



Projeto de Resolução n.º 687XII/2.^a

Recomenda ao Governo que desenvolva uma política de investimentos portuários no Algarve, fundamentais para a dinamização económica da região

Exposição de Motivos

Embora o Sistema Portuário Nacional assente em Administrações Portuárias, dotadas de autonomia administrativa e financeira (de que são exemplo as Administrações dos Portos do Douro e Leixões ou a Administração do Porto de Lisboa), e os Portos do Algarve constituam a mais extensa área portuária nacional (com uma jurisdição que se estende de Sagres a Vila Real de Santo António e Mértola), a Região não dispõe hoje de quaisquer competências neste setor.

Com efeito, a jurisdição sobre as infraestruturas portuárias existentes ao longo de toda a costa algarvia e, bem assim, ao longo do Rio Guadiana, em valências tão diversificadas como a pesca, o recreio náutico, estaleiros navais ou o serviço público de transporte marítimo entre as ilhas-barreira e entre Portugal e Espanha, encontra-se hoje repartida entre os Ministérios da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (através da Direção Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos) e da Economia e do Emprego (através do Instituto da Mobilidade e dos Transportes), com graves prejuízos ao nível da gestão dos Portos do Algarve.

A par dos constrangimentos administrativos, que tardam em ser resolvidos e que refletem a inexistência de uma gestão integrada dos serviços portuários para a Região, e enquanto se multiplicam as notícias que dão conta de que os Portos do Algarve são dos que mais crescem (refiram-se os 5 milhões de euros de receita em 2012, gerados pelas múltiplas valências ali existentes), o Algarve confronta-se com a ausência de uma política de investimentos, capaz de atender à identidade e à especificidade socioeconómica e cultural regional.

De facto, não obstante o seu contributo para a dinamização económica do Algarve e do país, os Portos Comerciais do Algarve não têm sido alvo de qualquer tipo de investimento que não fossem simples obras de manutenção, ao contrário do que sucedeu em outras partes do país, como em Aveiro, em Leixões, em Sines ou em Ponta Delgada.

Uma política de investimentos é essencial para aumentar a competitividade da Região em termos regionais e para contribuir para que os Portos do Algarve continuem a assumir-se como motor dinamizador da economia algarvia, quer pelo incremento das exportações de mercadorias, quer pelo crescente turismo de cruzeiros, assentando, fundamentalmente, em três grandes projetos, num total estimado de 35 milhões de euros (muito abaixo de investimentos em estruturas congêneres no nosso país), nos Portos Comerciais de Portimão, Faro e Vila Real de Santo António.

O Porto de Portimão é hoje um dos melhores exemplos de portos polivalentes, com valências como o de terminal de cruzeiros, ro-pax (ferry), carga, ponto de apoio naval da Marinha Portuguesa, marina, porto de pesca, estaleiros navais, atividades marítimo-turísticas e mergulho.

Enquanto terminal de cruzeiros, estima-se que o Porto de Portimão continue a crescer em 2013, quer em número de passageiros, quer em número de escalas, estando previstas 55 escalas, num total de cerca 35.000 passageiros. Por outro lado, ao nível do ro-pax, o Porto de Portimão afirmou-se como a única plataforma logística de transporte de passageiros e carga-rodada entre Portugal Continental e os Arquipélagos da Madeira e Canárias.

A Autoridade Portuária encontra-se atualmente a desenvolver um estudo com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil no sentido de avaliar o projeto de desenvolvimento do Porto de Portimão, visando responder ao aumento da dimensão dos navios de cruzeiros e da crescente procura desta escala, o qual permitirá o crescimento sustentado do número de escalas e de passageiros - que poderão chegar aos 250.000, com impactos económicos na região de cerca de 15 milhões de euros por ano, segundo o recente estudo do European Cruise Council.

Por seu turno, o Porto de Faro reafirma, todos os dias, a sua proximidade privilegiada dos polos industriais do Algarve, tendo quadruplicado o movimento de mercadorias em 2012 (passando de 62 mil toneladas para cerca de 280, correspondendo a um crescimento de 347%), e prevendo-se que, em 2013, registe um crescimento da tonelagem de carga movimentada, a diversificação dos destinos e a natureza dos produtos, assumindo uma posição de destaque no escoamento da produção regional.

Apesar dos bons resultados, a situação pode vir a complicar-se, dado o estado de conservação em que se encontram os equipamentos de carga e a segurança do próprio cais. Mais: apesar de estarem previstas dragagens da barra, do canal de acesso e da bacia de manobra, a executar em 2014 pela Autoridade Portuária em articulação com o Polis da Ria Formosa, é necessária uma intervenção mais vasta, que inclua a ligação do ramal ferroviário ao porto comercial, a beneficiação das áreas de armazenagem coberta, a renovação dos equipamentos portuários (equipamento de movimentação

de cargas, gruas e pórticos), bem como o alargamento da área do terrapleno afeta às carga e o prolongamento do cais para os 300 metros.

No que se refere ao Porto de Vila Real de Santo António, afigura-se fundamental melhorar as condições de acessibilidade marítima ao porto e aos terminais fluviais a montante, através de operações de dragagem da barra e da via navegável, e, também, pela beneficiação dos cais de acostagem. Apesar da sua reduzida dimensão, o Porto de Vila Real de Santo António começa a afirmar-se na rota dos cruzeiros flúvio-costeiros entre o Guadiana e o Guadalquivir, com uma periodicidade semanal entre Abril e Outubro, correspondendo a cerca de 3.000 passageiros anuais. O investimento será fundamental para que o operador atual reforce a sua atividade com mais um navio, surgindo já outros operadores interessados em praticarem o troço navegável do Rio Guadiana. Para 2013, estão previstas 27 escalas de navios de cruzeiros, estimando-se em mais de 4.000 os passageiros, o que demonstra bem o interesse naquela infraestrutura, se atendermos a que, em 2012, foram 16 as escalas.

Por último, e em complemento aos investimentos supra referidos, revela-se da maior importância a aquisição de um rebocador de elevada potência, visto os Portos do Algarve apenas disporem de dois rebocadores de fraca potência, os quais, ao fim de mais de 60 anos, continuam a apoiar as manobras dos navios. Acontece que para os navios de maior tonelagem ou comprimento, as duas embarcações não são capazes de dar resposta, afigurando-se de grande importância para a Região, afim de satisfazer as suas necessidades operacionais, a aquisição de um rebocador com a potência adequada. Só assim os Portos do Algarve poderão prestar o devido apoio aos navios de carga e de cruzeiros (nomeadamente a navegação costeira internacional).

Face ao exposto, afigura-se da maior importância que o Governo atenda às especificidades regionais, e às valências existentes nos 12 portos de pesca, 3 portos comerciais, 4 marinas e 6 portos de recreio do Algarve, assumindo o desígnio de concretizar uma política de investimentos que encare a importância estratégica da atividade portuária e turística, visando reforçar o seu contributo para a dinamização económica da região e do país.

De resto, os investimentos nos Portos do Algarve são a prioridade absoluta em matéria de intervenção da administração central na região.

Nestes termos, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista apresentam o presente Projeto de Resolução:

A Assembleia da República resolve, nos termos do disposto do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República Portuguesa, recomendar ao Governo que desenvolva uma política de investimentos portuários no Algarve, fundamentais para a dinamização económica da região, de forma programada, calendarizada e com as necessárias fontes de financiamento, que:

1. encare, como prioridades, os investimentos nos Portos de Portimão e de Faro, cruciais para o crescimento do número de escalas e de passageiros, bem como o crescimento da tonelagem de carga movimentada;
2. preveja a melhoria das condições de acessibilidade marítima ao Porto de Vila Real de Santo António, através de operações de dragagem da barra e da via navegável, e, também, pela beneficiação dos cais de acostagem;
3. não deixe de atender a outros investimentos portuários, já previstos pelo Governo para 2013, tais como nos Portos de Pesca de Olhão e Tavira.

Palácio de São Bento, 18 de Abril de 2013

Os Deputados,