

RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO



Rally de Portugal 2024





Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental

Francisco Teixeira e Augusto Serrano

Junho de 2024

INTRODUÇÃO

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

O acompanhamento desta parceria é assegurado na APA pelo Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental (DCOM) considerando-se, para o efeito, o enfoque nas atribuições de promoção de novos comportamentos ambientais.

Para o efeito, desde 2014, são Comissários de Ambiente do Rally de Portugal, Francisco Teixeira e Augusto Serrano, respetivamente Diretor do Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental e Chefe da Divisão de Cidadania Ambiental.

ÂMBITO DE ATUAÇÃO

Os Comissários de Ambiente privilegiam na sua ação de acompanhamento as dimensões de observação e promoção de novos compromissos da organização da prova (e seus parceiros) nos domínios do Ambiente e Sustentabilidade, compromisso presente nos contatos com os interlocutores identificados pela Direção do ACP. Nesse contexto são assumidas propostas de ações corretivas e/ou novas medidas ambientais.

Os reiterados desafios nos domínios da formação, informação e educação/comunicação ambientais assumidos pela APA junto do ACP ao longo dos anos foram sendo reconhecidos, acabando mesmo por estarem na base das medidas que permitiram ao Rally de Portugal ser distinguido, neste domínio, pela FIA.

Continua a considerar-se que existem ampla margem para evolução e inovação que salvaguardem um patamar de excelência e caráter demonstrativo para outras iniciativas com esta abrangência de público e impacte.

No âmbito do Quadro de Certificação Ambiental FIA, o Automóvel Club de Portugal, enquanto organizador do Vodafone Rally de Portugal, assume o compromisso de continuar a trabalhar no sentido de manter o *nível de **acreditação de sustentabilidade de 3 estrelas*** — FIA Sustainability Accreditation FIA - 3 stars. Esta acreditação passou, aliás, a ser obrigatória para todas provas WRC. O Rally de Portugal obteve também o reconhecimento do cumprimento do Código de Sustentabilidade Ambiental da FPAK- Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, em 2019.

O ACP assume que o relevo colocado na defesa da sustentabilidade ambiental desta prova foi reconhecido pelo Comité Olímpico Internacional como o primeiro caso de sucesso do desporto motorizado para a sustentabilidade ambiental.

É objetivo da organização continuar a fomentar práticas para minimizar o impacto ambiental do evento, prosseguindo e alargando a implementação de medidas em conformidade com o programa de sustentabilidade da FIA. Sendo 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. Neste contexto, a organização dará continuidade às parcerias com o Ministério do Ambiente, através da Agência Portuguesa do Ambiente, visando reduzir a eventual alteração de condições do ambiente causada pela prova. [[Política Ambiental](#) do Rally de Portugal]

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 que vieram a ser integradas nos 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 (a partir de 1967), 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”.

A 57ª edição do Rally de Portugal realizou-se nas regiões Norte e Centro do país, com parque de assistência e organização centralizada em Matosinhos (Exponor-Feira Internacional do Porto). A prova deste ano, decorreu entre os dias 9 e 12 de Maio, com a cerimónia de partida a ocorrer na cidade de Coimbra.

POLÍTICA AMBIENTAL

Na linha das propostas elaboradas pela APA desde o início da parceria assumida, a FIA desafiou o ACP, em 2016, a assumir desafios auditáveis em matéria ambiental.

Nesse contexto, esta Agência colaborou na elaboração de um modelo de “Política Ambiental”, que pela primeira vez constituiu um compromisso da Comissão Organizadora. Na edição de 2017, o Rally de Portugal, pela própria Direção do ACP, assumiu decisivamente uma Política Ambiental.

Esse pacto resultou na candidatura a Acreditação Ambiental de Excelência da FIA, que envolve um conjunto de compromissos de gestão ambiental, auditáveis e com obrigatoriedade de estabelecimento de metas ambientais, em aperfeiçoamento contínuo.

Já depois da prova de 2017 o Automóvel Club de Portugal viu reconhecido o seu projeto com o nível máximo de acreditação ambiental por parte da Federação Internacional do Automóvel (FIA), denominada “**Achievement of Excellence**”.

O resultado conseguido nesta auditoria surgiu na sequência da colaboração próxima e da implementação das recomendações apresentadas pela APA, corroboradas pela FIA em relação ao Rally de Portugal de 2016, designadamente no que concerne a redução de

consumo de papel, comunicação ambiental e formação, prevenção de poluição do solo e da água, transporte e gestão integrada de resíduos sólidos.

Em 2019 a **acreditação de sustentabilidade** do WRC Vodafone Rally de Portugal voltou a ser atribuída.

Em linha com os objetivos de sustentabilidade da FIA, desde 2022 foram introduzidos no WRC novos carros híbridos de Rally1, que combinam um motor elétrico de 100 W com um motor de combustão, e um combustível isento de hidrocarbonetos fósseis, 100% sustentável.

O [Plano de Sustentabilidade Ambiental](#) do evento, criado em articulação com o Ministério do Ambiente, através da Agência Portuguesa do Ambiente, prevê as seguintes medidas:

A) Respeitar todas as leis e regulações ambientais e outros requisitos, bem como o Quadro de Certificação Ambiental da FIA;

B) Divulgar e promover o conhecimento ambiental junto dos diferentes agentes do evento (organização, pilotos, equipas, parceiros, patrocinadores e espectadores);

C) Levar em linha de conta o trabalho ambiental na escolha de parceiros e fornecedores. Procurar produtos e serviços que garantam um bom desempenho ambiental;

D) Incentivar a partilha de meios de transporte privados (car pooling e car sharing) na deslocação ao evento, bem como a utilização de transportes públicos ou outros;

E) Preferir, sempre que possível, fontes de energia renováveis;

F) Continuar a implementar medidas e estabelecer parcerias para aumentar e melhorar a recolha seletiva de resíduos, bem como a eliminação correta e adequada dos mesmos;

G) Fomentar e melhorar as nossas responsabilidades ambientais com base em tarefas estruturadas e planeadas;

H) Envolver todas as autoridades locais das zonas de passagem do rali;

I) Continuar a reduzir ao máximo o número de documentos impressos em papel, privilegiando a utilização e consulta de documentos em formatos digitais;

J) Fomentar a redução do uso de plástico e de produtos descartáveis, dando preferência a produtos recicláveis e reutilizáveis;

K) Fomentar o uso de água da rede pública, que em Portugal é de elevada qualidade.

O [Plano de Gestão Ambiental](#) da prova especifica os compromissos, áreas de atuação, meios, medidas de proteção, medidas preventivas para pós-prova e interlocutores visando a redução do impacto ambiental do evento. Mantem-se na estrutura organizacional da prova um 'Responsável Ambiental' da prova, um veículo de emergência ambiental (EEV – Environment Emergency Vehicle), eco-marshals nos troços. divulgando-se ainda um endereço eletrónico dedicado para os contactos.

Foram identificados para cada um dos compromissos deste plano os respetivos ODS-Objetivos de Desenvolvimento Sustentável a que pretendem associar compromisso/cumprimento.



Índice

1. Organização	4
2. Enquadramento	4
3. Oficiais da Prova	5
4. Responsabilidade do Plano de Gestão Ambiental	5
5. Política Ambiental	6
6. Reconhecimentos	7
7. Gestão de Resíduos	8
8. Zona de Lavagem de Veículos	11
9. Proteção da Biodiversidade e Áreas Envolventes	11
10. Proteção do Solo	12
10.1. Tapete Ambiental	12
11. Emissão de Ruído	13
12. Emissões de Gases com Efeito de Estufa	13
13. Equipa de Apoio Ambiental	14
14. Meios de Comunicação Digital	14
15. Medidas Preventivas para o Pós-Prova	15
16. Comunicação de Incidente Ambiental	16
17. Mapa Ambiental da Exponor	17

Oficiais da Prova

Diretor de Prova	Horácio Rodrigues
Responsável de Segurança	Jaime Santos
Responsável do Service Park	Nuno Vieira
Responsável Ambiental	Bruno Silva Gomes
Delegado Ambiental FPAK	Rodolfo Rocha
Comissário Ambiental APA	Francisco Teixeira
	Augusto Serrano







**POWERED BY PASSION
SUSTAINABLE BY CHOICE**

**VAMOS DEIXAR APENAS MARCAS DE PNEU
LET'S LEAVE NOTHING BUT TYRE TRACKS**

- 
Use sacos de reciclagem
Use recycling bags
- 
Evite o plástico
Avoid plastics
- 
Evite a produção de resíduos
Avoid the production of waste
- 
Separe todos os resíduos
Separate all the waste
- 
Poupe água e energia
Save water and energy
- 
Partilhe o seu carro
Share your car
- 
Prefira o digital
Prefer digital formats
- 
Não deite lixo para o chão
Do not litter

AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL





ATIVIDADES

CONTACTOS PREPARATÓRIOS COM O DIRETOR DE AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE DO ACP

Após renovação do convite para continuação da parceria estabelecida foram mantidos contactos preparatórios entre os elementos da APA e o interlocutor do ACP, Bruno Silva Gomes (Responsável de Ambiente e Sustentabilidade), visando a melhor preparação do acompanhamento no terreno da edição deste ano da prova mundial.

Na reunião ocorrida na APA, dia 11 de março, foram debatidas preocupações do acompanhamento da APA no Rally de Portugal 2024, quer ao nível de comunicação ambiental, quer de organização geral.

Foram discutidos o enquadramento legal e a possibilidade de utilização de água para reutilização (ApR) para lavagem de viaturas dos concorrentes do Rally, na Exponor, em Matosinhos de forma a acomodar mais uma área de impacte ambiental da prova (recursos hídricos).

A APA desenvolveu vários contactos para viabilizar essa possibilidade, verificando-se, no entanto, que a ETAR de Matosinhos, equipamento mais próximo, não possui (ainda) licença para fornecer ApR a terceiros. Assim, foi ainda verificada a possibilidade de ser a empresa das Águas e Energia do Porto a fornecer essa água específica, situação que não se mostrou, este ano, viável. Crê-se que será uma medida relevante a implementar, em próximas edições do Rally de Portugal, caso seja possível, face à localização dos HQ do rally e da eventual emissão de novas licenças de ApR.

O consumo de energia nos HQ e a possibilidade de a mesma ter origem renovável também foi identificado entre uma das áreas a poder melhorar o desempenho ambiental do Rally de Portugal; no entanto, essa preferência passará por efetiva opção dos proprietários da EXPONOR-Feira Internacional do Porto.

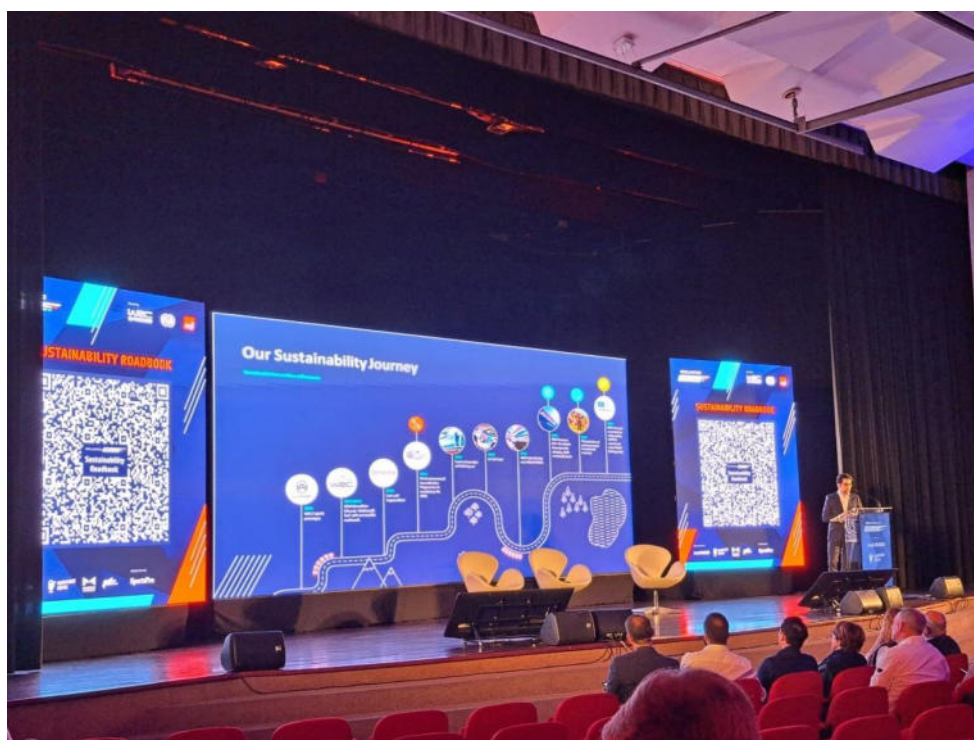
Assegurou-se acesso ao plano da prova e aos seus 22 troços para reflexão sobre os mais significativos momentos de acompanhamento a assegurar, sempre partindo de uma observação em diferentes momentos das etapas: antes/preparação, durante/acompanhamento ao vivo e depois/verificação. A proposta deste ano, dando continuidade a experiências dos anos anteriores, foi validada pelo ACP, incluindo na sua dimensão de segurança.

BEYOND RALLY FORUM

A Federação Internacional do Automóvel e o Automóvel Club de Portugal coorganizaram o segundo fórum "Beyond Rally", sob o tema "Impulsionar o Desenvolvimento Sustentável Através Dos Ralis", para discutir o papel destas provas automóvel no contexto do desenvolvimento sustentável global. Neste Fórum foi lançado o novo Roadbook de Sustentabilidade do WRC, que estabelece uma abordagem clara para alcançar os objetivos da Estratégia Ambiental da FIA, com um foco particular na biodiversidade e no desporto.

O evento decorreu a 9 de maio na Exponor, antes do arranque do Vodafone Rally de Portugal, reunindo representantes de diferentes entidades envolvidas no WRC.

A APA foi convidada a assistir a este fórum, tendo os comissários de ambiente estado presentes.



REUNIÃO COM O AUDITOR EXTERNO DA FIA



Face à empenhada aposta na renovação da certificação ambiental da prova junto da FIA, que ocorre em 2024, o ACP decidiu reforçar os seus compromissos em matéria ambiental com a nomeação de um responsável interno para a área da sustentabilidade e a manutenção de uma coordenação ambiental da prova.

No dia 9 de maio, foi realizada uma reunião com o auditor externo da FIA, Sergio Cerquetti na qual foi demoradamente partilhado enquadramento legal da política pública de Ambiente, da missão da APA, da experiência de cooperação APA-ACP, assim como esclarecidas dúvidas do auditor no que respeita ao sentido e envolvimento desta Agência nas medidas ambientais do Rally, assim como áreas potenciais para novos compromissos.

Foi analisado o percurso evolutivo da tomada de medidas (ambientais) no Rally de Portugal ao longo dos anos, a alteração de mentalidades ainda em curso, tanto nas estruturas internas do ACP, como entre os parceiros de organização e ainda algumas das tendências no domínio da sustentabilidade passíveis de adoção nas grandes iniciativas do clube.

O auditor da FIA identificou as principais áreas de sustentabilidade ambiental a que a FIA pretende dar prioridade nos próximos anos e a que o ACP deverá procurar dar resposta, considerando a sua reconhecida dinâmica inovadora: energia, água e neutralidade carbónica.

A APA considerou muito relevante este contacto, onde se reiteraram tendências de evolução e cuidados a não olvidar nos processos de sustentabilidade a que, necessariamente estas grandes iniciativas (automobilísticas) devem corresponder, quer

por exigência externa da comunidade, quer por intrínseco compromisso dos seus organizadores.

ACOMPANHAMENTO DO RALLY

Considerando a divulgação do programa geral da prova, face aos 22 troços e 335,26 km previstos para a edição de 2024, os Comissários de Ambiente da APA propuseram ao ACP o seguinte plano de acompanhamento do Rally de Portugal:

Etapa	Visita APA
9 de Maio	
Beyond Rally Forum	Participação no fórum sob o tema "Impulsionar o Desenvolvimento Sustentável Através Dos Ralis - Lançamento do Guia de sustentabilidade do Promotor do WRC
Coimbra Ceremonial Star	Em corrida
Figueira da Foz	Em corrida
10 de Maio	
Cabeceiras de Basto	Antes de corrida
Fafe	Antes de corrida
Exponor HQ	Visita
11 de Maio	
Felgueiras	Visita entre corridas
Paredes	Visita entre corridas
Lousada	Visita durante a corrida
12 de Maio	
Exponor HQ	Visita
Arganil	Depois de corrida

Neste plano de acompanhamento, optou-se por visitar troços que ainda não tinham sido objeto de visita pela APA, como é o caso de Arganil, mas também troços que sofreram alterações de traçado face às edições anteriores, como no caso de Paredes.

Importava manter ainda observação de espaços públicos com grandes concentrações de espetadores visando aquilatar das medidas de reforço de equipamentos ou iniciativas de sensibilização promovidas, quer pelo ACP, quer pelos parceiros, incluindo os locais.

Durante as várias ações de acompanhamento ao longo dos dias foi possível constatar as seguintes situações:

EXPONOR HQ

- Considerando que a Exponor é um equipamento vocacionado para exposições/eventos de grande dimensão, está previamente salvaguardada a minimização de alguns dos constrangimentos/impactes que se colocariam numa

instalação de uma estrutura original. A Feira Internacional do Porto está totalmente impermeabilizada, tem pavilhões cobertos, e contentores de diferentes dimensões e estacionamento que permitiram acomodar toda a ampla estrutura de direção/comando/controlo/logística/segurança, necessária para este evento. Encontra-se minimizado o impacte em termos de Ruído, uma vez que as oficinas, do evento se localizavam dentro da área da Exponor.

- Não houve a necessidade de dispor de instalações sanitárias provisórias, uma vez que o edificado da Exponor possui instalações sanitárias permanentes preparadas e dimensionadas para um número elevado de utentes.
- Em termos de mobilidade urbana verificou-se condicionamento nos acessos e no trânsito junto da Exponor, sobretudo em momentos de saída e regresso das viaturas em prova, pelo fato do local se integrar na malha urbana, bem como junto a importantes vias distribuidoras de tráfego na área metropolitana do Porto, ainda que sempre com amplo e permanente acompanhamento das forças de segurança.
- Confirmou-se existirem ecopontos e contentores separativos de resíduos em toda a área da Exponor. Estes ecopontos encontravam-se em número suficiente, bem distribuídos e sinalizados, também na zona exterior ao edificado.
- Os diferentes parceiros comerciais da prova, que garantem espaços de contacto/venda de conteúdos/produtos mantiveram um sensato comportamento, considerando, por exemplo, a produção de resíduos ou uso (evitado) de sacos de plástico.
- A ampla área poderia ter sido, por iniciativa do Rally e/ou seus parceiros locais, aproveitada para ações (diárias) de sensibilização para boas práticas ambientais (exibindo os meios ACP disponíveis, por exemplo) ou mesmo para reforçada divulgação da política de sustentabilidade da prova.
- Verificou-se que em alguns espaços (oficinas de equipas na prova foram usados geradores a diesel, situação completamente desnecessária e contrária aos princípios da sustentabilidade ambiental promovidos pelo ACP e pela FIA. Esta situação é tão mais estranha, uma vez que a Exponor se encontra infraestruturada para este tipo de eventos, sendo completamente desnecessário o recurso a este recurso.

Coimbra Cerimonial Star – (em corrida)

Este ano foi possível verificar as condições nas zonas das bancadas exclusivas uma vez que foi garantida credencial de acesso suficiente aos Comissários de Ambiente. Foi permitida assim a possibilidade de observar os equipamentos e meios disponíveis, as estratégias de sensibilização e o comportamento dos prestadores de serviço/convidados/espetadores, no próprio decorrer da sessão.

- Na zona do público, de livre acesso, verificou-se um maior investimento local na disponibilização, para o evento, de contentores de resíduos.
- Também existiam, neste ano, wc químicos disponíveis e em quantidade proporcional para o público.
- Apesar da presença de grande número de espetadores, não se observaram, de iniciativa ACP ou de parceiros (regionais) a presença de equipas de agentes promotores ativos de comportamentos ambientais positivos, designadamente de sensibilização para a separação de resíduos ou promoção do plano de sustentabilidade da prova, à semelhança de ações desenvolvidas já positivamente observadas em anos anteriores.

Lousada SSS (em corrida)

Não foi possível verificar as condições nas zonas das duas bancadas exclusivas uma vez que aos Comissários de Ambiente não foi garantida, mais uma vez, credencial suficiente de acesso. Em causa a possibilidade de observar os equipamentos e meios disponíveis, as estratégias de sensibilização e o comportamento dos convidados/espetadores, antes e no próprio decorrer da prova.

- Na área do público onde se encontram as tendas de vendas de bebidas e comidas, verificou-se existirem contentores, ainda que insuficientes, para resíduos de plástico e de indiferenciados.
- Na zona do público, a que se conseguiu acesso (por bilhete obtido em cima da hora da prova), pela enorme afluência de público, verificou-se que não foram disponibilizados contentores/sacos para resíduos (na encosta que serve de bancada natural), ainda que se tenha testemunhado um acréscimo de wc químicos disponibilizados.
- A ampla área de assistência poderia ter sido, por iniciativa do Rally e/ou seus parceiros locais, aproveitada -nas horas prévias à prova- para ações de sensibilização de boas práticas ambientais ou mesmo para simples divulgação da política de sustentabilidade da prova (com exibição dos meios do ACP, incluindo a viatura de resposta ambiental).

Paredes (Visita entre corridas)

Quando a observação é realizada no intervalo entre a repetição do troço em corrida há contacto amplo e eventualmente mais pertinente com espetadores que se mantêm e o dispositivo, direto e indireto, da organização.

- Percorrido todo o (novo) troço desta edição do Rally de Portugal foi possível observar que foram criadas novas áreas de público, situação que parece ter garantido uma maior e mais segura afluência.
- Todo o troço encontrava-se amplamente vigiado pelas forças de segurança, verificando-se que o público se encontrava nas áreas designadas para tal e com comportamento respeitador relativamente ao meio envolvente.
- Era relevante terem sido observadas presença e/ou iniciativas dos eco-marshals.

Figueira da Foz SSS (visita em corrida)

- Na zona de bancadas exclusivas, verificou-se a presença ordenada de vários contentores, bem distribuídos nas entradas e saídas das mesmas.
- As restantes zonas de espetáculo, encontravam-se bem-dotadas de contentores para resíduos sem vestígios de resíduos no chão.
- A ampla área de assistência poderia ter sido, por iniciativa do Rally e/ou seus parceiros locais, aproveitada para ações de sensibilização para as boas práticas ambientais ou mesmo para simples divulgação da política de sustentabilidade da prova (marcas locais optaram por manter equipas de promoção comercial a circular pelas diferentes áreas de assistência).
- Registe-se que não houve aposta concreta (e perfeitamente possível) na promoção e opção de separação de fluxos de resíduos.

Fafe

Este troço, icónico do Rally português, provoca, ao longo de vários dias, a edificação de uma verdadeira 'vila de acampamentos', com milhares de espetadores e dezenas de empresas (restaurantes/food trucks; venda de material promocional, bares) prestadoras de serviços.

- Sendo provavelmente a classificativa com maior número de espetadores, com acampamentos de duas ou mais noites, as questões de segurança de pessoas e conservação da natureza devem ser melhor refletidas.
- As fogueiras e "churrascos", quase inevitáveis nos acampamentos espontâneos, numa época do ano já vulnerável a incêndios, é também uma preocupação a carecer igualmente de atenção redobrada.
- Nesta edição, optou-se por visitar a pista antes desta ser corrida, ainda em plena preparação. Apesar disso, já se verificava a presença de bastantes espetadores, 'edificando' os seus acampamentos. Também muitos restaurantes/food trucks, e carrinhas de venda de material promocional e bares, já se encontravam em preparação dos seus espaços.
- Tão expectável (dimensão de) acontecimento exige uma maior e melhor preparação (e reparação?), das áreas de concentração de público, principalmente

no que se refere à recolha de resíduos, instalações sanitárias e eventual disponibilização (provisória) de água, num esforço maior a envolver, pelo menos, as autarquias locais.

Felgueiras (Visita entre corridas)

A observação realizada no intervalo entre a repetição do troço em corrida permitiu contacto amplo e vantajoso com espetadores que se mantêm nos locais e o dispositivo, direto e indireto, da organização.

- Foi possível observar as áreas de público, com grande afluência, bem identificadas e com bem espalhada presença das forças policiais.
- Constatou-se uma boa distribuição, nas zonas de público, de sacos para resíduos, ainda que não se tenha salvaguardado a sua disponibilidade para os diferentes fluxos (papel, vidro, embalagens e indiferenciados) nas quatro cores reconhecidas.
- Era relevante terem sido observadas presença e/ou iniciativas dos eco-marshals.

Cabeceiras de Basto (antes de corrida)

- O troço exibia já as estruturas e sinalização necessárias ao posicionamento seguro dos espetadores e alguns serviços de apoio (testemunhou-se a ação de uma equipa ACP envolvida na colocação de sinalização), verificando-se, porventura, uma disponibilização insuficiente de sacos de recolha de resíduos.

Arganil (visita após corrida)

Este foi um troço visitado pela primeira vez pelos comissários de ambiente, no dia 12 de maio, o qual tinha sido corrido no dia 10 de maio.

- O troço ainda não tinha sido limpo, verificando-se manifesta dispersão de resíduos no chão, principalmente junto ao 'edifício PPD' e outras zonas de espetáculo.
- A grande maioria dos resíduos encontravam-se acomodados em sacos ou junto a contentores, ainda que com escassa separação por fluxos de resíduos.

COMUNICAÇÃO



NOTÍCIAS CONCORRENTES - PROGRAMA HISTÓRIA TERRAS DO RALLY MEDIA - AMBIENTE LOJA RESULTADOS



Site do Rally de Portugal

Há uma insistência anual neste capítulo por parte da APA procurando uma maior capacidade de demonstração pública das vantagens de adoção de uma política ambiental no Rally de Portugal.

A comunicação e adoção de uma política ambiental da organização é essencial na promoção de um evento desta natureza e o ACP assume-o agora com maior expressão pois tal reconhece-se como diferenciador entre iniciativas em competição no quadro do mesmo campeonato mundial.

Uma estratégia específica de comunicação ambiental que promova esta prova automóvel pode atingir objetivos de maior dimensão.

Nesta edição do Rally de Portugal afirmam-se já evidências simbólicas e pertinentes:

- a imagem fundamental da prova, como se pode simbolizar no cartaz principal, integra referência à acreditação de Ambiente da FIA;
- os depoimentos a jornalistas e parceiros, da Presidência do ACP, assumem a relevância da aposta na dimensão ambiental (ainda que sem referência à parceria assumida com a APA);

- a divulgação na publicação principal da prova da [Política Ambiental do WRC Vodafone Rally de Portugal](#), onde se procura divulgar o compromisso concreto desta organização como exemplo nacional e internacional em matéria de impacte ambiental;
- a assunção da compensação das emissões de carbono relativas ao combustível consumido (veículos de competição, organização, controlo, segurança) durante os dias da prova na comunicação do ACP/Rally de Portugal);

Na prossecução deste esforço de comunicação teria sido relevante proporcionar (atempados) contactos com responsáveis de comunicação da prova -que continuaram nulos nesta edição 2024- de forma a poderem equacionar-se conteúdos regulares relativos ao tema sustentabilidade e ao compromisso ambiental adotado pelo próprio Rally de Portugal (promovidos em 2021, onde até se garantiu, por exemplo, um curto testemunho vídeo do Presidente da APA, ou a prestação de depoimento dos Comissários de Ambiente para os canais da prova).

A utilização de um conjunto de mensagens (ambientais) na diversa documentação oficial e no material de divulgação do evento poderia ter ocorrido novamente e com maior ambição.

Continua a julgar-se que há uma ampla margem de incremento a conseguir nesta promoção da política ambiental, seja no contexto da Direção da prova e dos dirigentes do ACP, seja no relacionamento direto com os representantes dos media que acompanham ininterruptamente a prova, interlocutores fundamentais na difusão deste tipo de mensagem.

Aliás, a existência de uma viatura de intervenção especializada (EEV), sempre reservada, mas pouco conhecida, deve ser amplamente promovida, por exemplo, em momentos protocolares de apresentação da prova ou no início/final dos troços mais importantes.

Continua a manifestar-se disponibilidade da APA para divulgação do próprio acompanhamento assegurado e tão reconhecido, por exemplo, pelo auditor externo da FIA com que, este ano, se reuniu.

A imagem institucional da APA foi integrada apenas em alguns dos materiais como entidade parceira (o programa oficial e os 'Rally Maps' surgiram, novamente, e apesar de atempado alerta, com o logótipo da APA desatualizado).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atenção internacional que cativa o Rally de Portugal testemunha os reconhecidos méritos organizativos da capacidade e competência portuguesas, agregando iniciativa, compromisso e profissionalismo, tanto privados como públicos.

Este sucesso nacional também ocorre pelo estabelecimento (pioneiro) de boas práticas ambientais num evento desportivo de dimensão.

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 condutas bastante aceitáveis (estão longe as edições em que havia distribuição massiva de folhetos e outros produtos promocionais, que ficavam no chão no final de cada sessão/troço).

A mobilidade será uma das dimensões ambientais que terá margem de preocupação em matéria de sustentabilidade. Como se deslocam os espetadores, que recursos poderão agilizar-se regionalmente para otimizar essas transferências de pessoas ou que interseção de modos de deslocação podem ser conjugados, são alguns dos dados que carecem de reflexão partilhada e melhor resposta em iniciativas desta escala. Acresce, nesta medida, o peso do contributo das equipas concorrentes e de toda a organização, direta e indireta da prova.

A 'pegada' de todos os agentes do Rally mantém acentuados níveis de preocupação, seja nos próprios espaços físicos que acolhem a prova, seja no aditamento protagonizado por todos os públicos que se juntam aos seus diferentes momentos.

A introdução de mais medidas que permitam tornar este evento desportivo mais sustentável exige compromisso da Direção do Rally em assumir inequívoca diminuição alargada da pegada ecológica da prova, visando caminhar para um evento "carbono zero" (neutralidade carbónica), como indiciam já as orientações às equipas para deslocações

entre troços em modo elétrico para algumas categorias de veículos. Este esforço de compensação das emissões de carbono ganhou compromisso público no Rally de Portugal e será decisivo 'primeiro passo', neste contexto.

Aproveitar as boas práticas das grandes equipas-marcas (já testemunhadas), visando promover alguma diferença entre concorrentes que assumem comportamentos mais amigos do Ambiente, envolver os pilotos em mais ações de promoção da sustentabilidade, assim como vincular o uso de viaturas híbridas ou elétricas para (a maioria d)os serviços da organização (deslocações de comissários, observadores e convidados, ou em momentos de reconhecimento de traçados), são sugestões que se mantêm e já observadas em outras provas desportivas automóveis.

(A viatura híbrida disponibilizada pelo ACP aos Comissários de Ambiente para acompanhamento da prova assumiu já esse perfil.)

Note-se que a iniciativa de diversas equipas concorrentes em edições anteriores já exibia diferentes preocupações ambientais, como são os exemplos do uso de pequenos veículos elétricos ou bicicletas nas deslocações junto dos seus stands/oficinas, ou rigorosa e permanentemente adoção da separação atenta dos seus resíduos.

Podem 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.

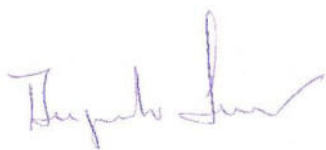
Fará sentido ir divulgando resultados das medidas tomadas. Os desafios de certificação ambiental devem ser efetivamente ponderados, quer pelo clube, quer pela prova, numa assunção de exigência contínua e duradoura.

A APA, enquanto parceiro do Rally de Portugal, manterá 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 sinergias que permitam promover, mais e melhor, a sustentabilidade ambiental do evento.

Importa que a articulação APA-ACP seja 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.

Reconhecimento público ao ACP que avoca e valoriza já o compromisso com a dimensão Ambiente.

Os Comissários de Ambiente



Augusto Serrano



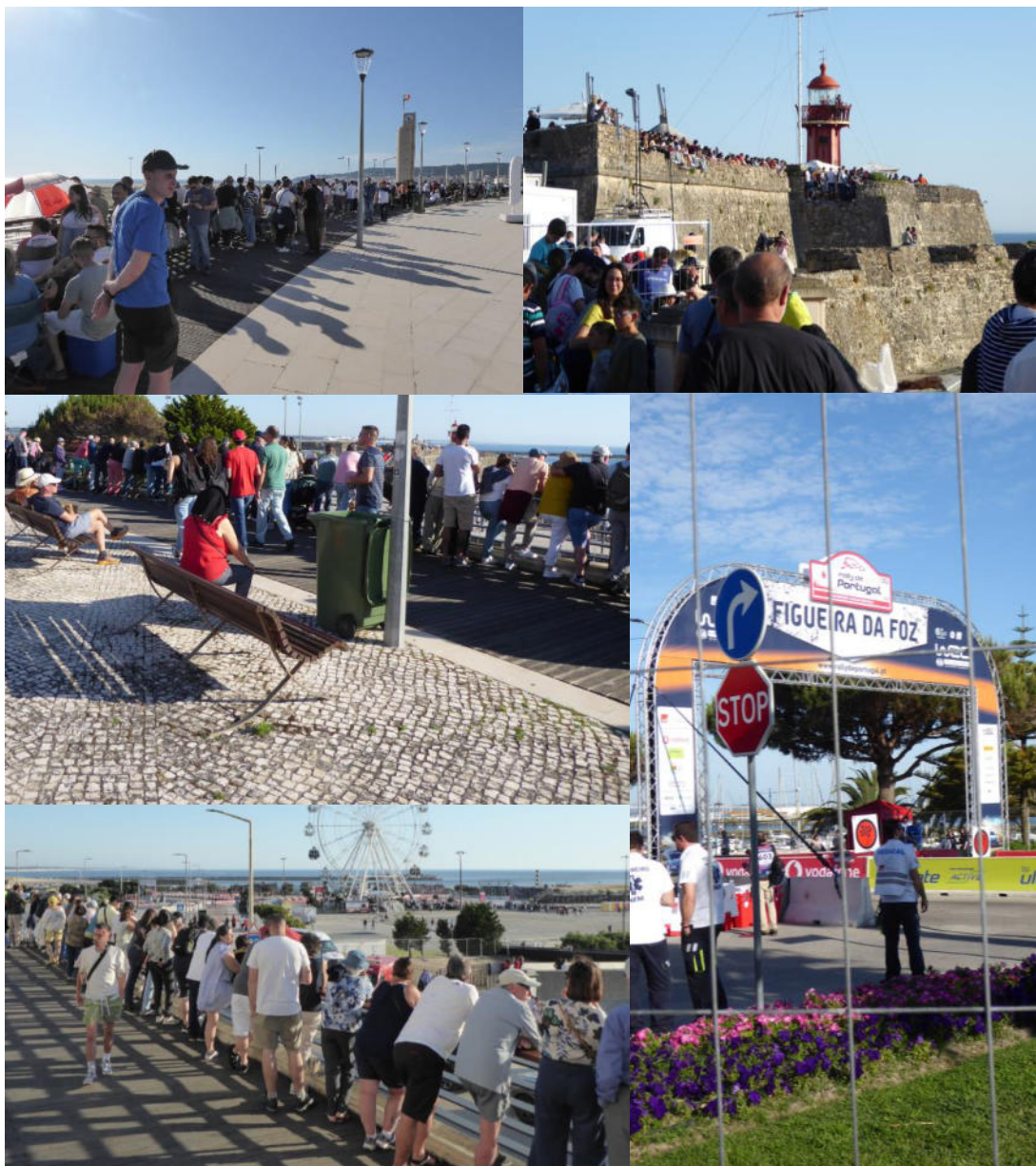
Francisco Teixeira

ANEXO FOTOGRÁFICO

Exponor



Figueira da Foz



Coimbra



Lousada



Arganil



Fafe



Felgueiras



Cabeceiras de Basto

