SmartandGreenTourismIII: “Muitos de nós já estão preparados para o futuro, mas o futuro ainda não está preparado para o presente”

2 de Abril, 2024

A sustentabilidade e o turismo estiveram em debate na 3ª edição da Conferência Smart and Green Tourism, uma iniciativa da Ambitur e da Ambiente Magazine, em parceria com a Fundação AIP, que teve lugar no dia 1 de março, no âmbito da Bolsa de Turismo de Lisboa (BTL).

O segundo painel desta conferência foi dedicado à temática da “Mobilidade Sustentável: O caminho a seguir“, e contou com a moderação de Miguel Eiras Antunes, partner na Deloitte. **Eduardo Cabrita, diretor geral da MSC Cruzeiros Portugal**, compôs o leque de quatro oradores deste debate e veio trazer para cima da mesa o universo dos cruzeiros e os esforços que esta indústria tem feito no caminho da sustentabilidade. E começou por explicar que o setor dos cruzeiros é “uma gota no oceano”, podendo falar-se de cerca de 350 navios a nível mundial, quando o número de navios comerciais chega aos 100 mil. Além disso, garantiu, a indústria dos cruzeiros “está na vanguarda das soluções e do investimento”.

José Lopes, easyJet, e Eduardo Cabrita, MSC Cruzeiros

Por outro lado, é um setor representado, a nível mundial, por uma associação, a CLIA, que abrange cerca de 95% de todas as linhas do mundo, “uma vantagem competitiva enorme porque o lobby de pressão em Bruxelas é grande”, indica o orador. E dentro da CLIA já existe um departamento de investigação e desenvolvimento, que junta todas as companhias de cruzeiro, tendo mesmo ficado estabelecido de em 2030 todos os navios terão de conseguir fazer a ligação à corrente elétrica quando atracados num porto, sendo que a meta para 2028 é de 80% dos navios. Neste momento, acrescenta o responsável da MSC Cruzeiros Portugal, apenas 2% dos portos mundiais conseguem fazer esta ligação.

esta investigação aponta para que seriam necessários 55 navios atracados na cidade em simultâneo para que os níveis de poluição chegassem ao nível médio daquilo que é considerado pela União Europeia

A CLIA efetuou um estudo, em conjunto com a Universidade de Tarragona, e balizado pela Oxford Economics, referente às cidades de Lisboa, Barcelona e Palma. Concretamente sobre Lisboa, esta investigação aponta para que seriam necessários 55 navios atracados na cidade em simultâneo para que os níveis de poluição chegassem ao nível médio daquilo que é considerado pela União Europeia, avança Eduardo Cabrita. E são muitas as medidas que já tem de cumprir quando se aproximam de um porto, ou mesmo em alto mar, não podendo, por exemplo, fazer qualquer tipo de descargas ao aproximarem-se de uma cidade, devendo o combustível utilizado nessa altura ser mais limpo. O orador deu conta de algo que já está a fazer-se, a utilização de pilhas de combustível para o momento em que os navios estão em porto, levando a que nessa altura não produzam quaisquer emissões de CO2.

Falando concretamente da MSC Cruzeiros, uma empresa familiar com quase 150 mil colaboradores, que integra o Grupo MSC, Eduardo Cabrita não hesita em afirmar que “a pressão (da sustentabilidade) nem vem dos clientes, vem da família”. A companhia conta com um programa de sustentabilidade sustentado em quatro pilares – Planeta, Pessoas, Lugar e Provisionamento – debruçando-se essencialmente em três áreas: novas tecnologias, infraestrutura portuária e práticas sustentáveis a bordo.

No que diz respeito às novas tecnologias, a MSC Cruzeiros já está a investir em combustíveis alternativos como o gás natural liquefeito (LNG), tendo lançado, nos últimos dois anos, dois navios movidos a LNG. “E estamos à procura do hidrogénio verde”, refere Eduardo Cabrita, adiantando que, o primeiro navio a hidrogénio verde será lançado em 2028, o que significa que a tecnologia está quase disponível. Além disso, há outras apostas tecnológicas que passam pela eficiência energética, otimização do casco dos navios, sistemas de propulsão mais eficientes ou sistemas de iluminação LED a bordo. Outro tema importante para a companhia é a captura e armazenamento de carbono, e o orador refere que a MSC Cruzeiros “está a explorar tecnologias que permitam separar e recuperar o carbono emitido”.

Na parte da infraestrutura portuária, a companhia de cruzeiros já trabalha com os portos para o fornecimento de energia em terra aos navios, o que lhes

permite desligar os motores auxiliares e, desta forma, não produzirem emissões, explica o responsável.

Já no que se refere às práticas sustentáveis, a MSC Cruzeiros incentiva cada vez mais o uso de transporte público ou bicicletas e tem até excursões específicas (Protectours) que fazem da sustentabilidade o seu mote, e Eduardo Cabrita explica que são cada vez mais as pessoas que aderem a esta alternativa ao longo dos últimos dois anos. Mas também a bordo a sustentabilidade é uma preocupação, com práticas de redução do consumo de energia e de água, de sensibilização dos passageiros, de gestão de resíduos. "Há um compromisso muito ambicioso nesse sentido", admite o diretor geral da companhia para Portugal, que explica que a IMO (International Maritime Organization), a entidade que abrange todo o setor marítimo, aponta para uma redulão de 40% face aos níveis de 2008, mas reconhece que muitas companhias de cruzeiros chegarão a essa meta "muito antes". São pois várias as medidas que a MSC Cruzeiros já implementa para minimizar o impacto ambiental a nível da gestão de águas residuais a bordo dos navios, da prevenção da poluição ou mesmo da preservação da biodiversidade.

Eduardo Cabrita lembra que a MSC Cruzeiros foi a primeira companhia do mundo que, com o MSC Euribia, realizou a primeira viagem com zero emissões de gases com efeito de estufa, sendo movido a LNG. A companhia adquiriu 400 toneladas de bio-LNG, "não havia mais disponível", lembra o orador. E lamenta que este combustível não esteja disponível em grande escala, o que permitiria preços mais baixos e a possibilidade de todas as companhias o utilizarem.

E sublinha: "Muitos de nós já estão preparados para o futuro, mas o futuro ainda não está preparado para o presente". O que falta? Faltam apoios da UE e dos Governos. Referindo-se, em concreto, à taxa de carbono em Portugal, Eduardo Cabrita defende que tem de ser totalmente revista, pois já existe a nível da UE, o que significa que há uma "duplicação de taxas, que não faz sentido". E conclui: Não podemos forçar demasiado os privados a fazerem algo que são os governos que têm de fazer".

Por Inês Gromicho. Fotos @Raquel Wise.