PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 1491/XIII/3ª

RECOMENDA AO GOVERNO A CRIAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO ALGARVE E A REQUALIFICAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS PORTOS COMERCIAIS DE PORTIMÃO E DE FARO

Devido a opções estratégicas e conjunturais dos sucessivos governos ao longo das últimas décadas, a atividade económica predominante no Algarve é o turismo. Uma região e um país, são tanto mais fortes económica e socialmente quando a sua estrutura produtiva assenta em diversas atividades económicas, o turismo, o comércio, a agricultura, a indústria, as pescas, a atividade marítima e portuária, as novas tecnologias, a investigação científica e outras modalidades complementares. Numa região como o Algarve, dotada de uma ampla frente marítima, importa preservar e valorizar as suas estruturas portuárias, destinadas ao comércio, pesca e recreio.

O governo PSD/CDS decidiu em 2014, de forma errada, dividir a administração dos portos algarvios, atribuindo à Docapesca a gestão dos portos de pesca, e a gestão dos portos comerciais de Portimão e Faro à Administração do Porto de Sines. O governo atuou ao arrepio da própria Assembleia da República que, através da Resolução n.º 121/2013, de 30 de julho, estipulava que devia haver "uma ampla discussão pública no Algarve para a definição da estratégia regional para o setor marítimo e portuário", o que não foi feito.

Foi assim criada em março de 2014 a APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S. A., pelo Decreto-Lei n.º 44/2014, que estabeleceu o regime de transferência

dos portos comerciais de Faro e de Portimão para a APS, S. A. A esta nova entidade foi atribuída a jurisdição portuária direta nas zonas marítimas, fúlvio-marítimas e terrestres necessárias à exploração portuária dos portos comerciais de Faro e de Portimão, antes sob a jurisdição do IPTM, I. P., daqui resultando não só a transferência das funções jurisdicionais relativas aos dois portos comerciais, mas também do património, pessoal e recursos financeiros que lhe estavam afetos.

Tratou-se de mais uma medida negativa no período da troika, em que o anterior governo no âmbito do chamado Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC), procedeu à extinção do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.) e a distribuição das suas atribuições pela Direção-Geral de Política do Mar, pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P., e pelo Instituto de Mobilidade e Transportes, I. P.

Refira-se que a Administração do Porto de Sines (APS) criada como instituto público em 1977 e tendo como responsabilidade a gestão e exploração do Porto de Sines, cuja construção se havia iniciado em 1973, foi transformada em 1988, a par das outras quatro principais administrações portuárias do país (Lisboa, Setúbal, Leixões e Aveiro), numa sociedade anónima de capitais públicos (APS, SA), particularmente estruturada para conceder concessões a operadores privados.

Durante a vigência do anterior governo os portos do Algarve ficaram esquecidos e relegados para segundo plano. Faltaram os recursos e os investimentos necessários à requalificação e modernização dos portos de pesca, enquanto os portos comerciais de Faro e Portimão viram contemplados menos de 1% de investimento no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020, no total de investimento de 1.540 milhões de euros para o setor marítimo-portuário a nível nacional.

Face a esta negativa realidade, o atual governo anunciou nos finais de 2016 a criação de uma nova entidade denominada “Portos do Algarve” e que irão passar a ser geridos pelos 16 Municípios que constituem a Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL), a Docapesca e a Administração dos Portos de Sines e dos Algarve (APS). O protocolo assinado, prevendo a criação da Comissão Instaladora da nova futura entidade, tem por missão apresentar uma proposta para “a criação de uma entidade de gestão,

administração e exploração conjunta dos portos comerciais e de recreio da região do Algarve".

Se, considerando o protocolo assinado, as dúvidas persistem quanto ao futuro da gestão dos portos de pesca do Algarve, afigura-se ainda mais preocupante a intenção de transferir a responsabilidade pela nova entidade a criar, "Portos do Algarve", para os municípios, ou associações de municípios, pois além destes não possuírem vocação para gerir portos comerciais ou de pesca, não dispõem de recursos humanos, materiais e financeiros para proceder à manutenção e ao investimento necessário das infraestruturas marítimo-portuárias da região do Algarve.

A opção de juntar na mesma estrutura a gestão e o planeamento das várias dimensões da atividade portuária, seja a ligada ao comércio de passageiros ou mercadorias, às pescas ou às marinas de barcos recreativos ou de lazer, seja a gestão das acessibilidade e infraestruturas de acesso aos mesmos, é uma opção errada, pois ignora a especificidade da gestão e, até, do próprio planeamento de atividades substancialmente diferentes umas das outras.

Assim, as marinas de barcos recreativos ou de lazer devem ser geridas pelas autarquias no âmbito das competências que a legislação determina ou venha a determinar, no âmbito dos processos de descentralização política em curso.

A Docapesca, enquanto entidade de capitais exclusivamente públicos, que já é, dependendo orçamentalmente da administração central do Estado, deve porém, ser dotada dos meios adequados para que se proceda à necessária requalificação, modernização e desenvolvimento, no caso vertente, dos portos de pesca algarvios.

Quanto à gestão e planeamento dos portos comerciais do Algarve, e considerando o que foi dito anteriormente referente, deverá ser criada uma administração autónoma dos portos comerciais do Algarve, destinados ao transporte de mercadorias e de passageiros, com gestão inteiramente pública e dotada de competências e meios compatíveis ao exercício da sua missão.

O Porto Comercial de Portimão, além de deter uma vocação essencialmente turística, apresenta igualmente capacidade para a movimentação de carga geral, embora com

alguns condicionantes ao nível das acessibilidades terrestres pela sua inserção na malha urbana e da restrição a cargas limpas compatíveis com as atividades marítimas de lazer.

O Porto de Portimão, no que respeita ao potencial turístico, tem-se afirmado como um destino de cruzeiros, atraindo cada vez mais visitantes para o Algarve e com o consequente valor acrescentado para a economia regional e até nacional. No ano de 2017 este porto recebeu cerca de 30 mil passageiros em navios de cruzeiro, o que representa um crescimento de 53% em relação ao ano anterior. Quanto às escalas de navios de cruzeiro o crescimento ainda foi mais significativo, registando a infraestrutura um total de 71 movimentos de navios, o que significa um aumento de 65% em relação ao mesmo período do ano de 2016. Dez anos antes, em 2007, Portimão recebeu apenas 24 escalas com cerca de 6 mil passageiros.

Entre 2008 e 2011 o Porto de Portimão afirmou-se como base logística de abastecimento de carga rodada à Região da Madeira, e em 2009 como uma das maiores plataformas de transporte de passageiros entre os países ibéricos e as ilhas Atlânticas.

Devido à importância crescente do Porto de Portimão na vertente do turismo de cruzeiros, com a passagem de muitos milhares de passageiros, contribui para o desenvolvimento económico e a criação de postos de trabalho, tanto na cidade, como na zona do Barlavento algarvio. A dinamização social e económica seria ainda mais potenciada com uma maior expansão do transporte de passageiros e carga rodada no Porto Comercial de Portimão.

Como se sabe, o Porto Comercial de Portimão possui um cais com um comprimento de 330 metros, um cais Ro-Ro, um terrapleno com cerca de 22.000 m2, está equipado com 2 gruas e pode receber navios apenas até 215 metros de comprimento e 8 metros de calado, com capacidade até 2.000 passageiros e 50.000 GT. O porto necessita assim de um investimento considerável, diversas vezes anunciado, mas ainda não concretizado, permitindo aumentar a sua dimensão para receber navios de cruzeiros oceânicos maiores e mais passageiros.

Conforme a Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, que evoca o "Estudo de Mercado sobre a Movimentação de Navios de Cruzeiro e Avaliação da Viabilidade Económico-financeira dos Investimentos no Porto de Portimão", sublinha

que os necessários investimentos apresentam impactos positivos na economia regional, sendo posteriormente recuperados. A Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026 e que consta na citada Resolução, terá de passar por diversas obras de requalificação no porto, a concluir em 2020, como o alargamento do canal de acesso para 230/250 m, o alargamento da bacia de rotação para 485/500 m à cota de -10 m ZH e intervenção no cais da Marinha para garantir duas frentes de cais de 330 e 180 m. Isto irá permitir a receção de navios até 272 metros e a procura deverá aumentar para 180 mil passageiros anuais em 2030, com o número de escalas a atingir os 190 movimentos anuais.

É fundamental que as obras anunciadas avancem sem demora. Convém relembrar que o governo anterior PSD/CDS anunciou com pompa e circunstância obras de requalificação no Porto Comercial de Portimão, as quais não passaram de meras intenções. Além da desejada expansão da atividade marítimo-turística na vertente de cruzeiros oceânicos, também deverá ser reativada a atividade de transporte de passageiros e abastecimento de carga rodada às ilhas atlânticas, o que representará uma mais valia económica acrescida.

O Porto Comercial de Faro e zonas envolventes ocupam uma área de cerca de 18 hectares. Situado fora da zona urbana da cidade, o porto integra assim a área conhecida como Terminal Multiusos e a área de Reserva Portuária, dispõe de um cais com 200 metros de comprimento e fundos de 8 metros, apresenta uma capacidade de armazenagem coberta de 3.500 metros quadrados e está equipado com três guindastes elétricos, com capacidade até 12 toneladas.

O Porto de Faro dispondo de uma boa localização geográfica e usufruindo de boas acessibilidades e intermodalidades com outros modos de transporte, apresenta significativas condições para potenciar o desenvolvimento da economia da região do Algarve.

Apesar da sua atividade económica ter decrescido nos últimos anos, ainda recentemente este porto comercial tinha como principal carga exportada, principalmente para Cabo Verde e a Argélia, o cimento produzido na cimenteira da Cimpor, em Loulé. Ainda existem cargas de pedra, telha e ferro enviadas para Gibraltar, a alfarroba para Inglaterra, o sal de Olhão, o sal-gema de Loulé e o atum que provém das armações ao

longo da costa algarvia exportado para o Japão. Também as madeiras, com origem na produção florestal do sul do país, são exportadas para diversos portos internacionais.

Nos primeiros nove meses de 2016 o movimento de mercadorias no Porto Comercial de Faro teve uma queda de cerca de 45%, em relação ao mesmo período do ano anterior. Uma situação que coincidiu com o encerramento da fábrica da Cimpor, uma das principais utilizadoras daquela infraestrutura portuária. Se em 2015 o movimento de cargas de mercadoria atingiu cerca de 400 mil toneladas, em 2016 decresceu para cerca de 160 mil toneladas (menos 60%) e em 2017 decaiu para 84 mil toneladas (menos 47%).

A redução acentuada do movimento comercial no Porto de Faro tem servido de justificação para que algumas entidades e forças políticas passassem a defender a desativação do porto e sua reafectação a outros usos e atividades. No ano passado, o Executivo PSD/CDS da Câmara de Faro passou a defender para a área da infraestrutura a construção de um oceanário, um Centro de Ciências do Mar da Universidade do Algarve, uma marina de recreio, zonas de comércio, de serviços e zonas residenciais, o que implicará a desativação do Porto Comercial de Faro.

O desaparecimento desta infraestrutura comercial irá provocar uma maior debilidade da economia regional, enfraquecendo o seu tecido produtivo e tornando mais difícil a sua recuperação. Considerando que Faro dispõe de uma extensa zona ribeirinha, será possível equacionar as diversas propostas sem colocar em causa a atividade comercial no porto. Esta atividade, embora tenha decaído nos últimos tempos por efeitos conjunturais, pode e deve ser reforçada.

Por outro lado, o Porto Comercial de Faro ainda poderá ser potenciado na vertente do turismo marítimo de cruzeiros o que, a par de Portimão, iria catapultar o Algarve como um destino privilegiado para navios de cruzeiros de outras partes do mundo, além de contribuir para o reforço da coesão económica e social de Faro e de toda a zona do Sotavento algarvio.

Um outro aspeto a considerar é a não existência no Algarve de um rebocador moderno e com maior capacidade para rebocar navios de grande porte. A aquisição deste rebocador para a região e que deverá ficar sedeado em Portimão, além de servir para a assistência

aos navios de cruzeiros, poderá operar em toda a costa do Algarve noutras funções complementares, como no apoio à proteção ambiental, à navegação internacional e no apoio às missões de busca e salvamento.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Proceda à criação da Administração dos Portos do Algarve, inteiramente pública, integrando os portos comerciais de Portimão e de Faro, assim como todas as infraestruturas portuárias marítimas e fluviais, de natureza comercial, de passageiros e de mercadorias, na região;

2. Na sequência da instalação da nova Administração dos Portos do Algarve, deverá ser esta incumbida de definir e aprovar um Plano Estratégico de Desenvolvimento dos Portos do Algarve no longo prazo (2020-2027), suscetível de ser abrangido pelo próximo Quadro Financeiro Plurianual dos Fundos Comunitários, e onde se estabeleçam as principais linhas de força do desenvolvimento da atividade portuária na região, os principais objetivos a alcançar, bem como as medidas de política que assegurem a concretização dos pontos anteriores;

3. Concretize, com urgência, as obras de requalificação e de melhoria das acessibilidades e infraestruturas marítimas do Porto Comercial de Portimão, conforme estipula a Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro;

4. Mantenha e reforce o Porto Comercial de Faro no âmbito do transporte de mercadorias e de passageiros, impedindo a sua desativação, mesmo que na sua área ribeirinha se estabeleçam outras valências;

5. Adquira um rebocador moderno para o Porto Comercial de Portimão, capaz de prestar assistência a navios de grandes dimensões e dotado de outras valências, a operar na zona marítima do Algarve.

Assembleia da República, 6 de abril de 2018.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,