



RALLY DE PORTUGAL 2016
Acompanhamento da APA

Agosto de 2016

Título: Rally de Portugal 2016

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Promoção e Cidadania Ambiental

Data: Agosto de 2016

ÍNDICE

1. Antecedentes	3
2. Introdução	3
3. Âmbito de atuação	3
4. Rally de Portugal	4
5. Desenvolvimento das atividades	4
6. Comunicação	9
7. Formação	11
8. Política Ambiental	11
9. Considerações finais	11

Anexos

I – Política Ambiental

II – Registo fotográfico Rally 2016

III - Mapas

1. Antecedentes

A parceria de cooperação entre o Automóvel Clube de Portugal (ACP) e a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) foi estabelecida em 2009 com o objetivo partilhado de introduzir as preocupações ambientais em eventos desportivos organizados por aquela associação, particularmente o Rally de Portugal, prova enquadrada no Campeonato Mundial de Rallys, através da FIA.

2. Introdução

No seio da APA, após contactos com as áreas de *Licenciamento, Ar e Ruído e Resíduos*, é o DCOM-Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental, em 2014, que assume o acompanhamento desta parceria, relevando-se o enfoque da intervenção da APA no quadro de atribuições de promoção novos comportamentos ambientais.

Para o efeito, em 2014, 2015 e 2016 foram *Comissários de Ambiente* da prova Francisco Teixeira e Augusto Serrano, respetivamente Diretor do Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental e Chefe da Divisão de Cidadania Ambiental.

3. Âmbito de atuação

Reiterando a dimensão pedagógica da intervenção da APA, suportada em esforços múltiplos nos domínios da formação, informação e educação e comunicação ambientais, tem vindo a ser privilegiada a interação com o responsável da Logística da organização desta prova. Em complemento, tem vindo a ser reivindicado pela APA um compromisso formal por parte da Direção do Rally/Direção do ACP, quer relativamente aos desafios colocados nos relatórios apresentados por esta Agência, que mesmo na comunicação pública do evento desportivo.

Apesar de renovados esforços encetados, os contatos entre o ACP com a APA para preparação da edição deste ano, foram novamente reatados num período bastante tardio, condicionando uma vez mais um atempado contributo para a planificação da edição de 2016 do Rally de Portugal. Optou-se, nessas circunstâncias, por um acompanhamento no formato adotado no ano anterior.

Nesta conjuntura, os Comissários de Ambiente centraram-se na função de observadores e promotores da componente ambiental, reafirmando o compromisso de abertura para o estabelecimento de contatos regulares com a organização: propor ações corretivas

e/ou novas medidas ambientais e auxiliar na elaboração de um plano estratégico ambiental, presente na comunicação (ambiental) do evento, conforme já proposto na edição anterior.

4. Rally de Portugal

O Automóvel Club de Portugal (ACP) foi fundado em 1900 e desde logo se empenhou na competição automóvel em Portugal, tendo organizado no nosso país as mais importantes competições dos calendários internacionais.

Em 1967, o ACP organizou a primeira edição do Rally TAP, competição que rapidamente atingiu enorme prestígio internacional e que, seis anos depois, foi incluída no primeiro Campeonato do Mundo de Ralis.

Ao longo da sua história, o Rally TAP, e mais tarde o Rally de Portugal, traçaram um percurso de sucesso Mundial, a ponto de ter sido considerado por cinco vezes o “Melhor Rally do Mundo” e em 2000 ter sido distinguido com o prémio de “Rali com Melhor Evolução do Ano”.

Depois da decisão da FIA em retirar a prova do calendário do Mundial, os responsáveis do ACP não deixaram de apostar no regresso do Rally de Portugal ao escalão máximo, o que foi conseguido em 2007, tendo as estradas do Algarve por cenário, como grande novidade.

Após dez edições no sul do país, o 49.º Rally de Portugal voltou ao Norte, centralizado em Matosinhos.

A 50.ª edição manteve a localização anterior no Norte de Portugal e decorreu dos dias 19 a 22 de Maio de 2016.

5. Desenvolvimento das atividades

A APA, para o desenvolvimento da colaboração prevista, estabeleceu contactos diretos, como em edições anteriores, antes e durante a prova, sobretudo com o setor de ‘Logística’.

Esta área vital de organização do rally vem garantindo um cuidado muito significativo com a política/gestão de *Resíduos*, tanto os produzidos diretamente pela organização (tiras delimitadoras dos percursos, faixas de identificação/promoção da prova; reutilização de diversos materiais de uso em sinalização das classificativas, articulação e reforço de ecopontos nos espaços com sistemas municipais, serviços com empresas

subcontratadas, ou condições de uso dos espaços pelas marcas/equipas), como na salvaguarda de separação e reencaminhamento dos resíduos produzidos pelos espetadores e fornecedores de serviços ao público.

Foram percorridas/acompanhadas as seguintes etapas do Rally de Portugal:

Etapas	km	Data da prova	Visita da APA	Observações
Partida/Guimarães		19-05-2016 18:10	19-05-2016	Visita efetuada durante a prova.
SSS1 Lousada	3,36	19-05-2016 19:00	19-05-2016	Visita efetuada durante a prova.
Shakedown de Paredes	4,61	19-05-2016 07h30 / 13h00	20-05-2016	Visita efetuada após a prova, enquanto o troço estava a ser limpo.
Porto Street Stage	1,85	20-05-2016 19h00	20-05-2016	Visita efetuada durante a prova.
Exponor – Service Park	-	-	18-05-2016 a 20-05-2016	Visita efetuada todos os dias.

Do que foi acompanhado, salienta-se o seguinte:

Exponor – Service Park (Visita efetuada de 18 a 20 de Maio)

- Sendo a Exponor um local vocacionado para exposições/eventos de grande dimensão, está salvaguardada pelo equipamento a minimização de alguns dos constrangimentos/ impactes que se colocariam na construção/instalação de uma estrutura noutra local. A Exponor está totalmente impermeabilizada, tem pavilhões cobertos e estacionamento que permitiu acomodar toda a estrutura administrativa/logística necessária para este evento.
- Em termos de *Ruído*, também se encontrou minimizado o seu impacte, uma vez que, quer as oficinas se localizavam dentro da área da Exponor, assim como a área comercial do evento.
- Não houve a necessidade de dispor de instalações sanitárias provisórias, uma vez que a Exponor possui instalações sanitárias permanentes preparadas e dimensionadas para um número elevado de utentes.
- Verificou-se que todas as oficinas das equipas concorrentes dispunham de telas impermeáveis no chão, permitindo evitar o derrame de qualquer óleo ou outro químico no solo ou no piso dos locais expositivos da Exponor.

- Todas as oficinas apresentavam contentores para os resíduos produzidos na manutenção das viaturas.
- A limpeza das viaturas depois das provas era efetuada num primeiro momento (extra-muros) com o uso a jatos de água, por forma a garantir a verificação pelos fiscais das condições das viaturas e a sua conformidade com os requisitos estipulados. No entanto, já na zona de oficinas, a limpeza final era efetuada a seco, evitando o desperdício de água.
- Em termos de mobilidade urbana verificou-se um substancial constrangimento nos acessos e no trânsito junto da Exponor pelo fato do local ser bastante central e dentro da malha urbana, bem como junto a importantes vias distribuidoras de tráfego na área metropolitana do Porto.
- Confirmou-se este ano que, apesar de existirem mais ecopontos e contentores separativos de resíduos em toda a área pública da Exponor que na edição anterior, ainda são claramente insuficientes. Esta situação já tinha sido exposta na edição anterior.

Partida/Guimarães (visita efetuada em prova)

- Partida cerimonial localizada no local de feiras e mercados de Guimarães, atrás do castelo.
- Devido ao local estar dentro da malha urbana, implicou amplos constrangimentos ao nível do trânsito.
- Grande afluência de público devido à proximidade promovida com os pilotos e equipas, assim como à presença dos stands promocionais das marcas e lojas de produtos relacionados com o evento. Constitui mais um espaço promocional que uma prova efetiva em pista.
- No recinto encontravam-se diversos ecopontos e contentores separativos de resíduos. No geral não se encontravam resíduos no chão.

SSS1 Lousada (visita efetuada em prova)

- A prova realizou-se num local já infraestruturado para provas automobilísticas. Tal como no Service Park, por ser um local preparado para eventos de grande dimensão, permitiu a minimização de alguns dos constrangimentos/ impactes que se colocariam na construção/instalação desta estrutura noutra local.
- Não obstante, devido ao local estar dentro da malha urbana, implicou amplos constrangimentos ao nível do trânsito. Também se verificou haver um conjunto de prédios habitacionais bastante próximos ao circuito, que consequentemente

sofreram diretamente com o ruído e poluição atmosférica (especialmente poeiras) produzidos no decorrer da prova. Por forma a minimizar a dispersão de poeiras resultantes da prova, neste ano a organização providenciou alguns aspersores de água para manter a pista húmida.

- Apesar de no local onde se localizavam os espectadores terem sido disponibilizados sacos para a colocação dos resíduos produzidos, não havia contentores ou sacos que promovessem a separação de resíduos.
- Na bancada VIP, verificou-se uma clara e injustificada (pela evidente delimitação de espaço) insuficiência na disponibilização de sacos/contentores para depositar os resíduos (também não havia contentores ou sacos que promovessem a separação de resíduos).

Shakedown de Paredes (visita efetuada após a prova, enquanto o troço estava a ser limpo)

- A prova realizou-se parcialmente num local já infraestruturado para provas automobilísticas, nomeadamente o kartódromo de Baltar, que constituem os últimos 800 m da prova e o local onde se concentrava mais público.
- Esta zona do Kartódromo encontra-se preparada para receber provas automobilísticas, permitindo uma limpeza rápida e de fácil acesso.
- Este troço foi visitado após ter sido corrido pelos concorrentes e antes de ser limpo. A zona do Kartódromo de Baltar encontrava-se já limpa de resíduos estando a ser desmontadas as estruturas provisórias (bancadas suplementares para espectadores).
- Permitiu observar que nas zonas de público, houve preocupação geral dos espectadores em colocar o lixo/resíduos nos sacos disponibilizados pela organização e juntando-os em grupos para facilitar a sua recolha.
- Não havia contentores ou sacos que promovessem a separação de resíduos.
- Fora das zonas destinadas aos espectadores não foi observado haver resíduos espalhados.

Porto Street Stage (visita efetuada em prova)

- A prova realizou-se no centro histórico da cidade do Porto, na avenida dos Aliados e Praça da Liberdade.
- Foram disponibilizados diversos ecopontos e contentores separativos de resíduos por toda a área de espetáculo.

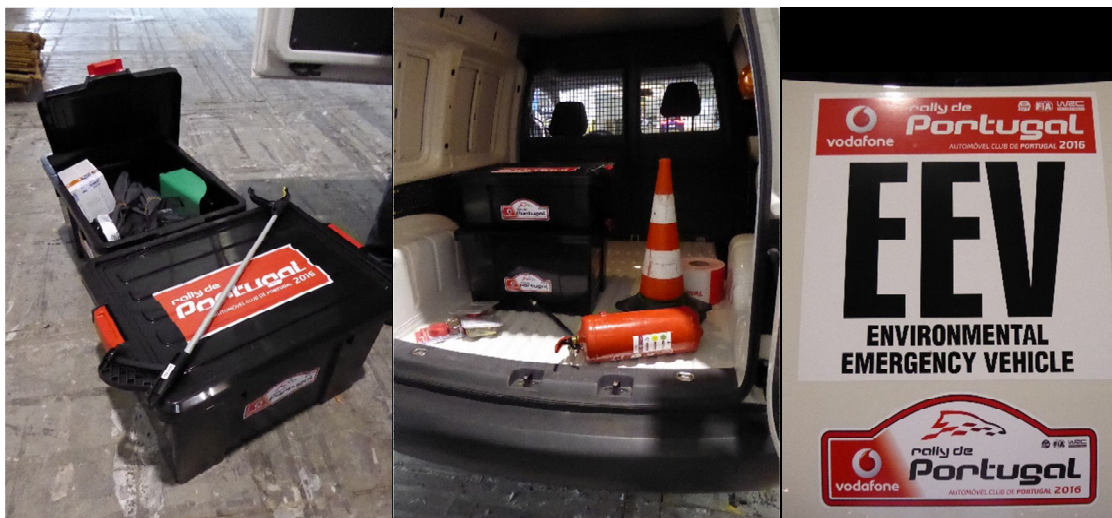
- Devido ao local estar dentro da malha urbana, implicou largos constrangimentos ao nível do trânsito, parcialmente minimizados pela existência de transportes públicos, nomeadamente o Metro do Porto.

Este ano a organização do Rally de Portugal, pela primeira vez, apresentou uma **viatura de emergência ambiental**, munida de kits de contingência e recolha de resíduos líquidos resultantes de acidentes ocorridos nas pistas ou derrames acidentais na zona de oficinas.

Esta viatura acompanhava as diversas provas, numa lógica de contenção e recolha emergencial de derrames de resíduos perigosos líquidos.

Fotos: Viatura EEV





No quadro de propostas reiteradas da APA, foi também utilizada pela organização do Rally/ACP uma viatura elétrica em deslocações de índole protocolar/social.

Foto: viatura elétrica



6. Comunicação

A comunicação e promoção ambiental são essenciais num evento desta natureza, assim como o estabelecimento duma política/compromisso ambiental da organização.

Há, por conseguinte, uma ampla margem de desenvolvimento de uma estratégia de comunicação ambiental que promova (ainda mais e até com caráter diferenciador entre iniciativas no quadro do mesmo campeonato mundial) esta prova automóvel.

Não foi possível estabelecer contactos continuados com responsáveis de comunicação da organização por forma a constituir um plano de comunicação/sensibilização ambiental atempado e mais alargado para este Rally.

No entanto, garantiu-se a utilização do conjunto de mensagens com conteúdos de sensibilização ambientais simples (já promovidas nas edições anteriores) para incluir na documentação oficial e no material de divulgação do Rally. Foram também difundidos dois vídeos relativos a *resíduos* e *sacos plásticos* na página da internet do Rally.

A imagem institucional da APA foi integrada apenas em alguns dos materiais como entidade parceira.

Nesta edição, quer por forma a diminuir os custos de impressão, quer como medida ambiental, não foram distribuídos folhetos informativos nas zonas de espetáculo.

Exemplos:

- Frases incluídas no diverso material de divulgação do Rally



- Logotipo da APA no sítio da internet do rally



7. Formação

Nos contactos estabelecidos com o ACP, foi encarada a oportunidade de uma ação de sensibilização/formação junto dos colaboradores de pista da prova.

Assim, procurou-se conjugar essa circunstância, quer com a reunião (29 de Abril na Exponor) dos voluntários que desempenham funções de Chief Marshals, elementos responsáveis pelos específicos troços que serão corridos pelas equipas concorrentes, que com uma equipe formadora da LIPOR, contactada pela APA para o efeito.

Esta integração de um espaço de sensibilização ambiental, sobretudo em matéria de Resíduos, mesmo num momento reduzido, permitiu pela pronta disponibilidade encontrada, um especial cumprimento da missão, quer da APA, quer da própria LIPOR - Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto.

A sessão de sensibilização/formação dos Marshals decorreu na data apontada, recorrendo à equipe de formação do Departamento de Educação, Comunicação e Relações Institucionais da LIPOR.

8. “Política Ambiental”

O ACP, este ano foi confrontado com desafios da FIA, a auditar posteriormente, para assunção de compromissos da organização em matéria ambiental.

Nesse contexto, mesmo a breves dias do início da prova, a APA colaborou na elaboração de uma “Política Ambiental”, que pela primeira vez constitui um compromisso da Comissão Organizadora (anexo I), desafio que esta Agência tinha vindo a propor – lamentavelmente sem resposta formal, ao ACP nos últimos relatórios respeitantes às três edições anteriores do Rally de Portugal.

9. Considerações finais

Um evento desta natureza, até pelos holofotes internacionais que cativa, apresenta-se como um desafio enorme para o estabelecimento de boas práticas ambientais, quer devido à sua dimensão, quer devido à enorme participação de público. Exige um compromisso expresso ao nível da sua direção, com expressão em todos os seus setores da organização.

As principais preocupações ambientais continuam centradas na recolha e separação de resíduos, provavelmente o grande problema das iniciativas com larga escala de espetadores. Nesta matéria, pode ainda aprofundar-se a boa prática, sobretudo no que à recolha seletiva diz respeito, mas estarão assumidas já práticas bastante aceitáveis.

Não obstante a Exponor ser um local preparado para exposições/eventos de grande dimensão, continua a verificar-se a existência de uma rede insuficiente de ecopontos e contentores separativos de resíduos escassa em toda a área pública da Exponor – Service Park.

Conforme já referido nos relatórios da APA anteriores, julga-se que é possível ir introduzindo progressivamente algumas medidas que permitam tornar este evento desportivo mais sustentável. Diminuir a pegada ecológica e caminhar para um evento “carbono zero” continua a poder/dever ser o objetivo a longo prazo sob que se deve/pode trabalhar.

Nesta perspetiva, reitera-se a necessidade de promover a elaboração e a concretização de um(a) estratégia/plano ambiental para o evento, o qual deverá ser revisto e melhorado a cada nova edição do Rally.

Aproveitar as boas práticas das grandes equipas-marcas como exemplo, promover alguma diferença entre concorrentes que assumem comportamentos mais amigos do Ambiente, recorrer a viaturas híbridas ou elétricas para os serviços, observadores e convidados da organização, ou em alguns momentos de reconhecimento de traçados, são sugestões já observadas em outras provas desportivas automóveis. Salienta-se que nesta edição do Rally a organização contou com um veículo elétrico, medida que deverá ser multiplicada no futuro, havendo aqui uma oportunidade de crescimento de utilização destes veículos pela organização e convidados.

A APA, enquanto parceiro do Rally de Portugal, poderá ter a responsabilidade de aconselhar e propor medidas que correspondam às melhores práticas ambientais, incentivar o contacto entre os organizadores e os seus parceiros no sentido de estabelecer pontes e sinergias que permitam promover a sustentabilidade ambiental do evento. Tal tem vindo a ser concretizado.

No entanto, para que se consiga avançar melhor a este nível, a articulação deve ser efetuada o mais cedo possível para que se possam trabalhar atempadamente propostas e medidas que ainda possam ser assimiladas no programa e pelas equipas no terreno.

Em suma, conseguir assumir um plano ambiental que para além de permitir a sistematização e o planeamento de intervenção ambiental, sirva também de instrumento de promoção e comunicação (ambiental) do evento.

A adoção desta estratégia/plano poderia permitir direcionar o papel da APA para uma dimensão reforçada de supervisão.

A comunicação ambiental, e a promoção duma cidadania ativa para a sustentabilidade, são essenciais e de fácil implementação nestes eventos. Assume-se, aliás, como dimensão diferenciadora 'entre pares' que o ACP parece começar a querer valorizar, seja por pressão externa (internacional), ou por iniciativa própria, que se cumprimenta.

Diversas equipas exibem já ao público diferentes preocupações ambientais como são os exemplos do uso de pequenos veículos elétricos ou bicicletas nas deslocações junto dos seus stands/oficinas, fazer limpeza de pneus/jantes recorrendo a mecanismos de reutilização de água em contínuo, ou permanentemente adotar separação dos seus resíduos.

Reconhece-se, naturalmente, que os meios que a organização dispõe para a realização do Rally de Portugal dependem muito dos patrocinadores e, nesse sentido, haverá constrangimentos financeiros e logísticos, ampliados nas últimas edições, para a implementação de um conjunto de medidas ambientais óbvias.

Mas, como se referiu anteriormente, a comunicação e promoção ambiental são essenciais, assim como o estabelecimento duma política/compromisso ambiental da organização. Outros grandes eventos conseguiram com sucesso a diminuição da sua pegada ecológica, através duma política ativa de sustentabilidade ambiental com a implementação de medidas de minimização e de compensação dos impactes ambientais do evento (certificação do evento ou compensação das emissões, podem ser exemplos).

De realçar, que não obstante dos contatos terem sido bastantes tardios, conseguiu-se novamente a introdução dum conjunto de mensagens de cariz ambiental em alguma documentação da prova, as quais, em nossa opinião, serão uma boa prática a seguir e incrementar, recorrendo a múltiplos suportes de comunicação.

Havendo um compromisso efetivo entre todos os parceiros do Rally de Portugal, será possível caminhar no sentido de tornar este evento sustentável ao nível ambiental.

Saúda-se a apresentação da viatura de emergência ambiental, que carecerá de melhor estabilidade de conteúdos, eventual duplicação para garantir capacidade e alcance para toda a prova e uma melhor promoção pública. Fará sentido, por exemplo, que possa ser

uma viatura 4x4 híbrida, para melhor representar as diferentes dimensões de sustentabilidade ambiental.

Por último, pode e devem assumir-se melhores e maiores compromissos (públicos) no domínio da comunicação, com vantagens para as duas partes, seja nos momentos promocionais/protocolares, nos testemunhos junto dos grandes média, ou na difusão (atempada e continuada) de mensagens de sensibilização ambiental em todos os instrumentos de comunicação do rally. Após 8 edições do Rally de Portugal, importa promover uma reunião entre as direções da APA e do ACP no sentido de rever a parceria de cooperação estabelecida em 2009, principalmente face a não haver qualquer reação da direção do ACP aos relatórios desta Agência.

Os comissários de Ambiente

Augusto Serrano

Francisco Teixeira

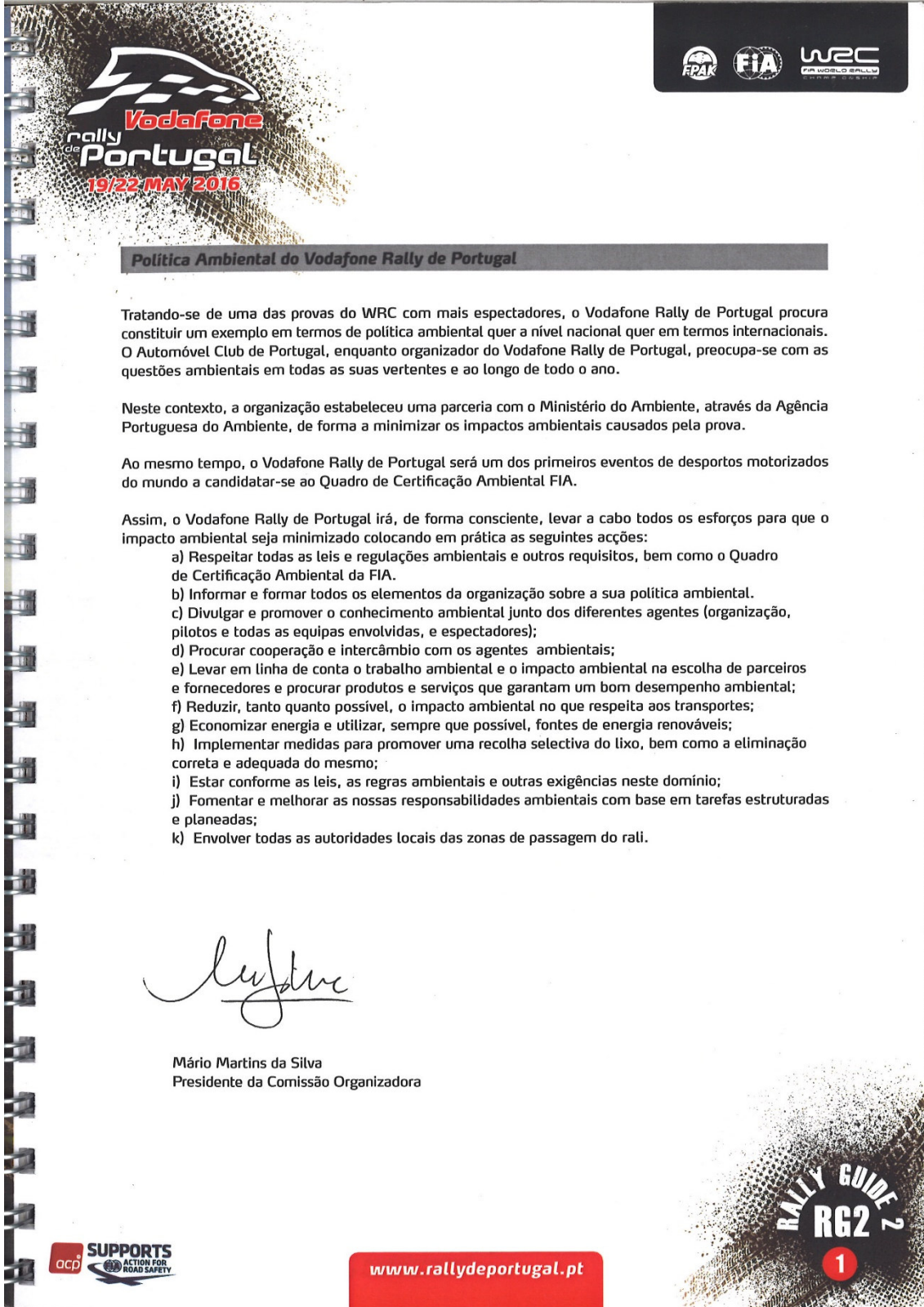
Anexos

Anexo I – Política Ambiental

Anexo II – Registo Fotográfico Rally 2016

Anexo III - Mapas

Anexo I – Política Ambiental



The image shows the cover of a spiral-bound notebook titled "Rally Guide 2016". The cover features a checkered flag graphic and the text "Vodafone rally de Portugal 19/22 MAY 2016". In the top right corner, there are logos for FIA, WRC, and FIA WORLD RALLY. The notebook is open to a page titled "Política Ambiental do Vodafone Rally de Portugal". The page contains text and a list of actions to minimize environmental impact. At the bottom of the page, there is a signature of Mário Martins da Silva, Presidente da Comissão Organizadora. The bottom left corner of the notebook cover has logos for "acp SUPPORTS ACTION FOR ROAD SAFETY" and a red button with the website "www.rallydeportugal.pt". The bottom right corner of the notebook cover has a circular logo that says "RALLY GUIDE 2016" with a red circle containing the number "1".

Política Ambiental do Vodafone Rally de Portugal


Tratando-se de uma das provas do WRC com mais espectadores, o Vodafone Rally de Portugal procura constituir um exemplo em termos de política ambiental quer a nível nacional quer em termos internacionais. O Automóvel Club de Portugal, enquanto organizador do Vodafone Rally de Portugal, preocupa-se com as questões ambientais em todas as suas vertentes e ao longo de todo o ano.

Neste contexto, a organização estabeleceu uma parceria com o Ministério do Ambiente, através da Agência Portuguesa do Ambiente, de forma a minimizar os impactos ambientais causados pela prova.


Ao mesmo tempo, o Vodafone Rally de Portugal será um dos primeiros eventos de desportos motorizados do mundo a candidatar-se ao Quadro de Certificação Ambiental FIA.

Assim, o Vodafone Rally de Portugal irá, de forma consciente, levar a cabo todos os esforços para que o impacto ambiental seja minimizado colocando em prática as seguintes acções:

- Respeitar todas as leis e regulações ambientais e outros requisitos, bem como o Quadro de Certificação Ambiental da FIA.
- Informar e formar todos os elementos da organização sobre a sua política ambiental.
- Divulgar e promover o conhecimento ambiental junto dos diferentes agentes (organização, pilotos e todas as equipas envolvidas, e espectadores);
- Procurar cooperação e intercâmbio com os agentes ambientais;
- Levar em linha de conta o trabalho ambiental e o impacto ambiental na escolha de parceiros e fornecedores e procurar produtos e serviços que garantam um bom desempenho ambiental;
- Reduzir, tanto quanto possível, o impacto ambiental no que respeita aos transportes;
- Economizar energia e utilizar, sempre que possível, fontes de energia renováveis;
- Implementar medidas para promover uma recolha selectiva do lixo, bem como a eliminação correta e adequada do mesmo;
- Estar conforme as leis, as regras ambientais e outras exigências neste domínio;
- Fomentar e melhorar as nossas responsabilidades ambientais com base em tarefas estruturadas e planeadas;
- Envolver todas as autoridades locais das zonas de passagem do rali.



Mário Martins da Silva
Presidente da Comissão Organizadora



www.rallydeportugal.pt

RALLY GUIDE 2016
1

Anexo II – Registo Fotográfico Rally 2016

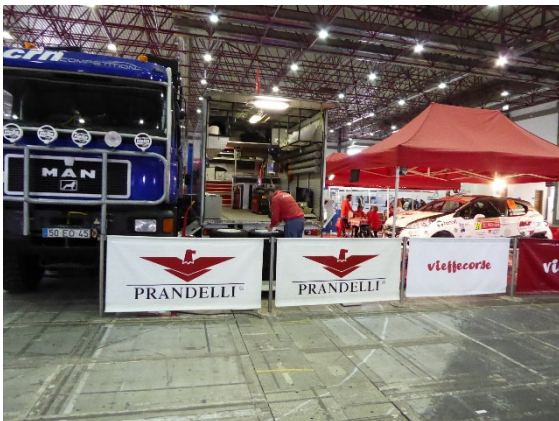
Guimarães



Exponor







Exponor - Logística





SSS1 Lousada





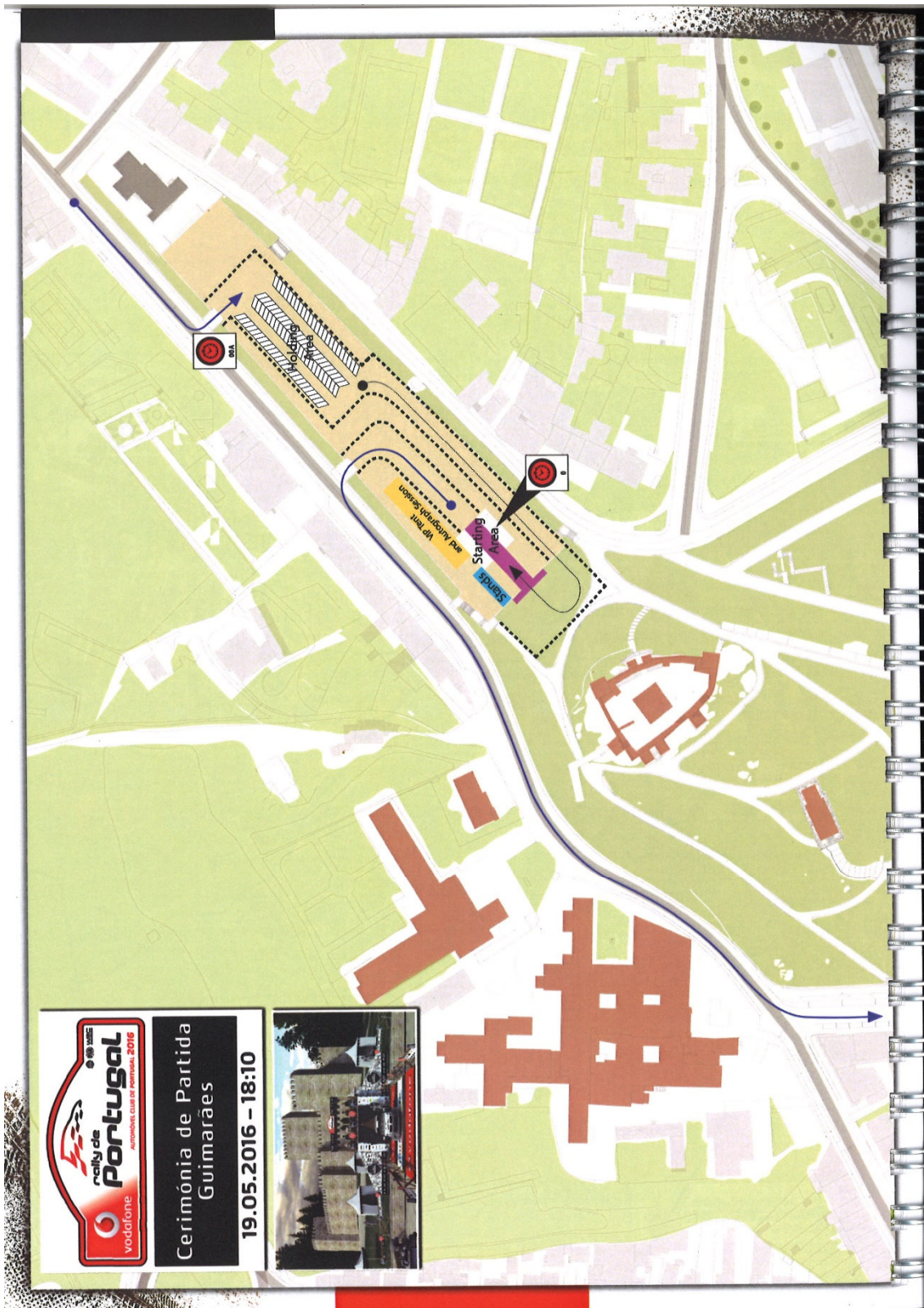
Shakedown de Paredes







AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE





AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE



