



**CONFEDERAÇÃO PORTUGUESA
DAS ASSOCIAÇÕES
DE DEFESA DO AMBIENTE**

Relatório de Actividades e Contas 2023



Legenda da capa

- Imagem de arquivo do cartaz + fotografia da plateia do 9º Encontro Nacional das Associações de Defesa do Ambiente, Casa do Ambiente e do Cidadão, Lisboa, 1998

- Imagem de arquivo do Encontro Nacional das Associações de Defesa do Ambiente, Museu da EPAL - Estação Elevatória a Vapor dos Barbadinhos, Lisboa, 2002, com a presença de Eurico Figueiredo (à direita)

A **Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente** (adiante designada CPADA) é constituída por pessoas coletivas e prossegue inúmeros objetivos através de actividades próprias ou desenvolvidas em cooperação com os seus associados (art. 2.º dos Estatutos).

Conforme o cap. 1, art.º 3, alínea d) dos Estatutos, a CPADA assume a representação plena dos seus membros como parceiro social, no âmbito nacional ou internacional, tendo assento no Conselho Económico e Social (CES) a representar as associações de ambiente de âmbito nacional e estando também representada no Conselho Nacional de Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CNADS).

Ressalve-se que a CPADA, de acordo com os seus Estatutos, não se sobrepõe às associações confederadas nem conflitua com os seus objectivos, antes acrescenta e apoia.

O Conselho Executivo da CPADA vem apresentar o seu **Relatório de Actividades e Contas** que inclui as principais actividades desenvolvidas em 2023 e as suas contas financeiras.

Em 2023 a CPADA:

Esteve representada pelo membro do Executivo Corpo Nacional de Escutas (CNE) na **Conferência Comemorativa do 7º aniversário da Aliança ODS Portugal** no dia 24 de Janeiro em Lisboa, a convite da Associação Portuguesa de Ética Empresarial e da UM Global Compact Network Portugal.

Comissão Nacional do Território

A CPADA participou na reunião da Comissão Nacional do Território (CNT), a 30 de Março, através do seu representante, cuja agenda se centrou na regulamentação das Comissões de Acompanhamento de revisão/alteração dos PDM e em Novos Programas de Reordenamento e Gestão da Paisagem.

- Foi aprovado um entendimento sobre a aplicação da Directriz nº74 do POPOT. Esta “deve ser entendida como uma orientação que visa reforçar o previsto no decreto regulamentar nº15/2015, de 19 de Agosto, ou seja, o carácter excepcional e limitado da edificação e solo rústico, e enquadrar o papel dos PROT na modelação de orientações regionais”.

“Neste quadro, entende-se que a edificação para habitação passível de ser admitida no solo rústico, quando não se trate de aglomerado rural ou de área de edificação dispersa, está fortemente condicionada pelos princípios da excepcionalidade e da limitação e pela demonstração da estrita necessidade e efetiva associação a usos e ações de aproveitamento produtivo do solo rústico, no âmbito de explorações sustentáveis, existentes ou que comprovadamente se venham a constituir, e contribuintes da melhoria da estruturação fundiária, podendo os PROT densificar as diretrizes para a ponderação destas condições, em função de circunstâncias territoriais específicas.”

- A alteração à Portaria nº 419/2012, de 20 de Dezembro está a guardar aprovação.

- A DGT preparou um modelo de regulamento de organização e funcionamento da comissão consultiva no âmbito da elaboração e da revisão do PMOT e que deverá ser aprovado em próxima reunião. A presidente confirmou que a aprovação deste Regulamento não deve perturbar trabalhos em curso.

- A publicação das cartas da rede primária das faixas de gestão de combustível integradas nos Programas Regionais de Ação do SGIFR (Sistema de Gestão de Incêndios e Fogos Rurais) da autoria das Comissões Regionais de Gestão Integrada de Fogos Florestais serão carregadas no Programa Regional de Ação no SSAIGT, passando assim a integrar as SRUP, sendo que o Programa Regional de Ação apenas será integrado no sistema para efeitos de publicação em Diário da República e disponibilização.

- Foi referido que existem autarquias que ainda não realizaram nenhuma reunião no âmbito dos PDM.

- Há três Programas de Reordenamento e Gestão da Paisagem (PRGP) aprovados e que já fizeram algum circuito legislativo, estando eminente a sua publicação.

- Foi aprovado o Relatório de Actividades da CNT 2022, com um registo de trabalho realizado e que será publicado na área pública no site da CNT .

A CPADA esteve presente na **Conferência Impacto dos Fundos Europeus no Desenvolvimento Sustentável**, que teve lugar no dia 31 de Janeiro em Aveiro, sobre Desenvolvimento Regional e Municipal.

A CPADA participou na reunião do **Conselho Florestal Nacional** a 3 de Março, em Mafra, com os temas em agenda: medidas de política florestal em curso (diploma que regula o Mercado Voluntário de Carbono), apresentação de resultados do Grupo de Trabalho da Propriedade Rústica e apresentação das ações do Programa de Transformação da Paisagem e no âmbito do SGIFR, a estratégia para as florestas e outras medidas como regulamentação económica, relação com fileiras e organizações de produtores florestais e valorização dos sapedores florestais.

Mercado Voluntário de Carbono

A CPADA participou na Sessão Pública de Apresentação do “Mercado Voluntário de Carbono em Portugal” em sessão presidida pelo senhor Ministro do Ambiente e da Ação Climática que teve lugar a 10 de Março em Lisboa. Um dos objetivos do diploma que institui o mercado regulatório de carbono é “trazer o investimento privado a projetos de gestão ativa em propriedade privada, intervindo o Estado como entidade reguladora que confere confiança aos créditos de carbono transacionados”.

Se estiverem regulados o potencial de crescimento destes mercados é considerável pois permite-se aumentar o grau de confiança dos investidores, como contributo para as metas da neutralidade carbónica e para a promoção de projetos com impacto económico relevante nos territórios mais desfavorecidos ou afetados por catástrofes naturais ou zonas ardidas.

“O Mercado Voluntário de Carbono em Portugal deve impactar 5000 mil hectares de floresta.” Este é o objectivo que satisfaria o ministro do Ambiente e Ação Climática que defende que “o mercado a criar em Portugal deve ter um preço por tonelada gerado pela oferta e procura e não regulado pelo Governo.”

Sendo 97% da floresta portuguesa propriedade privada, pretende-se regular o mercado, mas não interferir nos preços e sim na transparência e divulgação dos preços praticados. Entre os interessados apontaram-se empresas como a cimenteira Secil, a fileira da cortiça e os fundos de investimento com objectivos ambientais como o LAND Fund.

O presidente da APA referiu que “o desafio que Portugal tem pela frente é assegurar que consegue sequestrar 12 a 13 milhões de toneladas de carbono, uma vez que as emissões têm de ser reduzidas de 60 para 10 milhões de toneladas de carbono”. Foi ainda referido que as empresas já investem no mercado externo sendo também um objectivo que o passem a fazer no Mercado de Carbono em Portugal, o que irá beneficiar a floresta portuguesa.

A CPADA participou na 1ª Reunião do **Comité de Acompanhamento do Programa Regional do Algarve (ALGARVE 2030)** no dia 24 de Março em Faro com a apresentação do Programa Regional Algarve 2030, análise e aprovação da proposta de Regulamento Interno do Comité de Acompanhamento e análise e aprovação dos critérios de seleção.

A CPADA deu conhecimento aos associados da **2ª edição da Acção de Formação de ONGA sobre Educação para o Desenvolvimento** realizada pela ASPEA com o objectivo de capacitar as ONGA sobre a dimensão ambiental da Educação para o Desenvolvimento (RD) – formação técnica realizada a 13 e 14 de Fevereiro e formação em estratégia de comunicação e Advocacy a 20 de Maio.

Comité de Acompanhamento do Programa Sustentável 2030

A CPADA esteve presente, a 27 de Março, na 1ª Reunião do CA PACS - Comité de Acompanhamento do Programa Temático da Acção Climática e Sustentabilidade (Programa Sustentável 2030) que integra (por Despacho nº2789-I/2023, de 28 de Fevereiro) um representante da CPADA. Para cada programa do Portugal 2030 o Decreto-Lei nº5/2023, de 25 de Fevereiro, estabelece aquele Comité. Este Programa preconiza como estratégia, enfrentar os desafios da transição energética e climática e a atingir a neutralidade carbónica em 2050, enquadrando-se nos objectivos estratégicos e da política da União Europeia: OP2 – Uma Europa mais “verde” e OP3 – Uma Europa mais conectada. Tem como objectivos específicos:

OE 2.3 – Desenvolver sistemas de energia inteligentes, redes e armazenamentos fora da RTE-E

OE 2.4 – Promover a adaptação às alterações climáticas, a prevenção dos riscos de catástrofe e a resiliência, tendo em conta abordagens baseadas em ecossistemas.

OE 2.6 – Promover a transição para uma economia circular e eficiente na utilização dos recursos.

OE 2.8 – Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono.

OE 3.1 – Desenvolvimento de uma RTE-T resiliente às alterações climáticas, inteligente, segura, sustentável e intermodal.

Referiram-se como operações de importância estratégica o Corredor Internacional Sul (2ª fase) da Linha do Alentejo – Duplicação Poceirão-Bombel; o Sistema de Mobilidade do Mondego e a reconstrução do porto das Lages das Flores.

Nesta reunião foram analisadas e aprovadas a proposta de Regulamento Interno do Comité de Acompanhamento e a proposta de metodologias e critérios de seleção a aplicar às tipologias de intervenção “Protecção e defesa do Litoral” e “Infraestrutura Ferroviária (RTE-T)”.

DOTAÇÕES GLOBAIS POR OBJETIVO ESPECÍFICO		
Objetivo Específico	Investimento Total (€)	Fundo de Coesão (€)
2.3 Desenvolver sistemas, redes e fontes de armazenamento energético inteligentes fora do ciclo transmissões de energia (RTE-E)	29.411.765	25.000.000
2.4 Promover a adaptação às alterações climáticas, a prevenção dos riscos de catástrofe e a resiliência, tendo em conta abordagens baseadas em ecossistemas	324.705.882	276.000.000
2.6 Promover a transição para uma economia circular e eficiente na utilização dos recursos	20.529.412	20.000.000
2.8 Promover a mobilidade urbana multimodal sustentável, como parte da transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono	1.543.552.941	1.312.020.000
3.1 Desenvolver uma RTE-T resiliente às alterações climáticas, inteligente, segura, sustentável e multimodal	1.640.808.296	1.294.667.052
7.1 Assistência Técnica	91.333.546	77.633.514
TOTAL	3.659.341.842	3.105.340.566




Dotações globais por objectivos específicos do Programa Sustentável Portugal 2030, cofinanciado pela União Europeia

Centros Integrados de Recuperação, Valorização e Eliminação de Resíduos perigosos

A CPADA emitiu a 7 de maio um parecer (em anexo) sobre a importação de resíduos perigosos e a intenção do governo de retirar a exclusividade das licenças de exploração aos dois Centros Integrados de Recuperação, Valorização e Eliminação de Resíduos perigosos (CIRVER), que foi noticiado pelo Jornal de Notícias. Foi dada também uma entrevista sobre este assunto à RTP:

Posteriormente a Comissão de Ambiente e Energia da Assembleia da República (AR) ouviu várias entidades sobre o tratamento de resíduos perigosos em Portugal e a intenção de não prorrogação das licenças de funcionamento dos CIRVER. Esta audição conjunta com a ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável, teve lugar no dia 26 de Setembro, com a apresentação dos requerimentos por parte dos Grupos Parlamentares proponentes, intervenções da CPADA e da ZERO, período para questões e respostas (disponível em: <https://canal.parlamento.pt/?cid=7331&title=audicao-conjunta>).



Carmen Lima, em representação da CPADA, a 26 de setembro na AR

A CPADA respondeu, em Maio, ao **Inquérito do Instituto Nacional de Estatística (INE)** às Organizações Não Governamentais de Ambiente (IONGA) em 2022 (obtenção de dados físicos e financeiros de forma obrigatória e confidencial).

A CPADA esteve representada, pela AGROBIO e pela Associação Portuguesa de Guardas e Vigilantes da Natureza, no dia 22 de maio, Dia Internacional da Biodiversidade, no Palácio Nacional de Queluz, na sessão de encerramento da Missão Natureza 22, uma iniciativa organizada pelo Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF), “que procurou colocar o tema da biodiversidade na agenda política”. Em simultâneo envolveu num processo participativo e colaborativo, os gestores dos territórios e as partes interessadas na conservação da natureza. A sessão contou com a presença do Ministro do Ambiente e da Ação Climática que salientou que este o trabalho colaborativo deverá contribuir para a atualização da Estratégia Nacional para a Biodiversidade e determinar os objetivos centrais das prioridades na aplicação dos financiamentos até 2027.

A equipa da FCT NOVA apresentou os principais resultados do processo participativo que decorreu durante um ano com sete sessões de trabalho temáticas em todo o país lembrando que “o facto de envolver os agentes locais tem a vantagem da apropriação das propostas que eles próprios colocaram, e a serem os defensores e implementadores dessas mesmas propostas”. No processo participativo foram identificadas 73 ações, nos sete eixos temáticos. O presidente do Conselho Diretivo do ICNF destacou que “precisamos de trabalhar ativamente em conjunto” e que “o caminho não acaba aqui”.

A sessão foi encerrada pelo Secretário de Estado da Conservação da Natureza e Florestas, que concluiu que “o maior contributo que o Governo português pode dar à conservação da natureza” e ao trabalho feito “é garantir que o vamos executar e que o vosso trabalho não foi em vão e que vamos levá-lo à ação”.



A CPADA foi convidada para a **Conferência – debate sobre “A integração das DRAP nas CCDR: o território e os efeitos sobre os agricultores”** que se realizou a 24 de Maio em Coimbra. Foi realizada no contexto da implementação do PEPAC e debateu-se a forma como serão aplicadas as políticas públicas ao nível da gestão e desenvolvimento dos territórios rurais e relação com os agricultores bem como os riscos e oportunidades decorrentes desta integração.

Audiência com o senhor Secretário de Estado do Ambiente

Tendo a CPADA solicitado uma audiência ao senhor Ministro do Ambiente e da Acção Climática para tratar da resolução do pagamento do financiamento para a execução do protocolo de representação das Organizações Não Governamentais de Ambiente (OBGA) em organismos públicos, situação que se arrastava há dois anos, o assunto foi despachado para o senhor Secretário de Estado do Ambiente. Após muitas insistência e contactos da CPADA esta audiência teve lugar a 1 de Junho na Secretaria de Estado do Ambiente com a presença em videoconferência da Agência Portuguesa do Ambiente. Foi possível assim desbloquear finalmente a situação e receber o apoio financeiro que permite à CPADA gerir os processos de representação das ONGA.



audiência ,1 de junho , Secretaria de Estado do Ambiente

Casa Nobre de Cidadania

A CPADA integrou, uma vez mais, e como parceiro, a 9ª Edição da Nobre Casa de Cidadania, que tem como objectivo homenagear personalidades pelos seus “Atos Nobres”. Podendo sugerir personalidades, indicou para o efeito Maria do Céu Sampaio. A cerimónia de atribuição dos Títulos de Cidadão Nobre 2023 teve lugar no dia 2 de Junho. De entre 16 atos nobres foi entregue um galardão a Maria do Céu Sampaio, da LPDA, como reconhecimento por “criar a Liga portuguesa dos Direitos dos Animais com o objectivo de apoiar animais, com alimentação e cuidados veterinários, em situações diversas.” Teve ainda a honra de entregar um outro Título a Margarida Ferreira por “acolher e tratar cães abandonados e maltratados, suportando todos os cuidados que necessitam”.



9ª Edição da Nobre Casa de Cidadania, atribuição dos Títulos Cidadão Nobre, 2 de julho,, Lisboa

Aniversário dos 75 anos da LPN

A CPADA esteve presente no dia 28 de Julho nas comemorações dos 75 anos da Liga para a Protecção da Natureza (LPN), associação confederada, felicitando o seu trabalho histórico na área da conservação da natureza e relembrando que a CPADA foi formalmente iniciada nas instalações da LPN em Lisboa com o seu grupo de jovens de Évora (fotografias em anexo).



Aniversário dos 75 anos da LPN, 28 de Julho

Estatuto de Utilidade Pública

A CPADA iniciou em Junho o processo de pedido de atribuição do estatuto do Estatuto de Utilidade Pública (Lei 36/2021) tendo sido já concluído e aceite na respectiva plataforma para aprovação, aguardando-se os normais desenvolvimentos processuais.

Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável (CNADS)

A CPADA designou um membro para o **Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável** (CNADS) para o triénio 2023-2026 de acordo com o Regulamento de representações das ONGA em organismos públicos, para completar os 3 lugares de representação das ONGA no CNADS.

Foi referida na comunicação social pela CAP (Confederação dos Agricultores de Portugal) por integrar o **Comité de Acompanhamento Nacional do Plano Estratégico da Política Agrícola Comum** (CAN PEPAC) por incluir uma associação representativa do sector agrícola (AGROBIO) e porque aquela não integrava inicialmente este Comité. Participou também, como integrante nesse Comité, na reunião de 9 de Outubro, constando na ordem de trabalhos, entre outros assuntos, o ponto de situação e a reprogramação do PEPAC.

IV Encontro de Convergência Ecológica e Ambiental

Participou em 14 e 15 de Outubro em Vimioso (Bragança) no IV Encontro de Convergência Ecológica e Ambiental – “Transição Energética? Sim, mas a que custo?”, dedicado ao debate deste tema e focado nas mega centrais solares.

“As fontes energéticas alternativas aos combustíveis fósseis são uma necessidade, mas, nos últimos anos, a sua proliferação acelerada, com consequências negativas diretas no coberto vegetal e impactos nos ecossistemas e paisagem, tem levantado questões sobre a real contribuição da energia renovável para a mitigação das alterações climáticas.” O 1º dia foi ocupado com as apresentações e debates e uma sessão com visitas de campo.

“Estes Encontros (ECEA) pretendem ser espaços de partilha, crítica, debate e união entre as associações, grupos, coletivos e movimentos que trabalhem temas de ambiente, com o objetivo de contribuir para a coesão do movimento ambientalista e para a resolução e encontro de soluções para os problemas ambientais que o país enfrenta, promovendo a proteção e salvaguarda dos recursos naturais, da qualidade de vida, da energia, do clima e da economia sustentável.” “A Carta de Famalicão é uma iniciativa que funciona como um compromisso partilhado para a proteção da natureza de todas as entidades coletivas e individuais que a assinaram. A Carta de Famalicão congrega-se em três momentos: o documento em si (a [Carta de Famalicão - O Espírito e as Práticas](#) e o [Aditamento - Alimentos, Saúde, Ambiente e Agricultura](#)), que agrega pontos de vista partilhados e comuns sobre propostas de ação, intervenções, reflexões e de prioridades, a dirigir às autoridades públicas nacionais, regionais e locais, e à sociedade portuguesa em geral; o [Dia da Ação Comum Pela Natureza \(DACN\)](#) e o [Encontro da Convergência Ecológica e Ambiental \(ECEA\)](#).”



IV Encontro de Convergência Ecológica e Ambiental, 14 e 15 de Outubro, Vimioso, Bragança

14 E 15 DE OUTUBRO - 2023 // VIMIOSO - BRAGANÇA

IV ENCONTRO DE CONVERGÊNCIA ECOLÓGICA E AMBIENTAL

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA? SIM, MAS A QUE CUSTO?

PALESTRAS
DISCUSSÕES DE GRUPO
BANCAS E POSTERS
SESSÃO DE TRABALHO
SAÍDAS DE CAMPO



INICIATIVA



ORGANIZAÇÃO



COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO



APÓIO



COP28

A CPADA indicou a associação ZERO como representante das ONGA para integrar a Delegação oficial à 28ª Conferência das Partes (COP28) da Convenção Quadro das Nações Unidas para Alterações Climáticas (UNFCCC), que teve lugar no Dubai de 30 de Novembro a 12 de Dezembro. De referir que esta foi a única associação que mostrou essa disponibilidade (inclusive para assegurar os respectivos custos de representação).

Na mensagem oficial do Ministro do Ambiente e Ação Climática, Duarte Cordeiro, refere-se que a cimeira “terminou com um consenso sobre as próximas etapas, à escala global, para a preservação do planeta.”

Resumem-se as conclusões e o papel de Portugal:

"A COP começou bem e acabou bem com a aprovação, por consenso, do primeiro Global Stocktake desde o acordo de Paris, mostrando que o multilateralismo funciona.

Esta COP tem uma importância especial porque corresponde ao primeiro balanço (First global stocktake) desde o Acordo de Paris. Teria de assumir compromissos relevantes de redução de emissões dentro desta década e materializar o fundo de perdas e danos junto dos países mais afetados pelas alterações climáticas.

Durante a noite, a Presidência da COP desenvolveu negociações com as várias partes e o texto hoje apresentado representa uma mudança com melhorias significativas.

No capítulo da mitigação foi reintroduzida a linguagem de Glasgow quanto ao apelo à ação. É assumido que a redução de emissões na próxima década é fundamental. Pela primeira vez numa COP, e isso é histórico, aparece explicitamente referência a todos os combustíveis fósseis. Foi incluída a proposta da UE de triplicar as renováveis e duplicar a eficiência energética. Aparece, de forma clara, o afastamento dos fósseis na produção de energia com vista a alcançar a neutralidade carbónica em 2050 e dentro do que a ciência nos diz ser necessário. Foram aceites tecnologias de captura de carbono apenas em setores onde não há alternativas de renováveis ou de baixo carbono. Aparece o fim dos subsídios aos combustíveis fósseis, com a única exceção para as políticas de combate à pobreza. Assume-se a necessidade de redução de centrais a carvão para as quais não há possibilidade de capturar as suas emissões. O gás é visto como necessário para a segurança energética.

Foi consagrado o apoio ao Loss and Damage, tal como anunciado no início da COP.

Temos igualmente referências importantes sobre os oceanos, onde se reconhece a importância do restauro dos ecossistemas marinhos e das ações de mitigação e adaptação marinhas, reforçando onexo Oceano-Clima.

Na segunda-feira, ficámos preocupados com a primeira proposta de declaração. Se, por um lado, reconhecia o que a ciência nos transmite e que precisamos de uma correção de trajetória para mantermos, dentro do nosso alcance, o limite do aumento global de temperatura a 1,5º, que precisamos de atingir o pico global de emissões até 2025 e de reduzir as emissões em 43% até 2030, por outro lado, não tinha, na redução das emissões, os compromissos e a força suficiente para corresponder a esses objetivos essenciais ao planeta. Na parte da mitigação (redução de emissões), colocava aos países apenas a possibilidade de seguir algumas opções de redução de emissões e políticas energéticas, sem menções e compromissos claros quanto à redução e eliminação de combustíveis fósseis.

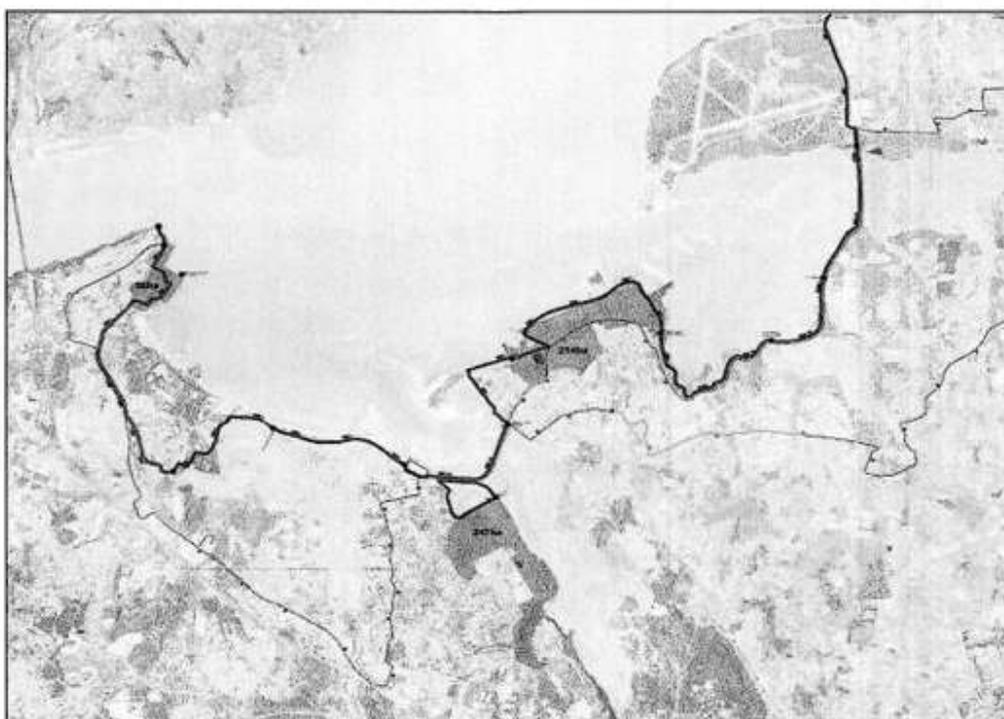
A UE reagiu de forma unida, rejeitando a proposta, e procurou estabelecer alianças com várias partes que também reagiram negativamente, com destaque para os EUA, os pequenos Estados Insulares, a Austrália ou o Brasil. Portugal participou ativamente a apoiar as equipas negociais da UE sobre a mitigação e a estabelecer pontes entre a UE e o Brasil que, por sua vez, exerceu um papel relevante junto da China.

Portugal orgulha-se de ser exemplo na ambição e ação climática: figurámos nos países com classificação elevada no Climate Change Performance Index e fazemos parte das alianças internacionais mais ambiciosas. Somos também uma referência no financiamento a países em desenvolvimento, em especial com o programa de troca da dívida de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe por financiamento climático nesses países. Tivemos, pela primeira vez, um pavilhão que foi reconhecido como um dos melhores desta COP".

Já a representação portuguesa das ONGA, pela associação ZERO, refere que o acordo alcançado é um “avanço importante, mas tem um sabor agridoce”; deixa em aberto muitas opções “falsas e contraditórias”; reconhece-se que a declaração final abre caminho para o fim da era dos combustíveis fósseis, mas “não reflete a necessidade de financiamento, nomeadamente na questão das perdas e danos e também no equilíbrio entre os esforços de mitigação e adaptação”; o Balanço Global foi acolhido com satisfação “após a inclusão e reforço das Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDC), as fortes referências à ciência, além dos diversos elementos que serão a base para garantir um caminho do próximo balanço global” e sobre o “oceano, onde se reconhece a importância do restauro dos ecossistemas marinhos e das ações de mitigação e adaptação marinhas, reforçando onexo Oceano-Clima”.

Arco Ribeirinho Sul

A CPADA esteve presente e deu os necessários contributos na apresentação sobre os principais eixos previstos para a concretização do projeto do Arco Ribeirinho Sul (Resolução do Conselho de Ministros nº 41/2023 que aprova um conjunto de medidas tendo em vista a concretização do projecto) - Olho de Boi, ex companhia portuguesa de pescas/Almada a Alcochete - e análise dos mecanismos de cooperação institucional. Trata-se de uma zona ribeirinha contaminada com resíduos da Lisnave e Siderurgia Nacional e no Barreiro com contaminações da antiga CUF, Quimigal e Moita do Ribatejo. O projecto consta na expansão do Metro Sul do Tejo com a criação de duas pontes, uma prolongando-se pelo Seixal com a reposição da ponte entre Seixal e Barreiro (pedonal, ciclável e ferroviária), e outra no eixo Barreiro e Seixal (Moita, Montijo e Alcochete); um terminal fluvial na Moita e um cordão ciclável e pedonal de 38Km que vai ligar Almada a Alcochete. Será reconvertida numa zona essencialmente verde não havendo lugar à construção em altura e prevendo-se construção a custos controlados de habitação pública e a criação de um polo de emprego e reabilitação dos estaleiros da Lisnave na Murgueira. Será necessário descontaminar parte do arco ribeirinho cujo fundo não esteja já consolidado com resíduos. De referir que a CPADA (e FPCUB) tem instalações no Olho de Boi desde 1990 o que contribuiu para o seu conhecimento do território e esclarecimentos para a mobilidade activa (a pé, de bicicleta e transportes públicos).



Planta das zonas objecto de intervenção no âmbito do Projecto do Arco Ribeirinho Sul (ARS)
Anexo I a que se refere o nº 1 da Resolução do Conselho de Ministros nº 41/2023

Comissão de Acompanhamento – novo aeroporto de Lisboa

Tendo a CPADA sido nomeada pelo Governo e resolução do Conselho de Ministros nº89/2022 para a Comissão de Acompanhamento que tem como missão “garantir o acompanhamento e a independência dos trabalhos da Comissão Técnica Independente” para a localização do novo aeroporto de Lisboa participou em todas as reuniões e emitiu a 27 de Outubro um comunicado sobre o seu posicionamento relativamente às sugestões desta Comissão Técnica Independente sobre a renovação do **Aeroporto Humberto Delgado**. Redigiu igualmente em Julho e em Dezembro pareceres/comunicados sobre a sua posição relativamente à localização do novo aeroporto de Lisboa. (documentos em anexo).

Ambientalistas defendem maior utilização do aeroporto de Beja

NOVEMBRO 8, 2023 ÀS 06:30



DESTAQUE, ECONOMIA



A Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente (CPADA) congratula-se com a proposta de remoção do tráfego não comercial do Aeroporto Humberto Delgado (Lisboa), mas defende que a solução preconizada para Beja poderia ser "mais ambiciosa".

No relatório de curto prazo entregue ao Governo, no início de setembro, a Comissão Técnica Independente (CTI) para o estudo da expansão aeroportuária de Lisboa defende que a Base Aérea de Beja, "nas condições atuais de acessibilidade, não pode ser uma alternativa comercial para gestão das pontas de tráfego de passageiros do AHD [Aeroporto Humberto Delgado] e do Aeroporto de Faro, mas pode ser considerada para acolher operações exclusivas de carga e de *charters* não regulares, libertando espaços do AHD".

"Esta proposta poderia ser mais ambiciosa, dado que o aeroporto de Beja tem um elevado potencial", contra-argumentam os ambientalistas.

A CPADA afirma ainda que, "mesmo sem uma ação comercial determinada, que permitiria colocar esta infraestrutura no 'radar' de companhias aéreas de baixo custo e sem o desenvolvimento de acessibilidades ferroviárias e rodoviárias que permitiriam a sua ligação mais eficiente a Lisboa e ao Algarve, Beja tem atraído um número crescente de voos particulares, para além de utilizações pontuais como aconteceu nas jornadas da juventude e por um clube de futebol".

REDES SOCIAIS



Gestão Integrada dos Fogos Rurais

A CPADA foi responsável pela mediação entre a Liga dos Bombeiros Portugueses (LBP) e a Agência para a Gestão Integrada dos Fogos Rurais (AGIF) emitindo em Carta Aberta um apelo ao diálogo pela gestão integrada do território e que foi disseminado pela Agência LUSA e noticiado na revista ambiente magazine de Agosto (carta e recortes de imprensa em anexo).

A CPADA participou nas **Jornadas Europeias do Património 2023 (JEP2023)** de 22 a 24 de Setembro no Museu Nacional dos Coches em Lisboa, subordinadas ao tema “Património Vivo”.

A CPADA deu, a 16 de Outubro, contributos para o parecer sobre a **Conta Geral do Estado do Conselho Económico e Social (CES)**, propondo “que no capítulo da “Síntese Conclusiva” do Parecer em análise, seja acrescentado uma sugestão de que este documento deverá futuramente indicar o valor que é usado em trabalhos de remediação de passivos ambientais ou minimização de impactes ambientais resultante de situações ilegais”.

Prémio Nacional de Ambiente e Prémio Carreira

A CPADA organiza e atribuiu anualmente o Prémio Nacional de Ambiente “Fernando Pereira” e Prémio Carreira (na área do ambiente). Em 2023 a cerimónia teve lugar no dia 28 de Novembro na Biblioteca da Casa do Alentejo. Na mesa de honra estiveram presentes o presidente do Conselho Executivo, José Manuel Caetano, o presidente do ICNF, Nuno Banza, a presidente da Ordem dos Biólogos, o vice-presidente da CCDR de Lisboa e Vale do Tejo, José Manuel Alho e o representante do homenageado com o Prémio Carreira.

Este ano o Prémio foi entregue à AEPGA (Associação para o Estudo e Proteção do Gado Asinino), ONGA criada em 2001 orientada para a preservação do Burro de Miranda e de todo o património envolvente.

Foi também atribuída uma Menção Honrosa à associação AFURNA (Associação dos Amigos de Vilarinho da Furna) que lançou recentemente o livro “Infantil Para Sempre Vilarinho da Furna”, que conta a história da aldeia comunitária que nos inícios dos anos 70 ficou submersa devido à construção de uma barragem, como contributo para perpetuar a memória.

O Prémio Carreira foi atribuído a Eurico Figueiredo, catedrático de Psiquiatria e Saúde Pública, que teve, entre intervenções políticas e cívicas em múltiplas vertentes, a protecção do património e do ambiente como seu objectivo de vida e a nortear a sua carreira. Na impossibilidade de estar presente por motivos de doença crónica foi o Professor Fernando Condesso a fazer uma apresentação do galardoado e a receber em mão este Prémio.

A CPADA constituiu em 1999 o **Prémio Nacional de Ambiente “Fernando Pereira”**.

Anualmente, assegura os prémios entregues aos galardoados e as menções honrosas, bem como a organização do evento.

O nome escolhido é uma homenagem a um dos mártires da causa ambiental, o fotógrafo português Fernando Pereira, morto no ato de sabotagem do navio da Greenpeace que há 29 anos tentava impedir a realização de testes nucleares franceses no atol de Muroroa no Pacífico.

O Prémio destina-se a galardoar a pessoa, instituição ou empresa que em cada ano se distinga na sua ação como “amigo do ambiente”.

Por ocasião da 5ª Edição do Prémio Nacional de Ambiente “Fernando Pereira” 2002/2003, foi criado o **Prémio Carreira**, destinado ao reconhecimento público de uma personalidade pelo movimento ambientalista integrado na CPADA, pelo trabalho de uma vida em prol do ambiente.



Cerimónia da edição de 2003 com a entrega do Prémio Carreira a Humberto Vasconcelos

Nota histórica: Graças ao Ano Europeu do Ambiente em 1987, onde estava inserido o evento Sesimbra – Algarve em Cicloturismo que teve lugar em Maio desse ano, José Caetano conhece o jornalista Humberto Vasconcelos (HV) e a sua força e desassossego, o que resulta na criação da FPCUB e mais tarde na CPADA. O jornalista HV foi a inspiração para a criação destes Prémios, tendo acabado por ser o primeiro a receber o Prémio Carreira.



Entrega do Prémio Nacional de Ambiente e Prémio Carreira, Lisboa, 28 de Novembro



CONFEDERAÇÃO PORTUGUESA
DAS ASSOCIAÇÕES
DE DEFESA DO AMBIENTE



**ENTREGA DO PRÉMIO NACIONAL DE
AMBIENTE "FERNANDO PEREIRA *"**
E DO PRÉMIO CARREIRA

* Homenagem a um dos mártires da causa ambiental, o fotógrafo português Fernando Pereira, morto ao ato de sabotagem do navio Gracioso, que há 29 anos tentava impedir a realização de testes nucleares franceses no atol de Muroras no Pacífico.

28 DE NOVEMBRO DE 2023
INÍCIO ÀS 17 HORAS

BIBLIOTECA DA CASA DO ALENTEJO
Rua das Portas de Santo Antão, 58 - Lisboa



A CPADA apoiou, de Março a Outubro, a **Campanha Nacional de Informação e Sensibilização “O futuro está na sua mesa, com a folha verde”** com sessões de esclarecimento, acções de informação e jornadas técnicas organizadas e promovidas pela Associação Portuguesa de Agricultura Biológica (AGROBIO) no âmbito da campanha europeia “Escolha produtos biológicos europeus”. Foram neste âmbito realizados um total de 14 eventos descentralizados para diversos pontos do país (Bragança, Arouca, Viseu, Penafiel, Ovar, Idanha-a-Nova, Sintra, Leiria, Coimbra, Odemira, Tavira, Lagos, Benafim e Arcos de Valdevez).



A CPADA continuou e continua a fazer a gestão dos **Processos para a nomeação de representantes das associações de defesa do ambiente - OGA e Equiparadas (ONGAE) em organismo públicos**, com base no protocolo que tem com a Agência Portuguesa de Ambiente (APA) no âmbito do qual lhe são delegados poderes para essa gestão.

Dada a especificidade da representação no **Conselho Económico e Social (CES)** anexa-se o relatório de representação da CPADA.

A CPADA recebeu durante o ano de 2023 alguns contactos de cidadãos ou associações a denunciar situações lesivas do ambiente – denúncias ambientais, essencialmente de carácter local, e deu sempre resposta no sentido de partilhar informação sobre a legislação envolvida e/ou encaminhando das situações para organismos e entidades competentes ou sugerindo-o.

“Prémio Defesa Nacional e Ambiente”

A CPADA integrou uma vez mais o júri do “Prémio Defesa Nacional e Ambiente”, atribuído anualmente com o objectivo de premiar um projecto de um dos três ramos das forças armadas e que o júri elege, incentivando as boas práticas ambientais e a economia circular na Defesa Nacional. Este prémio foi criado em 1993 pelos Ministros da Defesa Nacional e do Ambiente e Recursos Naturais e distingue todos os serviços – órgãos, estabelecimentos e entidades do Ministério da Defesa Nacional, bem como órgãos e unidades das Forças Armadas que promovam a sustentabilidade ambiental.

A cerimónia de entrega dos prémios da 30.ª Edição do Prémio Defesa Nacional e Ambiente teve lugar no dia 14 de dezembro, no Aquário Vasco da Gama, em Lisboa.

As candidaturas são avaliadas por um júri composto por entidades da defesa nacional e civis, sendo presidido pela Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN), que igualmente detém a responsabilidade da organização e coordenação das cerimónias de entrega deste Prémio.

Ao longo de 30 anos, muitos têm sido os projectos premiados. “A preservação do ambiente, a proteção da biodiversidade e dos recursos naturais do país, o desenvolvimento sustentável, a utilização eficiente dos recursos e a inovação ambiental, mas também a mitigação dos riscos que resultam da atividade das Forças Armadas, impostos pelas missões e responsabilidades que lhe são exigidas, em prol da segurança e defesa de todos, são objetivos que têm vindo a marcar a agenda da Defesa Nacional ao longo do tempo. A sua promoção recebeu renovado impulso com a recente publicação da Estratégia da Defesa Nacional para o Ambiente, Segurança e Alterações Climáticas.”

Este ano o **1º Prémio** foi atribuído ao **Aquário Vasco da Gama (AVG)**, pertencente à **Marinha Portuguesa**, com a candidatura “Uma visão da sustentabilidade no meio aquático”. Trata-se de um espaço que promove a cultura científica e ambiental em Portugal. “Além da sua vertente histórica, o Aquário-museu é o mais antigo do mundo aberto ao público e encontra-se em constante desenvolvimento tecnológico. Tem implementado diversos programas e projetos de sustentabilidade, conservação da biodiversidade, eficiência energética, energias renováveis, combate à poluição marinha, educação ambiental e, por consequência, tem apoiado diversas empresas nos seus índices Environmental, Social and Governance (ESG). Os contributos para o desenvolvimento sustentável da Instituição baseiam-se em sete dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) definidos pela Organização das Nações Unidas (ONU) na Agenda 2030. As atuais ações e rotinas no Aquário apoiam-se nos objetivos para garantir uma educação de qualidade, investir em energias renováveis e acessíveis, ter uma produção e consumo sustentável, combater as alterações climáticas, proteger a fauna e flora, tanto terrestre quanto aquática, desenvolvendo parcerias com entidades externas à Marinha que apoiam a implementação de tais objetivos. O AVG tem-se destacado no âmbito ambiental, atraindo a atenção de empresas que se preocupam com a sustentabilidade e procuram parcerias ESG. Empresas privadas, como LIDL Portugal, BP Portugal e Vodafone, são alguns dos exemplos de empresas que têm investido em projetos de sustentabilidade realizados nos últimos anos. A Instituição é reconhecida como uma referência na promoção da cultura científica e ambiental em Portugal e tem tido um papel importante na integração das preocupações ambientais na atividade militar.”

Houve ainda lugar à atribuição de um **2º Prémio** para a **Brigada de Intervenção (BrigInt)**, do **Exército**, com Quartel-General (QG) em Coimbra e na sua dependência hierárquica 8 Regimentos implantados geograficamente desde Chaves a Vendas-Novas. O prémio foi atribuído considerando a “resiliência energética” da brigada por ter implementado diversas iniciativas e ações de consciencialização e preservação ambiental. O carácter complexo e transversal desta temática tem permitido o funcionamento em pleno de um Gabinete de Proteção Ambiental (GPA) no QG.

A título de curiosidade refira-se que o comportamento da CPADA no júri deste prémio tem sido pautado pela moderação e não pela crítica, apoiando e reconhecendo a importância ambiental dos projectos a concurso. De salientar ainda por fim e não de menos importância, que os 3 ramos das Forças Armadas têm oficiais mulheres, com formação, nomeadamente em engenharia do ambiente, e que têm contribuído para a criação de consciência para a sustentabilidade ambiental no interior das forças armadas, como um exemplo de boas práticas também para o sector empresarial e, também por isso, a CPADA saúda todos os ramos das forças armadas e este prémio, que integra desde o princípio.

Para consulta do histórico de prémios pode ser visitado o sítio:
<https://www.defesa.gov.pt/pt/adesaeeu/premios/pdna/historico>



Entrega do Prémio Defesa Nacional e Ambiente ao Aquário Vasco da Gama pela senhora ministra da Defesa Nacional e pelo Secretário de Estado do Ambiente

OBS:

Em 2023 a CPADA decidiu-se pela não realização do Encontro Nacional de Associações de Defesa do Ambiente (ENADA), por razões circunstanciais, adiando a sua organização para 2024.

A CPADA continua sempre que possível e solicitada a promover e a aderir a **campanhas de prevenção de fogos florestais** de associados da CPADA bem como das autarquias.

A CPADA continua a receber as deliberações das **Assembleias Municipais da autarquia de Lisboa** e que estão disponíveis para consulta no sítio da AML em www.am-lisboa.pt

ANEXOS

PARECER SOBRE A NÃO RENOVAÇÃO DAS LICENÇAS DOS CIRVER

Âmbito: O Ministério do Ambiente prepara-se para aprovar um Despacho de não continuidade das licenças dos Centros de Tratamento de Resíduos Perigosos, que surgiram em 2004 para dar resposta à falta de locais para estes resíduos.

A origem do problema e a solução

Antes de 2004 o único destino adequado para os resíduos perigosos em Portugal era a exportação. Durante anos França, Alemanha e Bélgica receberam alguma da quantidade de resíduos perigosos produzidos em Portugal, porque a grande maioria era encaminhada ilegalmente para destinos não adequados, com os impactes ambientais e para a saúde associados a este tipo de resíduos.

A obrigatoriedade de dar um destino de proximidade a estes resíduos, a movimentação de resíduos perigosos por grandes distâncias, associada ao risco de concentração destes resíduos em locais não adequados, obrigou Portugal a garantir uma resposta para este problema.

Nenhum município queria ter uma instalação deste género e em 2004 a Chamusca assumiu o compromisso por 10 anos, tendo recebido 2 centros para tratar resíduos perigosos (Centros Integrados de Recuperação, Valorização e Eliminação de Resíduos Perigosos (CIRVER), com o tendo sido exigido pelo Ministério do Ambiente como critério obrigatório estes, a instalação de 6 unidades de tratamento e valorização e 1 aterro para resíduos perigosos. Este compromisso foi prolongado, entretanto, sempre com a garantia do controlo ao funcionamento destas instalações.

Como o Ministério volta a criar o problema

Na nova fase de avaliação do prolongamento do licenciamento destas instalações, o Ministério do Ambiente usa os mesmos critérios — proximidade, distâncias no transporte de resíduos pelo país e risco de concentração de resíduos perigosos, para não autorizar o licenciamento destas licenças.

Esta medida reflete claramente a ingenuidade do Ministério do Ambiente em matéria de gestão de resíduos perigosos em Portugal. Portugal, apesar de ser um país pequeno, possui atualmente já uma série de instalações que permitem o armazenamento temporário de resíduos perigosos, dando uma resposta de proximidade e limitando os transportes de resíduos apenas para as cargas completas até aos CIRVER. Esta rede não impede a existência de um mercado paralelo e ilegal, que realiza tráfico de resíduos perigosos — classificando-os como não perigosos — e encaminhando-os para locais não adequados, como é o caso de pedreiras e areeiros, prática que tem sido incentivada pelas sucessivas medidas inadequadas do Ministério do Ambiente, e cujas autarquias se vêm atualmente preocupadas com o risco e os custos da limpeza destes locais.

Por outro lado, o Ministério fundamenta que esta não aprovação permite um mercado concorrencial para o tratamento de resíduos perigosos, podendo ser positivo o aparecimento de novas soluções de tratamento por valorização, mais avançadas e

eficientes. Este argumento reflete claramente o desconhecimento das soluções de valorização de resíduos perigosos em Portugal e nos outros Estados Membros, bem como o nível e os custos elevados associados às melhores tecnologias para o tratamento de resíduos perigosos, que num pequeno mercado como o português só será estimulado com a promoção da importação de resíduos perigosos para o nosso país.

A realidade Portuguesa

Existem outras instalações que poderão dar resposta a pequenas quantidades de resíduos perigosos, sem a mesma exigência das 7 instalações de tratamento e valorização exigidas aos CIRVER, mas para evitar situações de mau funcionamento, como as denunciadas durante anos à Inspeção do Ambiente e à APA - Agência Portuguesa do Ambiente, e que são do conhecimento destas entidades, não só estão em patamares diferentes de resposta técnica, como é preciso um controlo, acompanhamento e verificação constante e rigoroso que o setor não consegue oferecer.

Ora, sabendo que:

- Há falta de recursos humanos na inspeção do ambiente;
- A última revisão da legislação sobre resíduos veio autorizar que a validação dos Relatórios Ambientais Anuais das instalações com risco (como as que recebem resíduos perigosos) deixasse de ter que ser feita obrigatoriamente por verificadores qualificados, passando esta verificação a uma ação facultativa;
- Existem passivos ambientais com abandono de resíduos perigosos por resolver e que precisam de destino para os resíduos lá abandonados;
 - Continua a não existir Legislação específica para os solos contaminados (ProSolos);
 - Foi aprovada uma nova designação para "enchimento" de pedreiras e areeiros, para efeitos de recuperação em zonas escavadas com «resíduos não perigosos» em substituição de outros materiais que não são resíduos, abrindo a porta à ilegalidade;
 - Os valores-limite para os critérios de admissão de resíduos contaminados com hidrocarbonetos em aterros de resíduos inertes ou de resíduos não perigosos continua muito benevolente e não acompanha a média europeia (Portugal até 100mg/kg, média europeia até 40mg/kg);

Tememos que os resíduos perigosos, pelas características específicas que têm, voltem a ser um problema grave em Portugal, e a serem empurrados para debaixo do "tapete" das Autarquias.

Consideramos lamentável que se continue a avaliar estas medidas sem considerar os impactes diretos e indiretos que a má gestão de resíduos poderá provocar na saúde e na qualidade ambiental das populações, sendo estas apenas baseadas em potenciais "falsos" fatores económicos, resultantes de uma análise financeira incompleta.

Considerações finais

O Ministério do Ambiente prepara-se para aprovar o retrocesso das políticas de gestão de resíduos perigosos. Portugal irá ter falta de respostas para os resíduos perigosos e o abandono destes resíduos será a consequência.

Lisboa, 7 de maio de 2023



Ambientalistas temem importação de resíduos perigosos para Portugal

Governo vai retirar a exclusividade de gestão e tratamento a dois centros na Chamusca. Associações dizem que APA não tem meios para fiscalizar

Rita Neves Costa
rita.n.costa@jn.pt

LIXO A intenção do Governo de retirar a exclusividade das licenças de exploração aos dois centros integrados de recuperação, valorização e eliminação de resíduos perigosos (CIRVER), localizados na Chamusca, está a preocupar os ambientalistas, representantes locais e de vários setores que temem que a abertura do mercado a outros operadores possa acarretar riscos ambientais e sanitários para o país. O Ministério do Ambiente e aponta ao JN que passará a haver "liberdade para que surjam propostas de novos operadores", mantendo-se as licenças já existentes.

"É arriscado e vai gerar problemas ambientais graves. O Governo não tem meios para controlar os outros operadores que já existem no mercado", aponta Luís Mesquitella. O presidente do Observatório Nacional dos CIRVER diz que poderá não haver "possibilidades ou dinheiro" para inspecionar todos os outros que possam surgir. Além dos dois centros (Sisav e Eco-deal) da Chamusca, existe uma "rede licenciada de instalações que permitem armazenar temporariamente pequenas quantidades de resíduos perigosos", explica Carmen Lima, da Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente (CPADA).

Para a ambientalista, que é também um dos elementos do Observatório dos CIRVER, a "abertura da capacidade de resposta" da gestão e tratamento de resíduos perigosos a outros operadores tem "subentendido a importação para Portugal" deste tipo de materiais, es-



Licença de exclusividade dos dois centros da Chamusca termina em novembro

encialmente produzidos na indústria, como tintas, dissolventes e óleos. Mesmo a rede atual "não impede a existência de um mercado paralelo e ilegal, que realiza tráfico de resíduos perigosos", clarifica a CPADA, num parecer de 7 de maio, a que o JN teve acesso.

MUNICÍPIOS VÃO DECIDIR

A confederação das associações ambientalistas diz temer que "os resíduos perigosos [...] voltem a ser um problema grave em Portugal, e a serem empurrados para debaixo do 'tapete' das autarquias". O gabinete do ministro do Ambiente, Duarte Cordeiro, responde que, "não obstante decorrer um processo de audiência de interessados", mantêm-se as "licenças dos operadores existentes".

A tutela precisa ao JN que os dois CIRVER "deixam de ter exclusividade", mas os futuros novos operadores serão sujeitos a um "processo de licenciamento exigente" e que só avança com a

DETALHES

Legislação

Desde 2004 que os dois CIRVER na Chamusca têm um regime de exclusividade para tratar os resíduos perigosos em Portugal, com previsão de 250 mil toneladas por ano. As licenças foram prorrogadas em 2018 e terminam em novembro.

Sete unidades

Os dois centros estão equipados com sete unidades de tratamento. O presidente do Observatório dos CIRVER disse, na reunião de 10 de março, que "algumas não são rentáveis".

Acessos

Na mesma reunião, uma representante do Ministério da Saúde disse que as limitações dos acessos rodoviários na Chamusca levam os camiões de resíduos perigosos a passar próximo de localidades.

"concordância" dos municípios sobre a localização.

Numa reunião realizada entre o secretário do Estado do Ambiente e o Observatório dos CIRVER, a 10 de março, vários intervenientes mostraram-se reticentes com o fim de prorrogação da exclusividade. Na nota do encontro, publicada no site da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), lê-se que, além de Carmen Lima, também os representantes autárquicos, da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional e da Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo concordam com o "atual regime de exclusividade".

Enquanto representante da associação de municípios no observatório, o autarca da Chamusca, Paulo Queimado, afirma não saber como vai a APA conseguir "controlar a disseminação de tantos operadores", acrescentando que os dois centros fizeram investimentos que ainda não foram amortizados. ●



CPADA envia carta • aberta para apelar ao diálogo sobre a Gestão Integrada do Território

A Confederação diz-se "berplexa" com o pedido de demissão e com a

Usamos cookies para lhe oferecer uma experiência mais relevante, lembrando as suas preferências e visitas repetidas. Ao clicar "Aceito", consente a utilização de todos os Cookies. Pode, no entanto, visitar "Preferências de Cookies" para um consentimento mais controlado.

[Preferências de Cookies](#) [Aceitar todos](#)

Na carta aberta da **Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente (CPADA)**, dirigida ao Presidente da República, ao Primeiro Ministro e ao Presidente da Assembleia da República, pode mostrar-se a “perplexidade” com que foi recebido o **pedido de demissão e ameaça de queixa crime da LBP (Liga de Bombeiros Portugueses) contra a AGIF**.

“Consideramos que a posição do Presidente da LBP não está focada na profunda reforma que o país tem de fazer para construir soluções estruturais de resposta ao problema de fundo do planeta: o aumento da severidade e frequência dos incêndios como uma das consequências das alterações climáticas. A CPADA está ciente da dimensão dos desafios com que o país está confrontado nas próximas décadas, a qual não é compatível com este aparente conflito circunstancial. Por isso, vimos apelar à reflexão serena, à renovada emergência da ação climática e ao respetivo financiamento plurianual de prevenção e combate aos fogos rurais. Não é altura de divisões desta natureza. A sustentabilidade, enquanto superior interesse nacional, requer um esforço de diálogo institucional, uma energia coletiva que não pode dispensar ninguém” – pode ler-se na carta que foi divulgada junto da imprensa.

A CPADA garante confiar no trabalho das entidades, como a AGIF, A ICNF e a ANEPC: “ a estratégia de redução das emissões para atingir a neutralidade carbónica até 2045 exige uma ação consequente, com investimento público e privado eficiente. A nossa floresta – o nosso território – não podem ser reduzidos a uma disputa institucional”, continua, acrescentando ainda que “o sobressalto técnico, cívico e independente para o qual a AGIF nos convoca tem de estimular um consenso nacional, regional e sub-regional que assente no melhor conhecimento e qualificações disponíveis ao qual a AGIF tem dado resposta, sem descurar a proximidade dos cidadãos à qual as corporações de bombeiros dedicam grande parte da sua energia. Para sermos mais eficientes coletivamente, temos de nos sentar à mesa, deixar de lado queixas-crime e declarações menos felizes: a bem do futuro do nosso país e das próximas gerações”.

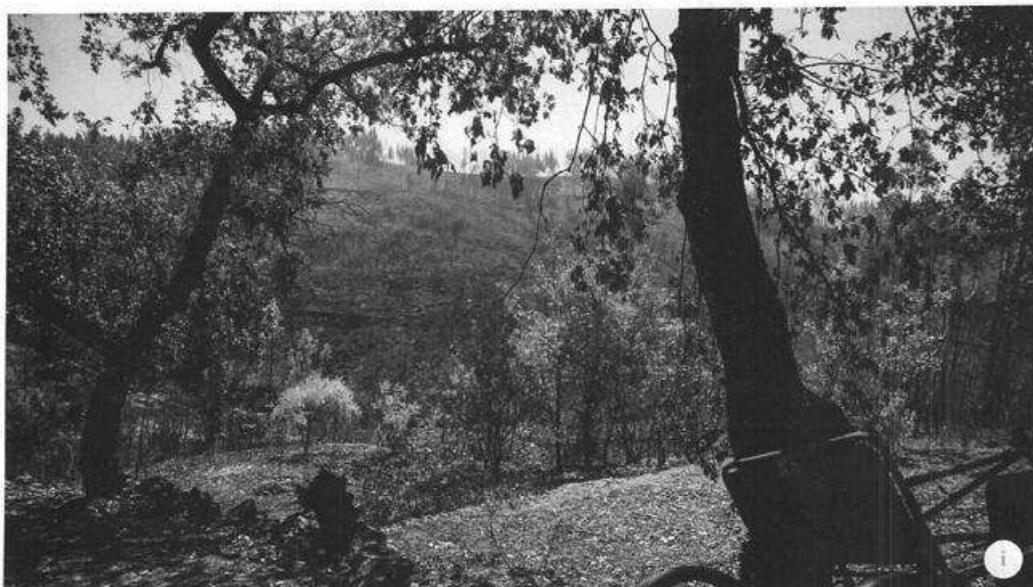
Etiquetas: [AGIF](#) [Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente \(CPADA\)](#)

Ambientalistas criticam "ameaça" da Liga dos Bombeiros contra Agência de Gestão Integrada de Fogos Rurais e apelam para diálogo

Confederação salienta que foi com "perplexidade" que tomou conhecimento do pedido de demissão e ameaça de queixa-crime da LPB contra a AGIF, após declarações polémicas do presidente.

04 ago. 2023, 19:18

Oferecer



Agência Lusa
Texto

A Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente (CPADA) manifestou nesta sexta-feira "perplexidade" com o pedido de demissão e ameaça de queixa-crime da Liga dos Bombeiros contra a Agência de Gestão Integrada de Fogos Rurais, apelando para o diálogo.

"Consideramos que a posição do Sr. presidente da LBP [Liga dos Bombeiros Portugueses] não está focada na profunda reforma que o país tem de fazer para construir soluções estruturais de resposta ao **problema de fundo do planeta**: O aumento da severidade e frequência dos **incêndios** como uma das consequências das **alterações climáticas**", afirma o presidente Conselho Executivo da CPADA, José Manuel Caetano numa carta aberta.

Na missiva dirigida ao Presidente da República, ao primeiro-ministro e ao presidente da Assembleia da República, a confederação salienta que foi com “perplexidade” que tomou conhecimento do **pedido de demissão e ameaça de queixa-crime** da LPB contra a Agência de Gestão Integrada de Fogos Rurais (AGIF), na sequência das declarações do seu presidente no parlamento sobre o relatório de atividades do Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais.

Na terça-feira, a LBP disse estar a avaliar a apresentação de uma queixa-crime contra o presidente da AGIF, Tiago Oliveira que, em 27 de julho, afirmou perante a comissão parlamentar de Agricultura e Pescas que há municípios a **gastar meio milhão de euros nos bombeiros**, “quando **não gastam dinheiro a gerir a floresta**”, sendo necessário equilibrar a prevenção e o combate.

Para a Liga, Tiago Oliveira já teve “tempo suficiente para se justificar perante os portugueses pelas informações falsas que produziu acerca dos bombeiros”.

Para a CPADA, a dimensão dos desafios com que o país está confrontado nas próximas décadas “não é compatível com este aparente conflito circunstancial”, pelo que, apela para uma reflexão serena, à renovada emergência da ação climática e ao respetivo financiamento plurianual de prevenção e combate aos fogos rurais.

“Não é altura de divisões desta natureza. A sustentabilidade, enquanto superior interesse nacional, requer um esforço de diálogo institucional, uma energia coletiva que não pode dispensar ninguém”, defende a confederação.

Na carta aberta hoje divulgada, a CPADA garante ter confiança no trabalho das instituições como a AGIF, LBP, Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) e da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), e sublinha que “a estratégia de **redução das emissões** para atingir a neutralidade carbónica até 2045 exige uma ação consequente, com investimento público e privado eficiente”.

“A nossa floresta — o nosso território — não podem ser reduzidos a uma disputa institucional”, insiste a CPADA, defendendo que “o sobressalto técnico, cívico e independente para o qual a AGIF convoca tem de estimular um consenso nacional, regional e sub-regional que assente no melhor conhecimento e qualificações disponíveis”, ao qual a agência “tem dado resposta, sem descurar a proximidade dos cidadãos”.

“Para sermos mais eficientes coletivamente, **temos de nos sentar à mesa**, deixar de lado queixas-crime e declarações menos felizes: a bem do futuro do nosso país e das próximas gerações”, remata.

As declarações do presidente da AGIF motivaram ainda críticas da Associação Portuguesa de Bombeiros Voluntários (APBV) e da Associação Nacional de Municípios Portugueses, entre outras associações de autarquias.

Localização do Novo Aeroporto de Lisboa

Posição da CPADA

Está em curso a discussão sobre a localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL). Uma questão que começou a ser debatida há mais de 50 anos, com a criação do Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa, em 1969, obteve um novo impulso com a criação da Comissão Técnica

Independente (CTI) com mandato para a realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) definido pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) nº 89 de 14 de outubro de 2022.

A urgência de uma decisão é fundamentada na saturação do Aeroporto Humberto Delgado (AHD), na Portela, após a rápida retoma do seu tráfego, temporariamente reduzido pela emergência do Covid 19. Em 2022 o número de passageiros atingiu mais de 28 milhões, um volume apenas ligeiramente inferior ao pico de 2019. Em apenas 20 anos o tráfego do aeroporto de Lisboa triplicou; estimativas conservadoras apontam para mais 50 milhões de passageiros em 2050.

O crescimento explosivo do tráfego dos últimos anos é geralmente associado à expansão do turismo em que aos destinos tradicionais – Madeira e Algarve – se juntaram as cidades de Lisboa e Porto. No entanto, essa explicação não é suficiente. A pressão é amplificada por três fatores fundamentais: atraso na criação de uma rede ferroviária eficiente que tornaria as deslocações de Lisboa para o Porto, Faro e Madrid mais cómodas e rápidas (o exemplo do TGV francês e do AVE espanhol revelam que as deslocações até 600km podem ser predominantemente asseguradas pela ferrovia); a partilha da pista por jatos particulares, um fenómeno crescente apesar da existência de vários aeroportos na periferia de Lisboa, adequados a aviões de menor dimensão; e o transporte de carga que em 2022 atingiu um pico absoluto de 156.000 toneladas.

A sobrecarga do AHD tem graves inconvenientes ao nível da segurança, qualidade de vida das populações afetadas e do conforto dos passageiros. Os 203.000 movimentos de aeronaves registados em 2022 correspondem a uma média de 556 partidas ou aterragens por dia, obrigando a uma proximidade cada vez maior entre voos, à expansão do horário diário de utilização e à perturbação do sono de milhares de residentes nos cones de aproximação do aeroporto. O tempo de espera dos passageiros, particularmente quando cidadãos exteriores ao espaço Schengen, tem vindo a tornar-se cada vez mais penoso.

A discussão sobre a expansão da mobilidade da região de Lisboa constitui uma oportunidade de reflexão estratégica ímpar, que tenha em consideração a sustentabilidade do modelo a desenvolver, a qualidade de vida da população residente e uma cuidada análise custobenefício em que as externalidades envolvidas sejam consideradas.

Neste âmbito, a CPADA gostaria de felicitar o trabalho já desenvolvido pela Comissão Técnica Independente, pela mobilização da sociedade civil, através da plataforma Aeroparticipa, pela identificação dos objetivos da infraestrutura futura – acessibilidade, sustentabilidade e eficiência e pela proposta de 10 critérios de decisão em que as dimensões da sustentabilidade e eficiência estão contempladas.

A CPADA reafirma a defesa intransigente de uma visão integrada da infraestrutura aeroportuária em estreita articulação com um modelo de mobilidade que minimize os impactos ambientais e respeite a qualidade de vida da população residente e o conforto dos passageiros. A solução a desenvolver deve assegurar:

- Rapidez de acesso à cidade de Lisboa, **minimizando o tempo de deslocação**;
- Prioridade à **existência de infra-estrutura ferroviária**. As ligações por metro e comboio são hoje predominantes no acesso aos aeroportos com maior movimento. Os aeroportos de Madrid, Paris ou Londres têm ligações predominantemente ferroviárias. Na conferência de 27 de abril organizada pela CTI, o perito convidado, Heathrow Vickerman, identificou as zonas da grande Londres servidas por acesso inferior a 45 minutos dos aeroportos de Heathrow e Gatwick.
- Minimização do impacto ambiental incluindo **corredores migratórios, espécies protegidas, lençóis freáticos** e impacto de **riscos naturais**.

Estes princípios deverão ser integralmente respeitados no modelo de desenvolvimento a desenhar. É fundamental evitar que se repitam erros em que imensos recursos foram desperdiçados em novos aeroportos, abandonados pouco depois da sua construção de raiz, como Castellon e Ciudad Real, em Espanha ou Mirabel, em Montreal, Canadá.

Face à duração necessária ao desenvolvimento de um modelo duradouro, estimado em pelo menos uma década, é fundamental tomar medidas de curto prazo. As crises são também geradoras de oportunidades. Assim, urge vencer inércias e fazer adaptações que reduzam o impacto e a sobrecarga atual do AHD:

- eliminação do tráfego de aviões particulares;
- transferência do grosso da carga aérea para outros aeroportos, muito mais próximo das zonas de produção de bens perecíveis que carecem de transporte aéreo;
- aceleração das ligações ferroviárias entre centros urbanos com maior proximidade de Lisboa;
- deslocação parcial do tráfego para aeroportos com capacidade disponível.

O aeroporto de Beja constitui a infraestrutura aeroportuária com maior capacidade subproveitada. Dispõe de duas pistas de 3.450m e de 2951 m, permitindo a aterragem de A380. Localiza-se a 2h e 2m de Lisboa e 1h 43m de Faro, por estrada. A utilização para usos civis, iniciada em 2011, tem-se limitado a voos charter sazonais e a aterragem de aviões em estacionamento ou reparação. O tempo de deslocação ao litoral algarvio e à Grande Lisboa tem sido o principal impedimento de uma utilização mais intensa que seria potenciada pela construção do troço de acesso da “Autoestrada do Baixo Alentejo”, com ligação a Sines. No entanto, a pressão sobre o AHL e o Aeroporto de Faro nos meses de verão, cria condições únicas para o reforço da utilização do Aeroporto de Beja, para transporte de mercadorias, companhias de baixo custo e alguns voos de interligação com outros destinos (hub). Os voos particulares têm vindo a incrementar a utilização deste aeroporto; a enorme pressão que eventos como a Jornada Mundial da Juventude de 1 a 6 de agosto criam na rede nacional de transportes, tornam imperiosa a utilização deste aeroporto como suporte da conectividade aérea nacional. É fundamental que os organismos públicos, e o setor do turismo se articulem para resolver questões administrativas e logísticas e atrair os operadores do transporte aéreo para a sua utilização, com ou sem natureza sazonal.

Lisboa, 05 de julho de 2023

Posição da CPADA sobre a renovação do Aeroporto Humberto Delgado de Lisboa

A CPADA – Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente (CPADA) felicita a Comissão Técnica Independente (CTI) pelo recente relatório sobre as medidas necessárias para aliviar a intensidade de tráfego do Aeroporto Humberto Delgado (AHD). *“Análise da situação atual do AHD e proposta de ações de melhoria da sua eficiência e eficácia operacional”*, de agosto de 2023.

Constituída com o mandato de avaliar alternativas de localização do(s) futuro(s) aeroporto(s) de Lisboa a CTI confrontou-se com a urgência de soluções que aumentem a capacidade de resposta a voos internacionais do AHD. Dado que um novo aeroporto e respetivas infraestruturas só ficarão operacionais num prazo dificilmente inferior a dez anos e, com um limite de 38 movimentos por hora, o AHD está próximo do limite da sua capacidade, urge tomar medidas que melhorem a sua capacidade de resposta no curto e médio prazo.

Na sua missão de contribuir para a proposta de soluções que minimizem os impactos ambientais da estratégia de desenvolvimento das acessibilidades em Portugal, incluindo a via aérea, a CPADA tem vindo a contactar um conjunto de peritos que ajudem a identificar soluções para um estrangulamento que tem vindo a agravar-se, com forte prejuízo tanto para passageiros como para os residentes no cone de aproximação das aeronaves.

Assim, saudamos a proposta já anteriormente reafirmada pela CPADA de deslocalização dos aviões particulares para outros aeroportos – “remoção do AHD de todo o tráfego não comercial”. A CTI identificou o aeroporto de Cascais como o mais indicado para o serviço do tráfego não comercial.

É igualmente de sublinhar a proposta de “eliminação da discriminação de preços que prejudique aeronaves de maiores dimensões e mesmo promover o seu favorecimento”. As aeronaves de maior dimensão permitem reduzir a pegada ecológica por passageiro/km e aumentam a capacidade de movimentação de passageiros do aeroporto.

A CTI identifica ainda um conjunto de propostas de melhoria das acessibilidades e da eficiência dos serviços do aeroporto, incluindo a criação de um terceiro terminal que permitiria reduzir significativamente os tempos de espera dos passageiros.

Finalmente, a CTI contribui para a consideração do Aeroporto de Beja como potencial apoio ao tráfego aéreo em complemento aos aeroportos de Faro e de Lisboa, para o “tráfego charter não regular” e para transporte de mercadorias. Esta proposta poderia ser mais ambiciosa, dado que o aeroporto de Beja tem um elevado potencial. Mesmo sem uma ação comercial determinada, que permitiria colocar esta infraestrutura no “radar” de companhias aéreas de baixo custo e sem o desenvolvimento de acessibilidades ferroviárias e rodoviárias que permitiriam a sua ligação mais eficiente a Lisboa e ao Algarve, Beja tem atraído um número crescente de voos particulares, para além de utilizações pontuais como aconteceu nas jornadas da juventude e por um clube de futebol.

Secretariado: R. Bernardo Lima nº35, 2ºB – 1150-075 – Lisboa
Endereço Postal: Apartado 4101 – 1500-001 Lisboa Tel.: 213
561253 | E-mail: cpada@cpada.pt | Site: www.cpada.pt



CONFEDERAÇÃO PORTUGUESA
DAS ASSOCIAÇÕES
DE DEFESA DO AMBIENTE

Acresce que a sobrecarga do AHD resulta, em grande medida das “pontes aéreas”, nacionais, com destaque para a ligação Lisboa – Porto e a ligação Lisboa – Madrid. A ferrovia deveria ser uma alternativa efetiva para deslocações num raio de 600 km. No entanto, a oferta destas rotas é ainda insuficiente ou atualmente inexistente, no caso da ligação a Madrid.

Em conclusão este estudo “complementar” da CTI permite extrair três conclusões fundamentais para a reflexão estratégica sobre o desenho do sistema aeroportuário da região de Lisboa:

- A existência de uma infraestrutura diversificada de aeroportos pode ser gerida em rede, reduzindo a pressão sobre o aeroporto central, com deslocação dos voos de aeronaves de menor dimensão, uma evolução possível com o desenvolvimento tecnológico que pode levar à oferta de aviões de menor dimensão e menos poluentes.
- A distância é um fator dissuasor que pode ser compensado por acessibilidades adequadas, para além de afetar de forma diferenciada tipos de utilização e perfis de passageiros;
- A utilização racional das infraestruturas permite gerir recursos escassos de forma mais eficiente e minimizar os impactos ambientais de obras sobredimensionadas.

CPADA, 27 de Outubro de 2023



CONFEDERAÇÃO PORTUGUESA
DAS ASSOCIAÇÕES
DE DEFESA DO AMBIENTE

Posição da CPADA sobre o Novo Aeroporto de Lisboa

Há um grande projeto aeroportuário europeu envolto em polémica. Cobre uma área de 3000 hectares, e prevê a construção inicial de duas pistas de aterragem com capacidade anual para 40 milhões de passageiros que pode ser ampliado para três pistas e 65 milhões, com um custo estimado de 9 mil milhões de euros (Deutsche Wele). O problema é que o proponente do projeto, o partido da Lei e Justiça não vai poder formar o próximo governo e os vencedores das últimas eleições expressaram as maiores dúvidas em relação ao projeto “megalómano”. Donald Tusk, líder da coligação que promete governar a Polónia numa maior proximidade com a União Europeia, considera que o projeto tem implicações sociais e ambientais que justificam, pelo menos uma reavaliação, se não a eliminação do projeto, apesar dos compromissos já assumidos.

Esta preocupação é compreensível. Se analisarmos a lista dos aeroportos que fracassaram nas últimas décadas verificamos que, apesar do acréscimo generalizado do tráfego aéreo, só interrompido pelo Covid, a Europa tem um peso relativo desproporcional. Só a Espanha tem dois casos emblemáticos – o Dom Quixote, perto de Ciudad Real, construído em 2008 e que faliu em 2011, por falta de interesse das operadoras de baixo custo que tentou atrair; e o aeroporto de Castellon, construído em 2011 e designado como “aeroporto fantasma” devido ao nível muito irregular da sua utilização. Na Alemanha, o Berlin Branderbourg Airport, com abertura prevista para 2011, só entrou em funcionamento em 2020, e com procura reduzida. Há outros exemplos fora da Europa, como o aeroporto de Mirabel, para servir Montreal, mas cuja localização numa zona remota fez com a preferência pelo aeroporto Montreal-Trudeau se mantivesse.

Quando nos exasperamos pelos 50 anos de discussão sobre a expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa devemos ter em consideração que o mais importante é tomar uma boa decisão. Há uma lição clara que pode ser extraída – **grandes aeroportos que não servem uma vasta população são economicamente inviáveis e têm um custo ambiental inaceitável**. Os super hubs, sustentados por aviões cada vez maiores, são uma relíquia do passado, à medida que as ligações ponto a ponto são preferidas, em articulação com redes ferroviárias eficientes. A Airbus foi forçada a descontinuar o A380, o modelo ideal para grandes hubs por poder transportar mais de 800 passageiros.

Infelizmente, estão em discussão alternativas que, a ser selecionadas, teriam consequências extremamente gravosas, podendo o novo aeroporto vir a juntar-se à longa lista de fracassos. Alcochete tem vindo a público pela potencial eliminação de 250.000 sobreiros, para além se localizar sobre o maior lençol freático da península e de ser um leito de cheia facilmente inundável com a ocorrência de chuvas fortes, um fenómeno cada vez mais provável. Infelizmente, Montijo seria ainda mais grave, com uma pista facilmente submersa

pela subida do nível do mar e risco de acidentes colocados pelas aves migratórias que passam meses no estuário do Tejo e sem possibilidade de expansão.

As localizações a Sul do Tejo sofrem de dois problemas comuns – falta de acessos adequados e baixa densidade populacional. As declarações de 2007 do então Ministro das Obras Públicas Mário Lino, sobre a localização de um aeroporto na margem Sul – o célebre “jamais” – mantêm-se válidas. **Qualquer localização a Sul do Tejo sofre de duas limitações temporais que inviabilizam a sua operacionalidade por muito mais de uma década – a construção do próprio aeroporto e a das acessibilidades, ferroviárias e rodoviárias, incluindo uma nova travessia do Tejo, túnel ou ponte.**

O aeroporto da Portela está próximo da saturação porque presta serviços deslocáveis para outros aeroportos da região de Lisboa ou mais distantes como o de Beja, como foi identificado pela Comissão Técnica Independente. Ainda em novembro, apresentará a sua proposta de localização do novo aeroporto, em alternativa ou complemento do atual aeroporto. **Face à eliminação de outras alternativas a Norte do Tejo, como Alverca e Ota, Portela mais Santarém é a única solução defensável.**

CPADA

Lisboa, Dezembro de 2023

Secretariado: Rua Bernardo Lima, Nº 35 2ºB – 1150-075, Lisboa
Endereço Postal: Apartado 4101 – 1500-001 Lisboa
Tel.: 213 561253 | E-mail: cpada@cpada.pt | Site: www.cpada.pt