

MEMORANDUM

**PORTO DE PORTIMÃO – A
IMPORTÂNCIA DO INVESTIMENTO**

(Relatório de Atividades 2011 – Síntese)

Documento interno de trabalho elaborado por:
Luís Monteiro

Portimão Urbis SGRU, EM, SA

Portimão, 7 de Maio de 2012



EURODAM

Foto: Vedoispro – Miguel Veterano/Portimão Urbis SGRU, EM; SA

ÍNDICE:

Índice de Tabelas	iv
Índice de Figuras	v
Lista de Abreviaturas	vi
1. ENQUADRAMENTO DA INDÚSTRIA DE CRUZEIROS	7
1.1. O Contexto Internacional	7
1.2. O Contexto Nacional	9
1.3. O Porto de Portimão	11
1.3.1 O sector de Cruzeiros em Portimão	11
1.3.1.1. O Porto de Portimão no contexto da MedCruise	14
1.3.1.2. Análise à Sazonalidade do Produto Cruzeiros em Portimão	16
1.3.1.3. Análise às Excursões efectuadas a partir do Porto de Portimão	17
1.3.2. O sucesso e reforço da linha regular ro-pax Portimão-Madeira-Canárias ..	20
1.3.3. O Impacto dos cruzeiros na economia local e regional	21
2. A IMPORTÂNCIA DO INVESTIMENTO	22
2.1. A Tendência Internacional	22
2.2. Localização Privilegiada à entrada do Mediterrâneo	23
2.3. O Mercado Potencial	24
2.3.1. Escala no triângulo Lisboa – Funchal – Málaga	24
2.3.2. Expectativas das Companhias de Cruzeiros	25
2.3.3. Porto de Turn-Around	26
2.3.3.1. O projecto da Royal Atlantic Cruises	26
2.3.3.2. Ligação marítima semanal Portimão – Sevilha	27
2.2. Os Investimentos Prioritários	27
2.2.1. Prolongamento do Cais de acostagem	28
2.2.2. Dragagem e alargamento do Canal de Navegação e Bacia de Manobra	29
2.2.3. A necessidade de um Rebocador	31
2.2.4. A construção de um novo Terminal	33
3. A ausência de re-investimento para os melhoramentos necessários na infra-estrutura	35
3.1. Melhoramentos direccionados para a operação Ferry	35
3.1.1. Escadas (Passadiços/portalós)	36
3.1.2. Construção de plataforma para utilização da porta lateral do ferry	36
3.1.3. Cais ro-ro	37
3.2. Outros pequenos melhoramentos por executar	37
3.2.1. Pintura exterior do edifício do Terminal de Cruzeiros	37
3.2.2. Montagem de ar condicionado no interior do terminal	38
3.2.3. Modernizar e melhorar os WCs existentes e construir um novo para pessoas de mobilidade reduzida	38
3.2.4. Beneficiação das portas de acesso ao interior do terminal	38
3.2.5. Reparação da rede exterior	39
4. Reestruturação do sector portuário nacional e dos Portos do Algarve	39
5. Relatório de Atividades 2011 – Síntese	40

Índice de Tabelas

Tabela n.º 1 – International Demand for Cruises, 2000 – 2010	7
Tabela n.º 2 – European Passenger Statistics, 2005 – 2010, millions	8
Tabela n.º 3 – Western European Cruise Market 2008-2010	8
Tabela n.º 4 – Leading Cruise Ports in 2010 – thousands of passengers	9
Tabela n.º 5 – Crescimento dos Portos Nacionais em passageiros, 2007 – 2011..	10
Tabela n.º 6 – MedCruise Cruise Passenger Traffic 2010	15
Tabela .º 7 – Cruise Ship Orders, 2011 – 2014	23
Tabela n.º 8 – Investimentos Públicos nos Terminais e Portos de Cruzeiros Nacionais	34

Índice de Figuras

Figura n.º 1 – Crescimento dos Portos Nacionais em passageiros, 2007 – 2011 ..	10
Figura n.º 2 – Evolução dos Passageiros	11
Figura n.º 3 – Evolução das Escalas	12
Figura n.º 4 – Evolução das Escalas de acordo com as capacidades dos navios 2009 – 2011	12
Figura n.º 5 – Evolução das Escalas de acordo com o comprimento dos navios 2009 – 2011	13
Figura n.º 6 – Nacionalidades de Passageiros em 2011	14
Figura n.º 7 – Distribuição mensal do número de escalas	16
Figura n.º 8 – Excursões 2011	17
Figura n.º 9 – Localidades mais visitadas em 2011	18
Figura n.º 10 – Passageiros que participaram em Excursões vs Passageiros que não Participaram em Excursões – 2010	18
Figura n.º 11 – Passageiros que participaram em Excursões vs Passageiros que não Participaram em Excursões – 2011	19
Figura n.º 12 – Mapa do reposicionamento dos navios de cruzeiro	24
Figura n.º 13 – Esquema com mapa com os 3 principais portos da faixa atlântica	25
Figura n.º 14 – Esquema com faixas definidas para dragagens	31
Figura n.º 15 – Escalas com Rebocador vs Escalas sem Rebocador	32

Lista de Abreviaturas

CLIA – Cruise Lines International Association

IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

ISPS – International Ship and Port Facility Security Code

MedCruise – Associação de Portos de Cruzeiro do Mediterrâneo e zonas envolventes

1. ENQUADRAMENTO DA INDÚSTRIA DE CRUZEIROS

1.1 O Contexto Internacional

A indústria de cruzeiros tem tido uma dinâmica de crescimento muito positiva ao longo dos últimos 30 anos, inicialmente com a procura registada pelo mercado norte-americano e, nos anos mais recentes, com a crescente procura do mercado europeu. Em termos internacionais, a procura aumentou de 9.73 milhões de passageiros, em 2002, para os 18.8 milhões, em 2010, correspondendo a um crescimento de 93%. Em 2011, este número ultrapassou os 19 milhões de passageiros.

Tabela n.º 1 – International Demand for Cruises, 2000 - 2010

Table 3. 1: International Demand for Cruises 2000 to 2010

Region	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Million passengers</i>							
N. Am.	6.88	9.96	10.38	10.45	10.29	10.40	11.11
Europe ¹	2.07	3.15	3.44	4.05	4.46	5.00	5.54
Sub-total	8.95	13.11	13.82	14.5	14.75	15.40	16.95
RoW ²	0.78	1.21	1.29	1.37	1.45	2.18	2.25
Total	9.73	14.32	15.11	15.87	16.20	17.58	18.8
% NA	70.7	69.6	68.7	65.8	63.5	59.2	59.4

1. Including Russia and Central and Eastern European countries outside the EU-27.

2. Largely estimated and adjusted from 2009 to take account of dynamic growth in the global south.

Source: G. P. Wild (International) Limited from PSA, CLIA, IAH and other sources.

In: The Cruise Industry – A leader in Europe’s Economic Recovery. Contribution of Cruise Tourism to the economies of Europe 2011 Edition.

Ao nível do mercado europeu, tem igualmente existido uma tendência de forte crescimento, com um aumento de 64% em passageiros, passando dos 3.3 milhões, em 2005, para os 5.4 milhões de passageiros, em 2010. O embarque e desembarque de passageiros nos portos europeus teve um crescimento acentuado – 83%, passando dos 2.8 milhões de passageiros embarcados para os 7.44 milhões, neste período de 5 anos.

Tabela n.º 2 – European Passenger Statistics, 2005 – 2010, millions

Table ES - 4: European Passenger Statistics, 2005 - 2010 Millions

Category	2005	2006	2007	2008	2009	2010
European-sourced passengers	3.29	3.42	4.00	4.42	4.94	5.40
Percentage change		3.65%	17.30%	10.50%	11.76%	9.31%
Embarkations from European Ports	2.84	3.61	4.29	4.69	4.84	5.20
Percentage change		27.11%	18.84%	9.32%	3.20%	7.44%
Port-of-Call passenger visits	13.15	15.71	18.82	21.71	23.76	25.18
Percentage change		19.47%	19.80%	15.36%	9.44%	5.98%

In: The Cruise Industry – A leader in Europe’s Economic Recovery. Contribution of Cruise Tourism to the economies of Europe 2011 Edition.

A tabela seguinte permite-nos identificar os principais mercados europeus e o crescimento que os mesmos tiveram de 2008 a 2010.

Tabela n.º 3 – Western European Cruise Market 2008-2010

Table 3. 2: Western European Cruise Market 2008-10

Source Market	2008		2009		2010		% Change 2008/10
	Group total 1,000s Pax	Market Share %	Group total 1,000s Pax	Market Share %	Group total 1,000s Pax	Market Share %	
UK ¹	1,477	33	1,533	31	1,622	30	+18
Germany	907	21	1,026	21	1,219	22	+34
Italy	682	15	799	16	889	16	+30
Spain	497	11	587	12	645	12	+30
France	310	7	347	7	387	7	+25
Other	590	12	652	13	690	13	+25
Total	4,422	100	4,944	100	5,452		+23

1. Including Ireland.
Source: IHN

In: The Cruise Industry – A leader in Europe’s Economic Recovery. Contribution of Cruise Tourism to the economies of Europe 2011 Edition.

De acordo com o estudo The Cruise Industry – A leader in Europe’s Economic Recovery 2011, estima-se que o impacto económico do sector de cruzeiros na Europa tenha ascendido, em 2010, aos €35.2 mil milhões, com €14.5 mil milhões gastos pelas companhias de cruzeiros, passageiros e tripulações, gerando cerca de 307.526 empregos.

Com o aumento da procura por destinos na Europa e no Mediterrâneo, também os portos têm vindo a aumentar em número de escalas e de passageiros, ainda que uns tenham características de portos principais – “must see ports” ou “marquee ports”, como o caso de Lisboa, outros posicionando-se como portos de turn-around, de início e fim de itinerários, como Barcelona, e outros ainda como portos de

escala, assumindo um papel complementar aos mencionados anteriormente, como é o caso de Portimão.

A tabela seguinte permite identificar os portos europeus mais importantes em 2010, diferenciando-se os portos localizados no Mediterrâneo e os portos localizados no Norte da Europa.

Tabela n.º 4 – Leading Cruise Ports in 2010 – thousands of passengers

Table 4. 1: Leading Cruise Ports in 2010 – Thousands of Passengers

Port	Revenue Passengers, 2010			
	Embarking	Disembarking	Port Call	Total
Mediterranean Top ten				
Brecona	632	631	1,085	2,348
Civitavecchia	360	360	1,200	1,920
Venice	651	661	305	1,617
Palma Majorca	284	284	778	1,347
Pireaus	255	255	700	1,210
Naples	25	25	1,068	1,118
Dubrovnik	9	8	953	970
Tunis	0	0	850	850
Livorno	25	25	775	825
Santorini	0	0	758	758
Northern Europe Top ten				
Southampton	596	597	7	1,200
Copenhagen	220	220	222	662
Lisbon	31	32	385	448
St Petersburg	0	0	428	428
Stockholm	20	20	375	415
Tallinn	0	0	389	389
Helsinki	18	18	306	342
Kiel	165	166	10	341
Dover	128	127	92	387
Bergen	1	1	291	292

Note: This and subsequent tables include estimates in italics where actual data is unavailable.

Source: MedCruise, Cruise Europe and individual port data.

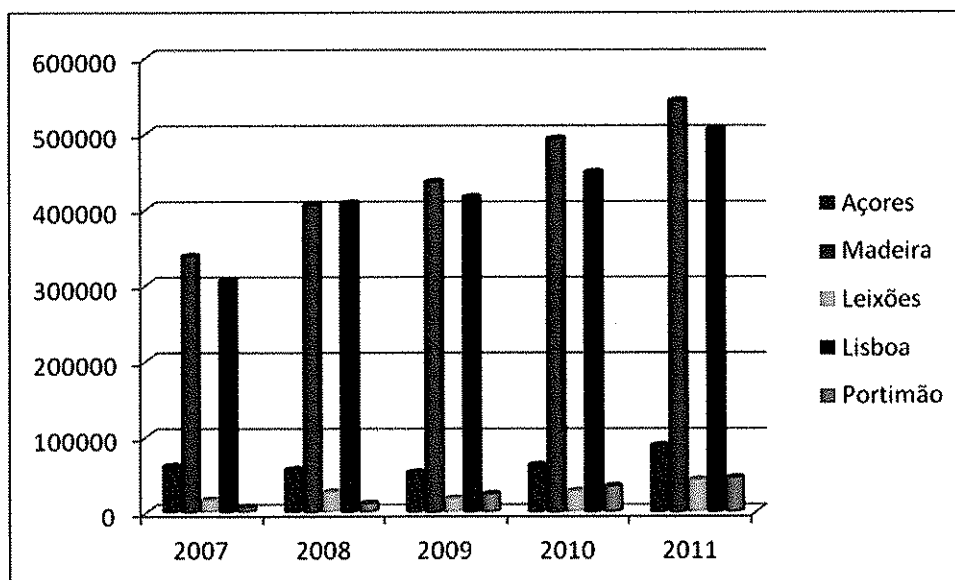
In: The Cruise Industry – A leader in Europe’s Economic Recovery. Contribution of Cruise Tourism to the economies of Europe 2011 Edition.

1.2 O Contexto Nacional

Ao nível dos Portos de Portugal, verificamos que 2011 foi um ano de crescimento do número de passageiros, confirmando essa mesma tendência de crescimento que se vinha a sentir desde 2007.

Conforme verificado nas figura e tabela seguintes, os portos do Funchal e de Lisboa ultrapassaram individualmente o meio milhão de passageiros. Portimão ocupou, em 2011, a 4.ª posição, a seguir ao porto de Ponta Delgada.

Figura n.º 1 – Crescimento dos Portos Nacionais em passageiros, 2007 – 2011



Fonte: Portos dos Açores, de Leixões, de Lisboa, da Madeira e de Portimão

Tabela n.º 5 – Crescimento dos Portos Nacionais em passageiros, 2007 – 2011

PORTOS NACIONAIS		PASSAGEIROS				
		2007	2008	2009	2010	2011
Açores	Ponta Delgada	51066	48637	46615	57078	78609
	Horta	5547	3966	2250	3214	2852
	Praia da Vitória	3151	1967	1544	122	3729
	Outros	221	727	1247	1220	1819
Madeira	Funchal	337421	405306	435821	492500	540180
	Porto Santo	182	0	0	0	2609
Leixões		15863	26015	17624	27494	41829
Lisboa		305185	407508	415758	448497	502644
Portimão		5798	11217	23588	33843	44841

Fonte: Portos dos Açores, de Leixões, de Lisboa, da Madeira e de Portimão

* Dados estimados

1.3 O Porto de Portimão

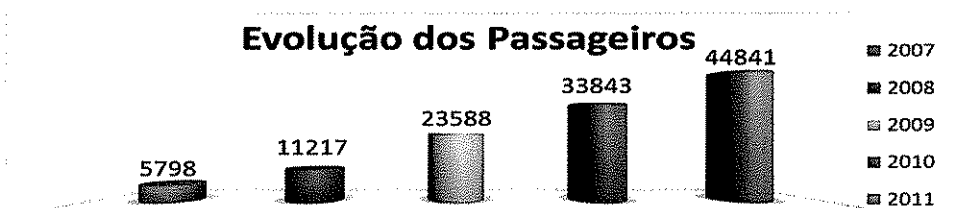
1.3.1 O sector de Cruzeiros em Portimão

Em 2009, o Porto de Portimão consolidou a sua posição de 3.º porto nacional, em número de passageiros, cerca de 51.000 passageiros, repartidos pelos cruzeiros e pela ligação regular semanal à Madeira e Canárias por navio ro-pax (ferry), e afirmou-se como a maior plataforma logística de transporte de passageiros entre a Península Ibérica e as Ilhas Atlânticas. Face a 2008, ano em que tinha recebido 26 escalas e 11.217 visitantes, o Porto de Portimão recebeu em 2009 um total de 38 escalas e de 23.588 visitantes, correspondendo a um crescimento de 46% nas escalas e de 110% no número de passageiros, relativamente ao ano anterior. De referir ainda que, nesse ano, realizou-se a primeira operação de turn-around alguma vez recebida no Porto de Portimão, com o navio Princess Danae a efectuar um itinerário com partida e a chegada ao porto, com 625 passageiros.

Em 2010 o Porto de Portimão continuou a crescer pelo 3.º ano consecutivo, quer em número de escalas, quer em número de passageiros, passando para as 52 escalas, mais 14 que em 2009, representando um crescimento de 37%, e para os 33.843 passageiros, representando um aumento de cerca de 44% (mais 10.255 passageiros), em relação ao ano anterior.

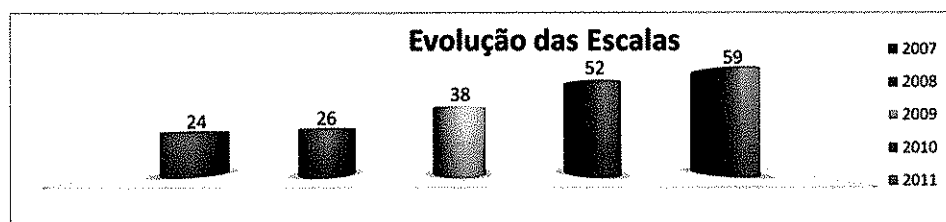
No ano passado, foram realizadas 59 escalas, num total de 44.841 passageiros. Apesar das cerca de 11 escalas canceladas, essencialmente devido a condições meteorológicas adversas, representando cerca de 11.676 passageiros, houve um crescimento contínuo entre 2007 e 2011, fruto do trabalho de promoção internacional do destino.

Figura n.º 2 – Evolução dos Passageiros



Fonte: IPTM. Elaboração própria.

Figura n.º 3 – Evolução das Escalas

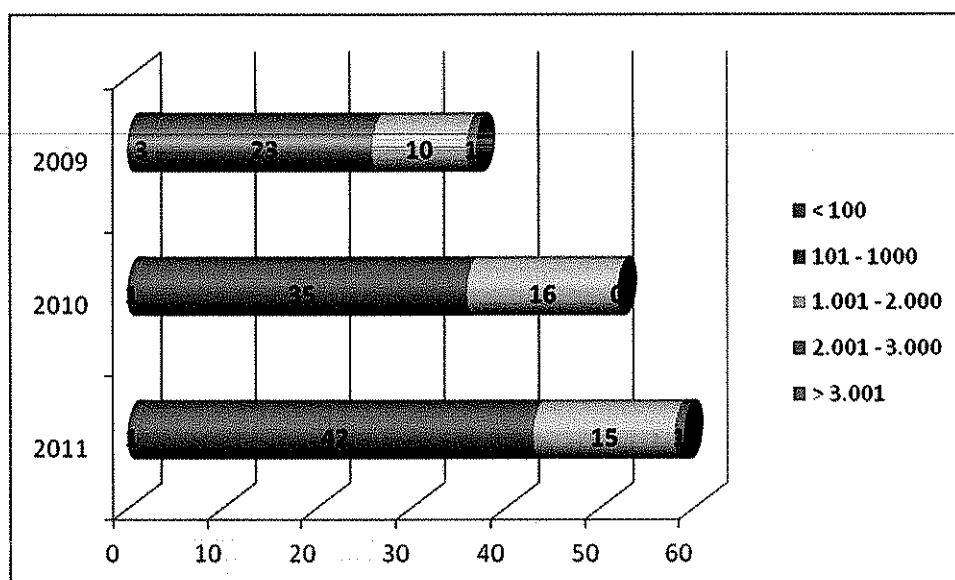


Fonte: IPTM. Elaboração própria.

De 2007 a 2011, o número de passageiros de cruzeiros movimentados no Porto de Portimão cresceu 673%, passando de 5.798 passageiros movimentados em 2007 para 44.841 passageiros em 2011.

Outros indicadores igualmente interessantes de analisar são a capacidade e o comprimento dos navios que fizeram escala em Portimão. No que concerne às escalas efetuadas tendo em conta a capacidade dos navios, verifica-se que das 59 escalas, 42 foram realizadas por navios com capacidades entre as 101 e os 1.000 passageiros e 15 escalas foram realizadas por navios com capacidades entre as 1.001 e os 2.000 passageiros. Portimão recebeu apenas um navio com capacidade superior a 2.001 passageiros.

Figura n.º 4 – Evolução das Escalas de acordo com as capacidades dos navios 2009 - 2011

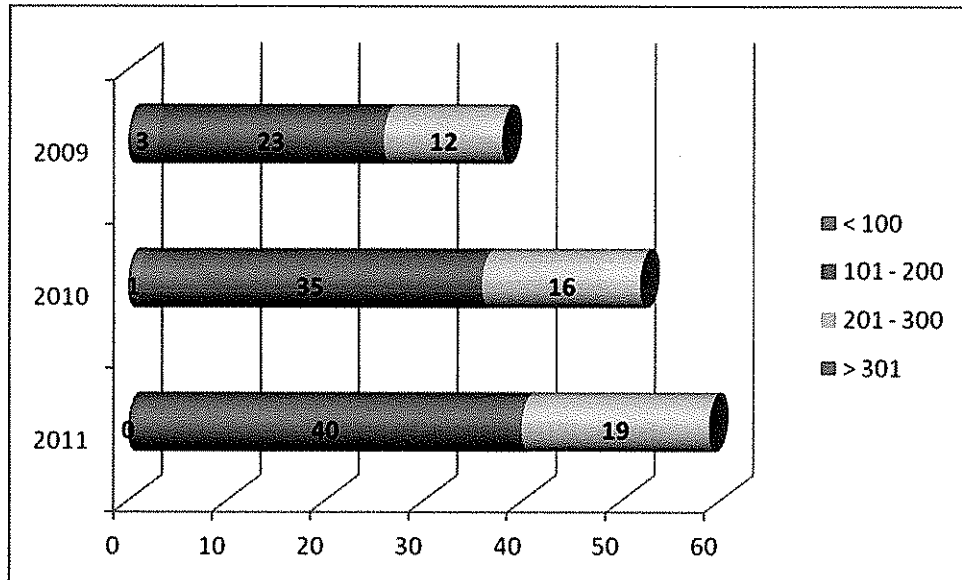


Fonte: IPTM. Elaboração própria

No que diz respeito às escalas efectuadas de acordo com o comprimento dos navios, verificamos que a grande maioria das escalas, ie 68%, foram realizadas por

navios entre os 101 e 200 metros. O navio mais pequeno a fazer escala em Portimão no ano passado foi o M/V Seadream, com 105 metros, e os navios maiores foram o M/V Eurodam e M/V Noordam, ambos com um comprimento de 285 metros.

Figura n.º 5 – Evolução das Escalas de acordo com o comprimento dos navios 2009 - 2011



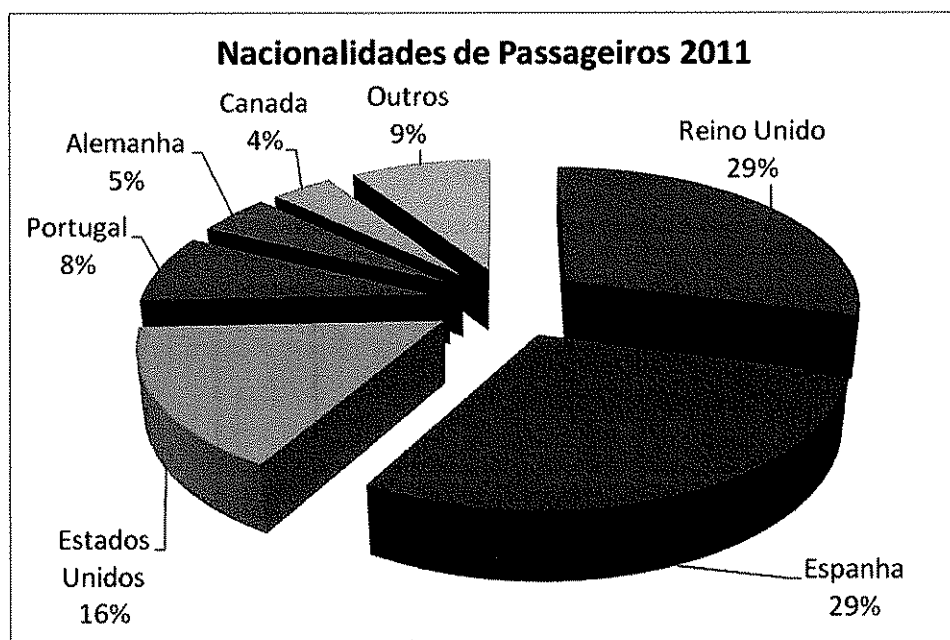
Fonte: IPTM. Elaboração própria

Em 2011, procedeu-se pela primeira vez ao levantamento das nacionalidades de todos os passageiros. Pelo Porto de Portimão passaram um total de 82 nacionalidades.

Os países que mais contribuíram para os resultados foram, o Reino Unido e a Espanha, com 29%, e os Estados Unidos, com 16%, sendo que os passageiros de nacionalidade Espanhola, tiveram maioritariamente proveniência em dois os navios o "Empress" e "Grand Voyager", responsáveis por 38% do total de passageiros.

Os navios supra mencionados, pelo itinerário realizado, com embarques em Portimão e Lisboa, impulsionaram o mercado nacional para o quarto lugar com 8%, do total de passageiros, correspondendo a 3.518 passageiros.

Figura n.º 6 – Nacionalidades de Passageiros em 2011



Fonte: IPTM. Elaboração própria

1.3.1.1 O Porto de Portimão no contexto da MedCruise

A MedCruise – Associação dos Portos de Cruzeiro do Mediterrâneo, associação fundada em Roma em 1996, conta actualmente com 70 membros que representam 100 portos e 27 membros associados oriundos da bacia do Mediterrâneo, entrada atlântica do Mediterrâneo e Mar Negro.

O Porto de Portimão, no contexto dos portos associados, encontrava-se na posição 42.^a tendo como referência o número de passageiros de navios de cruzeiros nas escalas realizadas em 2010, de acordo com quadro seguinte:

Tabela n.º 6 – MedCruise Cruise Passenger Traffic 2010

CRUISE PASSENGER TRAFFIC (2010)					
REGULAR MEMBER	Home In (pax)	Home Out (pax)	Transit (pax)	TOTAL	
BARCELONA	633.170	632.443	1.084.670	2.350.283	1
PIRAEUS	217.520	208.627	1.438.510	1.864.657	2
*CIVITAVECCHIA (2009 figures)	367.175	353.276	108.248	1.802.938	3
VENICE	659.587	653.308	304.116	1.617.011	4
BALEARIC ISLANDS	284.367	286.842	975.530	1.546.739	5
NAPLES	82.831	81.407	975.081	1.139.319	6
DUBROVNIK-KORKULA	10.013	10.013	916.089	936.115	7
TUNISIAN PORTS	0	0	895.403	895.403	8
GENOA	285.279	286.303	288.708	860.290	9
LIVORNO	23.533	22.800	776.221	822.554	10
MARSEILLE	133.556	134.895	431.649	700.100	11
FRENCH RIVIERA PORTS	22.395	22.400	627.440	672.235	12
KUSADASI, BODRUM & ANTALYA	57.007	57.650	547.657	662.314	13
MALAGA	119.983	119.884	419.256	659.123	14
BARI	98.786	104.359	304.549	507.694	15
ISTANBUL	43.022	49.157	404.216	496.395	16
VALLETTA	14.583	14.779	464.386	493.748	17
MADREIRA PORTS	5.046	4.795	482.659	492.500	18
LISBON	26.365	26.248	395.884	448.497	19
PAERMO	25.292	26.473	343.120	394.885	20
CYPRUS PORTS	53.114	53.564	272.231	378.909	21
MONACO	16.856	15.308	288.915	321.079	22
TOULON & VAR PORTS	8.758	8.158	293.544	310.460	23
HERAKLION	23.212	22.733	259.730	305.675	24
GIBRALTAR	n/a	n/a	n/a	305.161	25
VALENCIA	39.670	40.004	173.989	253.743	26
*MESSINA (2009 figures)	4.970	4.852	243.378	253.200	27
*EGYPTIAN PORTS (estimated)	n/a	n/a	n/a	250.000	28
NORTH SARDINIAN PORTS	0	0	184.107	184.107	29
SPLIT	0	0	172.378	172.378	30
CAGLIARI	0	0	158.303	158.303	31
CARTAGENA	0	10	104.284	104.294	32
KEFALONIA	n/a	n/a	n/a	82.373	33
ALICANTE	0	0	75.795	75.795	34
ODESSA	0	0	66.010	66.010	35
AZORES	307	296	61.653	62.256	36
ALMERIA	0	0	58.154	58.154	37
*KOS (estimated)	n/a	n/a	n/a	55.000	38
LA SPEZIA	0	0	44.874	44.874	39
YALTA	n/a	n/a	n/a	44.000	40
KORFU	2.182	2.225	30.855	35.262	41
PORTIMAO	383	374	33.085	33.841	42
PALAMOS	0	0	27.500	27.500	43
PORTOFERRAIO	0	0	24.473	24.473	44
SOCI	1.227	1.227	20.055	22.509	45
ALANYA	0	0	21.928	21.928	46
VOLOS	0	0	21.435	21.435	47
CONSTANTZA	0	0	21.286	21.286	48
ZADAR	2.467	2.467	14.688	19.622	49
*LAFKIA (2009 figures)	8.398	8.514	0	16.912	50
SEVASTOPOL	0	0	16.671	16.671	51
THESSALONIKI	n/a	n/a	n/a	16.029	52
TRIESTE	1.137	863	13.577	15.577	53
RIJEKA	7086	7.086	0	14.172	54
SIBENIK	0	0	11.624	11.624	55
CHANIA/SOUDA	0	0	11.509	11.509	56
RAVENNA	0	0	9.153	9.153	57
*BURGAS (2009 figures)	0	0	7.957	7.957	58
SETE	0	0	5.686	5.686	59
SINOP	0	0	5.266	5.266	60
KAVALA	0	0	4.237	4.237	61
CEUTA	0	0	4.220	4.220	62
TARRAGONA	0	0	3.148	3.148	63
BATUMI	0	0	3.127	3.127	64
MOTRIL	0	0	2.742	2.742	65
PATRAS	0	0	1.059	1.059	66
CASTELLON	0	0	1.000	1.000	67
IGIUMENTSA	0	0	136	136	68
*RIZE (small - no info available)	n/a	n/a	n/a	0	69

LARGE
SMALL

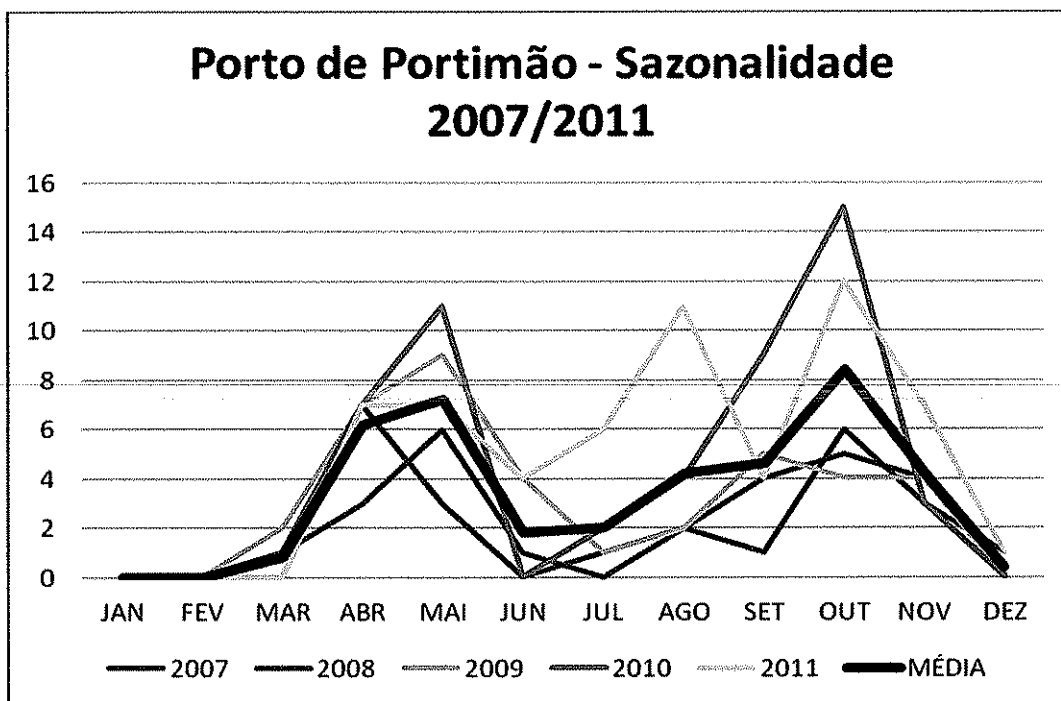
Fonte: MedCruise

1.3.1.2 Análise à Sazonalidade do Produto Cruzeiros em Portimão

A figura seguinte, com a distribuição mensal do número de escalas, entre 2007 e 2011, permite identificar o efeito da sazonalidade no Porto de Portimão. Como podemos verificar, existem 2 períodos com um maior número de escalas, a saber, Abril – Maio e Setembro – Outubro. Isto significa que o Porto de Portimão está a ser utilizado maioritariamente por navios que, no início da época de cruzeiros, fazem o reposicionamento das Caraíbas para a Europa, e, no fim da mesma, fazem o reposicionamento Europa – Caraíbas.

O desafio, e que justifica a necessidade de efectuar os investimentos, vai no sentido de se aumentar o número de escalas no período Maio – Setembro, ie integrar Portimão nos itinerários regulares das companhias cujos navios, de grande dimensão, navegam por esta zona geográfica durante a época alta do turismo.

Figura n.º 7 – Distribuição mensal do número de escalas



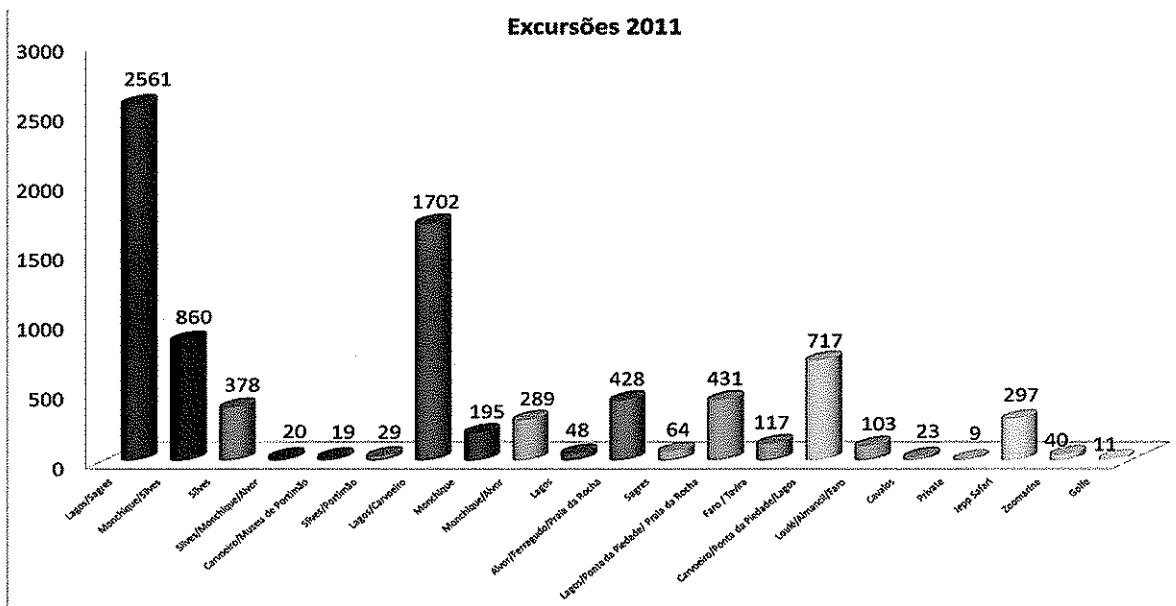
Fonte: IPTM. Elaboração própria

1.3.1.3 Análise às Excursões efectuadas a partir do Porto de Portimão

Em 2011, os operadores turísticos que organizam as excursões para as companhias de cruzeiros, disponibilizaram uma oferta diversificada de excursões, quer em termos de qualidade, quer em termos de quantidade, com uma abrangência geográfica de Sagres a Tavira.

Foram oferecidos um total de 21 programas aos passageiros, cuja venda foi antecipadamente realizada a bordo dos navios de cruzeiro. Destes programas, os mais vendidos foram o "Lagos / Sagres" (2.561 pax), o "Lagos / Carvoeiro" (1.702 pax) e o "Monchique / Silves" (860 pax), conforme figura seguinte.

Figura n.º 8 - Excursões 2011

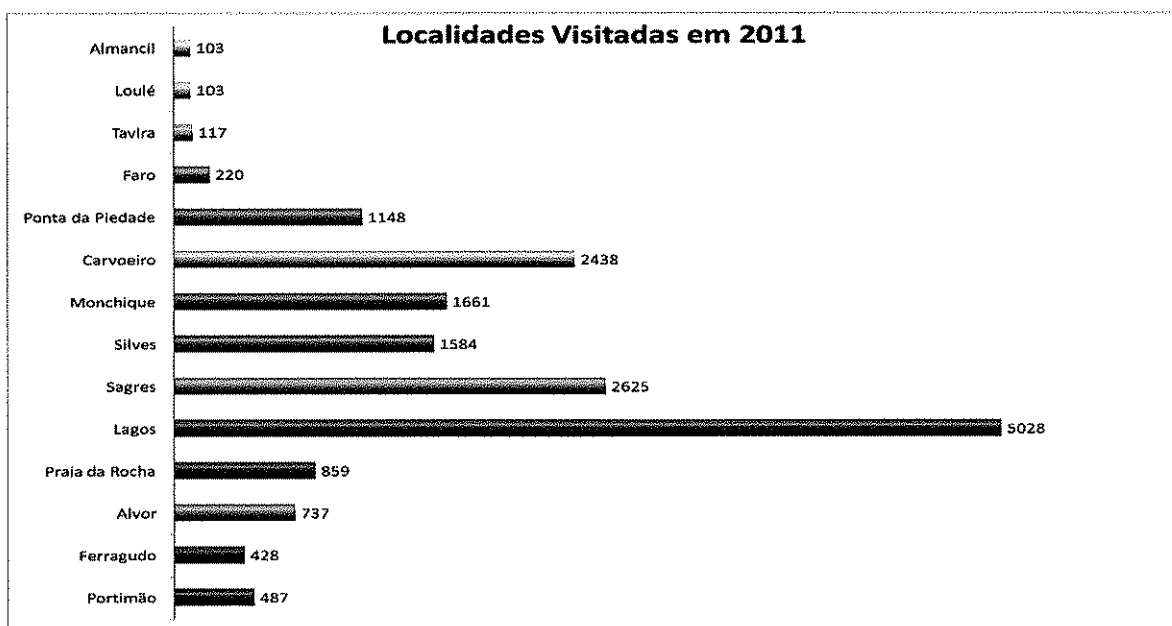


Fonte: Operadores Turísticos. Elaboração própria.

As localidades que mais beneficiaram com as escalas dos navios cruzeiros no Porto de Portimão, foram Lagos (5.028 pax), Sagres (2.625pax) e Carvoeiro (2.438 pax). Ainda assim, através da figura seguinte pode-se verificar o âmbito geográfico de impacto económico gerado pelo sector de cruzeiros pelo Porto de Portimão.

Os navios que mais contribuíram para a presença de passageiros em Portimão foram os navios "Empress" e "Grand Voyager", que ao totalizarem 38% dos passageiros que fizeram escala em Portimão, apenas 10% participaram em excursões organizadas.

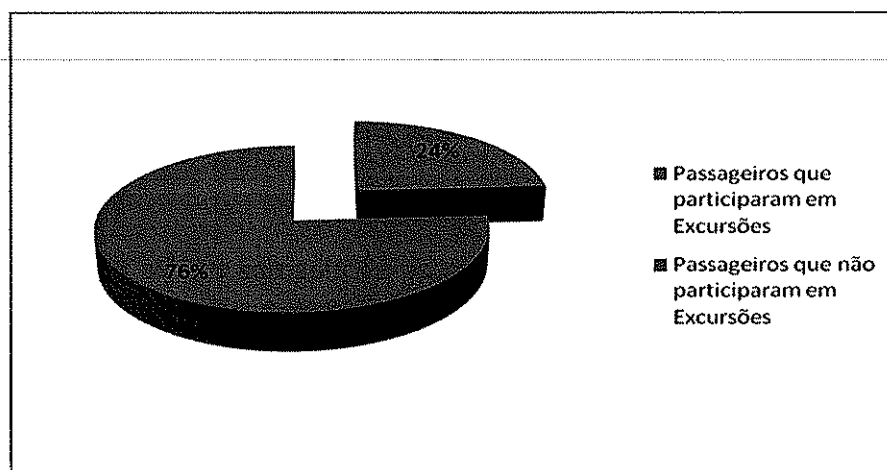
Figura n.º 9 – Localidades mais visitadas em 2011



Fonte: Operadores Turísticos. Elaboração própria.

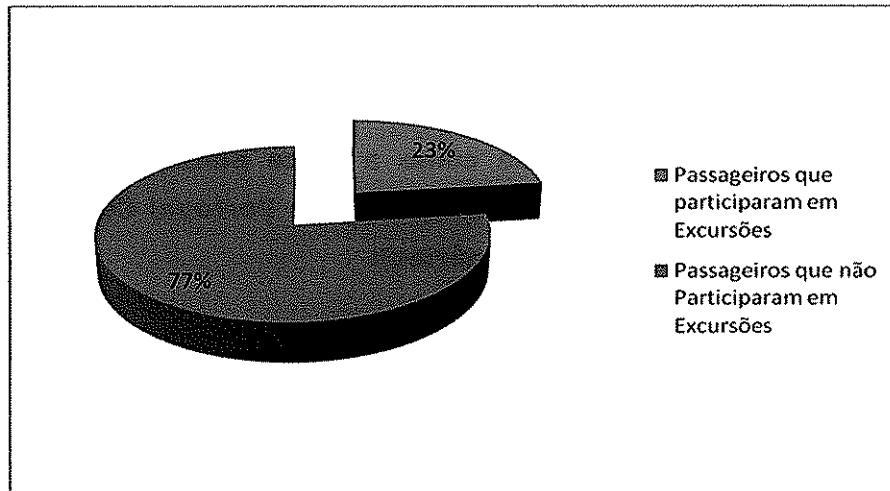
Relativamente aos passageiros que fizeram excursões, verificamos que, em 2009, 5.187 passageiros participaram em excursões, representando cerca de 22% de um total de 23.588 pax. Em 2010, esta percentagem foi de 24%, considerando que dos 33.843 passageiros, 8.193 pax participaram em excursões.

Figura n.º 10 – Passageiros que participaram em Excursões vs Passageiros que não Participaram em Excursões - 2010



Fonte: Operadores Turísticos. Elaboração própria.

Figura n.º 11- Passageiros que participaram em Excursões vs Passageiros que não Participaram em Excursões - 2011



Fonte: Operadores Turísticos | Elaboração própria

De salientar que, houve passageiros que participaram em pequenos tours, nomeadamente em táxis, números estes não contabilizados pela sua fraca expressão e sério rigor, mas que ainda assim, incorporam valor na economia local e regional. Para a mobilidade entre o porto e a cidade, foram utilizados os serviços públicos de táxis e Vai e Vem, bem como, 125 serviços (autocarros).

De referir ainda que o Município de Portimão, procedeu ao arranjos da via pedonal em torno do porto, melhorando significativamente a acessibilidade entre o porto e a cidade.

A título informativo, com o intuito de reforçar a importância das excursões para a dinamização económica do tecido empresarial regional, os 8 operadores turísticos que organizaram excursões no Porto de Portimão em 2011, requisitaram 237 serviços de guias oficiais e 192 serviços de autocarro, assim como 88 autocarros em serviço shuttle com o trajeto, Porto de Portimão – Largo do Dique – Praia da Rocha.

1.3.20 sucesso e o reforço da linha regular ro-pax Portimão – Madeira – Canárias

O Porto de Portimão constitui-se como a única plataforma logística de transporte de passageiros e carga rodada entre Portugal Continental e as Ilhas da Macaronésia (Madeira e Canárias).

A empresa Naviera Armas iniciou a linha regular Portimão – Madeira – Canárias em Junho de 2008, uma ligação semanal que funcionou até final de 2011.

O ferry Volcan de Tijarafe que, aos domingos, efectuava esta ligação semanal, registou, em 2009, o embarque de 13.864 passageiros e o desembarque de 13.962 passageiros, num total de 27.826 passageiros que passaram pelo porto. Em 2010, registaram-se 13.374 passageiros embarcados e 13.374 passageiros desembarcados, totalizando 27.410 passageiros, correspondendo a uma diminuição pouco expressiva de 1%, em relação a 2009.

No que diz respeito às viaturas, registaram-se 14.037 veículos ligeiros embarcados, correspondendo a um crescimento de 6% e 13.374 viaturas desembarcadas, equivalendo a uma diminuição 6%, totalizando em movimento de 12.900 viaturas. Relativamente aos veículos pesados, registaram-se 2.017 veículos embarcados e 1.576 viaturas desembarcadas, totalizando um movimento de 3.593 viaturas, correspondendo a um aumento de 26%, em relação a 2009.

Em 2011, o ferry transportou 22.204 passageiros, 9.121 veículos ligeiros e 4.282 veículos pesados, verificando-se uma pequena diminuição, quer no número de passageiros, quer no número total de veículos transportados, relativamente a 2010.

De 2007 a 2011, o número de passageiros movimentados no Porto de Portimão cresceu 1.000%, passando de 6.000 passageiros movimentados em 2007 para cerca de 66.000 passageiros em 2011, entre navios de cruzeiro e linha regular ro-pax.

O sucesso da linha regular Portimão-Madeira-Canárias levou o armador Armas a construir um navio de maior porte, o Volcan de Tinamar, num investimento de €125 milhões, que substituiu, durante o Verão, o ferry Volcan de Tijarafe, duplicando a capacidade de transporte de passageiros e carga, para 1.500 pax e

2km de carga rodada linear, reforçando desta forma a aposta no Porto de Portimão, passados apenas 3 anos após o início da operação.

Infelizmente, por motivos alheios ao Porto de Portimão, a linha foi cancelada no início de 2012. Neste momento, encontramos-nos em contacto com dois armadores nacionais interessados em retomar esta mesma ligação.

1.3.3 O Impacto dos cruzeiros na economia local e regional

Em termos económicos, o estudo *The Cruise Industry – A leader in Europe's Economic Recovery 2011* aponta para um gasto médio de €61 por passageiro num porto de escala. Se considerarmos os cerca de 45.000 passageiros recebidos em 2011, significa que o retorno directo do Porto de Cruzeiros na economia local e regional poderá ascender aos cerca de 2,7 milhões de euros.

Outra mais-valia do sector dos cruzeiros prende-se com a promoção turística. De acordo com um estudo recente realizado pela associação de cruzeiros norte-americana CLIA, a percentagem de passageiros que utiliza os cruzeiros para escolha do seu destino e que regressa mais tarde ao mesmo para outro tipo de férias situa-se entre os 40% e os 45%.

Neste sentido, os passageiros que o porto recebe durante algumas horas têm a oportunidade de visitar a região, conhecer a oferta turística, usufruir das diversas actividades e atracções disponíveis e poderão regressar a Portimão ou a outra cidade da região num futuro próximo para umas férias mais prolongadas.

2 A IMPORTÂNCIA DO INVESTIMENTO

2.1 A Tendência Internacional

Neste capítulo apresentaremos um conjunto de reflexões e factores que justificam os investimentos adiante propostos.

Quer no âmbito das feiras promocionais em que participamos, quer nas reuniões organizadas pela MedCruise, as companhias de cruzeiros não só questionam sobre a melhoria das condições de acessibilidade do Porto de Portimão, para os seus navios de maior porte, como aguardam, expectantes, pela realização dessas mesmas obras, à semelhança dos investimentos públicos que estão actualmente a ser efectuados em inúmeros portos do Mediterrâneo. Diversos têm sido os armadores que, de uma forma directa, questionam sobre o efectivo andamento dessas mesmas obras.

Esta preocupação na procura por novos portos tem que ver, não apenas com a diversificação de itinerários, como também com a necessidade de aumentar o número de portos devido à afectação de um maior número de navios para a Europa e para o Mediterrâneo. Em 2010, estavam 45 companhias domiciliadas na Europa a operar 132 navios de cruzeiros com uma capacidade de cerca 137.100 camas. Para além destas, houve adicionalmente 24 companhias americanas a operar 66 navios com uma capacidade de 80.600 camas. Durante o ano passado, estiveram cerca de 162 navios de cruzeiro a operar no Mediterrâneo e 100 no Norte da Europa.

Outro fator a considerar são os navios que se encontram em construção. Para se ter uma ideia de como o sector irá crescer nos próximos anos, há que ter em conta que, no período entre 2011 e 2014, está prevista a entrega de 23 novos navios de cruzeiros com uma capacidade total de 60.630 passageiros. Destes, 9 navios, com uma capacidade para 20.300 camas, serão direccionados para o mercado europeu.

Tabela .º 7 – Cruise Ship Orders, 2011 – 2014

Table 1. 1: Cruise Ship Orders 2011-14

Year Completed	Ships	Berths	Investment (Millions)
2011	8	16,156	€ 3,251
2012	8	22,466	€ 4,120
2013	4	10,308	€ 1,690
2014	3	11,700	€ 1,605
Total	23	60,630	€ 10,826

In: The Cruise Industry – A leader in Europe’s Economic Recovery. Contribution of Cruise Tourism to the economies of Europe 2011 Edition.

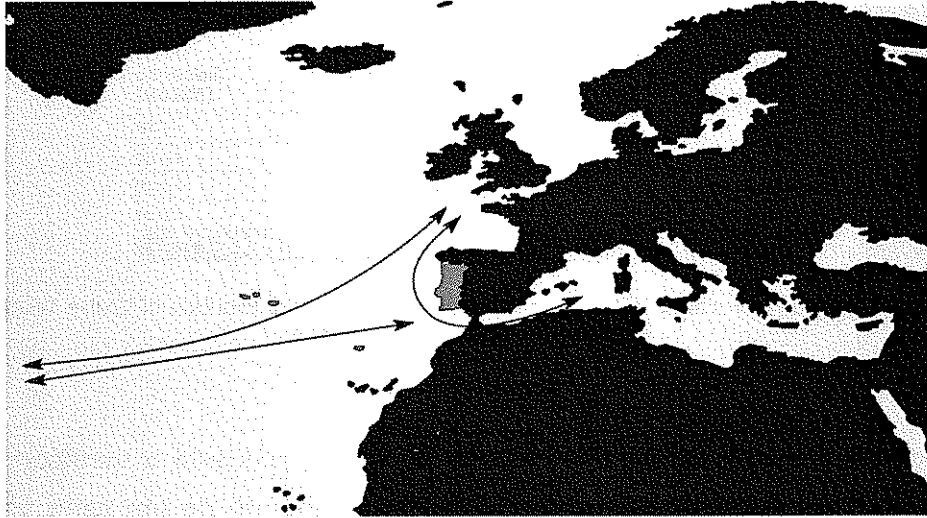
As expectativas para o futuro são bastante positivas pois está a verificar-se, para além da construção de novos navios, o reposicionamento de um cada vez maior número de navios no Mediterrâneo, aumentando exponencialmente as oportunidades de negócio para os portos. Também está a notar-se um ligeiro alargamento da época de cruzeiros no Mediterrâneo, havendo inclusivamente companhias a operar nesta região durante todo o ano, algo inimaginável até há bem pouco tempo atrás. Por outro lado, um elemento diferenciador para Portimão dada a sua localização geográfica, o facto das companhias integrarem portos cada vez mais próximos, a uma noite de navegação, de forma a reduzirem a velocidade dos seus navios e a pouparem custos nos combustíveis.

2.2 Localização Privilegiada à entrada do Mediterrâneo

O Porto de Portimão encontra-se privilegiadamente localizado à entrada da bacia do Mediterrâneo e a uma distância e tempo de navegação mais curtos, a partir dos portos atlânticos a norte, nos itinerários para o Mediterrâneo, pela criação de um corredor interior, mais perto da costa, no Esquema de Separação de tráfego de S. Vicente, o que constituem factores de competitividade muito importantes e valorizados pelas companhias.

Conforme se pode ver no mapa abaixo, Portimão encontra-se na embocadura do Mediterrâneo, fazendo com que todos os navios de cruzeiros que naveguem nesta zona possam, caso tenhamos condições, fazer escala no porto.

Figura n.º 12 – Mapa do reposicionamento dos navios de cruzeiro



Elaboração própria.

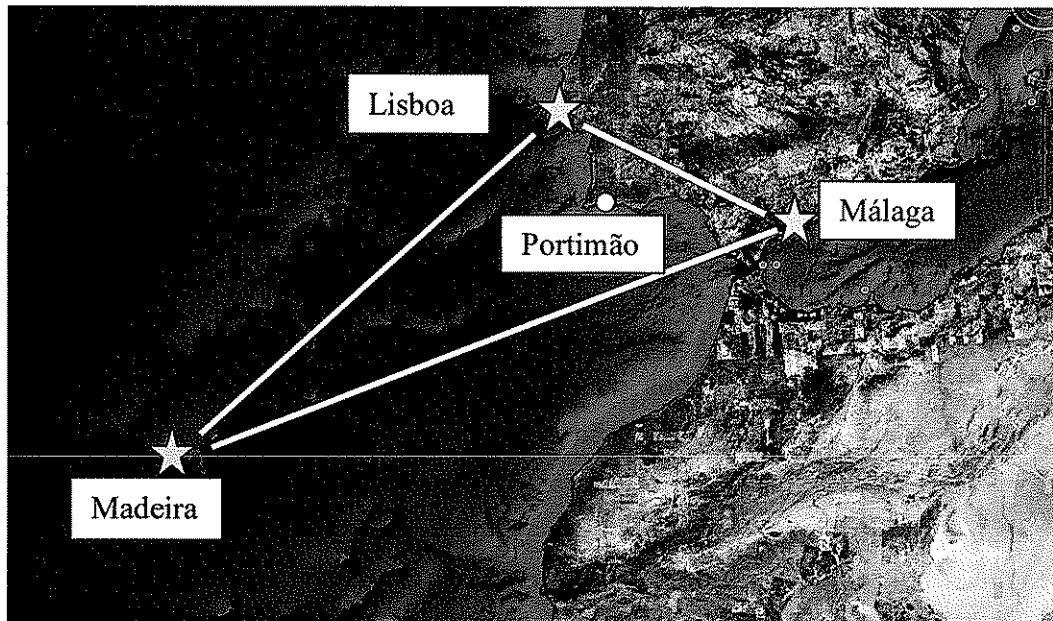
2.3 O Mercado Potencial

Nesta rubrica analisamos o potencial que o Porto de Portimão apresenta no sector dos cruzeiros.

2.3.1 Escalas no triângulo Lisboa – Funchal – Málaga

Com efeito, dada a sua localização geográfica, o Porto de Portimão situa-se no centro de um triângulo formado por Málaga, Lisboa e Madeira. Se considerarmos que os navios de cruzeiro para navegarem para qualquer um destes portos passarão ao largo de Portimão e que estes portos receberam em 2011, aproximadamente cerca de 660.000 pax, 505.000 pax e 545.000 pax, respectivamente, facilmente se perspectiva um potencial de crescimento bastante positivo para Portimão.

Figura n.º 13 – Esquema com mapa com os 3 principais portos da faixa atlântica



Elaboração própria

2.3.2 Expectativas das Companhias de Cruzeiros

Por outro lado, analisando a frota das companhias de cruzeiro que fazem escala actualmente em Portimão verificamos que, das companhias detentoras de navios de cruzeiro de maiores dimensões, apenas fazem escalas pontuais, ainda que ao largo da Praia da Rocha, a P&O Cruises, a Princess e a Holland America. Outras companhias como a Royal Caribbean, a Celebrity, a AIDA, a Costa, a MSC e a NCL, enquanto o porto não oferecer condições de acessibilidade ao terminal, dificilmente agendarão qualquer escala para o futuro.

Esta questão prende-se, por um lado, com o custo e o gasto de combustível na medida em que, para uma escala ao largo, o navio tem que ter sempre as máquinas em funcionamento e utilizar cerca de 5 tenders (lanchas do próprio navio) que durante todo o dia farão o transporte dos passageiros para terra e vice-versa. Por outro lado, estas escalas ao largo ficam sujeitas às condições meteorológicas e às súbitas alterações do estado do mar.

Tal como referido anteriormente, estas companhias aguardam com expectativa as obras que permitam a atracação dos navios pelo que, fazendo os investimentos necessários, estaremos a criar uma oportunidade de negócio muito atractiva para a região.

2.3.3 Porto de Turn-Around:

Também aqui poderemos criar oportunidades de negócio bastante dinâmicas. Com a realização dos investimentos necessários ao crescimento do Porto de Portimão, conforme referido no capítulo seguinte, e a afirmação do destino no contexto internacional de Cruzeiros, a adicionar à procura por parte das companhias de cruzeiro por destinos mais a sul, nomeadamente o sudoeste da Europa, o Mediterrâneo Ocidental, as ilhas da macaronésia e a emergência de destinos na África atlântica, o Porto de Portimão poderá adquirir uma importância acrescida como porto de início e fim de itinerários de cruzeiros e embarque e desembarque de cruzeiros (turn-around), potenciando as ligações aéreas que o Aeroporto de Faro tem com a Europa, nomeadamente os principais mercados emissores Reino Unido, Holanda, Alemanha.

Exemplo deste potencial, é a realização de duas operações de turn-around, que os navios Royal Clipper – Star Clippers e Sea Cloud – Sea Cloud Cruises efectuaram no Porto de Portimão, após o término da temporada no Mediterrâneo, determinadas precisamente por esta localização privilegiada, ie Portimão ser o ponto mais próximo das Caraíbas, em rota meteorológica, nos cruzeiros transatlânticos de reposicionamento.

2.3.3.1 O projecto da Royal Atlantic Cruises:

Neste contexto e decorrente de contactos que temos vindo a desenvolver com um grupo de empresários nacionais, no sentido de utilizarem o Porto de Portimão como porto de turn-around para a companhia de cruzeiros portuguesa, entretanto constituída – Royal Atlantic Cruises – criamos as condições para que o Porto de Portimão seja o porto base, com operações de turn-around, em articulação com o Aeroporto de Faro, com quem já encetamos inclusivamente contactos, para iniciar cruzeiros a partir de 2013, entre a Primavera e o início do Outono.

Esta nova dinâmica permitirá um efeito multiplicador na economia regional ao potenciar os chamados “cruise and stay”, ie, os programas pré e pós cruzeiro com estadia na hotelaria da região.

2.3.3.2 Ligação marítima semanal Portimão - Sevilha:

No seguimento do trabalho conjunto que está a ser realizado pelos portos de Portimão e de Sevilha para atrair navios de cruzeiros para o Algarve e Andaluzia, decorrem a bom ritmo negociações com uma companhia de cruzeiros fluvio-marítimos, visando a concretização de itinerários semanais entre ambos os destinos.

O itinerário atualmente em avaliação técnica prevê escalas nos portos de Sevilha, Vila Real de Santo António, Olhão e Faro, com operações de *turn-around* (embarque e desembarque de passageiros) em Portimão, possibilitando a organização de pacotes turísticos para os passageiros com permanência na região algarvia, o que poderá criar boas dinâmicas económicas na hotelaria, na restauração, no comércio local e no próprio Aeroporto Internacional de Faro.

2.2. Os Investimentos Prioritários

Os números estatísticos e tendências de crescimento apresentados anteriormente evidenciam o factor de desenvolvimento que o Porto de Portimão constitui, principalmente ao nível do impacto que estes visitantes terão na economia local e regional, reforçando a necessidade de levar a cabo um conjunto de projectos estruturantes, nomeadamente, o prolongamento do cais de acostagem, dragagem de estabelecimento de fundos a 10m na barra, do canal de navegação e bacia de manobra, requalificação do Terminal de Passageiros e a aquisição de um rebocador multifuncional de apoio às operações em porto e segurança na costa algarvia.

Destacamos, contudo, o facto do Porto de Portimão ser o único dos portos de cruzeiro nacionais sem qualquer investimento em curso, o que contrasta com os restantes quatro destinos (Açores, Leixões, Lisboa e Madeira) apesar de ser Portimão que apresenta a maior percentagem de crescimento.

Ainda assim, de referir que estamos já a trabalhar nos estudos técnicos que irão suportar as obras necessárias. Este trabalho está a ser desenvolvido com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) e a Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH). O encontro, realizado no dia 31 de Outubro de 2011,

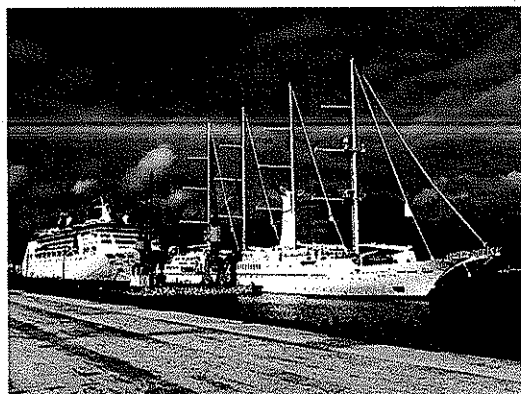
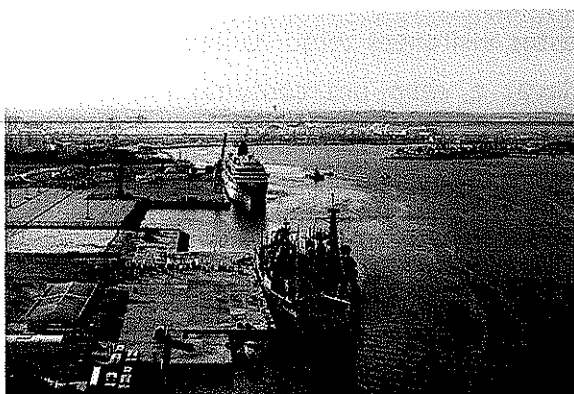
permitiu avaliar as condições locais e formular respostas face ao incremento da actividade portuária e da capacidade e dimensões dos navios. Os trabalhos e os estudos que se seguirão incidem na acessibilidade marítima ao porto e têm por finalidade otimizar os melhoramentos necessários, na barra, canal e bacia de manobra, para a recepção de navios de maiores dimensões.

2.2.1. Prolongamento do cais de acostagem

A adicionar às escalas adicionais do navio ro-pax, o incremento do número de escalas dos navios de cruzeiros tem feito com que o número de escalas simultâneas esteja a ser mais frequente levando a cancelamentos por ruptura na capacidade.

A gestão do cais está a ser cada vez mais complexa pela insuficiente capacidade da actual infra-estrutura de acostagem face ao congestionamento resultante do aumento da procura do porto.

Os cerca de 330m disponíveis actualmente já não são suficientes para a procura levando a que, em escalas simultâneas com navios superiores a 150m, apenas um fique atracado e o outro tenha que ficar fundeado ao largo da Praia da Rocha, com todos os inconvenientes associados.



Esta situação tem feito com que haja companhias a não fazer escala em Portimão e outras a cancelarem suas escalas, quando as condições de mar não permitem a operação de desembarque para os tenders, como foi o caso da escala cancelada pelo navio Ocean Countess com 800 pax a bordo, em 2010.

Para resolver esta questão será necessário prolongar o cais, de forma a ligar o actual cais ao cais da marinha, passando dos 330m para os 700m. Esta obra está

prevista em Diário da República como contrapartida pela construção da Marina de Ferragudo. Todavia, não havendo data para o início desta construção, continuaremos a deixar de receber um maior número de escalas por falta de cais.

Ao nível nacional, os Portos dos Açores (Ponta Delgada) têm 2 cais, um com 370m e outro com 90m, o Porto do Funchal tem um cais com 800m, o Porto de Leixões tem um cais com 300m e está a construir um novo com 340m e o Porto de Lisboa tem 2 cais, Alcântara com 465m e Sta Apolónia com 1550m, recentemente concluído.

Neste sentido, considera-se que o IPTM deveria dar um prazo ao promotor da Marina de Ferragudo para iniciar o prolongamento do cais mesmo sem o início da construção da marina e, caso não tivesse resposta positiva, deveria substituí-se ao promotor e iniciar este prolongamento imputando posteriormente os custos ao mesmo, cerca de €4 milhões.

2.2.2. Dragagem e alargamento do Canal de Navegação e Bacia de Manobra

O Porto de Portimão situado na foz do Rio Arade, está sujeito à dinâmica costeira, sendo os processos de assoreamento determinados, na zona exterior do estuário, pela agitação marítima e, na zona interior, pelas correntes de maré e pelas afluências fluviais. As condições naturais que o estuário do rio Arade oferece para a exploração portuária são bastante favoráveis, nomeadamente pelas suas águas bem abrigadas com índices de agitação pouco significativas, uma morfologia de fundo favorável ou facilmente moldável por dragagem, correntes fluviais com pouca expressão, correntes de maré moderadas e um regime fisiográfico que apresenta grande estabilidade diminuindo o esforço de dragagem para manter operacionais o canal navegável e as bacias de manobra e de acostagem.

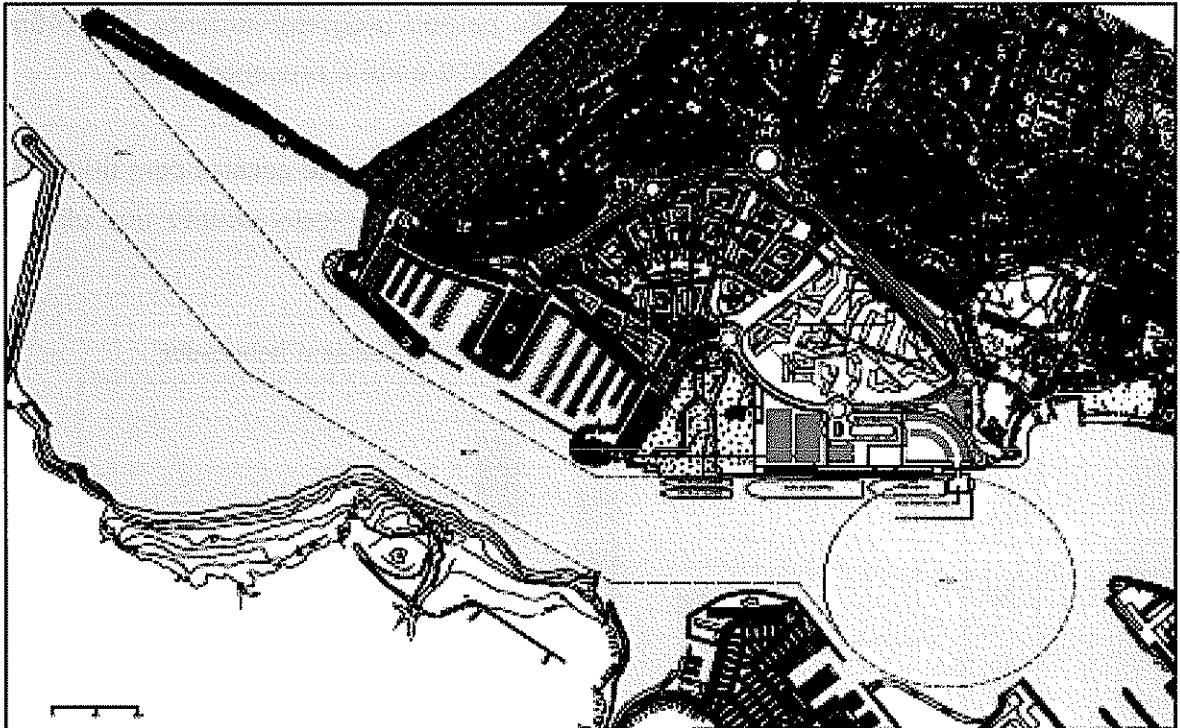
No Plano Plurianual de Dragagens 2011-2015 para os Portos do Sul, elaborado pelo LNEC, prevê-se que para a manutenção da operacionalidade do Terminal de Passageiros e Carga Geral do Porto de Portimão, seja necessário executar dragagens, pouco frequentes, no canal de acesso ena bacia de manobra interior, dadas as taxas de assoreamento pouco significativas.

Face às características hidrográficas do porto de Portimão e à sua particular importância, o LNEC prevê, a dragagem do canal de acesso e das bacias de manobra e de acostagem com uma periodicidade de 5 em 5 anos, num volume médio de dragagem de 320 000 m³. As características diversas dos materiais, compostos por areias finas, materiais areno-lodosos e lodos, podendo apresentar-se limpos (classe 1), com contaminação vestigiária (classe 2) ou ligeiramente contaminados (classe 3), permitem diferentes formas de gestão dos materiais. Em relação às areias limpas, poderão ser repostas na orla costeira sob duas formas: ou directamente nas praias, articulando com necessidades de alimentação de praias identificadas pelo Ministério do Ambiente, aproveitando assim sinergias e reduzindo custos operacionais, ou na faixa activa da deriva litoral. Os materiais areno-lodosos de classe 2, não podendo ser utilizados para a alimentação de praias de acordo com a legislação, constitui uma alternativa justificável a sua valorização económica. Em relação aos restantes materiais lodosos sem valor comercial e com ligeira contaminação, das classes 2 e 3, poderão ser imersão no mar, conforme tem sido prática.

A dragagem efectuada há cerca de 2 anos no Rio Arade, ainda que tenha viabilizado a entrada de um maior número de navios, foi apenas uma dragagem de reposição de fundos à quota -8m.

Neste sentido, com o objectivo de aumentar o número de escalas no Porto de Cruzeiros de Portimão, recebendo navios que até aqui não podem entrar na barra do Rio Arade, será necessário proceder à dragagem do canal de navegação e bacia de rotação para -10m e ampliar a bacia de rotação para os 500m e alargar o canal de navegação para os 200/250m, devendo o estudo de impacto ambiental iniciar-se o mais breve possível.

Figura n.º 14 – Esquema com faixas definidas para dragagens



Fonte: Miguel Arruda Arquitectos

2.2.3. A necessidade de um Rebocador

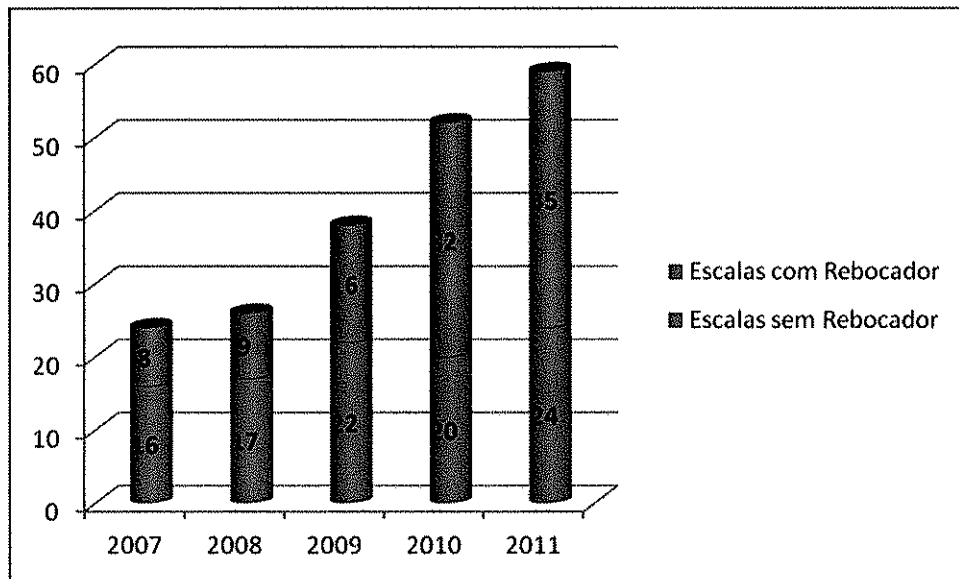
Desde de 2002, data em que a Administração do Instituto Portuário do Sul, liderada pelo Eng. José Marques, consciente, por um lado, da necessidade de contratualização destes serviços por razões de segurança, e, por outro, na tentativa de tornar o Porto de Portimão competitivo relativamente aos outros portos nacionais, cujo custo com o serviço de reboque é bastante inferiores aos do Porto de Portimão, deliberou que o custo do reboque fosse assumido em 2/3 pela Autoridade Portuária e 1/3 pelos armadores.

O Porto de Portimão tem 2 rebocadores de fraca potência (400 hp), com cerca de 60 anos ao serviço que apoiam as manobras de navios com até 140m mas que, para os navios de comprimento superior e/ou de média/grande tonelagem, ou seja, a maior parte dos navios que estamos a receber, é necessário recorrer à mobilização de um rebocador que se desloca do Porto mais próximo, neste caso Sines, cuja viagem até Portimão dura 8h a 10h, com um custo de cerca de €6.000 para o IPTM (2/3 do valor).

Com a contratualização de um rebocador de maior capacidade que os existentes, a dimensão dos navios recebidos em Portimão passou progressivamente dos 140m, em 2002, para os 215m de comprimento, em 2008 e até à presente data.

Tal como se poderá verificar na figura seguinte, o número de escalas com utilização de rebocador de grandes dimensões foi crescendo significativamente nos últimos anos.

Figura n.º 15 – Escalas com Rebocador vs Escalas sem Rebocador



Fonte: IPTM – Elaboração própria

A nível nacional, exceptuando o Porto de Lisboa, todos os portos de cruzeiros gerem os rebocadores por administração directa. Os Portos da Madeira e dos Açores adquiriram 3 rebocadores no valor de €4 milhões/cada e o Porto de Leixões irá adquirir, este ano, dois rebocadores com um custo de €6 milhões/cada;

Esta prática – dos 2/3 IPTM e 1/3 Armador – tem vindo a ser mantida pelas sucessivas Administrações do IPTM até ao final de 2011 e tem permitido a operação de dezenas de navios de cruzeiro, que de outra forma poderiam fazer escalas em Portimão, e tem gerado, para além de impactos na economia local e regional, receitas directas bastante positivas para o IPTM.

O afretamento do rebocador não constitui um subsídio à actividade dos cruzeiros mas antes um imperativo de segurança transitório até à aquisição de uma unidade que permitirá basear em permanência no Algarve, à semelhança da solução adoptada pela generalidade das Administrações Portuárias nacionais.

Neste contexto, reforça-se a necessidade de a região do Algarve, por razões de segurança, adquirir e basear em Portimão um novo e moderno rebocador com capacidade para 45 toneladas de tracção a ponto fixo que satisfaça as necessidades operacionais, não apenas dos cruzeiros e ro-pax, mas também:

- Apoio à navegação costeira internacional, principalmente na zona mais crítica da costa portuguesa – Esquema de Separação de Tráfego de São Vicente – devido à confluência das rotas marítimas internacionais da Europa do Sul para a Europa do Norte, do Mediterrâneo para a América do Norte e do Norte da Europa para a África. Diariamente, passam ao largo do Algarve cerca de 250 navios, dos quais 1/3 transportam matérias perigosas e/ou poluentes;
- Protecção ambiental da costa do Algarve;
- Manobras no Porto de Faro com navios de carga, porto este situado na zona protegida e ambientalmente sensível da Ria Formosa;
- Apoio às embarcações de pesca – Portimão é um dos principais portos de pesca a nível nacional;
- Apoio à náutica de recreio;
- Apoio à balizagem marítima;
- Apoio às missões da Marinha de Guerra Portuguesa, designadamente a busca e salvamento e o combate à poluição no mar;
- Apoio à investigação marinha da Universidade do Algarve.

2.2.4. A Construção de um novo Terminal

O terminal existente, construído há cerca de 20 anos, está desajustado da realidade e já não tem condições para o número de passageiros que o porto está a receber anualmente, quer de cruzeiristas, quer de passageiros da linha regular ro-pax.

Ao nível nacional, os Portos dos Açores construíram há 2 anos as Portas do Mar, um projecto marítimo no qual investiram de €55 milhões, destes €15 milhões só no edifício do terminal, bem como mais €36 milhões que estão a ser investidos no Porto da Horta. Também o Porto de Angra do Heroísmo irá sofrer obras no valor de €55 milhões. O Porto do Funchal inaugurou este ano o novo terminal, um investimento de cerca €13 milhões e lançou o concurso público para a construção do novo cais de acostagem no centro da cidade no valor de €15 milhões. O Porto de

Leixões está a construir o novo terminal de cruzeiros, um investimento de €50 milhões e o Porto de Lisboa está a construir o novo terminal de Sta Apolónia, um investimento de €90 milhões para o novo cais, arranjos exteriores, incluindo €25,5 milhões para o terminal.

Tabela n.º 8 - Investimentos Públicos nos Terminais e Portos de Cruzeiros Nacionais
(Governo Central/Governos Regionais/Administrações Portuárias)

PORTOS	MILHÕES DE EUROS
Açores – Ponta Delgada	55
Açores – Horta	36
Açores – Angra do Heroísmo	55
Leixões	55
Lisboa	90
Madeira – Funchal	28
Portimão	1,7

Fonte: Portos nacionais

3. A AUSÊNCIA DE RE-INVESTIMENTO PARA OS MELHORAMENTOS NECESSÁRIOS NA INFRA-ESTRUTURA

Tão sensível como a questão dos investimentos, é a questão dos re-investimentos.

De facto, com o aumento do número de escalas e de passageiros dos navios de cruzeiros e a operação ininterrupta da Naviera Armas com o ferry, o IPTM tem vindo a receber um conjunto de receitas muito interessantes que não re-investe por ser um órgão governamental da administração marítima e portuária, de cariz eminentemente regulador e acessoriamente de gestão portuária dos Portos do Algarve, priorizando investimentos noutras áreas que não os portos comercial de Portimão e Faro. Aliás, esta é uma situação única no sistema portuário português dado que todos os outros portos são já geridos por Administrações Portuárias.

Ainda que, como vimos anteriormente, o sector dos cruzeiros tenha uma importância crucial na economia local e regional através do efeito multiplicador gerado e pelo gasto dos passageiros e tripulantes em escala, as taxas pagas directamente à Autoridade Portuária não deixam de ser menos interessantes e constituem uma mais-valia considerável para a mesma.

Estima-se que as receitas dos cruzeiros em 2010 tenham sido de €221.000, aproximadamente, e em 2011 tenham ascendido aos €313.000. As receitas referentes ao ferry foram, aproximadamente, de €300.000, em 2010, e possam ter ascendido a €340.000, em 2011. A estes valores, foi já retirado o custo referente ao apoio prestado ao serviço de rebocador, no valor de €166.000, em 2010, e cerca de €187.000, em 2011.

3.1 Melhoramentos direccionados para a operação Ferry

Desde 2008, ano em que a ligação ro-pax às Ilhas Atlânticas se iniciou, que o armador Naviera Armas, através do seu agente em Portugal – L. Branco, tem vindo a solicitar ao IPTM um conjunto de pequenos investimentos que possam contribuir para melhorar, quer as operações do navio, quer o serviço aos passageiros em terra.

Contudo, após o envio de diversos emails a solicitar essas melhorias e a realização de reuniões a nível regional e a nível central, o IPTM, até à data, não executou qualquer pedido.

Apesar do recente cancelamento da operação ferry, num contexto de atração de um novo armador que assegure a ligação, estes melhoramentos continuam a ser necessários.

Os melhoramentos são:

3.1.1 Escadas (passadiços/portalós)

Ao nível nacional, os Portos dos Açores (Ponta Delgada) têm uma manga, o Porto do Funchal tem cerca de 6 escadas de diferentes tamanhos e 2 mangas, o Porto de Leixões tem 1 escada e o Porto de Lisboa tem cerca de 12, também com diferentes tamanhos.

Para a operação do navio ro-pax, e por questões de segurança, a escada de portaló lateral é fundamental pois permitirá o embarque/desembarque de passageiros lateralmente e de forma segregada e não, como há 3 anos acontece, através das rampas do navio existentes para as viaturas.

Para a operação dos cruzeiros, será necessário adquirir uma escada com características diferentes das do ferry pois as escadas têm especificidades distintas. Recorde-se que aquando da escala inaugural do navio Empress da Pullmantur, em 2010, devido à inexistência de um passadiço ou portaló (escada) pertencente ao porto, foi necessário recorrer à escada do navio o que, adicionando os problemas operacionais no manuseamento da mesma por parte da tripulação, os passageiros perderam cerca de 1h30m de visita ao destino.

3.1.2. Construção de Plataforma para utilização da porta lateral do ferry

Desde do início da operação do navio ro-pax, há cerca de 3 anos, que o embarque e o desembarque dos passageiros é efectuado precariamente pelas rampas de popa

utilizadas pela viaturas ligeiras e camiões, representando um risco para a segurança dos mesmos.

Esta situação acontece porque a porta do navio disponível para o embarque dos passageiros localiza-se numa zona da popa do ferry que não tem plataforma de cais disponível para a montagem da escada de portaló, sendo necessário proceder à construção de uma plataforma que estenda o cais e permita a colocação da referida escada.

3.1.3. Cais Ro-Ro

O Cais Ro-Ro é local onde assentam as rampas do ferry-boat para o embarque e desembarque das viaturas e camiões e onde os tenders dos navios de cruzeiros que ficam fundeados ao largo da Praia da Rocha atracam para desembarcar e embarcar os cruzeiristas.

Ao nível do seu funcionamento, de forma a melhorar significativamente as condições disponibilizadas, será necessário:

1. Modernizar a estação de acostagem de *tenders*, substituindo a escada por uma rampa e colocando um estrado, um investimento de cerca €50.000, conforme proposta enviada por ofício para o IPTM em 2010;
2. Alargamento do cais ro-ro de forma a permitir a que o navio ro-pax possa utilizar na sua máxima capacidade todas as rampas do navio;

3.2. Outros pequenos melhoramentos por executar

3.2.1. Pintura exterior do edifício do Terminal de Cruzeiros

O edifício do Terminal de Cruzeiros necessita de ser pintado uma vez que a pintura actual já se encontra com vestígios de degradação, passando uma má imagem, quer aos passageiros, quer às companhias de cruzeiros e do navio ro-pax, principalmente num contexto de franco crescimento ao nível do número de passageiros e estando já cerca de 64 escalas confirmadas para 2011.

Esta pintura terá um custo próximo dos €15.000 e deverá ser efectuada antes do início da recepção aos navios de cruzeiro que se inicia em Abril.

3.2.2. Montagem de ar condicionado no interior do Terminal

O interior do Terminal não dispõe de qualquer sistema de refrigeração no Verão ou de aquecimento no Inverno que proporcione um maior bem-estar aos passageiros, sendo necessário adquirir um equipamento de ar condicionado.

Este equipamento tem um custo aproximado de €12.000.

3.2.3. Modernizar e melhorar os WCs existentes e construir um novo para pessoas de mobilidade reduzida

Os WCs existentes necessitam de ser melhorados e algumas das suas loiças substituídas. Também será necessário construir um WC que possa ser utilizado por pessoas de mobilidade reduzida pois o acesso aos actuais é feito através de um degrau.

Estas obras têm um custo de cerca de €26.000.

3.2.4. Beneficiação das portas de acesso ao interior do Terminal

O Terminal dispõe de 4 portas duplas de acesso, duas em cada extremidade. Uma das portas necessita de manutenção pois já não se consegue abrir.

Considerando que por vezes, dado o enorme fluxo de passageiros, é necessário e/ou prudente abrir todas, será necessário proceder ao arranjo da mesma.

3.2.5. Reparação da rede exterior da vedação do porto

A rede exterior da vedação do porto apresenta alguns buracos que são necessários tapar no sentido de se evitar a entradas de intrusos no interior do porto. Ao contrário do que poderá parecer, esta não é uma questão de pouca importância uma vez que os portos estão sujeitos a uma regulamentação internacional de segurança – código ISPS – que obrigada, entre outros requisitos, a que os acessos ao porto sejam devidamente controlados.

4. REESTRUTURAÇÃO DO SECTOR PORTUÁRIO NACIONAL E DOS PORTOS DO ALGARVE

É sabido que o Governo está a trabalhar na reestruturação do sector portuário nacional. Contudo, ainda está por definir como irá ser efectuada esta reestruturação.

Ao nível governamental, de acordo com as alterações que se perspectivam, serão dois os ministérios que ficarão com os assuntos que dizem respeito ao sector portuário, o Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAMAOT) e o Ministério da Economia e do Emprego (MEE).

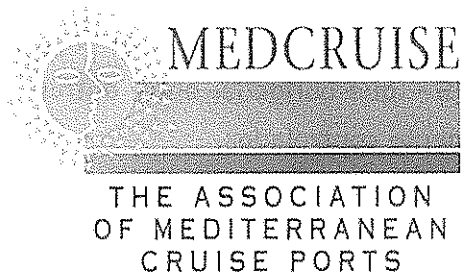
O sistema portuário do Algarve e a sua importância ao nível do turismo e comércio (cruzeiros e carga) justificam a criação da Administração dos Portos do Algarve, com autonomia e capacidade de decisão baseadas na região. Esta solução, iria devolver a relação de proximidade entre o centro de decisão e as comunidades locais facilitando as decisões de investimento que se impõem face à procura crescente do Porto de Portimão, ao nível do cruzeiros, linhas regulares de transporte de passageiros e cargas perecíveis de elevado valor acrescentado, e, do Porto de Faro, no escoamento e exportação da produção regional, sobretudo de granéis sólidos (cimentos, sal-gema, alfarroba e madeiras.

Neste caso, os esforços do Município de Portimão, deveriam ser no sentido da Administração Portuária dos Portos do Algarve ficar com sede no Porto de Portimão e o Presidente do Conselho de Administração voltar a ser uma personalidade de Portimão.

RELATÓRIO DE ATIVIDADES 2011 – Síntese

PORTOFPORTIMÃO.COM

PORTO DE PORTIMÃO



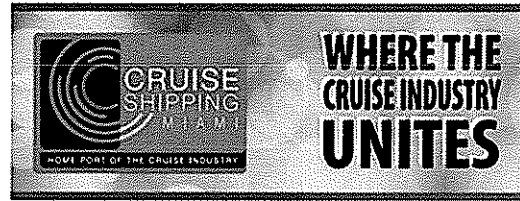
- Associação fundada em Roma a 11 de Junho de 1996;
- 70 membros que representam 100 portos e 27 membros associados;
- Assembleias-gerais semestrais:
 - juntar os portos associados na discussão de temas referentes ao sector de cruzeiros;
 - Partilha de experiências, *know-how* e boas práticas;
 - Contactos com jornalistas da especialidade;
 - Contactos com companhias de cruzeiros.
- Curso de formação sobre o Sector de Cruzeiros.



PORTOFPORTIMÃO.COM

PORTO DE PORTIMÃO

Participação em Feiras



PORTOFPORTIMÃO.COM

PORTO DE PORTIMÃO

Participação em Feiras

Seatrade Europe

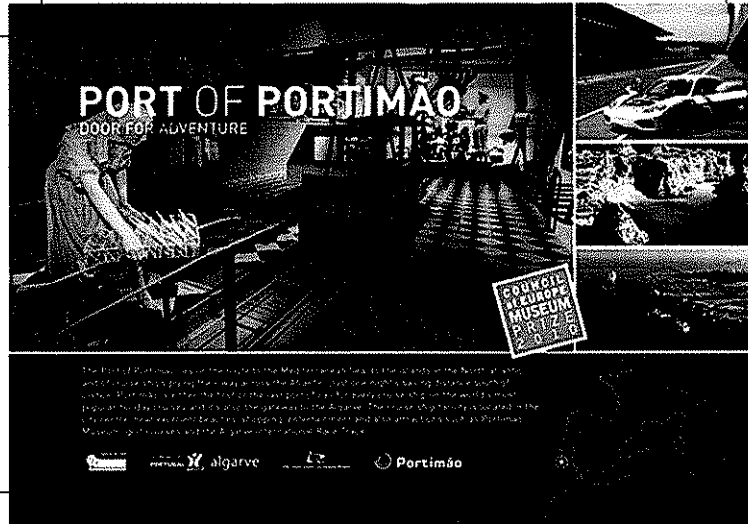
Seatrade Miami



PORTOFPORTIMÃO.COM

PORTO DE PORTIMÃO

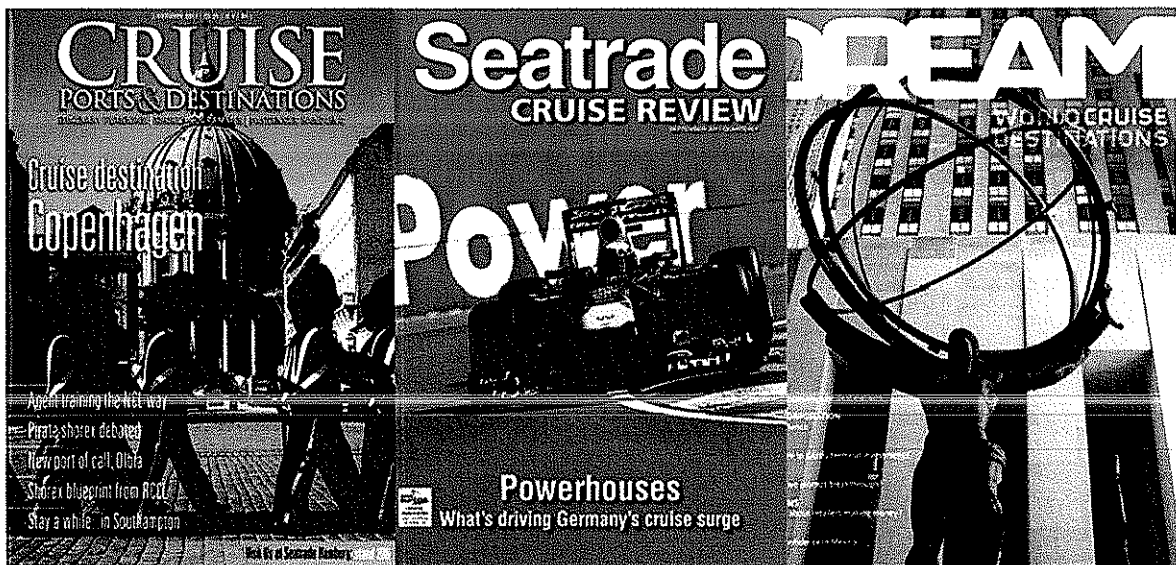
Anúncios de Imprensa



PORTOFPORTIMÃO.COM

PORTO DE PORTIMÃO

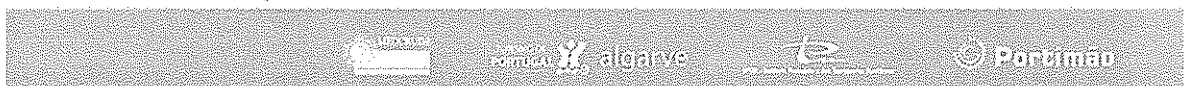
Anúncios de Imprensa



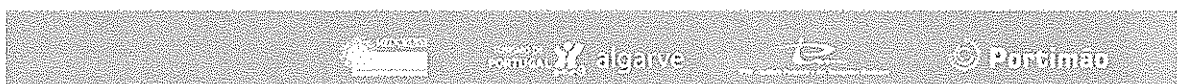
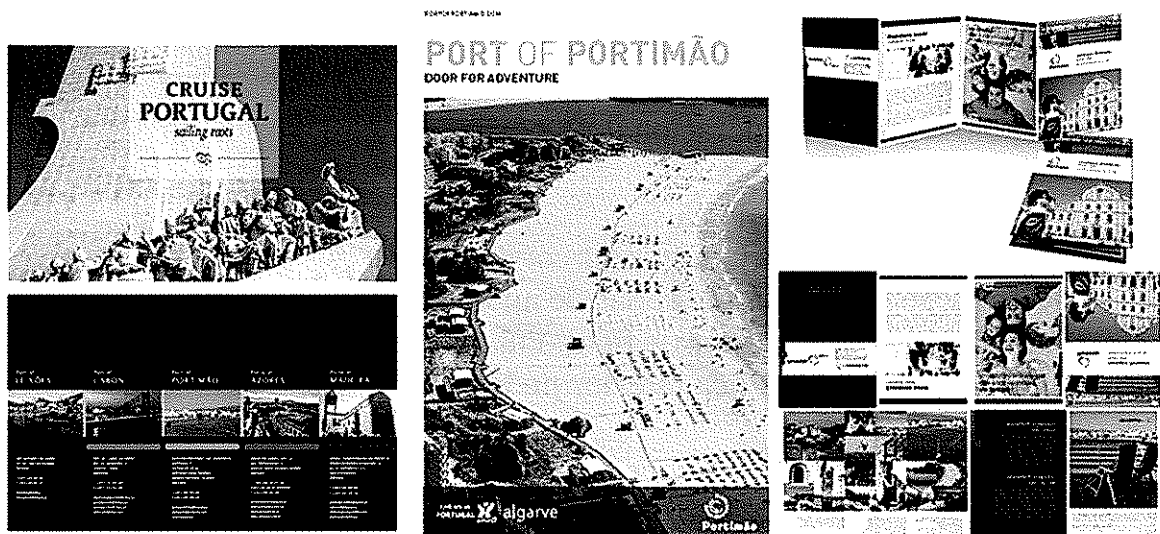
Inserções Promocionais



Programa "Cruzeiros" da SicNoticias ; infocruzeiros.com



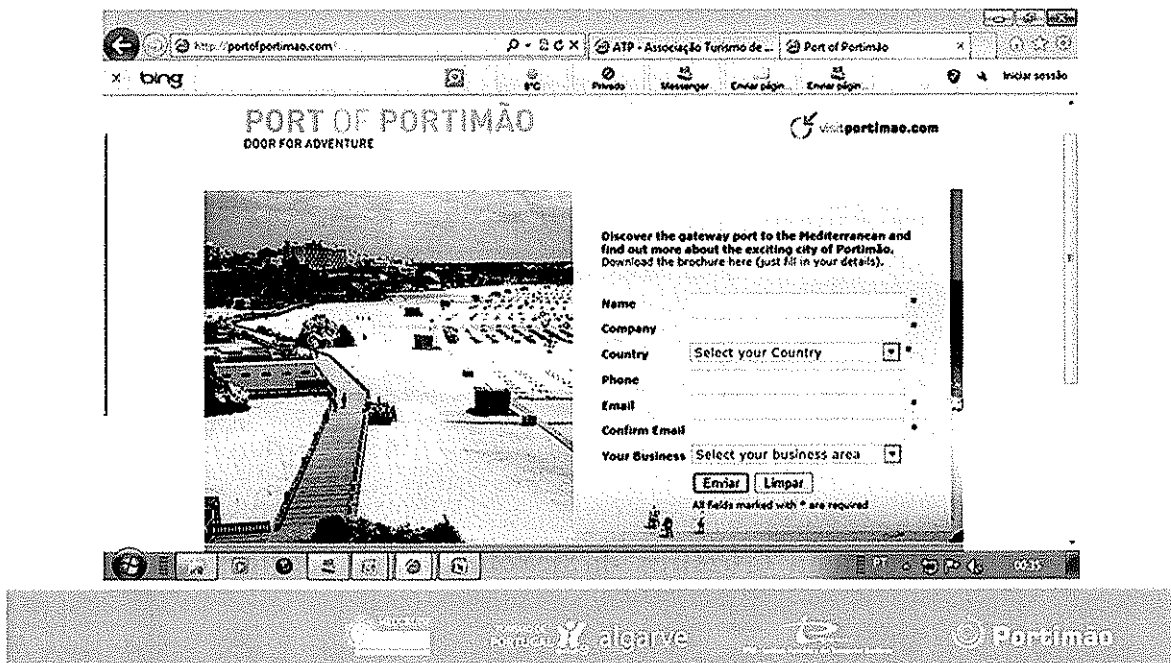
Brochuras e Guias



PORTOFPORTIMÃO.COM

PORTO DE PORTIMÃO

Site

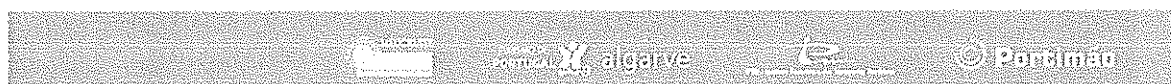


PORTOFPORTIMÃO.COM

PORTO DE PORTIMÃO

Apoio à Operação do porto

- Apoio logístico e operacional no porto;
- Limpeza do Terminal;
- Limpeza mecânica do cais;
- Aquisição de tintas para pintar corrimões do cais do pontão ró-ró;
- Aquisição de cadeira de rodas de apoio aos pax no terminal;
- Colocação de stand-ups de Boas-Vindas e Boa Viagem;
- Colocação de sinalética interior no terminal;



Acções de Boas-Vindas e RP

- Boas-Vindas aos Comandantes a bordo dos navios;
- Visita ao destino com os oficiais dos navios;
- Experiência gastronómica aos oficiais;
- Oferta de placa/prato regional e produtos regionais.



Diversos

- Contactos com Portos Internacionais:
 - Sevilha, Ceuta, Casablanca, ...
- Contactos com Empresários Nacionais:
 - Royal Atlantic Cruises
- Notas de Imprensa:
 - Em 2011: 13 NI = 750 notícias



