

Associação Internacional de Cruzeiros diz que ecotaxa afecta a competitividade dos Açores



A CLIA – Associação Internacional de Cruzeiros reagiu à Ecotaxa que será aplicada pelos Açores a partir de Janeiro de 2025, afirmando que “esta taxa não vai reduzir as emissões, é o trabalho prático e os investimentos feitos pela indústria de cruzeiros que vão reduzir as emissões”.

A decisão de aplicar a taxa de três euros por passageiro de navios de cruzeiro foi publicada em Diário da República a 16 de Agosto e justificada com a promoção da “conservação ambiental”.

A decisão da Assembleia Regional dos Açores “foi infeliz”, diz Nikos Mertzaniadis, Director para os Assuntos Governamentais e Europeus da CLIA, que acrescenta que a Associação tem estado a “trabalhar em estreita colaboração com os parceiros do ecossistema de cruzeiros nos Açores, a fim de mitigar o risco, desejando, paralelamente, vir a trabalhar com o Governo Regional para facilitar a devolução de receitas aos portos dos Açores para melhorar o seu desempenho ambiental”.

Na União Europeia, a fixação dos preços das emissões de carbono e a imposição do princípio do poluidor-pagador já são aplicadas através do regime comunitário de comércio de licenças de emissão (RCLE), que será aplicável a todos os operadores marítimos, incluindo os cruzeiros, a partir de 2024. A legislação adicional do pacote “Fit for 55” prevê o investimento de milhares de milhões de euros em investigação e desenvolvimento para a descarbonização do sector.

“O imposto ecológico proposto pelos Açores constitui uma tripla tributação, sem criar quaisquer incentivos ou efeitos reais para reduzir as emissões, uma vez que esta

questão já é amplamente abordada pelo RCLE-EU. Este imposto prejudicará a competitividade dos Açores e comprometerá o crescimento sustentado do turismo de cruzeiros português e da atividade de cruzeiros no arquipélago dos Açores, que beneficia directa e indirectamente as comunidades locais”, afirma ainda o responsável da CLIA.

Estima-se que o turismo de cruzeiros tenha gerado proveitos totais no valor de 487 milhões de euros, o que inclui compras das linhas de cruzeiro a fornecedores locais no valor de 70 milhões de euros, 121 milhões de euros de investimento em construção naval e cerca de 24,8 milhões de euros na remuneração das 7.900 pessoas que, em Portugal, trabalham directamente neste sector.

“As companhias de cruzeiro planeiam os itinerários com pelo menos dois anos de antecedência. Asseguram os preços do combustível, os custos de conversão da moeda, os custos de atracação e portuários, a fim de fornecer antecipadamente ao cliente um preço fixo”, explica Nikos Mertzaniadis, que acrescenta que “os navios de cruzeiro contribuem para o destino através de um elevado número de taxas e direitos nos portos de escala. O bónus adicional criado pela introdução de impostos duplos e triplos a nível governamental funciona como um factor de dissuasão”.

Os portos dos Açores estão entre os mais importantes para as travessias atlânticas em termos de tráfego de passageiros em 2022, com mais de 125 mil passageiros e 200 escalas de navios de cruzeiro, e, além disso, investigadores da Universidade dos Açores e da Universidade de Lisboa publica-

ram um estudo que considerou 490 escalas de navios de cruzeiro de 2013 a 2020 e concluiu que o número crescente de cruzeiros em Ponta Delgada não afectou a qualidade do ar na cidade e na ilha de São Miguel.

O sector dos cruzeiros está a investir, entre 2022 e 2028, mais de 45 mil milhões de euros em novos navios com desempenho ambiental melhorado e tem por objectivo que todo o sector de cruzeiros a nível mundial registre emissões líquidas nulas de carbono até 2050. Mais de 15% dos navios que serão lançados nos próximos cinco anos virão equipados de forma a incorporar células de combustível ou baterias, e 98% dos navios dos associados da CLIA que ficarem operacionais entre a presente data e 2028 poderão receber energia directamente da rede eléctrica terrestre, o que permitirá uma redução significativa das emissões, dado que os motores poderão ficar desligados durante o tempo de permanência no cais.

61% da nova capacidade de construção dependerá do combustível GNL, cuja utilização resulta numa redução entre 95% a 100% de emissões de partículas, praticamente zero emissões de enxofre e uma redução de 85% nas emissões de azoto. Todos os navios oceânicos da CLIA encomendados terão sistemas avançados de tratamento de águas residuais e alguns serão capazes de reutilizar até 100% dos resíduos gerados a bordo.

Nos últimos dois anos, quase metade dos navios de cruzeiro que visitaram os Açores foram navios de expedição, ou seja, navios que cumprem uma legislação rigorosa, concebida para proteger as regiões polares ou as reservas naturais.



Luís Paixão Martins*

Quem paga o Jornalismo?

Quem paga o jornalismo?

A pensar naqueles que têm andado distraídos recorro que raramente o jornalismo foi pago pelos seus consumidores.

A principal fonte de financiamento tem sido a publicidade, mas em muitos casos o exercício da colecta, edição e difusão de informação é subsidiado por entidades públicas e mecenas privados.

Isto passa-se em todos os mercados, incluindo as democracias mais adultas. No séc. XX como no período do séc. XXI que já conhecemos.

Em Portugal o Estado e os contribuintes apoiam o serviço público de Rádio e TV e a agência que é a principal fonte de notícias de toda a Comunicação Social.

A informação de TV e Rádio privadas é integralmente paga pela publicidade e existem vários meios suportados financeiramente por privados.

Na economia dos media nacionais a percentagem da contribuição dos consumidores é baixíssima.

Ver o governo dos Açores a criar uma subvenção atribuída às empresas de media baseada nos salários pagos aos seus jornalistas não me choca.

Nem vejo que seja desconforme com as modalidades de financiamento em prática noutras circunstâncias.

Se não forem os organismos públicos (e aqui incluo as autarquias) a ajudar a pagar o jornalismo acabaremos por tê-lo resumido às empresas de media cujos projetos de comunicação sejam convergentes com interesses económicos e políticos dos mecenas.

Sei que se associa o financiamento público a um controle político dos media, mas o que se passa, hoje em dia, com a RTP, a RDP e a Lusa é demonstração mais do que suficiente para contrapor ao estereótipo.

Seja como for imaginemos o que seria o panorama mediático se o jornalismo apenas fosse suportado pelos mecenas que sabemos estarem disponíveis.

Hoje em dia, o perigo da independência do jornalismo não provém dos poderes políticos. Provém dos poderes económicos.

*Consultor de Comunicação. Fundador da LPL