embalagens**, a 3Drivers aponta, num outro estudo para a Sociedade Ponto Verde⁸², os contributos do SIGRE - Sistema Integrado de Gestão de Resíduos de Embalagens para o desenvolvimento socioeconómico e ambiental de Portugal. A destacar: -117 kt CO₂eq de emissões; 117 M€ de VAB direto e 30 M€ de VAB indireto.⁸³ A já referida proposta da CE⁸⁴ também atualiza o quadro de referência para os resíduos de embalagens, situando-o a um nível considerado muito ambicioso: 60% de reciclagem de resíduos de embalagem em 2020; 80% em 2030.

Relativamente aos **Veículos em Fim de Vida (VFV)**, refira-se a sua taxa global de reutilização/valorização de 92,7% (2013), o que significa um aumento de 7% em relação a 2006.⁸⁵ A meta para 2015 é 95%. Não tem sido considerada, para o cálculo dessas metas, a eficiência das operações de reciclagem, mas os últimos desenvolvimentos a nível europeu indiciam que tal terá de ser alterado. O regresso do incentivo ao abate é visto como positivo mas podia ser mais ambicioso pois refere-se apenas a veículos elétricos e híbridos *plug-in*. A Comissão propôs a inclusão de veículos com emissões inferiores a 100g CO₂/km, o que até poderia ser neutro ou positivo para as contas do Estado, contribuindo para a diminuição de emissões, aumentar o emprego e VAB verdes (centros de abate; recicladores), bem como a incorporação de resíduos na economia. Refira-se ainda as questões levantadas pelo não pagamento de IUC – Imposto Único de Circulação por parte de veículos abandonados, associado à possibilidade de cancelamento de matrículas sem apresentação de certificado de destruição que poderão constituir constrangimentos ao desempenho deste fluxo específico de resíduos.

Um estudo da 3Drivers para a Valorpneu⁸⁶ identifica os contributos do SGPU - Sistema Integrado de Gestão de **Pneus Usados** para o desenvolvimento ambiental, económico e social de Portugal. A destacar: -147 kt CO₂eq de emissões; -45 M€ de importações; 40 M€ de VAB direto; 12 M€ de VAB indireto; e 1983 empregos diretos e indiretos.⁸⁷ Refira-se a oportunidade que existe de utilização de granulado de borracha, obtido a partir de pneus usados, no sector da construção, em particular na construção e manutenção de estradas.

Finalmente, refira-se apenas alguns números globais relativamente a outros fluxos específicos:

- Uma taxa global de reutilização e reciclagem dos **Resíduos de Equipamentos Elétricos e Eletrónicos (REEE)** de 87%;⁸⁸
- A regeneração de 49% dos **óleos** recolhidos em 2012, um aumento de 37% em relação a 2006;⁸⁹

⁸² “Contributos do SIGRE para o Desenvolvimento Socioeconómico e Ambiental de Portugal”.

⁸³ Ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁸⁴ COM (2014) 398 final (Brussels, 2.7.2014), disponível em <http://cor.europa.eu/en/activities/stakeholders/Documents/COM%282014%29%20398%20final.pdf>. Ver também a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/paginainicial/downloads/>.

⁸⁵ Ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁸⁶ “Avaliação da contribuição direta e indireta do SGPU no desenvolvimento ambiental, económico e social do país”.

⁸⁷ Ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁸⁸ Ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁸⁹ Ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



- Uma taxa global de reutilização e reciclagem de **Resíduos de Construção e Demolição (RCD)** de 87%.⁹⁰

4.4. Lamas de ETAR – Estações de Tratamento de Águas Residuais

Estamos perante um processo muito complexo, com demasiadas entidades envolvidas, o que, associado à disparidade geográfica de preços, sugere o eventual interesse de o centralizar numa única entidade gestora especializada.⁹¹ A indústria cimenteira, por exemplo, pode ser um destino destas lamas, desde que a qualidade das mesmas o permita. Refira-se, neste ponto, que, regra geral, o critério dos concursos é o preço, sendo que, neste contexto, é difícil competir com o destino “agrícola”. A inclusão de outros critérios, em particular ambientais, poderia contribuir para alterar esta situação.

4.5. Simplificação administrativa, legislação e contabilização

A proposta da CE⁹² anteriormente citada inclui uma referência explícita à necessidade de clarificação do cálculo dos materiais valorizados, apontando para que a mesma seja feita “à saída” da operação a efetuar. Segundo a CE, esta clarificação visa evitar que, ao contrário do que acontece atualmente com alguns Estados-Membros, se reporte “resíduos recolhidos” como “resíduos reciclados”. Nesta nova fase, a CE apenas admite 2% de perdas no processo de reciclagem.

Seria muito relevante a introdução de um documento único eletrónico para a circulação dos resíduos, bem como de uma plataforma comum para o registo e controlos ambiental, económico, fiscal e estatístico dos resíduos.

A permanência na legislação da classificação de “resíduos equiparados a urbanos” dificulta a clarificação das fronteiras entre tipologias de resíduos. Adicionalmente, a introdução na nova lei de bases das concessões⁹³ da definição de “resíduos urbanos de grandes produtores” também dificulta a necessária clarificação das fronteiras entre resíduos.⁹⁴

4.6. Taxa de Gestão de Resíduos (TGR) e Fiscalidade

A TGR é um instrumento central da Política de Resíduos o que é visível, por exemplo, nas penalizações para os operadores, em sede de TGR, por incumprimento de metas no âmbito do PERSU 2020. É um instrumento parafiscal que visa sobretudo condicionar comportamentos e cuja exigência deverá permitir atingir objetivos muito relevantes, tais como a diminuição significativa da deposição em aterro (uma tendência na Europa). Refira-se que, no caso dos aterros de resíduos industriais, a TGR se reflete diretamente nos produtores de resíduos industriais que lá colocam os resíduos, o que, em contexto de crise, pode implicar uma queda muito drástica na utilização das infraestruturas, pondo em causa a

⁹⁰ Ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁹¹ Ver o texto da intervenção de Diogo Faria de Oliveira nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

⁹² COM (2014) 398 final (Brussels, 2.7.2014), disponível em <http://cor.europa.eu/en/activities/stakeholders/Documents/COM%282014%29%20398%20final.pdf>. Ver também a apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/paginainicial/downloads/>.

⁹³ Disponível em <https://dre.pt/application/dir/pdf1sdip/2014/06/12000/0337003386.pdf>.

⁹⁴ Ver o texto da intervenção de Diogo Faria de Oliveira nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



amortização dos investimentos realizados. Por outro lado, é questionada a taxaço, pela TGR, do “resíduo último”.

Outra questão que levanta preocupações é a concorrência dos aterros de Resíduos Sólidos Urbanos (RSU) com os aterros de resíduos industriais, sendo que os investimentos em infraestruturas se encontram já efetuados com base num dimensionamento que corre o risco de apresentar capacidade excedentária.

É muito importante a Reforma da Fiscalidade Verde dar prioridade a uma base regional e local, garantindo a participação ativa dos municípios, e valorizando os respetivos recursos específicos.⁹⁵ A fiscalidade como um todo deveria ter em conta a particular centralidade das questões ambientais para Portugal, incluindo a nível do IVA (exemplo: renováveis para aquecimento) e de deduções no IRS.

Saliente-se, contudo, os incentivos existentes para a eficiência energética e as energias renováveis.

4.7. Outras ideias/sugestões

(1) Deve ser salientada a importância para a economia portuguesa, no âmbito do Crescimento Verde, do sector da floresta, quer em termos ambientais quer económicos, em particular tendo em conta o saldo fortemente positivo da sua balança comercial. Refira-se que o cadastro das propriedades é particularmente relevante para este sector.

⁹⁵ Ver o texto da intervenção de Raul Castro nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/paginainicial/downloads/>.



5. Cidades e território

A 5ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Cidades e Território”, teve lugar no dia 18 de novembro de 2014 no Salão Nobre da Associação Comercial do Distrito de Viseu em Viseu. Teve como entidades organizadoras a CCP - Confederação de Comércio e Serviços de Portugal⁹⁶ com o apoio da ACDV - Associação Comercial do Distrito de Viseu⁹⁷.

CT 1: Aplicar o Regime Excepcional de Reabilitação Urbana que altera as regras de conservação, alteração, reconstrução e ampliação de edifícios antigos; critério de sucesso: Peso relativo da reabilitação do edificado habitacional convergir com a média europeia (hoje, 10% em Portugal e 37% na UE) (enquadramento: Lei nº 31/2014 de 30 de maio (Solos e Ordenamento)⁹⁸;

CT 2: Criar e implementar um instrumento financeiro de apoio à regeneração urbana; critério de sucesso: Aumentar o número de arrendamentos nos centros históricos em 10% até 2020 e 25% até 2030 (enquadramento: Lei nº 31/2014 de 30 de maio (Solos e Ordenamento)⁹⁹);

CT 3: Criar programas municipais ou intermunicipais de desenvolvimento urbano sustentável que promovam a valorização dos espaços públicos e transportes limpos e eficientes; critérios de sucesso: (a) Melhoria da qualidade do ar urbano; (b) Diminuição do nível de ruído; (c) Aumento dos espaços públicos e áreas verdes; (d) Número de cidades abrangidas; (e) Km de vias para modos suaves de deslocação (enquadramento: Lei nº 31/2014 de 30 de maio (Solos e Ordenamento)¹⁰⁰);

CT 4: Criar e aplicar o índice de sustentabilidade urbana que promova competição saudável entre as cidades, com possíveis benefícios ao nível de financiamento; critérios de sucesso: (a) Melhoria da classificação das cidades; (b) % de cidades avaliadas acima de um determinado valor do índice estabelecido;

CT 5: Assegurar uso racional e eficiente do solo, limitando a expansão urbana, concentrando no PDM todas as regras de ordenamento, erradicando o solo urbanizável, simplificando procedimentos, introduzindo um novo regime económico-financeiro e promovendo soluções de planeamento intermunicipais; critérios de sucesso: (a) Manter grau de artificialização do solo 5% (448401 ha) - manter em 2020 e 2030 (Fonte COS 2010); (b) Infraestrutura verde consolidada até 2030 (enquadramento: Lei nº 31/2014 de 30 de maio (Solos e Ordenamento)¹⁰¹; Infraestrutura Verde - COM (2013) 249 final¹⁰²; EU Biodiversity Strategy 2020 – COM (2011) 244 final¹⁰³).

5.1. Cidades, crescimento e novas funções na globalização

A temática das cidades e território é, pela sua natureza, absolutamente transversal. Respeita aos lugares onde se situam e desdobram as múltiplas valências das sociedades modernas e, por via da ação humana, se produz conhecimento, riqueza, crescimento económico e desenvolvimento.

Portugal debate-se desde há muito tempo com um sério problema de crescimento. O facto de Portugal não registar crescimento significativo há muitos anos, limita-nos na capacidade de acompanhar a

⁹⁶ <http://www.ccp.pt/>.

⁹⁷ <http://www.acdv.pt/>.

⁹⁸ Lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo, Lei nº 31/2014 de 30 de Maio, Diário da República nº 104, Série I de 30/05. Ver em <https://dre.pt/application/file/25346138>.

⁹⁹ Idem.

¹⁰⁰ Idem.

¹⁰¹ Idem.

¹⁰² COM (2013) 249 final - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões “Infraestrutura Verde - Valorizar o Capital Natural da Europa” (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52013DC0249&from=PT>).

¹⁰³ COM (2011) 244 final - Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Our life insurance, our natural capital: an EU biodiversity strategy to 2020 (http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/comm2006/pdf/2020/1_EN_ACT_part1_v7%5B1%5D.pdf).



evolução dos mercados globais e de responder com uma sofisticação de oferta que vá ao encontro dos novos perfis de consumo e da procura proveniente do exterior.

Portugal deve fazer uso dos ativos estruturais de que dispõe, os quais deve alavancar no sentido de conseguir uma aceleração do crescimento, transformando-os em macro fatores fundamentais para a atratividade e logo competitividade das cidades.

De entre os vários macro fatores de atratividade que distinguem Portugal, são de destacar:

- Localização e acesso a espaços, com um posicionamento periférico na Europa mas central na parceria transatlântica de comércio e investimento;
- Conexões internacionais herdadas da história e da geografia;
- Clima, ambiente, recursos naturais, património e qualidade de vida;
- Novos polos de conhecimento e novas competências, que resultam da disponibilidade de um pool alargado e diverso de qualificações e de talentos, acumulado ao longo dos últimos trinta anos, fruto do maior investimento na formação de recursos humanos da história moderna portuguesa;
- Competências tradicionais nas áreas da indústria e engenharia que podem beneficiar de grandes vagas de investimento globais.

Só com a exploração destes macro fatores, que necessitam de ser complementados com melhorias significativas no que podemos designar por “ambiente de negócio”, poderá a globalização proporcionar a Portugal um conjunto de oportunidades associadas à exploração das grandes vagas de investimento globais. O aproveitamento de algumas dessas oportunidades poderá começar por passar pela identificação de entidades que no mundo procurem localização para segmentos das cadeias de valor que organizam à escala global.¹⁰⁴

As cidades, em particular, desempenham hoje um papel central no novo paradigma de desenvolvimento, que tem vindo a emergir e a afirmar-se progressivamente. No contexto da globalização adquiriram uma importância sem precedentes, afirmando-se, muitas vezes mais do que os próprios Estados-nação, como as protagonistas das redes transnacionais, verdadeiros *hubs* de economia, cultura e conhecimento. Por elas passa inexoravelmente a possibilidade de crescermos e nos projetarmos globalmente.

A retoma do crescimento em Portugal tem que assentar numa nova vaga de investimento para a exportação, não apenas de bens e serviços, mas também de conteúdos e de conceitos, ou seja, de conhecimento, capaz de abrir oportunidades no mercado exterior e de contribuir para a diversificação e sofisticação da carteira de atividades.

Paralelamente, a retoma do crescimento, em particular num período de contração da procura interna, exige uma dinâmica assente na atração de rendimento vindo do exterior. Não apenas através do turismo, mas também através do acolhimento de dezenas de milhares de novos residentes permanentes e não permanentes vindos da Europa o que, potencialmente, pode contribuir para a dinamização das atividades imobiliárias e de construção, valorizando ativos hoje acumulados como crédito mal parado.

¹⁰⁴ Ver apresentação na base à intervenção de José Manuel Félix Ribeiro. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



Portugal deve tirar partido da grande vaga em permanência que é a urbanização a nível global, e que pressupõe a edificação de cidades que à partida sejam mais resilientes do que as que herdámos e temos hoje. Alinhar um número significativo de atividades portuguesas exportadoras, capitalizando as já referidas competências tradicionais pré-existentes nas áreas da indústria e engenharia, com esta tendência global de urbanização maciça e sustentável, significa criar as necessárias oportunidades de exportação de bens, de serviços, de conceitos, que são de grande importância para o nosso país.¹⁰⁵

Como referido, Portugal dispõe de clima, ambiente, património histórico e qualidade de vida muito atrativos para o turismo e para residentes permanentes e não permanentes. Para a satisfação destes públicos, não basta a tradicional oferta de sol e praia a que, mais recentemente, se adicionou também o golf. É necessário o desenvolvimento de produtos diferenciados que tenham a capacidade de apelar a públicos-alvo distintos, sejam eles a geração dos *baby boomers* ou as gerações mais jovens, fluentes nas tecnologias de informação e comunicação e ativas nas redes sociais.

A resposta poderá estar na conceção de produtos para o mercado imobiliário que reúnam e organizem locais hoje rarefeitos em termos de população mas suscetíveis de serem reconfigurados para espaços de residências secundárias e de acolhimento de grupos, e na criação de “pérolas” nas cidades (locais densos de significado – resultante da valia do património histórico-cultural e dos eventos e experiências que este permite – em conjunto com o ambiente envolvente), já que só elas se negociam no mercado internacional e nelas reside o maior potencial de atração de capital e pessoas e, por conseguinte, de geração de rendimento. Ao desenvolvimento destas zonas urbanas de grande valor está subjacente a admissão de que a regeneração de uma parte dos centros históricos se fará no sentido da sua gentificação, com os segmentos de maior poder de aquisição a valorizarem o estar num centro histórico, fruindo de uma herança histórico-cultural que em muito ultrapassa a mera dimensão física do espaço. Seria importante promover a propriedade e o controlo desses centros por parte de investidores institucionais portugueses.

A localização e o acesso a espaços de Portugal oferece potencialidades extremamente interessantes que interessa explorar. Como referido, temos uma posição periférica na Europa, mas central na parceria transatlântica de comércio e investimento. Somos centrais na movimentação de mercadorias e passageiros e podemos valorizar a nossa posição/localização para certos segmentos de negócio que nos interessem e apresentem os maiores potenciais de crescimento.

Em conclusão, para retomarmos o crescimento, necessitamos de levar a cabo quatro tarefas essenciais: atrair rendimento; exportar serviços, conteúdos e conhecimento; recentrar a tradição industrial nos segmentos de maior procura no mercado mundial; e valorizar a nossa localização geográfica, tornando-a apelativa para os operadores globais¹⁰⁶.

5.2. Sustentabilidade e competitividade das cidades

A globalização, a economia do conhecimento e os novos desafios ambientais forçam uma revisão na conceção da cidade - das “cidades” de hoje para as regiões urbanas do futuro que disponham de múltiplas capacidades para competir e de condições para serem resilientes. A resiliência está diretamente ligada à sustentabilidade e à competitividade das cidades.

¹⁰⁵ Ver vídeo da intervenção de José Manuel Félix Ribeiro. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/agenda/videos/>.

¹⁰⁶ Ver vídeo da intervenção de José Manuel Félix Ribeiro. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/agenda/videos/>.



Propõe-se uma análise da sustentabilidade das cidades assente em quatro pilares fundamentais¹⁰⁷:

- As formas da cidade: a urbanização nas últimas décadas caracterizou-se por uma forma de crescimento em “mancha de óleo” que encontrou impulso e sustentação na categoria económica que podemos designar de “geração da renda da terra” à qual a forma da cidade está intimamente ligada. A expansão da periferia das cidades em “mancha de óleo” é um resultado da possibilidade de acesso à renda fundiária que foi partilhado por muitos e de alguma forma democratizou a riqueza. Pôr hoje fim ao crescimento das cidades em extensão terá como consequência a explosão da renda da terra no interior das nossas cidades;
- A proteção da cidade: os impactos das alterações climáticas determinam já hoje a classificação de inúmeras áreas urbanas como ameaçadas. Podem induzir situações de stress hídrico, de risco de inundações, de risco de elevação do nível das águas do mar. Se a estes juntarmos riscos como o risco sísmico, estamos perante cenários potencialmente devastadores. Lisboa é a esse título um caso paradigmático. A função de proteção das cidades, que se traduz essencialmente na salvaguarda da segurança das pessoas, assume, assim, um papel fundamental.
- A edificação da cidade: é necessária uma cuidadosa gestão da edificação das cidades para garantir a sua compatibilidade com a forma, assegurando ao mesmo tempo, através do desenho e conceção, dos materiais utilizados, da incorporação de tecnologia e dos métodos construtivos aplicados, que os edifícios sejam mais eficientes na gestão dos recursos, nomeadamente energia, água, etc.
- O funcionamento da cidade: este pilar respeita a todos os sistemas que operam na cidade, apoiados nas infraestruturas que nela se encontram, desde o sistema de transportes, de recolha e gestão de resíduos, de fornecimento de água, de produção e fornecimento de energia, de tratamento de águas residuais, de telecomunicações, etc., que deverão fazer uma utilização mais eficiente dos recursos enquanto, simultaneamente, reduzem as suas emissões de GEE – Gases com Efeitos de Estufa.

A sustentabilidade global das cidades vai, assim, depender da implementação de políticas públicas diferenciadas.

A proteção das cidades, por exemplo, remete para políticas de prevenção e resposta ao stress hídrico, à subida do nível do mar, a inundações, ao risco sísmico, entre outros. O funcionamento da cidade, por sua vez, remete para políticas de distribuição de energia, de eficiência energética, de mobilidade híbrida e elétrica, de integração do ciclo urbano da água, para que a água recuperada dos efluentes seja reutilizada para consumos não humanos, e para políticas de comunicações e virtualidade, sendo aqui de salientar a crescente importância e alcance destas últimas, com muitas funções da cidade a desenrolarem-se já no ciberespaço e não no espaço físico., No que se refere à dimensão relativa às formas da cidade, a sustentabilidade requer, em primeiro lugar, a existência de espaços urbanos multifuncionais que congreguem funções distintas: habitação, serviços, comércio, pondo fim a uma especialização do espaço físico com elevados custos ambientais, nomeadamente devido às deslocações que implica. Em segundo lugar, requer a densificação do espaço urbano e, em terceiro lugar, a integração do verde no espaço urbano, terminando com a fronteira entre o verde e o cinzento do betão.

¹⁰⁷ Ver apresentação na base à intervenção de José Manuel Félix Ribeiro. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



A presença de espaços verdes no meio das estruturas edificadas é de primordial importância para a “respiração” das cidades. Finalmente, na edificação das cidades, apresenta-se como crítica a convivência dos edifícios com a água, especialmente no caso de cidades costeiras em que há exposição aos riscos de subida do nível do mar e erosão da orla costeira. Muito importante é também a “inteligência” e a autonomia dos edifícios bem como a oferta de espaços e horizontes aos residentes. O espaço e o horizonte asseguram a privacidade, para além do benefício do gozo da paisagem. Deve ser questionada a geração de renda urbana assente na compactação da construção que não respeite parâmetros mínimos de espaço e obstrua por completo o acesso visual à paisagem.

Relativamente à competitividade das cidades, ela depende de alguns vetores fundamentais:

- Dos bens, serviços, conceitos e conteúdos que a cidade tem para oferecer ao exterior, e que têm a sua origem quer nos *clusters* de atividade e empresas, quer nos polos de conhecimento e de criatividade, dependendo ambos da disponibilidade de um conjunto diversificado de qualificações e talentos;
- Dos ativos que poderão tornar a cidade mais atrativa para quem nela reside, trabalha e investe, de que se podem destacar os seguintes:
 - Acessibilidades nacionais e internacionais e mobilidade sustentável;
 - Conectividade digital e utilização intensiva da virtualidade;
 - Serviços de educação e formação ao longo da vida;
 - Qualidade dos serviços de saúde e proteção social;
 - Património histórico e cultural valorizado;
 - Atividade cultural vibrante e amplamente participada, e entretenimento;
 - Boa gestão ambiental, amenidades e paisagem;
 - Disponibilidade de habitação a custos acessíveis e qualidade da estética urbana;
 - Reduzida criminalidade e marginalidade social;
- Da rede de conexões, parcerias e geminações que estabelecer com outras cidades prósperas, inovadoras e dinâmicas – em que autarquias, universidades, empresas multinacionais presentes na cidade, clubes desportivos, instituições culturais, etc. podem ter um papel importante.

Neste âmbito, refira-se a estratégia “Cidades Sustentáveis 2020”¹⁰⁸, em fase adiantada de preparação pelo Governo, que pretende apresentar uma proposta de âmbito nacional mas aplicável ao nível local, com o objetivo de garantir um futuro mais sustentável para as nossas cidades. No essencial, a estratégia assenta em quatro grandes eixos estratégicos de intervenção, que traduzem uma visão significativamente mais integrada da cidade, do que a vigente até aqui. São eles: a inteligência e a competitividade; a sustentabilidade e a eficiência; a inclusão e o capital humano; e a territorialização e a governança. A título de exemplo, estarão aqui contempladas, não apenas a reabilitação urbana, mas também outros aspetos como a problemática da mobilidade urbana em todas as suas vertentes; a utilização eficiente de recursos com particular enfoque na eficiência energética; a alavancagem do conhecimento e das competências necessárias para orientar o desenvolvimento das nossas cidades no sentido da competitividade, da sustentabilidade e da resiliência.

¹⁰⁸ Ver intervenção do Secretário de Estado do Ordenamento do Território e da Conservação da Natureza, Miguel de Castro Neto. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/agenda/videos/>.



5.3. Cidades e ordenamento do território

Grande parte da nossa legislação na área do ambiente e energia resulta da transposição de diretivas comunitárias, o que significa que muito do que se decide em Portugal sobre ambiente e energia depende da nossa capacidade para intervir atempadamente na UE – União Europeia, no desenho dessas políticas. Tal não acontece na temática do ordenamento do território, em que o desenho das políticas é feito a nível local, o que significa que, nesta área, é necessária uma atenção redobrada relativamente às novas tendências internacionais.

É inquestionável a necessidade de dispor de uma política de ordenamento do território organizada no plano nacional, regional e local, consubstanciada em instrumentos legais claros, de fácil aplicação e cujo cumprimento seja objeto de controlo eficaz. Esta é uma área em que grandes oportunidades coexistem com grandes constrangimentos e que necessita de abordagens inovadoras.

Olhando para trás, num esforço para chegar a um diagnóstico da situação atual ao nível do ordenamento do território, das cidades e das respetivas políticas públicas, é observável um primeiro período, com início na década de 70 e que se prolongou por vários anos, de falta de políticas, crescimento desordenado assente numa lógica de baixo custo dos solos urbanizáveis ligada a uma forte permissividade legislativa, o que gerou um crescimento extensivo nas cidades de grande e média dimensão e uma degradação da qualidade de vida nas mesmas, quer nos centros históricos, quer nas zonas de crescimento periférico. Olhando para o mundo, refira-se que a globalização e a inovação financeira trouxeram ciclos imobiliários globais em que a maior parte do capital disponível no mundo é canalizado para um tipo padronizado de aplicação, que é reproduzida à escala global. Vivemos um primeiro ciclo muito grande nos anos 90, que deu origem aos parques de escritórios e aos centros comerciais, a que se seguiu entre 2002 e 2008, um outro que levou à proliferação dos *resorts* turísticos.

Foi uma transformação operada no sector imobiliário, com a emergência de um conjunto de operadores que concebem e difundem um tipo padronizado de produto pelo mundo inteiro.

Progressos muito significativos foram feitos nos últimos anos em Portugal, com a existência de planos e programas que cobrem todo o território, uma circunstância que por si só não significa, no entanto, melhor planeamento. Muitas vezes sobre o mesmo território incidem vários destes instrumentos que não comunicam de forma articulada entre si e que se alteram de forma assíncrona ao longo do tempo.

Os processos de revisão dos Planos Diretores Municipais - PDM têm sido excessivamente demorados, chegando a durar dez anos, e enquanto decorrem, alteram-se planos especiais, de albufeira, de orla costeira, de área protegida, fazem-se planos de pormenor, de urbanização, etc. Na impossibilidade de cada cidadão se tornar um especialista em ordenamento do território quando confrontado com tal panóplia de instrumentos, há que reconhecer que nesta área existe um problema, ora de custos de contexto ora de insuficiência na proteção de recursos. A proposta é que o cidadão apenas tenha que conhecer um plano, o PDM, onde se concentrarão todas as regras dispersas por outros planos e programas (o que a Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo¹⁰⁹ prevê, e está a ser assegurado com a sua concretização através quer do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação¹¹⁰, entretanto já aprovado, quer do Regime Jurídico dos Instrumentos de

¹⁰⁹ Lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo, Lei nº 31/2014 de 30 de Maio, Diário da República nº 104, Série I de 30/05. Ver em <https://dre.pt/application/file/25346138>.

¹¹⁰ Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (RJUE), Decreto-Lei nº 136/2014 de 09/09, Diário da República nº 173/2014, Série I de 09/09. Ver em <https://dre.pt/application/file/56501780>.



Gestão do Território, a aprovar em breve). Assim, os PDM passarão a ser os únicos instrumentos a vincular cidadãos e empresas, em matéria de regras de utilização do solo. Acresce, ainda no que respeita aos PDM, que estes precisam de ser flexibilizados. Os PDM são hoje demasiado estáticos e especializados, características que não são alheias aos seus demorados processos de revisão. Não é razoável pensar que planos fortemente especializados e rígidos, que demoram 10 anos a serem revistos, possam sobreviver às rápidas e frequentes mutações que sobre o espaço urbano se operam. Pretende-se que, cada vez mais, as regras de ocupação do solo sejam alteradas por via de planos de urbanização e de pormenor, mantendo os PDM uma dimensão mais programática e menos especializada.

Outra dimensão desta problemática é aquela a que o novo regime económico-financeiro procura dar resposta, condicionando a reclassificação de solos rústicos em solos urbanos à viabilidade económico-financeira de projetos, à sua infraestruturização e à garantia da manutenção dessas infraestruturas, o que concomitantemente com a erradicação da categoria de solo urbanizável (o solo expectante que estava reservado para a urbanização mas que não estava programado ou, estando programado, não havia ainda sido executado), contribuirá para que o investimento se redirija para a reabilitação.

Uma política de ordenamento do território tem que contemplar o planeamento urbano. Este, para ser eficaz e permitir um desenvolvimento sustentado das cidades, deve partir de uma abordagem integradora, com especial ênfase para as atividades económicas, cujo modo de inserção espacial (nomeadamente no comércio e serviços) é essencial para o sucesso de uma “política de cidade”. Neste contexto, uma área que, no caso do nosso país, adquire especial importância é o já referido tema da reabilitação. Sobre esta temática, há desde logo que abandonar a noção de que nela não se apostou, nas últimas décadas, por falta de financiamento. De facto, na origem da distância que nos separa da média europeia em volume de negócios do sector da construção alocado à reabilitação urbana está uma falha de mercado, materializada num conjunto de regras que, na prática, tornavam a reabilitação urbana economicamente incomportável ou tecnicamente inviável. O Regime Jurídico Excecional de Reabilitação Urbana¹¹¹ veio dar resposta a esta situação, isentando imóveis em certas condições, por um período de sete anos, do cumprimento de regras e requisitos que colocavam a reabilitação urbana no mesmo nível de exigência da nova construção, inviabilizando-a. A par da atração de investimento, trata-se de reduzir muito significativamente o custo da reabilitação urbana, o que beneficiará os cidadãos, os municípios (que conseguirão atrair mais população jovem para o centro das cidades) e as empresas, em particular o sector da construção que, por virtude da contração recente no investimento, não tem conseguido utilizar o bom nível de qualificações e competências que detém para gerar e manter emprego.

No plano do financiamento, o programa “Reabilitar para Arrendar” será brevemente alargado aos privados, depois de uma primeira fase de apoio aos municípios. Pretende-se estender aos privados que queiram colocar os seus imóveis no mercado de arrendamento, a oportunidade de os reabilitarem. A cidade de Viseu, por exemplo, aproveitou com sucesso a primeira fase deste programa de financiamento, estando já adjudicadas e a começar brevemente as obras de reabilitação de sete edifícios destinados à instalação de quinze casais jovens, o que se sagrará na transferência para o centro da cidade de 50 residentes permanentes, o que terá um efeito económico imediato, contribuindo simultaneamente para a revitalização do centro histórico. Ainda sobre esta temática e continuando a recorrer a Viseu como exemplo, refira-se o Programa “Viseu Viva”, que nas suas múltiplas dimensões

¹¹¹ Regime Jurídico Excecional de Reabilitação Urbana, Decreto-Lei nº 53/2014 de 08/04, Diário da República nº 69/2014, Série I de 08/04. Ver em <https://dre.pt/application/file/25344956>.



contemplou, entre outros, o lançamento de um concurso para conceção e exploração de um *hostel* no centro histórico; a aquisição recente de um edifício no centro histórico para onde serão deslocalizadas as Águas de Viseu com os seus 170 funcionários; e a instalação, no próximo ano, de uma escola profissional, também no coração do centro histórico, o que se traduzirá na transferência de 450 alunos, para o centro da cidade. São ainda de salientar outras iniciativas, como o Pacote Fiscalidade Amiga para moradores e investidores, que prevê a redução do IMI - Imposto Municipal sobre Imóveis para proprietários que invistam em reabilitação, e o Programa de Reabilitação de Fachadas, ambos já a decorrer.¹¹²

5.4. A inserção das atividades económicas no espaço urbano: comércio e serviços

A já mencionada inserção no espaço urbano das diferentes atividades económicas (nomeadamente comércio e serviços) é essencial para o sucesso de uma “política de cidade” e não pode, nem ser o mero resultado das ofertas livremente orientadas pelo sector imobiliário, nem estar condicionada por critérios protecionistas que limitem a pluralidade das ofertas ou uma saudável e leal concorrência. As regras devem basear-se em critérios de ordenamento e de gestão espacial, orientados para a coesão, o equilíbrio e a qualidade do espaço urbano e a satisfação não apenas das necessidades materiais das pessoas mas também da qualidade de vida (a começar na vertente ambiental) das cidades. Nesta área, a gestão dos instrumentos de política deve fazer-se preferencialmente na base de uma parceria entre o público e o privado (Câmaras / Associações), no “interface” entre a organização do espaço público e a qualificação do serviço prestado a nível das empresas e respetivos estabelecimentos.

As zonas históricas das cidades sofreram um forte envelhecimento a vários níveis. Desde logo, o envelhecimento da população residente, com a deslocação progressiva da população mais jovem para as zonas periféricas, mas também o envelhecimento associado à degradação do edificado e dos espaços públicos acompanhadas da obsolescência das ofertas de comércio e serviços, com grande parte dos investimentos e dos projetos empresariais a serem, também eles, deslocalizados para novas zonas urbanas. A concorrência de todos estes fatores resultou numa lógica de desenvolvimento dual entre zonas centrais e zonas periféricas, que as políticas públicas se foram revelando incapazes de travar.

É já na década de 90 que, no contexto do 2º Quadro Comunitário de Apoio, se dá um primeiro esforço para repensar as políticas de reabilitação urbana numa lógica de urbanismo comercial, com o lançamento de um conjunto de projetos de financiamento que terão sido importantes para, de alguma forma, começar a travar essa lógica de desenvolvimento disfuncional. Chamava-se a atenção para o problema e procurava perspetivar-se uma forma de o resolver que envolvesse, simultaneamente, os agentes do poder local, nomeadamente as câmaras municipais, e as estruturas representativas do mundo empresarial, com destaque para as associações de comércio e serviços das várias regiões e concelhos. Estes projetos tiveram limitações, atestadas desde logo pela manutenção da lógica dual de desenvolvimento já referida, a que não conseguiram pôr fim, mas também por alguma incapacidade de intervir ao nível do edificado e, nomeadamente, dos espaços devolutos, o que resultou na mitigação do impacto de algumas das ações implementadas. A subordinação do investimento ao que eram então os critérios de rentabilidade dos investimentos imobiliários reforçou a tendência de abandono das zonas centrais em favor das periferias. A esta tendência está ligada a superveniência de um fenómeno novo que viria a caracterizar toda esta tentativa de requalificação: o aparecimento e, posteriormente, a

¹¹² Ver comunicação de António Almeida Henriques, Presidente da Câmara Municipal de Viseu. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/agenda/videos/>.



verdadeira explosão, nos anos noventa e na década seguinte, de espaços de comércio e serviços de grandes dimensões, as chamadas “grandes superfícies comerciais”, que viriam a ter enorme impacto na realidade consolidada do espaço urbano.

Vivemos hoje a terceira ou quarta geração de grandes superfícies comerciais em Portugal. Para trás ficaram outras em que pontificavam projetos tidos como imbatíveis do ponto de vista do impacto que teriam no restante comércio e que, rapidamente, atingiram um grau de obsolescência elevado. São muito poucos os grandes espaços comerciais de primeira ou segunda geração que conseguiram sobreviver. Alguns conseguiram-no porque souberam inovar e os que não o fizeram entraram rapidamente em declínio, o que reduziu dramaticamente o tempo de retorno dos respetivos investimentos. Há uma tendência de contração no tempo de vida útil dos centros comerciais atuais, ligada a mudanças de hábitos de consumo, alterações culturais, diversificação de ofertas e à própria capacidade de renovar e inovar das grandes superfícies comerciais.

A situação de crise generalizada que há uns anos atrás atingia o pequeno comércio por incapacidade de concorrer com os grandes espaços comerciais, atinge hoje, de forma algo semelhante, um número elevado de investimentos feitos na lógica dos centros comerciais. Razão porque, sobretudo nas grandes cidades, nos deparamos com grandes espaços comerciais em que muitos estabelecimentos não conseguem encontrar comprador ou serem arrendados. Este é um problema real cuja solução passa por incorporar as variáveis ligadas à viabilidade económico-financeira na conceção e planeamento deste tipo de projetos, nunca perdendo de vista a noção de que investimento imobiliário desta escala não se pode fazer e desfazer no prazo de cinco, seis, dez anos, sob pena de acarretar consequências nefastas para o ordenamento urbano. Projetos desta natureza devem, desde a fase de desenho, comportar capacidade de adaptação, para que possam evoluir e incorporar a evolução dos perfis de consumo.

Regista-se hoje, num número crescente de centros urbanos, um regresso ao comércio tradicional, o que, não significando uma falência do modelo de negócio das grandes superfícies, que mantêm capacidade de atração, tem, não obstante, levado vários centros históricos a recuperar algum fulgor e vitalidade.

Será agora necessário gerar e manter as dinâmicas que sustentem este renascimento, que tem na sua base o esgotamento de ofertas muito padronizadas e semelhantes, baseadas no mesmo modelo. Surgiu claramente espaço para diversificação e assistimos ao aparecimento de propostas interessantes, inclusive de recuperação de modelos e formatos antigos, fortemente ligados a uma vivência de rua, do espaço da via pública. Esta é uma tendência com forte impacto positivo na regeneração do tecido urbano, em particular dos centros históricos.

A Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo¹¹³ prevê, nos termos do nº3 do seu artigo 40º, a existência de programas sectoriais que estabeleçam, no âmbito nacional, a incidência territorial da concretização de políticas públicas dos diversos sectores da administração central do Estado. No caso do comércio, registre-se a importância da elaboração de um Plano Sectorial de Comércio¹¹⁴, enquanto instrumento de política pública inserido no âmbito das políticas de ordenamento do território e de urbanismo. Para a sua preparação será relevante a realização de um diagnóstico quantificado da situação atual ao nível do sector do comércio, bem como a

¹¹³ Lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo, Lei nº 31/2014 de 30 de Maio, Diário da República nº 104, Série I de 30/05. Ver em <https://dre.pt/application/file/25346138>.

¹¹⁴ Ver apresentação do membro do Painel e Diretor Executivo da CCP, Dr. José António Cortez. Disponível em http://www.crescimentoverde.gov.pt/wp-content/uploads/2014/10/Jose-Antonio-Cortez_CIDADES-E-TERRITORIOS.pdf.



explicitação de referenciais e indicadores qualitativos e quantitativos a utilizar no contexto dos planos municipais e intermunicipais. É tida como fundamental a definição de uma estratégia de “urbanismo comercial” que permita conjugar coesão do espaço urbano com qualificação e inovação ao nível da oferta, assegurando a diversidade e a sustentabilidade dos projetos do ponto de vista do seu impacto ambiental, pensando a instalação de espaços comerciais não como meros exercícios individualizados mas inserindo-os no plano do seu relacionamento com o espaço envolvente e com a dinâmica comercial existente ou a criar (comércio inclusivo). Um fator de sucesso deste plano poderá residir na identificação dos respetivos instrumentos de concretização, seja na articulação deste com os planos de âmbito municipal, seja na sua aplicação através de um modelo que envolva os agentes económicos (via associações).



6. Agricultura e florestas

A 6ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Agricultura e Floresta”, teve lugar no dia 28 de novembro de 2014 no Centro Nacional de Exposições de Santarém - CNEMA. Teve como entidades organizadoras a CONFAGRI - Confederação Nacional das Cooperativas Agrícolas e do Crédito Agrícola de Portugal¹¹⁵ - e a CAP - Agricultores de Portugal¹¹⁶.

AGF 1: Promover as medidas agroambientais e agilizar os processos de atribuição de subsídios; critério de sucesso: aumento da área sob compromisso agroambiental, de 25% até 2020 (enquadramento: PDR 2014-2020¹¹⁷);

AGF 2: Apoiar atividades agrícolas e florestais desenvolvidas em áreas classificadas ao abrigo das Diretivas Aves e Habitats através do Pagamento Natura; critério de sucesso: número de explorações beneficiárias do pagamento natura/Número de explorações agrícolas ou florestais em áreas classificadas (atingir os 25% até 2020) (enquadramento: PDR 2014-2020);

AGF 3: Apoiar investimentos na agricultura que promovam níveis mais elevados de sustentabilidade na utilização dos recursos. (Ex: investimento em regadio dependente de melhorias comprovadas no uso eficiente de água); critério de sucesso: número de investimentos com componente ambiental (enquadramento: PDR 2014-2020);

AGF 4: Apoiar as explorações que cumpram as regras do Pagamento verde (Greening) componente ambiental dos pagamentos diretos do primeiro pilar da PAC¹¹⁸ (2014-2020); critério de sucesso: área das explorações a cumprir a regras do *greening* (enquadramento: PDR 2014-2020);

AGF 5: Promover a certificação da gestão florestal sustentável apoiando a adaptação das explorações e das empresas às exigências ambientais, de segurança e prevenção de riscos; critérios de sucesso: (a) até 2020: área florestal certificada de 450 000 ha; (b) até 2020: certificados de cadeia de custódia acima de 500; (enquadramento: PDR 2014-2020);

AGF 6: Apoiar explorações que cumpram as Boas Condições Agrícolas e Ambientais¹¹⁹ (BCAA); critério de sucesso: aumentar a superfície agrícola sujeita à BCAA (enquadramento: PDR 2014-2020);

AGF 7: Apoiar o desenvolvimento e estruturação de novos produtos do sector agroflorestal, garantindo maior valor acrescentado ambiental; critérios de sucesso: (a) número de projetos apoiados; (b) de produtos novos apoiados (enquadramento: ENF¹²⁰)

AGF 8: Melhorar a gestão florestal e a produtividade dos povoamentos florestais; critérios de sucesso: (a) % da área de floresta que é sujeita a gestão ativa de acordo com os PGF; (b) Área de povoamentos sujeitos a melhoria produtiva (100.000 ha) (enquadramento: ENF);

AGF 9: Aumentar o contributo da cinegética, da pesca, da silvo-pastorícia, da apicultura, da produção de cogumelos e de outros produtos não lenhosos; critério de sucesso: 10% em 2020 e 20% em 2030 das explorações florestais apresentarem mais do que um produto de origem na exploração para comercialização/ aproveitamento económico (enquadramento: ENF);

AGF 10: Promover utilização de produtos de origem florestal com baixa pegada de carbono (ex.: Green building); critérios de sucesso: (a) 15% de aquisição de produtos florestais com certificação da gestão florestal em 2020; (b) 40% de aquisição de produtos florestais com certificação da gestão florestal em 2030 (enquadramento: iniciativa MAOTE)

¹¹⁵ <http://www.confagri.pt>

¹¹⁶ <http://www.cap.pt>

¹¹⁷ <https://balcao.pdr-2020.pt/balcao/inicio/auth/login>.

¹¹⁸ http://www.ifap.min-agricultura.pt/portal/page/portal/ifap_publico/GC_PAC1420_L#.VNiZNuasUqw.

¹¹⁹ <http://www.ifap.min->

[agricultura.pt/portal/page/portal/ifap_publico/GC_obrigacoes/GC_condic14#.VNiZxOasUqw](http://www.ifap.min-agricultura.pt/portal/page/portal/ifap_publico/GC_obrigacoes/GC_condic14#.VNiZxOasUqw).

¹²⁰ <http://www.icnf.pt/portal/icnf/docref/enf>.



6.1. Processo e enquadramento

O CCV é um documento formalmente bem apresentado e que se deve traduzir num desenvolvimento económico e financeiro. No entanto, beneficiaria do esclarecimento sobre como vão ser utilizadas as alavancas/catalisadores e qual a sua relação com os diversos sectores. Relativamente ao sector da Agricultura e Florestas, constata-se que a maioria das iniciativas decorre das políticas agrícolas atualmente em vigor no nosso país.

O Plano de Desenvolvimento Rural 2020¹²¹ (PDR 2020), tendo em conta os objetivos da Política Agrícola Comum¹²² (PAC), pretende o crescimento sustentável do sector agroflorestal em todo o território nacional, criando condições para a dinamização económica e social do espaço rural.¹²³ Assim sendo, a maioria das iniciativas para a agricultura estão alinhadas com as medidas do PDR 2020, procurando contribuir para o crescimento verde em Portugal. No entanto, considera-se que a transposição do PDR 2020 para o CCV é curta, no sentido em que as iniciativas deveriam ser mais ambiciosas e ir mais além do que já está determinado, lançando novos desafios. A título de exemplo, uma das medidas da PAC que foi incluída no CCV está relacionada com um pagamento verde que obriga os agricultores a cumprirem um conjunto de regras ambientais, dirigidas prioritariamente a objetivos de política climática e ambiental para que a agricultura europeia seja mais amiga do ambiente - “Greening”¹²⁴. Apesar de ser uma medida obrigatória, existe flexibilidade quanto à sua implementação, para permitir uma melhor adesão por parte dos agricultores. Este pagamento já constitui uma recompensa para quem cumpra as práticas obrigatórias, pelo que esta medida do CCV não vai além das políticas definidas pela UE.

A atividade agrícola ocupa cerca 40% do território nacional e europeu e é de grande importância, não só pelo emprego e riqueza que gera, mas sobretudo pelos serviços de território que oferece, incluindo a ocupação do mesmo. Neste contexto, a pergunta-chave que se impõe é: “que agricultura, para prestar que serviços, em que territórios?” Estamos perante uma realidade muito diversificada, pelo que Portugal, relativamente à agricultura, não deve ser encarado como um todo homogéneo devendo ser procuradas soluções diferentes para regiões distintas. O CCV parece não refletir explicitamente esta diversidade, pois não refere os diferentes tipos de território, nem a articulação entre eles, e os diferentes serviços e produtos que podem ser oferecidos pela agricultura.¹²⁵

Existe a consciência de que a agricultura constitui o sector económico mais diretamente afetado pela qualidade dos recursos naturais. Na UE, Portugal é um dos países onde esta relação de grande proximidade entre agricultura e ambiente é mais clara, pois cerca de metade da sua superfície agrícola é constituída por pastagens permanentes e quase um quarto dessa mesma superfície corresponde a culturas permanentes, contribuindo assim para o sequestro de carbono.

As alterações climáticas, muito associadas à desertificação, também estão na ordem do dia e têm consequências graves, particularmente na região sul do país, atingindo de forma particularmente severa a agricultura. O CCV deveria aprofundar esta matéria, com iniciativas concretas para combater esta situação.

¹²¹ <http://www.gpp.pt/pdr2020/>.

¹²² http://www.ifap.min-agricultura.pt/portal/page/portal/ifap_publico/GC_PAC1420_L#.VNTpnLmzXcs.

¹²³ http://www.gpp.pt/pdr2020/PDR%202020_final_5fev.pdf.

¹²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0608:0670:PT:PDF>.

¹²⁵ Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção Leonardo Costa nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



6.2. Água e agricultura

A agricultura está claramente interligada com os outros sectores/temas do CCV, tais como a água, a energia, os resíduos e a biodiversidade, pelo que as iniciativas para estes sectores/temas também podem ser determinantes do ponto de vista da agricultura.

Relativamente à água, o CCV poderia ser uma oportunidade para olhar de forma diferente para o regadio. Embora se aceite que esta é uma questão difícil e que, necessariamente, a água deva ser utilizada de forma eficiente, o sistema de regadio é necessário para o desenvolvimento económico da agricultura nacional. Acresce que as estruturas inerentes ao regadio (barragens, açudes, charcas, etc.) não só são ricas em biodiversidade como podem contribuir para o combate aos incêndios, pois atuam como zonas tampão à propagação dos fogos. Sendo assim, seria importante promover a criação de pequenas massas de água para uso individual ou coletivo.

Relativamente à Fiscalidade Verde, deve ser assegurado o retorno das taxas e o investimento correto para o fim a que se destinam (por exemplo, que as receitas obtidas com a TRH - Taxa de Recursos Hídricos - retornem ao sector).

6.3. Energia e agricultura

A agricultura é uma atividade com um grande consumo de energia, em que os custos energéticos podem ascender a cerca de 20% do custo total de produção. Neste aspeto, a Europa, em termos de competitividade, está em clara desvantagem face aos EUA, onde os preços do gás e da eletricidade têm diminuído nos últimos anos, enquanto na Europa os mesmos preços têm vindo a aumentar.¹²⁶ É importante não só fazer um uso eficiente da energia, mas também ter uma produção sustentável, recorrendo às energias renováveis, incluindo a produção local de energia a partir de subprodutos ou mesmo resíduos da agricultura como, por exemplo, a produção de etanol, metanol e biogás. Ainda em relação aos resíduos, considera-se mais eficiente, em regra, que o seu tratamento seja local, nas próprias explorações agrícolas.

Outra questão relevante para as agroindústrias está relacionada com a potência elétrica instalada necessária para fazer face aos picos de produção. Estes picos são sazonais e requerem uma potência elétrica instalada muito mais elevada do que no resto do ano, implicando gastos mensais fixos supérfluos nos restantes meses.

6.4. Floresta

Portugal é um país em que a floresta representa 2% do seu Produto Interno Bruto (PIB), 10% das suas exportações e mais de 100 mil postos de trabalho.¹²⁷

Dado o papel da floresta como sumidouro de carbono, é muito importante que Portugal continue a promover a inclusão do sector LULUCF - Land Use, Land-Use Change and Forestry (uso do solo, alteração do uso do solo e floresta) nas metas europeias de redução de emissões. Embora ainda não se trate de uma matéria consensual, com o aumento da consciência do efeito da floresta como sumidouro de carbono e dos seus efeitos benéficos sobre o ambiente, parece claramente vantajoso, para um país em que grande parte do território é constituído por floresta, que o efeito positivo no ambiente, da absorção

¹²⁶ <http://www.confagri.pt/Noticias/Pages/noticia50035.aspx>.

¹²⁷ CCV – versão para consulta pública (<http://www.youblisher.com/p/1002839-Compromisso-para-o-Crescimento-Verde/>).



do carbono, possa ser integrado nesta política para as alterações climáticas. É importante referir que uma das espécies com maior efeito de sumidouro de carbono é o eucalipto.

Sendo os incêndios florestais um dos maiores riscos que afetam as nossas florestas, é de salientar que o recurso à tecnologia de videovigilância agroflorestal poderá contribuir para a sua prevenção.

6.5. Outras ideias/sugestões

- (1) Simplificar as autorizações para construção de pequenas infraestruturas nas explorações agrícolas.
- (2) Adequar os sistemas de tratamento de resíduos aos resíduos agrícolas, quer em termos de sazonalidade quer de qualidade/tipo.
- (3) Necessidade de gerir o conflito entre a atividade pecuária e a floresta (desflorestamento), que tem como consequência o empobrecimento dos solos.
- (4) A investigação ser considerada, de forma explícita, como um catalisador do CCV.



7. Energia

A 7ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Energia”, teve lugar no dia 2 de Dezembro de 2014 na Fundação de Serralves, no Porto. Teve como entidade organizadora a APE - Associação Portuguesa de Energia¹²⁸ com o apoio da Fundação de Serralves¹²⁹.

EN 1: Aumentar a produção de energia renovável, promovendo a utilização de novas tecnologias custo-eficientes que fomentem a competitividade; critérios de sucesso: (a) Produção renovável no consumo final de energia: 31% em 2020 e 40% em 2030; (b) Redução dos custos totais de produção renovável; (c) Redução de 30-40% do preço da energia renovável (enquadramento: PNAER 2020¹³⁰, Iniciativa MAOTE);

EN 2: Promover a eficiência na iluminação pública, através de medidas de natureza tecnológica e da gestão do sistema, nos edifícios, nas frotas e na Administração Pública; critérios de sucesso: (a) redução de consumo de energia em iluminação pública; (b) redução de consumo de energia na administração pública, 30% em 2020 e 35% em 2030; (c) introdução de cerca de 1200 veículos elétricos e híbridos *plug-in* até 2020 na AP; (d) introdução de sistemas de gestão de frotas (*car pooling*) na AP (enquadramento: PNAEE 2016¹³¹, Programa ECO.AP¹³², Iniciativa MAOTE-MEF);

EN 3: Promover a eficiência energética no edificado; critérios de sucesso: (a) redução dos consumos de energia nos edifícios, 25% em 2020 e 30% em 2030; (b) % de edifícios reabilitados com certificação energética (enquadramento: PNAEE 2016, SCE¹³³, Iniciativa MAOTE);

EN 4: Promover a eficiência alargando o sistema de gestão de consumos intensivos energéticos; critério de sucesso: (a) número de empresas com melhorias no consumo energético; (b) % de redução de consumo de energia após investimento (enquadramento: PNAEE 2016, SGCIE¹³⁴);

EN 5: Fomentar a instalação economicamente viável de contadores inteligentes; critério de sucesso: número de contadores inteligentes instalados/total de contadores existentes (enquadramento: PNAEE 2016, Diretiva 2009/72/CE);

EN 6: Dinamizar o investimento em IDI na área de energia; critérios de sucesso: (a) número de patentes registadas; (b) Percentagem de investimento em energia (enquadramento: Horizon 2020, Portugal 2020, Iniciativa MAOTE);

EN 7: Estabelecer, no contexto europeu, o objetivo para as interligações de energia elétrica; critério de sucesso: Metas para interligações de energia elétrica com a Europa: 12% até 2020 e 25% até 2030 (calculado no pressuposto de uma meta de 40% de renováveis na UE (enquadramento: Pacote Energia-Clima, Iniciativa MAOTE);

EN 8: Promover projetos de exportação de energias renováveis para cumprimento de metas europeias de países terceiros; critério de sucesso: número de acordos de transferência estatística de energia renovável (enquadramento: Pacote Energia-Clima, Iniciativa MAOTE);

EN 9: Estabelecer, no contexto europeu, o objetivo para as interligações de gás natural, posicionando Portugal como porta de entrada de LNG na Europa; critérios de sucesso: (a) 3ª interligação de gás entre Portugal e Espanha após confirmação de: – Interligação nos Pirenéus; – Obtenção do financiamento por parte da CE; (b) 25% de interligações até 2030, substituindo, a partir da Península Ibérica, 50bcm anuais de importações europeias de GN da Rússia (enquadramento: Pacote Energia-Clima, Iniciativa MAOTE);

¹²⁸ <http://www.apenergia.pt/>.

¹²⁹ www.serralves.pt/.

¹³⁰ Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis. Ver: <http://www.adene.pt/programa/pnaer-2020-plano-nacional-de-acao-para-energias>.

¹³¹ Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética. Ver: <http://www.adene.pt/programa/pnaee-2016-plano-nacional-de-acao-para-eficiencia-energetica-2016>.

¹³² Programa de Eficiência Energética na Administração Pública. Ver: <http://ecoap.adene.pt>.

¹³³ Sistema de Certificação Energética dos Edifícios. Ver: www.adene.pt/sce.

¹³⁴ Sistema de Gestão dos Consumos Intensivos de Energia. Ver: <http://www.adene.pt/sites/default/files/0222202226.pdf>.



EN 10: Fomentar o autoconsumo de energia, simplificando os procedimentos e orientando os projetos para o consumo individual, possibilitando a injeção do remanescente na rede a preço de mercado; critérios de sucesso: (a) Meta 300MW em 2020; (b) Redução do custo do kW de potência instalada em autoconsumo (enquadramento: PNAER 2020, Iniciativa MAOTE).

7.1. Enquadramento internacional/europeu e transversalidade

O sector da energia é um dos pilares do Crescimento Verde, estando intimamente ligado aos grandes objetivos do crescimento económico, da criação de emprego e do aumento da qualidade de vida. É um tema transversal a vários sectores, inserindo-se no desígnio mais lato de transição para uma economia de baixo carbono, a qual está muito dependente da resolução dos constrangimentos em matéria energética uma vez que o sector da energia é a principal fonte de emissões de GEE.

Os níveis globais de procura de bens e serviços de energia são cada vez maiores, muito por impulso dos países emergentes, mas ainda subsistem cerca de 1500 milhões de pessoas sem acesso a energia elétrica em todo o mundo. Estão previstos investimentos de 6 biliões de dólares até 2035 em energias renováveis e 7 biliões de dólares em redes energéticas, em especial em redes elétricas, e apenas 1 bilião de dólares em energia nuclear¹³⁵. Por outro lado, no contexto europeu, está também previsto um reforço dos níveis de infraestruturas energéticas e de instalações de produção de energia, considerando-se que o PIB europeu verde crescerá 30% até 2025¹³⁶.

Este aumento significativo do consumo energético mundial, devido ao crescimento da população mundial e ao crescimento económico global, tem impactes ao nível das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e, conseqüentemente, na temperatura média global da superfície da Terra. Torna-se assim necessário desenvolver políticas energéticas que visem reduzir os consumos energéticos e reduzir as emissões de GEE, em especial o CO₂, com o intuito de controlar o impacto climático e procurar melhorar a competitividade da energia como *input* básico da economia, potenciando o crescimento económico e permitindo o acesso generalizado da população à energia.

Este é um momento único para a área da energia. Na União Europeia (UE) foi definido, em outubro de 2014, um acordo Energia-Clima¹³⁷ que identificou metas para a União em 2030: 27% para energias renováveis; 40% de redução das emissões de GEE relativamente aos valores de 1990; e 27% para a eficiência energética. E, pela primeira vez num contexto Clima-Energia, foi introduzida, por proposta portuguesa, uma meta para as interligações elétricas: 10% até 2020 e 15% até 2030. No que se refere às interligações, para além destas metas, foi definido um processo vinculativo e designou-se a Comissão Europeia como a entidade responsável pela avaliação e monitorização deste processo, o que assume particular relevância, uma vez que no passado os objetivos não foram cumpridos por estarem muito dependentes das necessidades e da iniciativa de cada país. Entre a Península Ibérica e a França existe atualmente 1,5% de interligações elétricas, quando em 80% dos países a interligação com o país vizinho é de mais de 30% - este é um caso único, apenas comparável com os Balcãs. Para o futuro, a Comissão Europeia terá a obrigação de monitorizar a percentagem de interligações alcançada, de propor novas

¹³⁵ *World Energy Investment Outlook – Special Report (AIE, 2014)* - Disponível em: www.worldenergyoutlook.org/investment.

¹³⁶ *Green Economy: Realities, Prospects, and Limits to Growth (Carnegie Center, 2013)* - Disponível em: http://carnegieendowment.org/files/CP_Porfiriev_Eng_web.pdf.

¹³⁷ Ver conclusões do Conselho Europeu sobre o Quadro de Ação relativo ao Clima e à Energia para 2030. Disponível em: <http://www.consilium.europa.eu/pt/meetings/european-council/2014/10/23-24/>.



metas e de identificar novas fontes de financiamento para além do *Connecting Europe Facility*¹³⁸, instrumento financeiro da UE para o desenvolvimento de redes.

Em breve se iniciará a discussão, no contexto das Nações Unidas, sobre o sucessor do Protocolo de Quioto, esperando-se um desfecho diferente do da Cimeira de Copenhaga¹³⁹. Entende-se que o mundo não pode falhar pela segunda vez pois os efeitos seriam dramáticos, designadamente para Portugal que é um dos países mais ameaçados pela mudança climática, nomeadamente ao nível da costa. Mas Portugal tem potencial, infraestruturas, talentos, centros de investigação, para poder competir e vencer à escala global e assumir um papel estratégico nos próximos anos.

Outro fator que merece atenção prende-se com a volatilidade do preço do petróleo, que atualmente atinge os valores mais baixos desde 2010, o que constitui mais um argumento a favor da diminuição da dependência energética do exterior e do aumento da autonomia energética, ao mesmo tempo que se valorizam os recursos endógenos e se aposta na eficiência energética. Esta deverá ser a opção estratégica de Portugal para não estar dependente da decisão de terceiros.

De facto, o sector da energia está associado a um conjunto muito alargado de potencialidades, tais como: desenvolver as energias renováveis; desenvolver as redes de transporte de energia, reforçar a capacidade de armazenamento; desenvolver redes inteligentes capazes de implementar a eficiência energética ao nível residencial, fazer a gestão da microgeração ou gestão do carregamento ou da utilização de energia, entre outras. Estas potencialidades implicam modificações profundas que é necessário introduzir nas redes elétricas, traduzindo um conjunto importante de oportunidades de investimento. Todavia, é preciso fazer a escolha acertada dos investimentos, evitando sobredimensionamentos e os custos para os consumidores que daí advém.

Este é, portanto, um momento decisivo para o futuro da política energética europeia e, conseqüentemente, para a definição de uma política energética nacional que consolide as reformas estruturais e assuma novos objetivos estratégicos, designadamente em quatro grandes áreas: eficiência energética; energias renováveis; interligações das redes de gás e eletricidade; e investigação, desenvolvimento e inovação (IDI).

7.2. Eficiência energética

No que toca à eficiência energética, o desafio é grande e contínuo. Assegurar a melhoria substancial da eficiência energética do país é uma das maiores prioridades da política energética nacional¹⁴⁰. A eficiência energética tem sido designada pela Agência Internacional da Energia (AIE) como o *hidden fuel* (“combustível escondido”). O seu contributo na diminuição do consumo de energia, e o potencial que representa, levou a que recentemente a AIE a classificasse como o “primeiro combustível”¹⁴¹ no mix energético dos países da OCDE. É considerada a fonte de energia mais limpa em termos ambientais, a mais segura em termos de segurança de abastecimento e a economicamente mais viável. No ano passado, a AIE publicou dois relatórios dedicados à eficiência energética, um sobre os múltiplos

¹³⁸ Ver: <http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef.htm>.

¹³⁹ Ver: http://unfccc.int/meetings/copenhagen_dec_2009/session/6262.php.

¹⁴⁰ Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE 2016) - aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2013, de 10 de abril. Disponível em: <https://dre.pt/application/dir/pdf1sdip/2013/04/07000/0202202091.pdf>.

¹⁴¹ Ver: <http://www.iea.org/newsroomandevents/graphics/2014-05-26-energy-efficiency-from-hidden-fuel-to-first-fuel.html>.



benefícios da eficiência energética¹⁴² e outro sobre o mercado da eficiência energética¹⁴³. O primeiro refere que “o foco tradicional da economia da energia tem, por vezes, levado a uma subestimação do valor integral da eficiência energética nas economias nacionais e globais. A eficiência energética pode trazer vários benefícios, tais como o reforço da sustentabilidade do sistema energético, apoiando os objetivos estratégicos para o desenvolvimento económico e social, a promoção dos objetivos ambientais e o aumento da prosperidade”. No segundo relatório, é dito que “a evidência é clara: a eficiência energética desempenhou e continua a desempenhar um papel importante e valioso para o desenvolvimento sustentável da economia global. A procura de energia que é evitada como resultado de melhorias contínuas na eficiência energética, em edifícios, automóveis ou eletrodomésticos é maior do que o consumo final total a partir do carvão, petróleo ou gás em países membros da AIE. (...) Estima-se que o consumo final total nos países da AIE tenha diminuído cerca de 60% devido à melhoria da eficiência energética nas últimas quatro décadas”.

Apesar dos múltiplos benefícios reconhecidos à eficiência energética, subsistem barreiras à sua implementação, em particular: (1) custo *versus* investimento – a eficiência energética é por vezes interpretada como um custo em vez de um investimento. Subestima-se o valor do retorno gerado pela eficiência energética, o qual é muitas vezes superior ao montante investido; (2) informação – as empresas detêm pouca informação sobre eficiência energética, o que obsta à sua promoção, situação que urge reverter se queremos um tecido empresarial mais competitivo; (3) descontinuidade das políticas públicas – funciona como um entrave à disseminação da eficiência energética, criando instabilidade nos investimentos e na economia; (4) preço da energia e externalidades – o preço da energia não reflete os verdadeiros custos que a utilização de energia representa nem incorpora as externalidades negativas, criando um bloqueio ao investimento em eficiência energética; (5) financiamento – a falta de financiamento é uma limitação ao desenvolvimento da eficiência energética.¹⁴⁴ Para além destas barreiras (e relacionadas com elas) podemos ainda identificar as limitações colocadas pela dimensão das intervenções (em regra de pequena escala e “afastadas do negócio principal” do promotor) e por questões culturais, de mudança mais lenta e difícil (de facto, os processos de eficiência energética dependem de decisões e comportamentos de pessoas e comunidades, das suas perceções e prioridades).

A eficiência energética representa, em termos de mercado nos países da OCDE, um valor de 300 milhões de dólares, não sendo de todo um valor negligenciável. Se juntarmos este valor ao das energias renováveis, verifica-se que o conjunto é superior ao da produção de petróleo e gás.

No seio da UE, a eficiência energética é vista sobretudo como uma questão económica, particularmente tendo em conta que a União apresentou uma dependência energética do exterior de 53% em 2012, com a energia a representar 20% das importações da UE, correspondendo a 1000 milhões de euros por dia. Comparando com Portugal, no mesmo ano a dependência energética do exterior atingiu os 79%, a

¹⁴² *Capturing the Multiple Benefits of Energy Efficiency* (AIE, 2014) - Disponível em:

http://www.iea.org/bookshop/475-Capturing_the_Multiple_Benefits_of_Energy_Efficiency.

¹⁴³ *Energy Efficiency Market Report 2014 - Market Trends and Medium-Term Prospects* (AIE, 2014) - Disponível em:

http://www.iea.org/bookshop/463-Energy_Efficiency_Market_Report_2014.

¹⁴⁴ Ver apresentação na base à intervenção de Gabriela Prata Dias. Disponível em:

<http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



energia representou também 20% das importações nacionais, tendo sido gastos 17 milhões de euros por dia para pagar essa energia.¹⁴⁵

No que toca aos consumos de energia primária, refira-se que Portugal tem vindo a diminuir os seus consumos nos últimos anos (tendência interrompida em 2013) e, relativamente à energia final¹⁴⁶, quando comparamos a UE com Portugal, verifica-se que o sector industrial em Portugal consome 32% da energia, enquanto na UE a média é de 26%. Nos edifícios, a fatia portuguesa é claramente menor do que a fatia europeia, possivelmente devido às condições climáticas que fazem com que Portugal não necessite de tanta energia, o que não significa que se descure a implementação de medidas de eficiência energética nesta área. A redução dos consumos energéticos não é alheia à crise económica que temos vindo a atravessar. No entanto, a resposta à crise foi muito diferente na Europa e nos EUA: os EUA apostaram em *shale gas* e em outros combustíveis alternativos, enquanto a resposta europeia se centrou no comportamento da indústria, que implementou processos de eficiência energética e reduziu os seus consumos. Não obstante, o impacto da crise na economia teve uma repercussão inegável nos consumos energéticos, estimando-se que terá contribuído para um 1/3 da diminuição do consumo energético.

Adotar a eficiência energética como a maior prioridade da política energética nacional é um compromisso assumido no CCV, que contempla cerca de 20 iniciativas que, mais ou menos diretamente estão relacionadas com processos de eficiência energética, constituindo-se como um tema transversal a todo o documento. Para além das iniciativas específicas do sector da energia¹⁴⁷, existem iniciativas no sector da Água; nos Resíduos; na Agricultura e Floresta; nos Transportes; na Indústria; nas Cidades e Território e no Mar.

Percorrendo algumas das iniciativas, constata-se uma grande aposta na redução do consumo de energia, seja ela nos transportes, nos edifícios ou até na iluminação pública¹⁴⁸. Paralelamente, outras iniciativas sugerem a implementação de novas tecnologias, como sejam os contadores de eletricidade inteligentes. Ao contrário do que acontece noutros países da Europa, em Portugal ainda não há uma data definida para os contadores de energia elétrica inteligentes. No entanto, está em funcionamento o projeto InovGrid¹⁴⁹, que pretende dotar a rede elétrica de equipamentos inteligentes capazes de automatizar a gestão da energia, diminuindo os custos e aumentando a eficiência energética e a sustentabilidade ambiental. Este projeto tem cerca de 31 000 contadores de baixa tensão instalados e pretende aumentar este número para 100 000 contadores. Neste momento, existem cerca de 6,5 milhões de contadores, dos quais mais de 50% com possibilidade de telecontagem. No futuro, a Eurelectric¹⁵⁰ (associação das empresas europeias de energia elétrica) prevê que poderá deixar de haver um sentido único entre as centrais de produção de energia elétrica e os consumidores, evoluindo para cenários em que os consumidores e os produtores podem trocar energia entre si pois todos os consumidores poderão passar a produzir energia. A participação do consumidor final é, sem dúvida,

¹⁴⁵ Ver apresentação na base à intervenção de Gabriela Prata Dias. Disponível em: <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁴⁶ Fonte: Eurostat (2014) -

<http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdpc320&plugin=1>. Ver também <http://www.dgeg.pt/?cr=13985>.

¹⁴⁷ Ver quadro na página 3 desta síntese.

¹⁴⁸ Ver iniciativas EN 2 e EN 3 do quadro da página 3 desta síntese.

¹⁴⁹ Mais informação em: <http://www.edpdistribuicao.pt/pt/rede/InovGrid/Pages/InovGrid.aspx>.

¹⁵⁰ Mais informação em: <http://www.eurelectric.org/>.



muito importante, não só em termos de procura-resposta mas sobretudo pela responsabilização no consumo e pela adoção de comportamentos energeticamente mais eficientes.

Para além destas iniciativas, o CCV também estabelece o objetivo de “aumentar a eficiência energética”, medido pelo indicador “intensidade energética da economia”. Este indicador, que traduz os consumos energéticos nacionais face à riqueza gerada, relaciona o desenvolvimento económico com os consumos energéticos que lhe dão suporte. Em Portugal verifica-se que a intensidade energética da energia primária tem vindo a decrescer substancialmente nos últimos anos, encontrando-se em linha com a média da UE.

Neste contexto, as oportunidades que a eficiência energética encerra são vastas e podem agrupar-se em seis domínios: (1) crescimento – a eficiência energética é um estímulo ao crescimento económico, por exemplo no sector da construção; (2) inovação – a eficiência energética está intimamente ligada à inovação. As tecnologias denominadas “*smart*” (contadores, casas, redes, eletrodomésticos) devem constituir uma aposta no futuro, sendo que Portugal já apresenta muito *know-how* nesta área; (3) responsabilização do consumidor – o consumidor deixa de ser o agente passivo, adotando uma atitude mais responsável, estando informado sobre o que consome, como consome, onde consome; (4) informação e formação – deve apostar-se nos cursos técnicos, da mesma forma que se aposta nos cursos superiores e na informação ao público; (5) novos modelos de financiamento e novos atores – aparecimento de novos atores não financeiros e não energéticos dispostos a investir. Estamos perante uma área claramente em mudança: empresas como o Google ou o Ikea, sempre que apostam em tecnologias limpas e energeticamente mais eficientes estão a fomentar e a disseminar a eficiência energética; (6) internacionalização – Portugal tem *know-how* nesta área que pode exportar e é uma oportunidade para o nosso capital humano participar em projetos internacionais¹⁵¹.

7.3. Energias renováveis

O objetivo de tornar Portugal um país energeticamente eficiente, independente e competitivo é alcançado, em grande parte, pelo reforço das energias renováveis em três sectores fundamentais: aquecimento e arrefecimento, transportes e eletricidade. Portugal apresenta já um nível de energias renováveis substancial, sendo necessário definir uma estratégia sustentável de exploração dessa energia. Com a capacidade instalada renovável planeada no PNAER¹⁵², é possível atingir a meta de 31% de renováveis no consumo final bruto de energia, estipulada para 2020, com alguma facilidade, a qual corresponderá essencialmente a eletricidade renovável. A dificuldade será o escoamento da energia elétrica renovável produzida, uma vez que estamos a atingir o limite de saturação. Para não afetar a sustentabilidade da capacidade instalada será necessário aumentar os consumos elétricos e exportar cerca de 15% da produção de eletricidade com origem em fontes de energia renovável (FER) ou aumentar o consumo noutros vetores energéticos, como seja o aquecimento e arrefecimento ou os transportes.¹⁵³ Nestes, a integração de renováveis ainda tem muito potencial de expansão, sendo de cerca de 11% nos transportes e de 35% nas tecnologias de aquecimento e arrefecimento. Só uma

¹⁵¹ Ver apresentação na base à intervenção de Gabriela Prata Dias. Disponível em: <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁵² Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis (PNAER 2020) - aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2013, de 10 de abril. Disponível em: <https://dre.pt/application/dir/pdf1sdip/2013/04/07000/0202202091.pdf>.

¹⁵³ Ver apresentação na base à intervenção de Cláudio Monteiro. Disponível em: <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



mudança para o vetor energético de eletricidade destes sectores permitirá atingir os 40% de renováveis no consumo final bruto de energia, previstos para 2030. Na eletricidade, será muito difícil integrar uma maior percentagem de renovável a partir de 2020, mas poderá haver um incremento da percentagem de renováveis por via da redução do consumo.

Relativamente aos custos totais da produção renovável, haverá uma tendência natural nos mercados para a redução dos custos uma vez que o *Levelised Cost of Energy* (LCoE) das tecnologias renováveis se está a reduzir para valores competitivos, sendo que se deverá dar prioridade às tecnologias com maior viabilidade. Salienta-se, no entanto, que esta redução de custos deve estar direcionada, sempre que possível, para os futuros projetos e não tanto para investimentos já realizados, onde a análise de custos e o investimento feito pelas empresas ocorre no início do ciclo de planeamento, sendo muito difícil incorporar alterações no custo de produção a meio de um projeto. Uma maneira de reduzir os custos pode ser alcançada através da otimização da operação das renováveis, encontrando soluções de valor (ao nível da tecnologia, entre outras) que ainda não tenham sido exploradas.

É igualmente muito relevante saber “vender” o valor ambiental associado às renováveis, criando mecanismos de valorização das renováveis pela sua componente ambiental. Só estaremos dispostos a pagar mais por eletricidade proveniente de FER se valorizarmos mais a componente ambiental, tanto internamente como no exterior.

No que concerne à energia fotovoltaica, considera-se existir potencial para atingir um peso de 5% no consumo final de energia em 2020¹⁵⁴. A Agência Internacional da Energia (AIE) estabelece mesmo o objetivo de 16% de energia fotovoltaica no total da eletricidade global em 2050¹⁵⁵. É considerada uma área das renováveis em que se deve apostar, por ser o tipo de energia mais disponível em todo o mundo e por não estar associada aos constrangimentos da sazonalidade, (ajudando, aliás, a combatê-los).

Outro aspeto das renováveis prende-se com a necessidade de armazenamento da energia produzida. As características do atual sistema electroprodutor português, designadamente no que se refere à energia eólica, cujas características de variabilidade implicam períodos onde existe excesso de recurso eólico face a outros períodos em que ocorre escassez, levam a que o armazenamento por sistemas de bombagem¹⁵⁶ seja necessário. Só com investimentos em maior capacidade de armazenamento por bombagem é possível tirar todo o partido da energia limpa e sustentável que obtemos das eólicas. Seria também relevante criar mecanismos de mercado para que a bombagem contribua para a valorização interna das renováveis, como por exemplo incentivos ao armazenamento de renovável nacional em vez de armazenamento de energia nuclear importada. Existe também outro tipo de armazenamento, em baterias de acumuladores¹⁵⁷, utilizadas em sistemas fotovoltaicos que podem pertencer a consumidores finais.

¹⁵⁴ Ver apresentação na base à intervenção de Cláudio Monteiro. Disponível em: <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁵⁵ *Technology Roadmap: Solar Photovoltaic Energy* (AIE, 2014) – Disponível em: <http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/technology-roadmap-solar-photovoltaic-energy---2014-edition.html>.

¹⁵⁶ Mais informação em: <http://www.inesctec.pt/cpes/noticias-eventos/nos-na-imprensa/o-que-e-a-bombagem-hidroelectrica-e-quais-os-seus-beneficios/>.

¹⁵⁷ Mais informação em: http://paginas.fe.up.pt/~ee03096/index_ficheiros/Page666.htm.



O sector da produção em regime especial (PRE¹⁵⁸), que compreende a produção de eletricidade com base nas renováveis (eólica; hídrica de pequena dimensão; biomassa), incineração de resíduos sólidos urbanos, processos de cogeração e microprodução tem revelado uma evolução muito significativa nos últimos anos. Dadas as vantagens ambientais e o contributo para a diminuição da dependência externa, existe há já vários anos um regime de apoio à PRE, refletido no sobrecusto nas tarifas de energia elétrica. A eletricidade renovável que produzimos poderá ser toda consumida internamente se existir uma mudança de vetor para a eletricidade, em particular através da valorização do veículo elétrico nos transportes, a aposta no solar térmico e em bombas de calor no aquecimento e as tarifas dinâmicas para cargas inerciais.¹⁵⁹

No que concerne à exportação das renováveis, o que está em causa é a exportação de eletricidade, uma vez que a exportação nacional de energia se traduz essencialmente em eletricidade. A exportação direta em mercado ainda não é viável, pois o custo de produção renovável (LCoE) teria que ser inferior ao preço de mercado (40 €/MWh)¹⁶⁰. Assim, o que temos que exportar é o valor ambiental das renováveis e não apenas o valor da eletricidade. Havendo uma desagregação entre o valor ambiental e o valor da eletricidade, poderá ser viável a exportação, dependendo da existência de comprador e do preço da compra. A capacidade das interligações de energia é uma restrição importante, mas a existência de mercado (compradores e bom preço) é um aspeto crítico para que seja viável exportar.

A energia elétrica produzida em regime de autoconsumo pode ser considerada como a mais valiosa das energias renováveis. O autoconsumo deve ser impulsionado e é por vezes esquecido porque está muito centrado nos consumidores e em PME. Apresenta um vasto conjunto de vantagens: implica menor utilização das redes e menores necessidades de expansão; gera mais emprego do que a grande renovável; impulsiona o tecido empresarial; e reduz mais as perdas do que a restante produção renovável, entre outros. Refira-se ainda a possibilidade de exportação (por exemplo para os países africanos) das tecnologias necessárias para o autoconsumo, muitas delas criadas e desenvolvidas em Portugal, consubstanciando uma oportunidade de negócio para o nosso país.

Estamos perante uma atividade de produção destinada à satisfação de necessidades de abastecimento de energia elétrica do produtor, sem prejuízo do excedente de energia produzida ser injetado na rede elétrica de serviço público. Não acarreta custos adicionais para o sistema, uma vez que a energia injetada na rede é paga a 90% do preço do MIBEL (Mercado Ibérico de Eletricidade), um preço claramente destinado a desincentivar a injeção na rede. A legislação que regula esta atividade¹⁶¹ é bastante favorável mas existe pouca margem para a viabilidade dos projetos, aguardando-se definições técnicas que podem ser decisivas para o estabelecimento ou não de mercado. Sugere-se uma maior ambição da meta prevista no CCV (300 MW para 2020), por exemplo triplicando esse valor para os 900 MW. Ressalva-se, no entanto, que o cumprimento das metas estará sempre condicionado à dinâmica tecnológica ou à dinâmica de mercado.

7.4. Interligações das redes de gás e eletricidade

¹⁵⁸ Mais informação em:

<http://www.erse.pt/pt/desempenhoambiental/prodregesp/Paginas/default.aspx?master=ErsePrint.master>.

¹⁵⁹ Ver apresentação na base à intervenção de Cláudio Monteiro. Disponível em:

<http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁶⁰ Ver apresentação na base à intervenção de Cláudio Monteiro. Disponível em:

<http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁶¹ Decreto-Lei nº 153/2014, de 20 de outubro, relativo ao Autoconsumo e Produção Distribuída. Disponível em:

<https://dre.pt/application/file/58428682>.



As interligações de energia têm três componentes complementares: a segurança de abastecimento; a competitividade; e a sustentabilidade da exportação de energia.

Relativamente à segurança de abastecimento, é fundamental que as interligações funcionem como centrais virtuais de reserva, para compensar eventuais falhas de abastecimento ou quebras abruptas de produção de energia renovável, como por exemplo a diminuição de 80% na produção eólica em apenas oito horas, ocorrida em outubro de 2012.

Relativamente à componente da competitividade, um dos fatores que permitiu reduzir os custos da energia foi a aposta nas interligações. Nos últimos sete anos, as interligações com Espanha aumentaram duas vezes e meia, o que se traduziu num benefício para os consumidores, quer em termos de segurança de abastecimento, quer em termos de competitividade. Analisando o preço médio diário do mercado grossista de eletricidade, verifica-se que diminuiu, passando de 54,4 €/MWh em 2007 para 44,8 €/MWh em 2013. Se compararmos os preços em Portugal e em Espanha, (em 2007 o valor espanhol era de 44,0 €/MWh e em 2013 de 44,3 €/MWh, verificando-se oscilações durante este período), constata-se que foram os consumidores portugueses os que obtiveram um maior benefício de competitividade devido ao reforço das interligações¹⁶².

Mas a competitividade não se reduz ao preço do mercado grossista, é também extensível a muitos outros vetores, como por exemplo os custos dos serviços de sistema¹⁶³, isto é, os serviços necessários para fazer ajustes entre desvios e garantir que em todo o momento o que é produzido é igual ao que é consumido. Estes custos têm vindo a crescer anualmente, pelo que se tentou utilizar as interligações como alternativa à prestação desses serviços. Para tal, foi lançada uma plataforma¹⁶⁴ em julho de 2014 que, ao fim de 6 meses, já transacionou cerca de 3 milhões de euros de serviços de sistema. Não é a solução para todas as restrições do serviço de sistema, mas funciona como um fator de pressão para que a competitividade nestes serviços de sistema também exista e os custos possam ser reduzidos.

À semelhança da eficiência energética, que foi denominada de “*hidden fuel*”, as interligações funcionam como uma “*hidden power plant*”, uma espécie de central elétrica escondida que existe para fazer a compensação e para ajudar a dinamizar os mercados. Foi o que aconteceu no dia 19 de maio de 2014 em que, por acoplamento de mercados, se verificou o mesmo preço grossista de eletricidade, no período das 16h às 17h, em todo o sistema europeu. De Portugal à Finlândia, todos pagaram o mesmo preço grossista de eletricidade (37,2 €/MWh) e isto só é possível devido às interligações.

Passando da eletricidade ao gás natural (GN), e especificamente às interligações de GN, o seu reforço irá permitir alterar a política energética europeia, designadamente diminuir a dependência do fornecimento do gás da Rússia. A competitividade aplicada ao GN está intimamente relacionada com a concorrência de preços, tema que é especialmente caro aos consumidores industriais. Por motivos diversos, tais como a descida do preço do petróleo ou o desenvolvimento do *shale gas*, a comparação internacional do preço grossista do GN nas três zonas do globo (EUA, Europa e Japão) exhibe uma descida do preço do GN na Europa e no Japão, convergindo com o preço praticado nos EUA, o qual se mantém relativamente constante. No entanto, o mercado grossista europeu de GN apresenta diferenciais de preços muito relevantes entre os países do norte e os países do sul, que refletem as limitações de

¹⁶² Ver apresentação na base à intervenção de João Conceição. Disponível em:

<http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁶³ Mais informação em:

<http://www.erse.pt/pt/electricidade/actividadesdosector/transporte/Paginas/Servicosdesistema.aspx>.

¹⁶⁴ Mais informação em: <http://www.mercado.ren.pt/PT/Electr/Paginas/default.aspx>.



capacidade das infraestruturas da rede europeia de GN, designadamente as restrições existentes nas interligações, que penalizam os países do sul da Europa, impedindo-os de alcançar preços mais competitivos.

Finalmente, no que diz respeito à componente sustentabilidade da exportação de energia, salientam-se dois aspetos: o potencial existente para exportação e a necessidade de exportar o excedente de eletricidade, uma vez que um sistema isolado tem custos de natureza económica e ambiental muito difíceis de suportar. Em Portugal, se simularmos um sistema de eletricidade completamente isolado, teríamos em 2015 um corte de produção eólica entre 2% e 11%; um aumento de 3% nas emissões de CO₂; e um acréscimo de 7% nos custos da produção de energia¹⁶⁵. Um exemplo concreto de necessidade de exportação de energia ocorreu no dia 1 de abril de 2014, quando a produção eólica atingiu níveis muito elevados em algumas horas, chegando a ser superior ao consumo total nacional, deixando duas alternativas: ou usar a capacidade de exportação ou cortar a produção eólica, sendo que esta última apresentava implicações elevadíssimas em termos técnicos e económicos, pelo que se optou pela exportação.

7.5. Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI)

Reconhece-se que a investigação, o desenvolvimento e a inovação (IDI) são fundamentais para se alcançar um crescimento verde. É necessário possuir uma cadeia de valor com recursos humanos altamente qualificados que alimente a investigação aplicada e que dê origem à criação e desenvolvimento de tecnologia. A IDI procura criar valor para a indústria através de projetos de consultoria, de contratos feitos diretamente com as empresas, de patentes, de licenciamento, de *spin-offs*, entre outros¹⁶⁶. A IDI não está contida em silos fechados de conhecimento. Trabalhar hoje na área da energia significa trabalhar também na área das telecomunicações, com *software* de alta qualidade, com grandes volumes de informação, com técnicas de aprendizagem automática, com multimédia, com sensores avançados, etc. A investigação, para ser credível e para proporcionar produtos inovadores, até chegar à fase de prototipagem, tem que passar pela fase da conceção e pela simulação em ambientes laboratoriais, sendo necessário um forte investimento na componente laboratorial.

Como exemplos de projetos de IDI na área da energia temos as *smart grids*, também conhecidas como redes inteligentes de energia. Évora foi a primeira metrópole portuguesa a receber este tipo de rede que, ao potenciar a eficiência energética, a microprodução e a mobilidade elétrica, constitui um exemplo de sustentabilidade para todo o país. Este projeto inovador (Projeto InovGrid¹⁶⁷) dotou a rede elétrica de equipamentos capazes de automatizar a gestão das redes e melhorar a qualidade de serviço, ao mesmo tempo que tem potencial para diminuir os custos de operação, criando emprego e valor acrescentado.

Considera-se fundamental o apoio às instituições nacionais de IDI, investindo na área da segurança dos sistemas elétricos e no desenvolvimento dos *SmartMeters*, na procura de soluções e algoritmos para promover uma larga integração da microgeração, da produção distribuída, da gestão ativa da procura e da resposta dos consumidores.

¹⁶⁵ Ver apresentação na base à intervenção de João Conceição. Disponível em: <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁶⁶ Ver apresentação na base à intervenção de João Peças Lopes. Disponível em: <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁶⁷ Mais informação em: <http://www.inovcity.com/pt/rede-inteligente/inovgrid/>.



8. Turismo

A 8ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Turismo”, teve lugar no dia 16 de dezembro de 2014 no Hotel Conrad, na Quinta do Lago, Almancil. Teve como entidade organizadora a CTP- Confederação do Turismo Português¹⁶⁸.

TUR 1: Replicação de processos Geoturismo, turismo ecológico e científico com potencial de integração na Rede Europeia de Geoparques da UNESCO¹⁶⁹; critério de sucesso: número de Geoparques nacionais integrados na Rede Europeia de Geoparques da UNESCO;

TUR 2: Estruturar e aumentar a oferta de turismo de natureza melhorando as condições de visitação e a formação dos recursos humanos; critérios de sucesso: (a) número de projetos de turismo de natureza; (b) emprego criado pelo turismo de natureza; (c) Volume de negócios do turismo de natureza (enquadramento: PENT¹⁷⁰);

TUR 3: Criar e implementar uma marca de serviços destinada a distinguir os estabelecimentos de hotelaria e restaura o que cumpram critérios de sustentabilidade; critérios de sucesso: (a) número de estabelecimentos distinguidos pela marca (b) aumento anual do volume de negócios e dos estabelecimentos distinguidos pela marca (enquadramento: iniciativa MAOTE);

TUR 4: Posicionar Portugal como um destino turístico mundial de referência no cumprimento dos princípios do desenvolvimento sustentável, suportado em características distintivas e inovadoras do país; critério de sucesso: posi o em rankings diversos ligados a estas temáticas;

TUR 5: Aposta na recupera o dos monumentos e edifícios classificados e sua integra o nos roteiros turísticos; critério de sucesso: número de monumentos e edifícios classificados recuperados e integrados em roteiros turísticos.

8.1. O Turismo como sector estratégico na economia nacional

O turismo desempenha um papel estratégico para o desenvolvimento económico e social do país e ajuda a consolidar a competitividade territorial, gerando cerca de 8% do emprego, 19% das exporta es totais, 43,5% das exporta es de serviços e cerca de 10% do PIB¹⁷¹. Apesar da sua importância, também tem impactos ambientais, sendo mesmo referido muitas vezes como um “sector predador”. No entanto, esta visão está a mudar pois este foi um dos primeiros sectores econ micos a olhar para a questão da sustentabilidade. Na verdade, os desafios relacionados com a sustentabilidade tornam este sector cada vez mais responsável na sua rela o com o ambiente e o território.

Um número significativo de inquéritos, estudos e publica es atestam hoje da importância da sustentabilidade enquanto fator de cria o de valor para o turismo. Está aqui em causa o valor económico da sustentabilidade para este sector, refletido no aumento da capacidade competitiva num mercado global, por via do ajuste da oferta a um perfil de consumo cada vez mais “verde” e ambientalmente exigente, a que se junta o significativo potencial para redu o de custos, nomeadamente custos de opera o, tornado possível pela implementa o de medidas destinadas a um uso mais eficiente dos recursos. A aplica o de princípios de sustentabilidade   cadeia de valor do sector

¹⁶⁸ <http://www.confederacaoturismoportugues.pt/>.

¹⁶⁹ <http://www.europeangeoparks.org/>.

¹⁷⁰ Plano Estratégico Nacional do Turismo - Horizonte 2013-2015. Disponível em <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202012.pdf>.

¹⁷¹ Sobre esta temática, ver a apresenta o de base   interven o de Cláudia Coelho nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



turístico, desde os fornecedores aos serviços, passando pelos transportes e logística, transcende os impactos positivos na dinâmica ambiental, estendendo-os à dinâmica económica e social.¹⁷²

A sustentabilidade é um fator importante para o turismo mas não é o único (e talvez ainda não o principal) para a atração de clientes e a geração de receitas. No entanto, é um dever desenvolver projetos mais sustentáveis que causem menos impactos no território e no ambiente, e que também podem ser associados a ofertas mais tradicionais como o sol/praias, por exemplo.

A mobilização dos agentes das várias áreas do sector (hotelaria, restauração, transportes, operadores turísticos, associações do sector e municípios) para as boas práticas de sustentabilidade serve de suporte à criação de destinos turísticos sustentáveis – aqueles em que existe uma rede de serviços e locais de procura do bom desempenho ambiental, social e económico, especialmente nos aspetos que são relevantes e suportam as atividades dos turistas. Como corolário, teremos a projeção para o exterior de uma imagem de responsabilidade ambiental, social e económica de inegável valor e capacidade atrativa.¹⁷³

A exploração de redes de serviços (por exemplo, alojamento/restauração/passeios natureza) pode trazer valor acrescentado resultante do aproveitamento das sinergias que entre eles se possam estabelecer. A estruturação e o aumento da oferta devem ser feitos em articulação entre o sector público e o sector privado, tal como a própria divulgação. Nesta última área, saliente-se a importância do marketing digital, bem como das iniciativas que trazem a comunicação social internacional a Portugal, permitindo diversificar a mensagem. Os exemplos de sucesso também são importantes para atrair turistas.

Com um crescimento estimado superior a 10% ao ano, em turistas e receitas, o turismo cria oportunidades de negócio em diversas áreas, desde a animação cultural à arquitetura e ao paisagismo¹⁷⁴. Não deve ser encarado apenas como a hotelaria e a restauração pois existem muitas outras áreas que também estão envolvidas em projetos relacionados com o turismo como, por exemplo, a geologia, a história, a informática, o paisagismo, a biologia e a engenharia do ambiente.

Num contexto em rápida mudança, caracterizado pela força de tendências globais como a alteração dos centros de poder económico, as alterações demográficas e sociais e ainda os avanços tecnológicos, entre outras, também há uma alteração da tipologia de turista, observando-se uma maior multiculturalidade, com turistas oriundos de países emergentes, e uma maior concorrência, com uma oferta crescente de *low cost* e otimização da gestão de canais. Estas alterações têm implicações importantes nos modelos de negócio, apelando a uma melhoria das competências e diferenciação de serviços com uma aposta nas práticas de sustentabilidade, de modo a satisfazer as expectativas crescentes do turista.¹⁷⁵

Acredita-se que o turismo e o ambiente são compatíveis e que as externalidades serão diminuídas, sendo que o valor económico da sustentabilidade deve ser reconhecido. A trajetória para uma economia verde não representa, assim, dificuldades adicionais para o sector turístico, bem pelo contrário. A

¹⁷² Sobre esta temática ver a apresentação que serve de base à intervenção de Manuel Duarte Pinheiro. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁷³ Sobre esta temática ver a apresentação que serve de base à intervenção de Manuel Duarte Pinheiro. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁷⁴ Ver comunicação do Secretário de Estado do Turismo, Adolfo Mesquita Nunes. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/agenda/videos/>.

¹⁷⁵ Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção de Cláudia Coelho nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



chegada da agenda do CCV é oportuna mas necessita de um maior envolvimento dos agentes. O CCV deve reforçar a sua ligação ao sector do turismo e à população, fazendo uso do conhecimento existente. As iniciativas do CCV para este sector, que estão alinhadas com as principais tendências e melhores práticas, trarão benefícios a nível económico (em que a inovação na oferta e consequente satisfação do cliente gerarão receita), a nível ambiental (com uma aposta forte na ecoeficiência e na valorização do património), a nível social (com o aumento do emprego associado ao desenvolvimento económico local) e a nível cultural (com a valorização do património: monumentos, tradições e gastronomia, entre outros).¹⁷⁶

8.2. Turismo sustentável

A procura no turismo é cada vez mais condicionada pela sustentabilidade ambiental, sendo esta importante, não apenas por razões éticas ou de responsabilidade, mas também por razões económicas. Assim, é necessário responder à procura, não só em termos de turismo de natureza, mas também noutros segmentos como as cidades, a cultura e o sol/mar, uma vez que a sustentabilidade é transversal ao sector.

A sustentabilidade pode providenciar resposta a alguns dos desafios do sector, nomeadamente: (1) inovar para diferenciar, criando novas soluções que valorizem o património natural e cultural; (2) responder às expectativas, uma vez que há uma crescente consciencialização do cliente-turista; (3) aumentar a competitividade, através da ecoeficiência e da qualidade ambiental; (4) combater a sazonalidade, destacando o património natural e cultural em oposição ao destino sol/praias; e (5) oferecer experiências únicas, recorrendo ao envolvimento e integração das comunidades locais nas ofertas turísticas.¹⁷⁷

Os Açores constituem um exemplo de sustentabilidade reconhecido internacionalmente, graças ao galardão atribuído pela *Global Sustainable Tourism Review* de “Destino mais Sustentável do Mundo”¹⁷⁸. Mas existem muitos outros projetos de turismo sustentável, de que o Pestana Tróia Eco Resort e o Rio do Prado, apresentados nesta conferência, constituem apenas dois exemplos.

O Pestana Tróia Eco Resort¹⁷⁹ é um projeto integrado na Reserva Natural do Estuário do Sado e na Reserva Botânica das Dunas de Tróia que inclui moradias, hotéis e infraestruturas de desporto e lazer. A nível da sustentabilidade, foi realizado um estudo¹⁸⁰ que analisa a aplicação dos sistemas de certificação voluntária de construções sustentáveis, BREEAM¹⁸¹ e LiderA¹⁸², no Eco Resort Pestana Tróia e que

¹⁷⁶ Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção de Cláudia Coelho nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁷⁷ Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção de Cláudia Coelho nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁷⁸ <http://www.qualitycoast.info/?p=2678> e <http://greendestinations.info/top100/>.

¹⁷⁹ <http://www.pestanatroia.com/>.

¹⁸⁰ Tese de mestrado “Contributo para Modos de Gestão da Sustentabilidade do Sector do Turismo em Portugal - Implementação do LiderA - Vertente Socioeconómica - no Pestana Eco Resort de Troia”. Resumo disponível em <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/cursos/megi/dissertacao/2353642485841>.

¹⁸¹ O BREEAM estabelece as normas para as melhores práticas em termos de *design*, construção e operação de edifícios sustentáveis e tornou-se um dos sistemas de medida do desempenho ambiental de edifícios mais compreensivo e reconhecido. Encoraja os *designers* e os clientes a pensarem em baixo carbono e design de baixo impacto, minimizando a procura de energia criada por um edifício ainda antes de se considerarem a eficiência energética e as tecnologias de baixo carbono (<http://www.breeam.org/>).

¹⁸² O LiderA, acrónimo de Liderar pelo Ambiente para a construção sustentável, é a designação de um sistema voluntário Português que tem em vista efetuar de forma eficiente e integrada o apoio, avaliação e certificação do ambiente construído que procure a sustentabilidade. O sistema, através dos seus princípios e critérios, permite apoiar o desenvolvimento de projetos que procurem a sustentabilidade e certificar a sustentabilidade de produtos



confirma a existência de boas práticas sustentáveis, com as classificações “Muito Bom” e “A”, respetivamente, após a avaliação de todos os critérios ambientais e socioeconómicos que estruturam estes sistemas. Entre outras, na sua construção foram tidas em consideração as seguintes medidas: infraestruturas integradas na paisagem e na vegetação nativa promovendo o bem-estar dos utilizadores e a conservação dos habitats naturais da fauna e da flora; redução ao máximo das áreas impermeabilizadas com recurso a casas modulares cujos módulos assentam no solo sobre distanciadores metálicos que mantêm a permeabilidade; utilização de material reciclado proveniente de demolições locais; utilização de vegetação autóctone tradicional; utilização de equipamentos eficientes e tomada de medidas de otimização do consumo de água; tratamento das águas residuais e posterior reencaminhamento para o sistema de rega.¹⁸³

Outro exemplo de sustentabilidade no turismo é o projeto Rio do Prado¹⁸⁴, empreendimento turístico em Óbidos que se posiciona no contexto nacional e internacional com uma aposta clara na sustentabilidade. A diferenciação do seu conceito está na integração de largas dezenas de medidas ecológicas que os hóspedes podem observar e partilhar. O Rio do Prado apresenta-se como um centro ecológico em permanente inovação, com uma forte dimensão educativa e cultural. Em termos de sustentabilidade, o seu funcionamento também se caracteriza por um conjunto de iniciativas, nomeadamente: certificação A+ de todas as unidades de alojamento; aquecimento solar das águas dos banhos e máquinas de lavar roupa e louça, complementado com bomba de calor; utilização de vidro duplo baixo emissivo nos alojamentos e restaurante; coberturas verdes nos edifícios de alojamento, restaurante, auditório e spa; paredes com isolamento térmico a sul/poente em palha; utilização de árvores de folha caduca junto dos alçados envidraçados; controle solar feito com portadas de eucalipto reutilizado; aquecimento do restaurante com lareira em ferro difusor de calor; existência de forno a lenha para apoio à cozinha; iluminação das *suites* a *leds* e lâmpadas de baixo consumo e utilização de *leds* na piscina.¹⁸⁵

Este empreendimento também inclui uma componente de agroturismo, com produção de legumes e vegetais para consumo próprio e venda ao público.

Os dois casos apresentados mostram que é possível fazer projetos pensados de raiz a partir de uma visão holística de sustentabilidade e em que a iniciativa privada serve de impulso para os outros agentes, fomentando o indispensável trabalho em parceria. Exercícios de *benchmarking* são, neste âmbito, úteis para a disseminação de conhecimento.

construídos no ambiente (edifícios, zonas urbanas, empreendimentos, materiais e produtos) desde a fase de projeto e construção até à de operação (<http://www.lidera.info/>).

¹⁸³ Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção de Pedro Lopes nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

¹⁸⁴ <http://riodoprado.pt/rio-do-prado/>.

¹⁸⁵ Sobre esta temática, ver intervenção de Telmo Faria, disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/agenda/videos/>.



9. Indústria

A 9ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Indústria”, teve lugar no dia 19 de dezembro de 2014 no Auditório do Edifício de Serviços da AEP – Associação Empresarial de Portugal, Matosinhos. Teve como entidade organizadora a AEP¹⁸⁶ em parceria com a CIP-Confederação Empresarial de Portugal¹⁸⁷.

IND 1: Aumentar a percentagem de utilização de combustíveis alternativos no mix energético das indústrias transformadoras; critérios de sucesso: (a) % de biodiesel, biogás, CDR como fonte energética industrial; (b) Redução do impacto da subsídio aos biocombustíveis na fatura energética (enquadramento: PNAER 2020¹⁸⁸);

IND 2: Divulgação pública periódica da informação sobre custo carbónico e impacte ambiental da produção de bens de consumo; critério de sucesso: % de produtos abrangidos pela divulgação de informação energética (enquadramento: iniciativa MAOTE);

IND 3: Promover a cogeração, minimizando o ónus para os consumidores de energia e removendo barreiras artificiais não ambientais ligadas ao licenciamento; critério de sucesso: Aumento da eficiência energética média do sector produtivo (enquadramento: PNAEE 2016¹⁸⁹);

IND 4: Desenvolver ecoparques industriais para otimização dos fluxos de recursos entre indústrias (Ecoparques); critério de sucesso: Área edificada e classificada como parque energético (enquadramento: iniciativa ME);

IND 5: Promover a conceção ecológica dos produtos; critérios de sucesso: (a) % de utilização de materiais reciclados na produção de novos bens de consumo; (b) Aumento do potencial de reciclabilidade dos produtos (enquadramento: PNAEE 2016, Diretiva Eco Design¹⁹⁰);

IND 6: Desenvolvimento de uma ferramenta de dados georeferenciados que permita, em simultâneo, localizar os recursos geológicos e as condicionantes ambientais e patrimoniais que decorrem dos Instrumentos de Gestão Territorial e demais legislação aplicável; critérios de sucesso: (a) Elaboração do mapeamento de todas as informações associadas à extração mineira; (b) % de território com informação base válida e disponível (enquadramento: Estratégia Nacional para os Recursos Geológicos¹⁹¹, Plano de Fomento Mineiro);

IND 7: Rever o modelo de licenciamento mineiro tornando obrigatória a consulta, desde a fase de prospeção e pesquisa, aos municípios e às entidades competentes na área da preservação ambiental e patrimonial, da gestão territorial e da conservação da natureza; critérios de sucesso: (a) Entrada em vigor do Plano de Fomento Mineiro; (b) Nº de novos processos licenciados; (c) Número médio de dias para o licenciamento desde o pedido até à emissão de licença (enquadramento: Estratégia Nacional para os Recursos Geológicos, Plano de Fomento Mineiro);

IND 8: Divulgar e internacionalizar o sector mineiro, acompanhando de uma forma muito próxima os investidores através de um Balcão Único Mineiro; critérios de sucesso: (a) Reconhecimento internacional do potencial mineiro de Portugal; (b) Número de projetos financiados por entidades estrangeiras (enquadramento: Estratégia Nacional para os Recursos Geológicos, Plano de Fomento Mineiro).

¹⁸⁶ <http://www.aeportugal.pt/>.

¹⁸⁷ <http://cip.org.pt/>.

¹⁸⁸ Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis. Ver: <http://www.adene.pt/programa/pnaer-2020-plano-nacional-de-acao-para-energias>.

¹⁸⁹ Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética. Ver: <http://www.adene.pt/programa/pnaee-2016-plano-nacional-de-acao-para-eficiencia-energetica-2016>.

¹⁹⁰ DIRECTIVA 2009/125/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 21 de Outubro de 2009, relativa à criação de um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos relacionados com o consumo de energia (reformulação). Disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0125&from=EN>.

¹⁹¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2012. D.R. n.º 176, Série I de 2012-09-11. Aprova a Estratégia Nacional para os Recursos Geológicos - Recursos Minerais. Disponível em <https://dre.pt/application/dir/pdf1sdip/2012/09/17600/0518605194.pdf>.



IND 9: Desenvolver a indústria extrativa de hidrocarbonetos assente nas melhores práticas de Health, Safety and Environment; critério de sucesso: Mt/ano (enquadramento: Decreto-Lei nº 109/94 de 26 de Abril¹⁹², Diretiva 2013/30/UE¹⁹³).

9.1. Indústria, crescimento e sustentabilidade

O sector industrial ocupa uma posição central em qualquer estratégia de crescimento. A orientação da economia para a produção de bens e serviços transacionáveis com potencial exportador capaz de garantir um equilíbrio duradouro da balança comercial, é a melhor forma de garantir crescimento económico sustentado.

A prolongada crise económica e financeira dos últimos anos determinou uma quebra significativa do investimento em Portugal, com um impacto negativo transversal a todos os sectores de atividade. A crescente desindustrialização do tecido produtivo do nosso país atesta a força desse impacto, de resto bem visível na redução do peso relativo do sector industrial na produção e no emprego. A indústria é um forte catalisador da recuperação económica, pelo que um sector industrial em declínio, ainda que moderado, coloca fortes limitações à capacidade de Portugal para encetar uma trajetória de crescimento económico sustentado.

Se tal é verdade, é também certo que a necessária e urgente recuperação da importância da indústria na estrutura produtiva nacional não se poderá fazer desligada da problemática da sustentabilidade ambiental, com particular ênfase nas questões relacionadas com o uso eficiente dos recursos em todas as cadeias de valor deste sector de atividade. A orientação a dar a uma estratégia de “reindustrialização” deverá ir no sentido de um alinhamento com o que são os objetivos do crescimento verde.

Uma indústria forte, competitiva e sustentável requer uma envolvente empresarial atrativa para a realização de projetos de investimento produtivo. A esse nível, preconiza-se a implementação efetiva do SIR – Sistema da Indústria Responsável¹⁹⁴, ao abrigo do qual se fará a instalação nas ZER - Zonas Empresariais Responsáveis¹⁹⁵ de atividades industriais “chave-na-mão”, (dispensando o empresário/industrial da sujeição a um “processo em paralelo” para a obtenção dos diversos títulos de utilização), consubstanciando um regime de licenciamento industrial simplificado e consolidado num único diploma legal, aspetos centrais para uma estratégia nacional de acolhimento de empresas industriais.

Importa igualmente atuar ao nível da capacitação dos recursos humanos no âmbito da temática do crescimento verde, intervindo no sistema de educação/formação no sentido de um reforço das

¹⁹² Decreto-Lei nº 109/94 – D.R. nº 96/1994, Série I-A de 1994-04-26. Estabelece o regime jurídico das atividades de prospeção, pesquisa e produção de petróleo. Disponível em <https://dre.pt/application/file/265448>.

¹⁹³ DIRETIVA 2013/30/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 12 de junho de 2013, relativa à segurança das operações *offshore* de petróleo e gás e que altera a Diretiva 2004/35/CE. Disponível em <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:178:0066:0106:PT:PDF>.

¹⁹⁴ O SIR vem simplificar e consolidar, num único diploma, as matérias relativas ao exercício da atividade industrial, à instalação das novas Zonas Empresariais Responsáveis (ZER) e à acreditação de entidades no âmbito do licenciamento industrial, pondo termo à atual dispersão legislativa. Foi criado pelo Decreto-Lei nº 169/2012, DR nº 148/2012, Série I de 01/08/2012, disponível em <https://dre.pt/application/file/179134>. Acesso ao portal SIR através de <http://www.dre.min-economia.pt/ms/1/default.aspx?pl=&id=5517&access=0>.

¹⁹⁵ Zonas Empresariais Responsáveis ou ZER, são “áreas territorialmente delimitadas, dotadas de infraestruturas, pré-licenciadas que passam a permitir a localização simplificada, célere e menos onerosa de indústrias, numa lógica de «chave-na-mão» (...)”. Para mais informação consultar o portal SIR (<http://www.dre.min-economia.pt/ms/1/default.aspx?pl=&id=5517&access=0>).



estruturas curriculares relacionadas com as atividades verdes em todos os níveis de ensino (desde o obrigatório ao superior). Adicionalmente, uma maior cooperação entre as entidades do Sistema Científico e Tecnológico (SCT) e o mundo empresarial, de modo a possibilitar a transferência dos resultados da Ciência para o tecido produtivo, (sobretudo os que mais diretamente se relacionem com as preocupações de um crescimento verde), resultará num acréscimo de valor para a produção nacional.

No domínio da promoção internacional, o CCV prevê a associação da marca Portugal a valores verdes, projetando o nosso país como um exemplo de crescimento verde. Neste âmbito, será interessante estudar a possibilidade de exploração de eventuais sinergias entre a marca NATURAL.PT^{196,197} e o programa, já existente, de valorização da produção nacional, com um âmbito mais lato - “Portugal Sou Eu”¹⁹⁸. Para além de possíveis vantagens operacionais e potencial redução de custos, a associação de valores verdes ao grau de incorporação nacional nos produtos asseguraria duas vertentes essenciais a uma trajetória de crescimento económico sustentado e criadora de empregos “verdes”.

No domínio do ordenamento do território e, mais concretamente, no plano das políticas de cidades alinhadas com os objetivos do crescimento verde, existem importantes oportunidades a aproveitar pelas empresas do sector industrial, em particular as PME, desde logo com o ênfase posto na reabilitação urbana pelo CCV¹⁹⁹, uma área de intervenção que tem o potencial de relançar a indústria da construção, beneficiando igualmente outros sectores industriais da mesma cadeia de abastecimento.

No trajeto para uma economia cada vez mais “verde” devem estar contempladas alterações estruturais ao nível dos fluxos de mercadorias, com o objetivo de assegurar a utilização de sistemas de transportes sustentáveis. A opção pelo transporte ferroviário em detrimento do rodoviário é central nesta problemática, que de resto se coloca com bastante acuidade, face à necessária internacionalização da economia portuguesa e ao subjacente reforço da orientação das empresas portuguesas para o mercado externo. Por esta razão, o investimento em infraestruturas de transporte ferroviário de mercadorias, com vista a uma melhoria da conectividade internacional, é um fator crucial para o País e, em particular, para as regiões portuguesas com maior orientação exportadora.²⁰⁰

¹⁹⁶ Ver iniciativas do tema “Biodiversidade e Serviços dos Ecossistemas” do CCV (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>, p.64), em particular a iniciativa BIO 4.

¹⁹⁷ A marca NATURAL.PT foi apresentada publicamente em Julho de 2014 e está “...associada à singularidade e valor ambiental e cultural das áreas protegidas de Portugal continental, (...) é uma iniciativa de promoção integrada do território, dos produtos e dos serviços existentes nas áreas protegidas, e na sua envolvente próxima, e que com elas partilhem valores e princípios de sustentabilidade e valorização da natureza e dos recursos endógenos”. Para mais informação consultar o portal dedicado: <http://natural.pt/portal/pt/Home>.

¹⁹⁸ A iniciativa «Portugal Sou Eu» foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 56/2011, DR nº 240/2011, Série I, de 16/12/2011 (<https://dre.pt/application/file/145397>) e prossegue o objetivo de “...melhorar a competitividade do país, e contribuir para o equilíbrio sustentado da balança comercial. Pretende reforçar o desenvolvimento das empresas portuguesas, através da valorização da oferta nacional, com base numa estratégia coletiva inovadora, capazes de funcionar como argumentos distintivos para a recuperação económica e promoverem a competitividade do tecido económico. Tem o objetivo de aumentar a produção nacional através da dinamização do mercado interno, mas contribuindo também para criar condições para aumentar o número de empresas com potencial para exportar”. Para mais informação consultar o portal dedicado: <http://portugalsoueu.pt/>.

¹⁹⁹ Ver iniciativas do tema “Cidades e Território” do CCV (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>, p.70), em particular as iniciativas CT 1 e CT 2.

²⁰⁰ Ver iniciativas do tema “Transportes” do CCV (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>, p.55), em particular a iniciativa TR 6.



9.2. Fiscalidade verde e indústria

A confluência de fatores como o aumento da população, o aumento do consumo, a crescente pressão sobre os recursos, o elevado consumo de energia, as alterações climáticas e o declínio dos ecossistemas, veio responsabilizar os governos para o desenvolvimento de políticas fiscais verdes, capazes de influenciar o comportamento dos consumidores e das empresas.

O desenvolvimento de instrumentos económicos como a fiscalidade verde, implementados com o objetivo de induzir comportamentos mais sustentáveis, traduz uma relação inteligente entre política fiscal e política de ambiente e está alinhado com as melhores práticas europeias neste domínio. Procura dar resposta aos desafios de criar instrumentos políticos e regulatórios adequados aos objetivos políticos, bem como implementar medidas eficazes que incentivem a redução das emissões e a utilização eficiente dos recursos e eliminar medidas contraproducentes e nefastas para o ambiente.

Existem, no essencial, duas abordagens possíveis na utilização da fiscalidade com o objetivo de influenciar comportamentos: uma abordagem punitiva do comportamento “não verde”, onerando práticas empresariais, especialmente da indústria, poluentes ou lesivas do ambiente – o comumente designado princípio do poluidor-pagador; e uma outra, de incentivo a comportamentos “verdes”, como por exemplo o investimento emecoinovação ou a implementação de medidas ou processos destinados a assegurar um uso mais eficiente dos recursos afetos à manufatura de determinado produto. A fiscalidade torna-se assim vetor preferencial da política “verde”, sendo hoje uma realidade global, complexa e dinâmica, com capacidade para facilitar a conversão de negócios “não sustentáveis”, beneficiando, através de incentivos “verdes”, a rentabilidade dos investimentos e projetos empresariais e impondo penalizações “verdes” que podem traduzir-se em significativas perdas e constrangimentos ao negócio, se não devidamente acauteladas.

O Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde apresentado pelo Governo em Setembro de 2014²⁰¹ guiou-se por critérios de eficiência na alocação, simplificação de procedimentos, previsibilidade, estabilidade e equidade e tem como objetivos, numa base de neutralidade fiscal: contribuir para aecoinovação e eficiência na utilização de recursos; reduzir a dependência energética do exterior; induzir padrões de produção e de consumo mais sustentáveis; fomentar o empreendedorismo e a criação de emprego; fomentar a concretização eficiente de metas e objetivos internacionais; e fomentar a diversificação das fontes de receita.

O pacote de fiscalidade verde proposto, embora contenha incentivos a comportamentos “verdes”, adota predominantemente uma abordagem punitiva de comportamentos lesivos do ambiente, incidindo sobre as áreas das alterações climáticas, energia e emissões, transportes, água, urbanismo e ordenamento do território, resíduos e florestas e biodiversidade.

Os agentes económicos em geral e as empresas industriais em particular, devem manter as políticas de fiscalidade verde no seu “radar” e fazer o necessário para sensibilizar os profissionais dentro das suas organizações. As respostas a dar aos impostos “verdes” devem fundar-se em estratégias que permitam reduzir os custos ou riscos associados a comportamentos por estes penalizados. A determinação do retorno de investimentos em programas de sustentabilidade deve considerar sempre o impacto fiscal (em princípio positivo). Adicionalmente, é importante a colaboração com as instituições governamentais

²⁰¹ A versão integral do Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde, apresentado publicamente pelo Governo em 15 de Setembro de 2014, pode ser descarregada a partir do endereço:

<http://www.portugal.gov.pt/media/1539636/3%20-%20Projeto%20de%20Reforma.pdf>.



de modo a perceber até que ponto as ferramentas de fiscalidade verde são instrumentais no cumprimento de objetivos políticos.^{202,203}

9.3. Economia circular, análise de ciclo de vida e produção e consumo sustentáveis

O sector da indústria, em particular a indústria transformadora, apresenta inúmeras oportunidades para influenciar a transição para o crescimento verde. A promoção do fecho do ciclo dos materiais, a adoção de abordagens baseadas na análise de ciclo de vida, a conceção ecológica dos produtos e o uso eficiente dos recursos materiais e energéticos, a par da implementação de novos processos produtivos e da otimização de processos existentes, são desígnios fundamentais para a prossecução de uma economia circular, baseada na dissociação absoluta entre o crescimento económico e a degradação ambiental resultante da depleção crescente e incontrolada dos recursos naturais. A suportá-los está o objetivo de uma indústria verde, definida como um padrão de desenvolvimento industrial sustentável económica, ambiental e socialmente, em que aspetos como a incorporação de menos matéria-prima na composição dos produtos, a substituição de matérias-primas por materiais reciclados e a inovação destinada a melhorar níveis de eficiência na utilização dos recursos naturais e energéticos, entre outros, assumem uma importância crucial.

São potencialmente muito elevados os riscos e custos decorrentes de uma atitude passiva das empresas e respetivos líderes face aos grandes problemas ambientais e ao que é necessário fazer para os mitigar e solucionar, nomeadamente a adesão a princípios de sustentabilidade, a sua incorporação na estratégia de negócio e a implementação de processos e práticas sustentáveis. Não apenas a boa saúde da empresa poderá estar em causa, mas também a sua própria sobrevivência. A título de exemplo, refiram-se os potenciais requisitos que um fornecedor tem que cumprir para ser um *player* na cadeia de valor da Unilever, uma empresa líder em sustentabilidade: 75% menos água por tonelada de produto; 80% menos resíduos por tonelada de produto; duplicação do uso de energia renovável: 60% menos emissões de CO₂ por tonelada de produto; e níveis elevados de eficiência, tecnologia e inovação.²⁰⁴

9.4. Sustentabilidade, inovação e disrupção

É indiscutível o papel fulcral desempenhado pela indústria, em particular a indústria transformadora, nos esforços para tornar o crescimento cada vez mais “verde”. É nos processos associados à produção industrial que residem algumas das maiores oportunidades de intervenção em aspetos centrais para a alavancagem do crescimento verde como, por exemplo, o fecho dos ciclos de materiais, as abordagens de ciclo de vida, a eficiência no uso de recursos (materiais e energéticos), a conceção ecológica dos produtos, a redução de resíduos nos processos de fabrico, a sua gestão e reaproveitamento ou o uso eficiente dos recursos materiais.

Um dos riscos associados ao lançamento de iniciativas como o CCV é o de estas serem percecionadas pelos líderes empresariais (afinal, de entre os agentes económicos, os seus mais importantes destinatários) como *greenwashing*; ou como novos e dispensáveis elementos de *compliance* acarretando custos inevitáveis; ou ainda, como “meras” iniciativas de responsabilidade social

²⁰² Ver apresentação que serviu de base à intervenção de Luís Magalhães. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁰³ Consultar capítulo sobre o catalisador “Fiscalidade” do Compromisso para o Crescimento Verde (<http://www.crescimentoverde.gov.pt/compromisso/>, p.87).

²⁰⁴ Ver apresentação que serviu de base à intervenção de António Vasconcelos. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



corporativa, tipicamente delegáveis em departamentos funcionais, pouco centrais para a atividade da empresa. Ficaria assim comprometida a fundamental tomada de consciência de que é imperativa a adesão das empresas, especialmente as industriais, às reformas e instrumentos necessários para responder aos grandes desafios globais que temos pela frente.²⁰⁵ É justo dizer que as mentalidades estão gradualmente a mudar, apesar do ceticismo ainda subsistente em boa parte dos sectores da indústria. Algumas das principais empresas mundiais compreenderam há vários anos que há excelentes oportunidades de negócio em “fazer mais com menos”. Procederam ao alinhamento das suas estratégias de negócio com princípios de sustentabilidade porque perceberam que esta oferece um “segundo par de lentes” para inovar, permitindo simultaneamente mitigar riscos e maximizar lucros.

O número crescente de empresas a incorporar critérios de sustentabilidade nos seus processos e atividades é prova de que os caminhos apontados pelo CCV são não só possíveis mas vantajosos, especialmente se trilhados estrategicamente. Abundam os exemplos de boas práticas. Entre as grandes empresas industriais, nacionais e internacionais, encontramos vários “campeões de sustentabilidade”. A título de exemplo: Nike²⁰⁶; Caterpillar²⁰⁷; Philips²⁰⁸; Interface²⁰⁹; Unilever²¹⁰; Esporão²¹¹, a par de retalhistas nessas cadeias de valor como, por exemplo, a IKEA²¹², a H&M²¹³ ou a ZARA²¹⁴. Muitas destas empresas usam princípios de sustentabilidade robustos, de base científica (social, económica, ambiental) desde há aproximadamente duas décadas, o que requer a compreensão e abordagem da problemática da sustentabilidade numa perspetiva simultaneamente sistémica e operacional, de aplicação a um negócio com o objetivo de inovar dentro de princípios de sustentabilidade – permitindo o incremento da capacidade competitiva, da resiliência e da valorização do negócio.²¹⁵

²⁰⁵ Ver apresentação que serviu de base à intervenção de António Vasconcelos. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁰⁶ Sobre a política de sustentabilidade da Nike ver: <http://about.nike.com/pages/sustainability>.

²⁰⁷ Sobre a política de sustentabilidade da Caterpillar ver: <http://www.caterpillar.com/en/company/sustainability.html>

²⁰⁸ Sobre a abordagem da Philips à sustentabilidade e a sua incorporação nas múltiplas dimensões da estratégia de negócio ver: <http://www.philips.com/about/sustainability/index.page> e <http://www.philips.com/about/sustainability/ourenvironmentalapproach/index.page>. Sobre a referida abordagem, ver também a brochura ‘*Our approach to sustainability - Making the world healthier and more sustainable through innovation*’. A Philips disponibiliza uma multiplicidade de conteúdos, entre estudos, relatórios, brochuras e infografias, por si produzidos no âmbito do seu programa de sustentabilidade. Os documentos podem ser descarregados a partir do endereço: <http://www.philips.com/about/sustainability/downloads/index.page>.

²⁰⁹ Sobre a abordagem da Interface à sustentabilidade e a sua incorporação nas múltiplas dimensões da estratégia de negócio ver: <http://www.interfaceglobal.com/Sustainability.aspx>.

²¹⁰ Sobre a abordagem da Unilever à sustentabilidade e a sua incorporação na estratégia de negócio ver: <http://www.unilever.com/sustainable-living-2014/>. Ver também: <http://www.unilever.com/sustainable-living-2014/our-approach-to-sustainability/>.

²¹¹ Sobre as práticas sustentáveis da Esporão ver: <http://esporao.com/praticas-sustentaveis/>.

²¹² Sobre a estratégia de sustentabilidade do Grupo Ikea ver: http://www.ikea.com/ms/pt_PT/this-is-ikea/people-and-planet/index.html e, ver também, http://www.ikea.com/pt/pt/about_ikea/newsitem/Sustentabilidade_PessoasPositivas_PlanetaPositivo_IKEA_group

²¹³ Sobre a política de sustentabilidade da H&M ver: <http://about.hm.com/en/About/sustainability.html>.

²¹⁴ Sobre a política de ambiente da Zara, empresa do Grupo Inditex, consultar: <http://www.zara.com/pt/pt/empresa/o-nosso-compromisso-c18001.html>. Informações mais detalhadas sobre a política ambiental e de sustentabilidade do Grupo Inditex, podem ser encontradas no endereço: <http://www.inditex.com/en/sustainability/environment>.

²¹⁵ Ver apresentação e notas que serviram de base à intervenção de António Vasconcelos. Disponíveis em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



Existem sinais claros de que poderemos estar perante uma importante, se não fundamental, alteração de paradigma ao nível da produção industrial – uma alteração em que a crescente escassez de recursos naturais e a necessidade de os gerir eficientemente, ou mesmo de reduzir a sua utilização, desempenhem um papel fulcral.

A emergência de tecnologias com grande potencial disruptivo, como o *3D Printing*, saídas da sua fase embrionária de crescimento, e hoje a penetrar gradualmente o mercado, poderão, se realizarem o seu potencial, levar à subversão do atual modelo de produção industrial por via da otimização da produção de pequena escala e da subsequente disrupção das economias de escala associadas à produção em massa. Podemos estar a falar, em última análise, da transformação do modelo atual de desenvolvimento económico à qual estarão subjacentes mudanças na economia da produção, nos modelos de negócio e nas cadeias de valor, a abertura de novos campos à produção, a remoção de barreiras entre o mundo virtual e o mundo físico, bem como a superveniência de novas estratégias de marketing para os produtos e transformações na relação com os consumidores, num processo de diluição das fronteiras entre produtor e consumidor que correspondem a uma progressiva e efetiva “democratização” da produção.

A substituição de métodos de fabrico subtrativos pelo fabrico aditivo poderá levar a uma redução drástica da geração de resíduos no processo produtivo, que aliada à pequena escala e ao crescente uso de matérias-primas sustentáveis, deverá traduzir-se numa redução significativa do consumo de recursos naturais escassos. Acresce a tendência para a localização da produção, que tenderá a ocorrer em lugar mais próximo do local de consumo, dispensando grandes redes de transporte e distribuição com evidentes benefícios ao nível das emissões de GEE. Estamos aqui perante algumas das condições necessárias e aceleradoras da trajetória para uma economia “verde”.

Todas estas tendências, já em curso, requerem um elevado envolvimento dos líderes empresariais no reequacionamento da forma como operam e criam valor. A adesão aos novos modelos poderá trazer-lhes grandes benefícios; se, pelo contrário, não atuarem, poderão estar a comprometer o futuro das suas empresas.

No caso específico das PME's, a preparação para “navegar as grandes vagas” de inovação exige apetrechamento em matéria de gestão profissional, uma estrutura financeira sólida, acesso permanente ao conhecimento, colaboração com parceiros (por exemplo, no âmbito de associações a que pertençam) e uma atitude de permanente antecipação estratégica e inovação – essenciais num contexto de competição global e não convencional.

Grandes países e grandes corporações têm tradicionalmente mais dificuldade na adaptação a um ambiente crescentemente disruptivo. Em contrapartida, países como Portugal, com menos base instalada e empresas de menor dimensão, têm a grande oportunidade de alavancar o seu crescimento e competitividade, caso se preparem seriamente, cultivando agilidade estratégica, empreendedorismo, multidisciplinaridade e inovação, numa lógica de crescimento verde.²¹⁶

²¹⁶ Ver apresentação e notas que serviram de base à intervenção de António Vasconcelos. Disponíveis em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



10. Biodiversidade e serviços dos ecossistemas

A 10ª conferência temática de iniciativa MAOTE do processo de discussão pública do CCV, dedicada ao tema “Biodiversidade e serviços dos ecossistemas”, teve lugar no dia 9 de janeiro de 2015 no Colégio do Espírito Santo da Universidade de Évora, em Évora. Teve como entidade organizadora a QUERCUS – Associação Nacional de Conservação da Natureza²¹⁷, com o apoio da Universidade de Évora²¹⁸.

BIO 1: Definir, no contexto da nova regulamentação europeia, as condições de acesso aos recursos genéticos nacionais e a partilha justa e equitativa dos benefícios da sua utilização; critérios de sucesso: (a) cumprimento do Regulamento ABS; (b) concluir o estudo e proceder de acordo com as suas conclusões (enquadramento: EU Biodiversity Strategy 2020 - COM (2011) 244 final²¹⁹ e Regulamento (EU) n.º 511/2014, de 16 de abril²²⁰);

BIO 2: Implementar a iniciativa TEEB (*The Economics of Ecosystems and Biodiversity*) em Portugal, quantificando e remunerando o valor económico dos serviços dos ecossistemas; critérios de sucesso: (a) concretizar a iniciativa TEEB num Parque Natural, até 2016, e, em todos, até 2020; (b) avaliar e incluir na contabilidade pública o valor económico dos serviços dos ecossistemas; (c) 50% das recomendações do TEEB incluídas nas políticas e planos para 2020 e mais 10% para 2030 (enquadramento: EU Biodiversity Strategy 2020 - COM (2011) 244 final);

BIO 3: Implementar sistemas naturais de proteção contra catástrofes e riscos naturais, como cheias e inundações; critérios de sucesso: (a) Km de margens de rios e estuários com restauração ecológica com florestas aluviais; (b) Km de litoral protegido recorrendo às infraestruturas verdes (enquadramento: Infraestrutura Verde - COM (2013) 249 final²²¹ e EU Biodiversity Strategy 2020 - COM (2011) 244 final);

BIO 4: Criar e implementar a marca natural.pt, de produtos e serviços desenvolvidos com base nos recursos das áreas classificadas, estabelecendo um regulamento de adesão e processos de acompanhamento; critérios de sucesso: (a) % de empresas sediadas nas áreas classificadas aderentes à marca natural.pt (50% empresas aderentes em 2020; 75% empresas aderentes em 2030); (b) Número de infraestruturas, nomeadamente turísticas, sob gestão do ICNF concessionadas através da implementação da marca (enquadramento: iniciativa MAOTE);

BIO 5: Dinamizar a adesão voluntária de empresas e outras entidades à iniciativa “Business and Biodiversity”; critério de sucesso: aumentar em 50% até 2020 e em 75% até 2030, o número de empresas e organizações aderentes (n.º atual = 69) (enquadramento: CBD - COP 2007);

BIO 6: Implementar medidas relativas à promoção e melhoramento recursos genéticos animais – raças autóctones; critério de sucesso: nº de animais (CN) apoiados (enquadramento: EU Biodiversity Strategy 2020 - COM (2011) 244 final);

BIO 7: Promover as medidas agroambientais que suportam sistemas agrícolas de alto valor natural (SAVN); critério de sucesso: aumento da superfície agrícola sob compromisso (enquadramento: EU Biodiversity Strategy 2020 - COM (2011) 244 final).

10.1. Processo: implementação e comunicação

É essencial aproveitar o capital relacional reunido pelo MAOTE no processo de conceção e discussão pública do CCV para o operacionalizar, mobilizando os meios necessários para ultrapassar as limitações dos ciclos políticos.

É de salientar a relevância do CCV e a importância das iniciativas que apresenta para alavancar a economia nacional. Existe alguma preocupação com a capacidade do Estado para implementar o CCV,

²¹⁷ <http://www.quercus.pt/>.

²¹⁸ <http://www.uevora.pt/>.

²¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52011DC0244>.

²²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32014R0511>.

²²¹ <http://eur-lex.europa.eu/procedure/PT/202629>.



devido a fragilidades funcionais da administração pública portuguesa. Considera-se que a pressão internacional, principalmente da UE, será crucial para este processo de implementação, bem como a indispensável alocação de recursos às componentes de comunicação e divulgação, a trabalhar em estreita colaboração entre os múltiplos agentes/atores. Sugere-se a realização de uma conferência de meios e a criação de um observatório para monitorizar a evolução tanto dos resultados da conferência de meios, como dos objetivos e indicadores estabelecidos no CCV, sendo indispensável o recurso à sociedade civil.

A nível das iniciativas, e mais especificamente, dos indicadores de sucesso das mesmas, é necessário estabelecer metas claras (nos casos em que não estão ainda definidas) e avaliar o seu cumprimento de uma forma regular.

10.2. Valorização da biodiversidade

Constituindo uma mais-valia com valor económico, existe uma necessidade cada vez maior de conservar o património natural, desde o nível genético ao do ecossistema. Embora menos discutida, a perda global de biodiversidade é uma das crises que pode trazer consequências mais graves ao planeta e à espécie humana, pelo que deve ser considerada uma área estratégica e transversal nas políticas ambientais e, cada vez mais, nas sociais e económicas. Pode mesmo afirmar-se que a biodiversidade se constitui como um denominador comum para todas as políticas, funcionando em rede e interagindo fortemente com outros sectores e temáticas, tais como agricultura e florestas, mar e pescas, turismo, indústria, transportes e infraestruturas, influenciando e sofrendo influências de todos eles.

De facto, uma das principais questões associadas à biodiversidade diz respeito à avaliação económica das suas funções. No caso da água e das emissões de CO₂ (intimamente relacionadas com as alterações climáticas), já foram encontradas soluções para estimar os impactos económicos da sua degradação, mas na área da biodiversidade ainda há muito trabalho a fazer. Essencialmente, é necessário responder a duas perguntas: (1) como remunerar os serviços prestados pelos ecossistemas e (2) como internalizar as externalidades ambientais. Para isso, a biodiversidade deve ser integrada num modelo de desenvolvimento económico.

No caso das alterações climáticas, foi associado um valor económico ao benefício de “mudarmos de vida” (diminuir as emissões de CO₂) em alternativa a “não fazer nada”, concluindo-se que a hipótese “mudar de vida” implicava um custo vinte vezes inferior a “não fazer nada”. Para a biodiversidade, Sukhdev e a sua equipa realizaram um estudo a nível global, seguindo a mesma lógica, para avaliar os custos da perda de biodiversidade e da degradação de ecossistemas – *The Economics of Ecosystems and Biodiversity* (TEEB)²²². Refira-se que a quantificação da importância económica dos serviços dos ecossistemas constituirá, de facto, um argumento essencial, a par do seu valor intrínseco e do pacto geracional, para a conservação da natureza, mas será essencial converter essa estimativa económica em iniciativas de conservação que beneficiem a biodiversidade.

De acordo com os objetivos do CCV, a iniciativa TEEB está a ser implementada em Portugal, com o apoio do Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA), através de um programa piloto no Parque Natural da Serra de São Mamede, associado ao Mapeamento e Avaliação dos Serviços dos Ecossistemas (MAES), prevendo-se que, até 2016, a iniciativa seja alargada às restantes áreas protegidas. Os resultados serão integrados na contabilidade pública e na Fiscalidade Verde. Na mais recente avaliação

²²² Ver os múltiplos trabalhos disponíveis em <http://www.teebweb.org/>.



do estado de conservação de espécies e habitats efetuada no âmbito das Diretivas Aves e Habitats, e da sua aplicação em Portugal, foram identificadas pressões e ameaças que dão conta da tipologia de problemas que, com maior ou menor intensidade, impendem e ou poderão vir a impender sobre os valores naturais num horizonte temporal de seis a doze anos. No caso dos habitats naturais, as pressões e ameaças mais frequentes encontram-se associadas às espécies invasoras, à alteração dos sistemas naturais, à perturbação humana e à agricultura inadequada. Para as espécies destaca-se a alteração dos sistemas naturais, nomeadamente a artificialização da rede hidrográfica, a sua fragmentação por construção e barragens, a alteração do regime natural dos caudais, drenagem e aterro de zonas húmidas e sobre-exploração dos recursos hídricos, fatores frequentemente referidos como constrangimentos à manutenção das condições exigidas pelas espécies associadas a massas de água (peixes, moluscos, odonatas, anfíbios, quirópteros, alguns outros mamíferos e répteis). No caso das aves, a recente avaliação indica que para o Continente as pressões e ameaças identificadas como tendo maior impacto são a alteração dos sistemas naturais e as práticas agrícolas e silvícolas. A perturbação humana é também apontada como fonte de pressão com alguma expressão.

Também a agricultura intensiva, com grandes superfícies de monoculturas, leva inexoravelmente à perda de biodiversidade. Neste contexto, seria importante apostar na agricultura extensiva, mais “genuína”, com produtos “gourmet” essencialmente para exportação. A mesma lógica é passível de aplicação à floresta.

Uma vez que não é possível salvar todas as espécies, há necessidade de se proceder a uma (re)avaliação de espécies prioritárias, apreciação esta que seria útil que fosse desenvolvida, no caso de Portugal, através de uma efetiva cooperação ibérica, pois a biodiversidade desconhece as fronteiras administrativas e a Ibéria é um contínuo para este efeito. A grande riqueza da biodiversidade europeia está essencialmente nas suas penínsulas, incluindo a Península Ibérica, sendo essencial proceder à recuperação das suas espécies, habitats e ecossistemas.²²³

No que toca a esta temática das relações entre atividade económica e biodiversidade, salienta-se a iniciativa da União Europeia (UE) Business & Biodiversity²²⁴ (B&B) que, em Portugal, é promovida pelo Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF). Procura desenvolver, através de acordos voluntários e assente em compromissos públicos, um campo comum para a colaboração entre a atividade económica e a biodiversidade, que favoreça a introdução desta última nas estratégias e políticas das empresas, contribuindo para interromper a perda da biodiversidade a nível local, nacional e global. Em Portugal, considera-se que as iniciativas de B&B têm pouca visibilidade. Como exemplo, refira-se uma iniciativa do GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente, em cooperação com a EPAL, dedicada à área envolvente da Barragem de Castelo de Bode e ao seu contributo para a manutenção da qualidade da água que é fornecida a 1/4 da população do país.²²⁵

10.3. Fiscalidade e biodiversidade

A fiscalidade é uma das formas de internalizar as externalidades ambientais (através da penalização ou do desagravamento de comportamentos) e faz parte, conjuntamente com as medidas regulatórias

²²³ Sobre esta temática, ver a apresentação de base à intervenção de Paulo Sá Sousa nesta sessão. Disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²²⁴ Ver, por exemplo: http://ec.europa.eu/environment/biodiversity/business/index_en.html e <http://www.icnf.pt/portal/icnf/faqs/bb>.

²²⁵ <http://www.epal.pt/EPAL/docs/default-source/epal/biodiversidade/publica%C3%A7%C3%B5es/castelo-dobodepdf?sfvrsn=14>.



(estabelecimento de limites), os mecanismos de mercado (licenças de mercado), os créditos de biodiversidade e as compras públicas, dos mecanismos económicos disponíveis para valorizar/conservar a biodiversidade. De modo a que a sociedade não penalize as questões ambientais e de conservação, as ecotaxas e os impostos verdes devem ser denominados “taxas sobre a utilização de recursos”.

Algumas das medidas da fiscalidade verde²²⁶, aprovada recentemente, têm impacto direto sobre a biodiversidade, como é o caso da taxa de carbono (que promove a mitigação das alterações climáticas, uma das principais pressões existentes sobre os seres vivos), da contribuição sobre os sacos de plástico leves (que perduram mais de uma centena de anos da natureza, concorrendo para a degradação da biodiversidade, sendo que 13,5% da receita obtida servirá para reforçar o Fundo de Conservação da Natureza e da Biodiversidade) e da redução do Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI) para prédios rústicos associados aos serviços dos ecossistemas (os municípios poderão estabelecer uma redução de até 50% do IMI, a vigorar durante 5 anos e a aplicar aos prédios rústicos integrados em áreas classificadas que proporcionem serviços do ecossistema não apropriáveis pelo mercado)²²⁷.

A criação do Fundo para o Crescimento Verde, descrito no CCV, deverá ter regras de aplicação mais claras do que as dos Fundos existentes, assegurando o reinvestimento na proteção da biodiversidade.

10.4. Rede Natura 2000 no contexto do Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC)

A proteção da biodiversidade é uma questão ética, estética, cultural, de qualidade de vida e económica. Nesse sentido, o Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho que constitui o regime jurídico da conservação da natureza estruturou o SNAC que é constituído pela Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP), pelas Áreas Classificadas que integram a Rede Natura 2000 e pelas demais Áreas Classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português.²²⁸

A Rede Natura 2000, que integra mais de 20% do território nacional, é uma das iniciativas mais importantes para a criação de áreas classificadas e resultou da integração das Diretivas Aves e Habitats, formando uma rede europeia integrada (sem fronteiras administrativas) de áreas protegidas que corresponsabiliza todos os Estados Membros. Foram estabelecidos critérios explícitos e os Estados Membros definiram as áreas protegidas com base neles. As áreas protegidas são avaliadas regularmente, no sentido de verificar se os critérios que justificaram a sua criação se mantêm, o que força os países a zelarem pela sua conservação.²²⁹

A conservação das áreas classificadas, nomeadamente através da Rede Natura 2000, valoriza o turismo e o desenvolvimento rural (incluindo a gestão da paisagem) e contraria o despovoamento do interior.

No entanto, a conservação dos valores naturais depende em grande parte da gestão agrícola e florestal das referidas áreas, pelo que é desejável a criação de um sistema de incentivos dirigidos aos “gestores” do território (agricultores, proprietários florestais, gestores cinegéticos e outros).

O valor da Rede Natura 2000, e das áreas protegidas em geral, pode ser potenciado através de uma maior divulgação, certificação de produtos/serviços, de um plano de ordenamento e de

²²⁶ Ver <http://www.icnf.pt/portal/icnf/legisl/legislacao/2014/lei-n-o-82-d-2014-d-r-n-o-252-2014-serie-i-2-o-suplemento>.

²²⁷ Ver <http://www.icnf.pt/portal/icnf/noticias/destaques/fiscalidade-ambiental-e-orcamento-do-estado-para-2015>.

²²⁸ <http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/snac>.

²²⁹ <http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000>.



desenvolvimento proactivo em cada área da rede (não apenas através do PDM - Plano Diretor Municipal) e do alargamento das iniciativas territoriais integradas a todas as áreas da Rede Natura 2000.

Refira-se a existência de projetos de promoção pioneiros, como a iniciativa “Vale a pena viver numa área protegida”²³⁰, criada nos anos 90. Para além da questão já referida da promoção/divulgação das áreas protegidas ou classificadas, seria relevante rever a lei das finanças locais, reforçando a sua importância, considerando que a Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro no seu artigo 32.º sobre a distribuição do Fundo Geral Municipal já estipula valores percentuais nas alíneas c) e d).²³¹

Ainda relativamente às áreas protegidas, é de referir que a Portaria n.º 1181/2009, de 7 de outubro, prevê a criação de Áreas Protegidas de âmbito privado - áreas propostas e geridas pelos(as) proprietários(as) - sendo a designação efetuada pela autoridade nacional.²³² Também está, no Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho prevista a criação de Áreas Protegidas de âmbito regional/local – áreas criadas e geridas por Associações de Municípios ou Municípios.²³³

Neste contexto, a estratégia “natural.pt”²³⁴ recentemente lançada, pretende dar reconhecimento às empresas e instituições que desenvolvem atividade económica em áreas protegidas, limitando o ónus associado à sua localização e contribuindo para a conservação/proteção da biodiversidade nas referidas áreas²³⁵. Após a consolidação da iniciativa, prevê-se o seu alargamento às áreas classificadas, Rede Natura 2000. É desejável a ligação da estratégia “natural.pt” à marca “Portugal.pt” na área do turismo, pois os recursos locais devem ser transformados em recursos turísticos que possam ser vendidos, sob a forma de pacotes, ao mercado de turismo internacional com maior poder económico e sensibilidade ecológica.

Refira-se que o alargamento da Rede Natura 2000 ao meio marinho é uma obrigação dos Estados-Membros, consignada na Estratégia Europeia para a Biodiversidade 2020.

No âmbito do CCV, considera-se que as iniciativas para as áreas protegidas e sua conservação devem ser mais abrangentes, com indicadores de metas de investimento público no âmbito da gestão das áreas protegidas e classificadas, incluindo a proteção e gestão das espécies e dos habitats.

10.5. Ordenamento do território

As inconsistências de ordenamento do território constituem uma das principais ameaças à biodiversidade, pelo que os instrumentos de gestão territorial devem identificar os recursos e valores naturais, as áreas agrícolas e florestais, a estrutura ecológica, articulando localizações e condições de permanência, por forma a garantir as funções dos territórios nas perspetivas de produção, conservação e evolução. A biodiversidade pode, inclusive, ser utilizada como um indicador de resultados da adequabilidade dos processos de ordenamento do território.

²³⁰ <http://www.geota.pt/scid/geotaWebPage/defaultArticleViewOne.asp?categoryID=444&articleID=1835>.

²³¹ c) 25 % na razão direta da área ponderada por um fator de amplitude altimétrica do município e 5 % na razão direta da área afeta à Rede Natura 2000 e da área protegida; ou d) 20 % na razão direta da área ponderada por um fator de amplitude altimétrica do município e 10 % na razão direta da área afeta à Rede Natura 2000 e da área protegida, nos municípios com mais de 70 % do seu território afeto à Rede Natura 2000 e de área protegida.

²³² <http://www.icnf.pt/portal/ap/amb-priv>.

²³³ <http://www.icnf.pt/portal/ap/amb-reg-loc>.

²³⁴ <http://www.natural.pt/portal>.

²³⁵ <http://www.natural.pt/portal/pt/About/>.



Ao longo dos últimos 40 anos, foi-se criando, em Portugal, um conjunto de áreas classificadas que culminou com o estabelecimento do regime jurídico de conservação da natureza e da biodiversidade que formalizou a rede fundamental de conservação da natureza, constituída pelo SNAC.²³⁶

As redes ecológicas e as infraestruturas verdes providenciam um modelo operacional para a conservação da biodiversidade baseado em princípios ecológicos e que permite um grau de uso humano da paisagem; são úteis na implementação da Convenção da Diversidade Biológica.²³⁷ Os investimentos produzem benefícios não só pela conservação da biodiversidade mas também pelos serviços ecológicos providenciados às comunidades locais, contribuindo para o alívio da pobreza, para a diferenciação e para a coesão territorial.

A recente Lei de bases de política dos solos, ordenamento do território e urbanismo²³⁸ contém três grandes alterações que oferecem vantagens significativas para a preservação e valorização da biodiversidade, nomeadamente:

- A junção, no PDM, de todas as regras que anteriormente se encontravam dispersas por diversos planos de ordenamento do território, permitindo que o cidadão tenha um acesso mais simples às regras que se aplicam a um determinado território;
- A erradicação do solo urbanizável (apenas passando a existir apenas solo rústico e urbano), retirando pressão sobre a biodiversidade;
- O facto da transformação de solo rústico em urbano passar a depender de uma avaliação económico-financeira, sendo que a alteração de estatuto deve ser aceitável do ponto de vista ambiental e económico.

Em particular na temática do ordenamento do território, considera-se importante aprofundar a articulação entre os diferentes instrumentos estratégicos e legais, por exemplo entre o CCV e a Lei referida, sendo que seria igualmente relevante reforçar a articulação entre esses instrumentos legais e as temáticas ambientais.

10.6. Outras ideias/sugestões

(1) É reconhecido o trabalho desenvolvido pelo ICNF como autoridade nacional para a conservação da natureza e biodiversidade, salientando-se a importância da sua capacitação para fazer face às exigências atuais e futuras e o reforço da vertente comunicacional, conferindo uma maior visibilidade aos projetos que desenvolve e em que participa.

(2) De facto, de uma forma global, na temática da biodiversidade, o reforço de comunicação e informação, com alocação de verba própria, é essencial, de modo a que a população reconheça e compreenda a necessidade de proteger e conservar as espécies e os habitats (“sem conhecimento não é possível proteger”).

(3) É muito importante aumentar a capacidade e a previsibilidade de financiamento de quem conserva a biodiversidade (atualmente esta capacidade é essencialmente mantida com fundos europeus).

²³⁶ Decreto-Lei 142/2008 de 24 de julho. Ver <http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/snac>.

²³⁷ <https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/2004-002.pdf>.

²³⁸

http://www.dgterritorio.pt/ordenamento_e_cidades/projetos_em_curso/reforma_do_quadro_legal_ot_u/lei_de_bases_da_politica_de_solos_de_ot_urbanismo/apresentacao/.



Lista de pessoas e entidades que contribuíram, durante as sessões, para os conteúdos aqui sintetizados²³⁹:

Água

- > Francisco Nunes Correia, Presidente da PPA – Parceria Portuguesa para a Água;
- > António Heleno Cardoso, Presidente do CEHIDRO – Centro de Estudos de Hidrosistemas;
- > Arlindo Oliveira, Presidente do IST – Instituto Superior Técnico;
- > Jorge Moreira da Silva, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
- > Maria da Conceição Cunha, Presidente da APRH – Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos;
- > Fernando Ferreira, Vice-presidente da APEMETA – Associação Portuguesa de Empresas de Tecnologias Ambientais e Efacec Engenharia e Sistemas;
- > Nelson Geada, Vice-presidente da APDA – Associação Portuguesa de Distribuição e Drenagem de Águas;
- > António Jorge Monteiro, Presidente da APESB – Associação Portuguesa de Engenharia Sanitária e Ambiental;
- > Rodrigo Oliveira, IST – Instituto Superior Técnico;
- > Jaime Melo Baptista, Presidente da ERSAR – Entidade Reguladora dos Serviços de Água e Resíduos;
- > Tiago Domingos, IST – Instituto Superior Técnico;
- > Luís Ribeiro, IST – Instituto Superior Técnico;
- > Jorge Fael, STAL - Sindicato dos Trabalhadores da Administração Local;
- > Raquel Leitão;
- > Afonso Lobato de Faria, Presidente Executivo do Grupo AdP – Águas de Portugal.

Mar

- > 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).

Transportes

- > João Joanaz de Melo, Presidente da Mesa da Assembleia Geral do GEOTA (Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente) e Professor da FCT-UNL (Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Nova de Lisboa);
- > Marlene Marques, Presidente do GEOTA;
- > Graça Martinho, Subdiretora da FCT-UNL;

²³⁹Por ordem de participação/intervenção.



- > Joaquim Judas, Presidente da Câmara Municipal de Almada;
- > Jorge Moreira da Silva, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
- > Eduardo Zuquete, especialista em transportes e professor universitário²⁴⁰;
- > Isabel Seabra - Instituto de Mobilidade e Transporte (IMT)²⁴¹;
- > José Manuel Fernandes – *Publisher* e membro do Conselho de Administração do jornal *online* “Observador”;
- > Leonor Coutinho, especialista em transportes;
- > Luís Cabral da Silva, especialista em transportes e vias de comunicação, membro da Sociedade de Geografia de Lisboa (SGL) e coordenador do “Contributo para um Programa Integrado de Transportes Nacional”²⁴²;
- > João Bernardino, consultor em mobilidade na TIS - Transportes, Inovação e Sistemas e ativista da Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta;
- > Bernardo Alves, fundador da IZIMOOVE - Soluções de Mobilidade Inteligente;
- > Miguel Barroso, Membro da Direção da Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta;
- > Luísa Sousa, Investigadora de pós-doutoramento no Departamento de Ciências Sociais Aplicadas/FCT-UNL, especializada em História da Mobilidade e História da Tecnologia;
- > Miguel Pupo Correia, jurista/advogado em Lisboa, Professor Auxiliar Convidado da Faculdade de Direito da Universidade Lusíada de Lisboa;
- > Mário Sousa, fotógrafo oficial da FCT-UNL, Divisão de Comunicação e Cultura;
- > Carla Graça, Vice-presidente da Quercus;
- > Sérgio Silva Monteiro, Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Resíduos

- > Diogo Faria de Oliveira, Presidente da AEPESA - Associação das Empresas Portuguesas para o Sector do Ambiente²⁴³;
- > Raul Castro, Presidente da Câmara Municipal de Leiria²⁴⁴;
- > Paulo Lemos, Secretário de Estado do Ambiente;
- > Paulo Trigo Ribeiro, Sócio fundador e gerente da 3 Drivers - Engenharia, Inovação e Ambiente, Lda. e Professor Convidado da Faculdade de Engenharia da Universidade Católica Portuguesa²⁴⁵;
- > Ricardo Costa, Diretor do Jornal Expresso, Grupo Impresa;
- > Ricardo Furtado, Diretor-Geral da VALORCAR;
- > Artur Santos, Empresário na área dos sistemas de aquecimento;
- > Ana Cristina Carrola, Diretora do Departamento de Resíduos da APA – Agência Portuguesa do Ambiente;
- > Luís Realista, Administrador da AVE – Gestão Ambiental e Valorização Energética;

²⁴⁰ A apresentação de base à intervenção de Eduardo Zuquete nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁴¹ A apresentação de base à intervenção de Isabel Seabra nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁴² O resumo do comentário / intervenção de Luís Cabral da Silva nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁴³ Texto da intervenção disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁴⁴ Texto da intervenção disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁴⁵ A apresentação de base à intervenção de Paulo Trigo Ribeiro nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



- > Rui Pedro Santos, Gestão de Empresas Participadas do GRUPO SUMA - Serviços Urbanos e Meio Ambiente (Administrador na RESILEI – Tratamento de Resíduos Industriais, na AMBILITAL - Investimentos Ambientais no Alentejo e na ECOLEZIRIA);
- > Tiago Borges, Administrador-Delegado da Ferrovial Serviços;
- > Fernando Leite, Administrador-Delegado da LIPOR – Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto;
- > Ricardo Pereira, Administrador da Sirplaste - Sociedade Industrial de recuperados de Plástico e Presidente da ARP - Associação de Recicladores de Plásticos;
- > Rui Berkemeier, Coordenador do Centro de Informação de Resíduos da Quercus;
- > Júlio Abelho, Diretor Executivo da Secil;
- > Marcel de Botton, Vice-Presidente da Direção da INTERFILEIRAS - Associação Nacional para a Recuperação, Gestão e Valorização de Resíduos de Embalagens, em representação da Plastval – Valorização de Resíduos Plásticos;
- > Manuel Pássaro, Diretor do Departamento de Planeamento e Projetos da SPV - Sociedade Ponto Verde;
- > Pedro Béraud, APDA - Associação Portuguesa de Distribuição e Drenagem de Águas;
- > Jorge Moreira da Silva, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia.

Cidades e território

- > João Vieira Lopes, Presidente da CCP;
- > Gualter Mirandez, Presidente da ACDV;
- > António Almeida Henriques, Presidente da Câmara Municipal de Viseu;
- > Jorge Moreira da Silva, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
- > José Manuel Félix Ribeiro, Economista²⁴⁶;
- > José António Cortez, Diretor Executivo da CCP²⁴⁷;
- > António Figueiredo, Diretor do Jornal do Centro;
- > Gil Ferraz, Presidente da Associação Empresarial de Lafões;
- > Cristina Cavaco, Subdiretora-Geral da Direção Geral do Território, MAOTE;
- > Bernardo Simões, Chief Operations Officer da VC Ópticas S.A.;
- > Luís Leite Ramos, Professor Universitário e Deputado do PSD à Assembleia da República, membro efetivo da Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas e membro suplente da Comissão Parlamentar de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local;
- > Miguel de Castro Neto, Secretário de Estado do Ordenamento do Território e da Conservação da Natureza.

Agricultura e florestas

- > Comendador Manuel Santos Gomes - Presidente da CONFAGRI - Confederação Nacional das Cooperativas Agrícolas e do Crédito Agrícola de Portugal, CCRL;
- > João Machado - Presidente da CAP - Confederação dos Agricultores de Portugal;
- > Jorge Moreira da Silva - Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
- > Fernanda Freitas – Jornalista;

²⁴⁶ A apresentação que serviu de base à intervenção de José Manuel Félix Ribeiro encontra-se disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁴⁷ A apresentação que serviu de base à intervenção de José António Cortez encontra-se disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



- > Armando Sevinate Pinto - Eng.º Agrónomo; Coordenador técnico da AGRO.GES – Sociedade de Estudos e Projetos;
- > Leonardo Costa – Professor na Faculdade de Economia e Gestão da Universidade Católica do Porto²⁴⁸;
- > Antónia Figueiredo - Secretária-Geral Adjunta da CONFAGRI;
- > Luís Mira - Secretário-Geral da CAP;
- > Sandro Pires – Consultor em inovação da CONFAGRI para as energias renováveis; Membro da Greenpeace;
- > José Alves Coelho - Agricultor em Castelo Branco;
- > Carlos Cupeto - Professor na Universidade de Évora; Diretor Geral da TTerra - Auditoria, Projeto e Técnicas Ambientais Lda.;
- > Carina Arranja – Secretária-Geral da FENAREG - Federação Nacional de Regantes de Portugal;
- > Diana Carvalho – Agricultora;
- > João Coimbra - Agricultor, membro da Direção da ANPROMIS - Associação Nacional de Produtores de Milho e Sorgo;
- > Mário Antunes – Vice-Presidente da AGROTEJO - União Agrícola do Norte do Vale do Tejo;
- > Miguel de Castro Neto - Secretário de Estado do Ordenamento do Território e da Conservação da Natureza;
- > José Diogo Albuquerque, Secretário de Estado da Agricultura.

Energia

- > Luís Braga da Cruz, Presidente da Fundação de Serralves;
- > Jorge Cruz Morais, Presidente da APE (Associação Portuguesa de Energia);
- > Jorge Moreira da Silva, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
- > Gabriela Prata Dias, Energy Charter Secretariat²⁴⁹;
- > Cláudio Monteiro, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto²⁵⁰;
- > João Faria Conceição, Administrador Executivo na REN (Redes Energéticas Nacionais)²⁵¹;
- > João Peças Lopes, Diretor do INESC Porto (Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores do Porto)²⁵²;
- > José António Barros, Vice-presidente da CIP (Confederação Empresarial de Portugal);
- > Miguel Gil Mata, Presidente da COGEN Portugal (Associação Portuguesa para a Eficiência Energética e Promoção da Cogeração);
- > Artur Trindade, Secretário de Estado da Energia.

²⁴⁸ A apresentação de base à intervenção de Leonardo Costa nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁴⁹ A apresentação de base à intervenção de Gabriela Prata Dias nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁵⁰ A apresentação de base à intervenção de Cláudio Monteiro nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁵¹ A apresentação de base à intervenção de João Faria Conceição nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁵² A apresentação de base à intervenção de João Peças Lopes nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



Turismo

- > Elidérico Viegas, Presidente da AHETA - Associação dos Hotéis e Empreendimentos Turísticos do Algarve;
- > Paulo Lemos, Secretário de Estado do Ambiente;
- > Manuel Duarte Pinheiro, Professor do Instituto Superior Técnico;
- > Ana Cláudia Coelho, Diretora do Departamento de Sustentabilidade da PwC – PricewaterhouseCoopers;²⁵³
- > Pedro Lopes, Administrador do Grupo Pestana da área operacional do Algarve;²⁵⁴
- > Telmo Faria, Administrador do Hotel Rio do Prado;²⁵⁵
- > João Lara, New Next Futures (Consultoria em Sustentabilidade);
- > Hélder Martins;
- > João Cotrim de Figueiredo, Presidente do Turismo de Portugal;
- > Adolfo Mesquita Nunes, Secretário de Estado do Turismo.

Indústria

- > Paulo Nunes de Almeida, Presidente da AEP (Associação Empresarial de Portugal);²⁵⁶
- > José António Barros, 1º Vice-presidente da CIP (Confederação Empresarial de Portugal);²⁵⁷
- > Jorge Moreira da Silva, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
- > Joaquim Poças Martins, Professor Associado da FEUP (Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto), Presidente do Conselho Executivo da ADEPORTO (Agência de Energia do Porto) e consultor;
- > Luís Magalhães, *Head of Tax* da KPMG & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, S.A.;²⁵⁸
- > Aníbal Campos, Presidente do Conselho de Administração da SILAMPOS e Presidente da AIMMAP (Associação dos Industriais Metalúrgicos, Metalomecânicos e Afins de Portugal);
- > António Vasconcelos, Co-líder da *New Next Futures* – Consultoria Ambiental, Lda. e Membro da Direção Internacional da ONG *The Natural Step*, pioneira em sustentabilidade;²⁵⁹
- > A. Machado Cunha, Secretário-geral da Associação Portuguesa de Fundição;
- > Paulo Monteiro Rodrigues, Secretário-geral da ABIMOTA (Associação Nacional dos Industriais de Duas Rodas, Ferragens, Mobiliário e Afins);
- > Luís Filipe Vilas-Boas, Presidente da Associação Portuguesa de Fundição;
- > Nuno Santos, Investigador em Física Experimental de Partículas;
- > Artur Trindade, Secretário de Estado da Energia.

²⁵³ A apresentação que serviu de base à intervenção de Ana Cláudia Coelho encontra-se disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁵⁴ A apresentação que serviu de base à intervenção de Pedro Lopes encontra-se disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁵⁵ A apresentação que serviu de base à intervenção de Telmo Faria encontra-se disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁵⁶ A intervenção de Paulo Nunes de Almeida encontra-se disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁵⁷ A intervenção de José António Barros encontra-se disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁵⁸ A apresentação que serviu de base à intervenção de Luís Magalhães encontra-se disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

²⁵⁹ A apresentação e notas que serviram de base à intervenção de António Vasconcelos encontram-se disponíveis em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.



Biodiversidade e serviços dos ecossistemas

- > José Godinho Calado, Pró-Reitor da Universidade de Évora;
- > Nuno Sequeira, Presidente da Direção Nacional da Quercus;
- > Carlos Manuel Rodrigues Pinto de Sá, Presidente da Câmara Municipal de Évora;
- > Jorge Moreira da Silva, Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
- > Paulo Sá Sousa, Diretor do Mestrado em Biologia da Conservação, Universidade de Évora²⁶⁰;
- > Jorge Palmeirim, Ce3C - Centro de Ecologia, Evolução e Alterações Climáticas, Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa;
- > Nuno Lecoq, Departamento de Conservação da Natureza e Florestas do Alentejo do ICNF;
- > Tito Rosa, Presidente da LPN - Liga para a Proteção da Natureza;
- > Luís Costa, Diretor Executivo da SPEA - Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves;
- > Carlos Cupeto, Professor da Universidade de Évora e Diretor Geral da TTerra - Auditoria, Projeto e Técnicas Ambientais Lda.;
- > António Sá da Costa, Engenheiro, Presidente da APREN – Associação Portuguesa de Energias Renováveis;
- > Hélder Careto, Secretário Executivo do GEOTA;
- > Alexandre Fernandes, Administrador da Wattguard;
- > Isabel Ramos, Professora da Universidade de Évora;
- > Patrícia Galante, Consultora Florestal;
- > João Rabaça, Professor da Universidade de Évora;
- > Miguel de Castro Neto, Secretário de Estado do Ordenamento do Território e Conservação da Natureza.

Mais informação sobre as sessões (incluindo os vídeos integrais das mesmas) e o CCV (documentos chave, eventos, etc.) está disponível em www.crescimentoverde.gov.pt.

²⁶⁰ A apresentação de base à intervenção de Paulo Sá Sousa nesta sessão está disponível em <http://www.crescimentoverde.gov.pt/pagina-inicial/downloads/>.

