

Fundo Mundial para a Natureza alerta que falta um plano de ordenamento do espaço marítimo nos Açores

O plano de ordenamento do espaço marítimo português foi aprovado em 2019, mas mais de 50% das águas nacionais continuam sem “um plano de gestão sustentável das actividades marítimas”, assinala um relatório divulgado ontem.

O estudo do Fundo Mundial para a Natureza (WWF) analisa, além do de Portugal, os planos de ordenamento do espaço marítimo (MSP na sigla em inglês) dos outros três Estados-membros da União Europeia no nordeste do Oceano Atlântico (Espanha, França e Irlanda), tendo em conta uma abordagem baseada nos ecossistemas.

Embora Portugal tenha obtido a pontuação mais alta (46,2%) dos quatro, “o seu desempenho ainda está abaixo” do que o WWF considera necessário para classificar o país como “parcialmente bem-sucedido”, para o que contribui a falta de um plano específico para o arquipélago dos Açores.

Açores são 57% da ZEE portuguesa

Os MSP dos vários países foram avaliados de acordo com quatro categorias – inclusão da natureza, indicadores socioeconómicos, boa governança do oceano e abrangência do processo de ordenamento do espaço marítimo – e, na média de cada um dos países, Espanha é a segunda melhor classificada (39,6%), seguida da França (34,2%) e da Irlanda (32%).

Portugal, que tem a maior zona económica exclusiva indivisa da UE, foi um dos poucos países que apresentaram os planos de ordenamento do espaço marítimo dentro do prazo marcado pela Diretiva europeia que os exigiu, mas o MSP nacional ainda não foi aplicado nos Açores, que representa 57% da ZEE portuguesa.

O relatório do WWF explica que, na altura em que o MSP português foi desenvolvido, cabia aos governos regionais ocupar-se das regiões



Governo da República atrasou-se na apresentação de um plano de ordenamento relativamente aos Açores

ultraperiféricas, a Madeira e os Açores, e que no caso deste arquipélago foi atrasado o início do processo.

O atraso “compromete a capacidade do país de cumprir as metas de proteção e renovação marinha da Estratégia de Biodiversidade da União Europeia”, assinala.

Açores com ecossistemas marinhos frágeis

“Além da sua dimensão e relevância militar geoestratégica”, os Açores contam com “ecossistemas marinhos únicos e frágeis e corredores azuis” (rotas migratórias), abrigando as suas águas “algumas das mais altas taxas de biodiversidade de cetáceos da Terra, com 28 espécies diferentes relatadas, incluindo baleias azuis e cachalotes”.

Ao mesmo tempo, o arquipélago tem “um conjunto diversificado e crescente de actividades marítimas, incluindo pesca, turismo e investigação científica, bem como outros sectores emergentes, como a biotecnologia e as energias renováveis”, e deve acolher a maior Área Marítimas Protegida

(AMP) de Portugal, lembra o estudo, para salientar a importância do seu MSP, cujo processo, agora nas mãos do Governo nacional, tinha entrado “na fase de concepção e consulta às partes interessadas” na altura da elaboração do relatório do WWF.

“França, Portugal e Espanha devem acelerar o processo do MSP relativo às suas regiões ultraperiféricas para garantir que o seu património natural único seja preservado face aos desafios globais e regionais, como o aumento do nível do mar e a pesca excessiva”.

No caso francês estão em causa a Guiana Francesa, Guadalupe, Martinica, Mayotte, a Ilha da Reunião e a de São Martinho e no espanhol as Canárias.

Segundo o relatório do WWF, o caminho a seguir pelos referidos quatro Estados é “aplicar uma abordagem ecossistémica de longo prazo ao ordenamento do espaço marítimo que garanta que os impactos cumulativos das actividades humanas permaneçam dentro dos limites ecológicos em todas as zonas económicas exclusivas, incluindo as regiões ultraperiféricas”.

Assim como promoverem e melhorarem “os processos participativos e o envolvimento das partes interessadas para uma melhor governação e legitimidade das estratégias marítimas adotadas”, além de aperfeiçoarem “a cooperação transfronteiriça entre os Estados membros da UE” e colaborarem com os países vizinhos que não integram o bloco europeu, para que os planos do espaço marítimo sejam coerentes e coordenados em toda a região.

Uma economia azul sustentável

A organização não-governamental internacional analisa igualmente no estudo os MSP dos Estados membros no Mar do Norte (Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Países Baixos e Suécia), concluindo que os planos nacionais em ambas as regiões não garantem “uma economia azul sustentável na UE e a recuperação da natureza”.

Nenhum dos planos analisados tem uma boa resposta para as incertezas das alterações climáticas, “apesar das elevadas temperaturas do mar já perturbarem as capturas de cavala e salmão do Atlântico entre 1989 e 2017”, indica o relatório.

“A ciência é clara: as crises climáticas e da biodiversidade estão a afetar a pesca no maior mercado pesqueiro do mundo e já há algum tempo”, disse a responsável pela política oceânica do gabinete europeu do WWF, Antonia Leroy, citada no comunicado de divulgação do relatório.

Leroy considera serem “míopes os Estados-membros cujas economias dependem de mares saudáveis” e que ignoram aquela “realidade no modo como gerem as suas zonas marítimas”, adiantando ser “irresponsável (...) para os trabalhadores”, quer os directos quer os da cadeia de abastecimento. “É necessária uma reformulação radical em futuros processos de ordenamento para atenuar as crises e proteger as nossas economias azuis”, defende.

SATA voou pela primeira vez com combustível sustentável



A SATA anunciou ontem que o dia 24 de Outubro de 2022 ficará marcado na história da Azores Airlines como o arranque de uma nova era.

A companhia concretizou a sua primeira ligação aérea utilizando combustível de aviação sustentável (SAF).

Este marco é tanto mais assinalável, considerando que há poucos dias as companhias aéreas do Grupo SATA integraram a Aliança Zero Emissões na Aviação, uma iniciativa da União Europeia, que visa, precisamente, alcançar a des-

carbonização do sector, até 2050.

O primeiro voo comercial da Azores Airlines abastecido com SAF fez a ligação aérea Lisboa - Ponta Delgada num Airbus A320, de nome UNIQUE, com matrícula CS-TKK, com 165 passageiros a bordo. Desenvolvido a partir de resíduos, óleos vegetais usados, resíduos ou outras biomassas, o combustível SAF para a aviação oferece uma performance similar ao jet fuel tradicional e pode ser usado nos mesmos motores que o combustível fóssil, com uma redução significativa da pegada de

carbono.

O combustível utilizado nesta ligação, incorporou 39% de matéria de origem renovável (HEFA - (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids / Estéres e ácidos gordos hidroprocessados) o que representou uma redução de 35% das emissões totais de CO₂.

Colocando-se como fornecedor estratégico de SAF, a Galp tem planos para produzir 240.000 toneladas/ano deste combustível verde como parte da transformação da refinaria de Sines num Green Energy Park.