



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 748/XII/2.ª

Dinamização da atividade portuária no Algarve como instrumento de desenvolvimento da economia regional

1. Introdução

Em julho de 2012, o Grupo Parlamentar do PCP apresentou na Assembleia da República o Projeto de Resolução n.º 430/XII/1ª, “*Dinamização da atividade portuária como instrumento de desenvolvimento económico da região algarvia*”, visando recomendar ao Governo a adoção de um conjunto de orientações e medidas destinadas a relançar a atividade portuária no Algarve, colocando-a ao serviço da recuperação do aparelho produtivo, da criação de emprego e do desenvolvimento económico e social regional.

Posteriormente, em março de 2013, o Grupo Parlamentar do PCP apresentou um novo projeto de resolução, n.º 649/XII/2ª, recomendando ao Governo a criação da Administração dos Portos do Algarve, integrando todos os portos comerciais, de pesca e de recreio da região, como elemento fundamental para a definição e implementação de uma estratégia regional do setor marítimo e portuário.

Embora estas duas iniciativas legislativas do PCP tenham sido rejeitadas com os votos do PSD e CDS (e a abstenção do PS na votação do Projeto de Resolução n.º 430/XII/1ª), tiveram o mérito de colocar na ordem do dia a discussão sobre o setor portuário algarvio, tão negligenciado por sucessivos governos do PS, PSD e CDS, e a necessidade de concretizar um conjunto de investimentos nos portos da região, quer comerciais, quer de pesca, por forma a dinamizar a atividade portuária no Algarve, colocando-a ao serviço do desenvolvimento económico e social da região.

Recentemente, na esteira dos projetos de resolução do PCP, os grupos parlamentares do PSD, do PS e do BE apresentaram os seus próprios projetos de resolução sobre o relançamento da atividade portuária no Algarve. Contudo, todos estes projetos têm um âmbito restrito. O projeto do PSD incide apenas sobre o Porto Comercial de Portimão na sua vertente de turismo de cruzeiros, relegando os investimentos nos demais portos algarvios para uma data posterior ao período de vigência do Plano Estratégico de Transportes 2011-2015. Além disso, não se pronuncia sobre o modelo concreto de organização e gestão da atividade portuária na região, limitando-se a recomendar ao

Governo que “desenvolva uma política de organização das áreas portuárias que promova a eficácia e clarifique competências na gestão dos Portos do Algarve”. O projeto do PS, embora incidindo sobre a generalidade dos portos comerciais e de pesca da região algarvia, é vago relativamente às medidas e investimentos concretos a realizar, assim como ao modelo de organização e gestão dos portos do Algarve. Por fim, o projeto do BE incide apenas sobre a construção do novo Porto de Pesca de Tavira e o desassoreamento dos canais de navegação de acesso a esse porto.

Entendendo que a atividade portuária no Algarve deve ser abordada de forma integrada e estando na agenda política o estabelecimento das grandes opções estratégicas que se colocam atualmente ao setor portuário, o Grupo Parlamentar do PCP decidiu apresentar o presente projeto de resolução, que resulta da fusão dos seus projetos de resolução n.º 430/XII/1ª, “Dinamização da atividade portuária como instrumento de desenvolvimento económico da região algarvia” e n.º 649/XII/2ª, “Criação da Administração dos Portos do Algarve”, acrescentando ainda um conjunto de propostas relativas aos portos de pesca de Tavira e Lagos, assim como ao desassoreamento do rio Guadiana da foz até ao Pomarão.

Desta forma, o presente projeto de resolução analisa a situação atual dos portos algarvios, recomendando ao Governo a concretização de um conjunto de investimentos para o desenvolvimento dos portos comerciais de Faro, Portimão e Vila Real de Santo António, assim como dos portos de pesca de Olhão, Portimão, Vila Real de Santo António, Tavira e Lagos.

Entende o PCP que a hierarquização das prioridades, no que diz respeito aos investimentos a realizar, deve ser definida após a criação da Administração dos Portos do Algarve e a definição de uma efetiva estratégia regional para o setor marítimo e portuário, com base numa ampla discussão pública e atendendo às necessidades concretas de desenvolvimento da região e às respetivas necessidades de financiamento.

2. Dinamização da Atividade Portuária no Algarve como instrumento de desenvolvimento da economia regional

No Algarve, ao longo das últimas três décadas, sucessivos governos aplicaram um modelo de desenvolvimento assente quase exclusivamente no turismo, na especulação imobiliária e atividades complementares. As atividades produtivas na indústria, agricultura e pescas foram negligenciadas, enquanto se verificava uma acentuada terciarização da economia regional. O número de trabalhadores na indústria transformadora e extrativa, na produção agrícola e animal e na atividade piscatória diminuiu significativamente, facto que não é alheio ao elevado nível de desemprego que se regista atualmente na região algarvia, o maior a nível nacional (taxa de desemprego de 20,5% no primeiro trimestre de 2013).

A adoção deste modelo de desenvolvimento, centrado quase exclusivamente no turismo, fragilizou a economia regional, conduzindo o Algarve a uma situação de profunda crise económica e social. O desemprego e a precariedade dispararam, sucederam-se os encerramentos e falências de micro e pequenas empresas, avolumaram-se as desigualdades sociais, a pobreza alastrou, aumentaram as assimetrias entre o litoral e a interior serrano.

Mas o Algarve não está condenado a um inexorável afundamento. A região possui grandes potencialidades que podem e devem ser aproveitadas. É possível recuperar o aparelho produtivo regional, na indústria, na agricultura e nas pescas, e colocar a região num rumo de crescimento económico e progresso social.

A dinamização da atividade portuária, inserida numa política de desenvolvimento regional, é um elemento crucial para a recuperação da produção regional. As áreas portuárias constituem um recurso territorial estratégico regional que não pode deixar de ser preservado e valorizado.

O desenvolvimento económico do Algarve exige o reconhecimento do papel crucial do sistema portuário para a economia regional e a adoção de um conjunto de orientações e medidas de relançamento da atividade portuária em todos os segmentos – mercadorias, pesca, cruzeiros turísticos oceânicos, atividade marítimo-turística, transporte de passageiros, estaleiros navais e náutica de recreio –, assim como a criação de uma Administração dos Portos do Algarve.

3. Criação da Administração dos Portos do Algarve

Os Portos do Algarve constituem a mais extensa área portuária nacional, com uma jurisdição que se estende desde a Baleeira, em Sagres, até às infraestruturas portuárias existentes ao longo do rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Mértola, passando por Lagos, Alvor, Praia da Rocha, Portimão, Silves, Albufeira, Vilamoura, Quarteira, Faro, Olhão, Fuseta, Santa Luzia, Tavira e Cabanas. A autoridade portuária e a gestão integrada das atividades marítimas e portuárias no Algarve eram, até 1998, exercidas pela Junta Autónoma dos Portos do Sotavento do Algarve e pela Junta Autónoma dos Portos do Barlavento do Algarve e, a partir dessa data, pelo Instituto Portuário do Sul.

Na mesma altura em que foi criado o Instituto Portuário do Sul, o modelo de instituto público foi adotado também para os portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz, com a criação, respetivamente, do Instituto Portuário do Norte e do Instituto Portuário do Centro, enquanto para os restantes portos foram criadas sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos, nomeadamente, Administração dos Portos de Douro e

Leixões, Administração do Porto de Lisboa, Administração do Porto de Sines, Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra e Administração do Porto de Aveiro. A gestão e o desenvolvimento da navegabilidade do Douro, assumida e mantida como área de jurisdição marítima, foram atribuídos ao Instituto de Navegabilidade do Douro.

Em 2002 foi criado o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, instituto público que resultou da fusão do Instituto Marítimo-Portuário, do Instituto Portuário do Norte, do Instituto Portuário do Centro, do Instituto Portuário do Sul e do Instituto da Navegabilidade do Douro. Desta forma, os portos do Algarve perderam a sua autonomia, com enorme prejuízo para a região, que passou a ver a estratégia regional do setor marítimo e portuário ser discutida e decidida numa estrutura centralizadora e afastada da realidade regional.

O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, enquanto entidade reguladora e supervisora do setor marítimo-portuário, relegou para segundo plano a gestão portuária regional, privando os portos comerciais do Algarve (Faro, Portimão e Vila Real de Santo António) dos necessários investimentos. Efetivamente, no domínio das cargas, e relativamente às respostas às trocas comerciais geradas pelo consumo e pela produção regionais, negligenciou-se a modernização das infraestruturas, a melhoria das acessibilidades marítimas e a articulação multimodal com os outros modos de transporte. No domínio do turismo de cruzeiros, o Porto de Portimão não beneficiou de qualquer investimento, ao contrário do que se verificou em Lisboa, Leixões, Funchal e Açores.

Em 2008, com o objetivo de "*libertar o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos da responsabilidade de gestão direta dos portos de âmbito mais regional, usualmente designados como portos secundários*", foram criadas a Administração do Porto da Figueira da Foz e a Administração do Porto de Viana do Castelo, sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos. De fora deste objetivo ficaram os portos do Algarve, que continuam até hoje integrados e sob gestão do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), recentemente extinto e substituído pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).

O Algarve é, assim, a única região do país que não possui uma Administração Portuária autónoma. Esta é uma situação inaceitável, que deve ser corrigida, com a criação da Administração dos Portos do Algarve, integrando todos os portos comerciais, de pesca e de recreio da região algarvia, com uma gestão pública e integrada numa estratégia nacional de desenvolvimento da atividade marítimo-portuária, que exerça a autoridade portuária e a gestão integrada das atividades marítimas e portuárias em estreita ligação com a economia e comunidades locais, através da adequação das infraestruturas portuárias, no conjunto dos portos algarvios e nas suas diversas valências, às necessidades das populações e da região.

O Governo equaciona a possibilidade de transferir as funções de autoridade portuária até aqui exercidas pelo IPTM para a Docapesca, abrangendo, no Algarve, os portos da Baleeira, Lagos, Alvor, Portimão (porto de pesca), Albufeira, Vilamoura, Quarteira, Faro (exceto a área do porto comercial, a barra e o canal de acesso), Olhão, Fuseta, Santa Luzia, Tavira e Cabanas, bem como as infraestruturas portuárias existentes ao longo do rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Mértola. Desta forma, todos os portos de pesca e de recreio da região algarvia ficariam sob a tutela da Docapesca, empresa pública na dependência do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, enquanto os portos comerciais permaneceriam sob a tutela do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, que depende do Ministério da Economia e Emprego.

Esta intenção do Governo, a concretizar-se, conduziria, no Algarve, a uma fragmentação de diversas valências – complementares entre si – sem paralelo nas administrações portuárias nacionais, inviabilizando a criação da Administração dos Portos do Algarve.

A dinamização da atividade portuária na região algarvia exige a criação da Administração dos Portos do Algarve, à semelhança das administrações portuárias existentes em todas as regiões do país. Essa Administração, além dos portos comerciais do Algarve, deverá ainda integrar os portos de pesca e de recreio, já que não faz qualquer sentido, nem tem paralelo na administração portuária portuguesa, separar as valências comercial da pesca e do recreio, muito menos no Algarve que detém uma identidade regional, cultural, fisiográfica e económica.

Uma Administração dos Portos do Algarve é económica e financeiramente sustentável. A gestão integrada de todas as valências portuárias do Algarve gerou para a Autoridade Portuária, em 2012, uma receita de cerca cinco milhões de euros, correspondendo a uma conta de exploração positiva de mais de meio milhão de euros.

Num momento em que o Governo privilegia a concessão das infraestruturas portuárias a grupos económicos nacionais e estrangeiros, desenvolve uma lógica concorrencial entre os diferentes portos e ataca violentamente os direitos dos trabalhadores deste sector, esta iniciativa legislativa do PCP visa também reafirmar o carácter público da infraestrutura portuária algarvia, colocando-a ao serviço dos trabalhadores, das populações e do país.

4. Plano Estratégico de Transportes 2011-2015 e ausência de investimentos nos portos algarvios

O Plano Estratégico de Transportes, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 13 de outubro, estabelece os princípios orientadores da atuação do Governo no sector das infraestruturas e transportes para o período de 2011 a 2015. Este

Plano, pese embora a estratégia privatizadora que encerra, não consegue deixar de reconhecer que o setor dos transportes e das infraestruturas é determinante para a coesão social e territorial do país, constituindo um motor da nossa economia, e que os recursos disponíveis devem ser aplicados em investimentos e projetos reprodutivos que sirvam de estímulo ao desenvolvimento económico.

Para o setor marítimo-portuário, o Plano Estratégico de Transportes preconiza o seguinte investimento nos portos nacionais:

- Porto de Viana do Castelo (reabilitação dos guindastes): 1,7 milhões de euros;
- Porto de Leixões (alargamento do terminal de contentores sul, construção de novo terminal de contentores, dragagem de aprofundamento no terminal multiusos, construção da plataforma logística portuária, novo terminal de cruzeiros e aquisição de dois rebocadores de 60 t): 449,5 milhões de euros;
- Porto de Aveiro (prolongamento do molhe norte e melhoria das acessibilidades, construção do Terminal Intermodal da Zona de Atividades Logísticas, construção de um terminal intermodal): 36,1 milhões de euros;
- Porto da Figueira da Foz (melhoria das condições operacionais do cais comercial): 1,7 milhões de euros;
- Porto de Lisboa (estudo da concessão e construção do novo terminal de contentores da Trafaria, novo terminal de passageiros de Lisboa com construção de novas gares, reabilitação da gare existente e construção de um novo molhe, conclusão da construção do novo terminal de cruzeiros de Santa Apolónia): 608,4 milhões de euros;
- Porto de Setúbal (expansão do terminal de granéis sólidos, expansão do terminal *ro-ro*): 8,75 milhões de euros;
- Porto de Sines (conclusão da ampliação do molhe leste, expansão do terminal de contentores, expansão do terminal de gás natural liquefeito, estudo da concessão de construção e operação do novo terminal de contentores Vasco da Gama): 1.350,7 milhões de euros.

Assim, para estes sete portos nacionais, o investimento total previsto para o período de 2011 a 2015 é de 2.456,85 milhões de euros, dos quais 846,4 milhões de euros são investimentos públicos, participados por fundos comunitários.

O Plano Estratégico de Transporte não prevê qualquer investimento nos portos algarvios! Esta é uma situação inaceitável que urge corrigir. O Governo não pode continuar a ignorar que o Porto de Portimão tem um número de escalas de navios de cruzeiro na mesma ordem de grandeza do porto de Leixões ou que o porto de Faro tem um volume de exportações da mesma ordem de grandeza do volume de exportação do Porto de Viana do Castelo.

Acresce ainda que a ausência de investimento no setor portuário do Algarve coloca a região extremamente dependente do transporte rodoviário. Atualmente cerca de 98%

das mercadorias chegam ao Algarve por rodovia e apenas 0,2% chega por via marítima. Estes números devem ser comparados com as demais regiões de Portugal continental, onde a dependência do modo marítimo varia entre os 21% no Alentejo e os 36,4% em Lisboa (dados do INE relativos a 2010). Desde 1999 o volume de mercadorias que chegam ao Algarve por via marítima passou de 12% para 0,2%. Esta evolução negativa contrasta profundamente com as metas do Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética no setor dos transportes – medida Autoestradas do Mar – de transferência até 2015 de 20% do transporte de mercadorias da rodovia para o modo marítimo.

5. Portos Comerciais do Algarve

O Algarve possui três portos com a valência comercial, em Faro, Portimão e Vila Real de Santo António. Contudo, fruto de opções políticas nacionais, que negligenciaram a produção nacional e permitiram o definhamento do aparelho produtivo, estes portos têm sido secundarizados, encontrando-se subaproveitados. No Porto de Vila Real de Santo António o segmento de carga foi mesmo abandonado.

Os portos comerciais de Faro, Portimão e Vila Real de Santo António possuem grandes potencialidades que não podem ser desperdiçadas. Ao invés, devem ser exploradas e colocadas ao serviço do desenvolvimento da economia algarvia.

O Porto Comercial de Faro registou nos últimos anos um acentuado crescimento da função comercial de mercadorias, tendo movimentado 278.610 toneladas de carga em 2012. Dispõe ainda de características adequadas ao turismo marítimo, tendo diversas companhias e operadores de cruzeiros mostrado interesse na sua utilização.

O Porto Comercial de Portimão tem-se afirmado como destino de cruzeiros internacionais, recebendo, em 2012, 36 escalas e 18.506 passageiros. Os dados estatísticos evidenciam uma tendência de crescimento desta valência do Porto de Portimão. Constituiu a base logística de abastecimento de carga rodada à região autónoma da Madeira, entre 2008 e 2011. Nos últimos anos, o Porto de Portimão quase só movimentou carga rodada, dispondo, contudo, de capacidade instalada para movimentar até 400.000 toneladas de carga geral por ano.

O Porto Comercial de Vila Real de Santo António já teve, no passado, uma grande relevância na movimentação de cargas regionais e provenientes da extracção mineira das minas de S. Domingos. Esta valência encontra-se atualmente desativada. Este porto possui ainda um grande potencial para se afirmar na valência dos cruzeiros flúvio-costeiros.

A dinamização da atividade comercial dos portos de Faro, Portimão e Vila Real de Santo António, quer no segmento da carga, quer no segmento do turismo marítimo,

requer um conjunto de investimentos, os quais, apesar de significativos, não deixarão de ser recuperados, a prazo, pelo impacto que produzirão no desenvolvimento económico regional: riqueza produzida; criação de emprego; recolha de impostos, desenvolvimento científico e diversificação da atividade económica.

5.1. Porto Comercial de Faro

O Porto Comercial de Faro está localizado a sul da cidade de Faro, fora da zona urbana, no interior da Ria Formosa, processando-se o acesso marítimo através do canal de Faro e da barra de Faro-Olhão, fixada por dois molhes, entre as ilhas do Farol (a nascente) e da Barreta (a poente).

Situado num terrapleno de características idênticas ao do aeroporto internacional, o Porto Comercial de Faro integra duas áreas: o Terminal Multiusos, correspondente à atual zona vedada, e a Área de Reserva Portuária, correspondente à restante área, incluindo o seu acesso rodoviário, cujos terraplenos por definição se destinam a novas utilizações portuárias ou à proteção das atividades e das infraestruturas portuárias nela realizadas.

O Porto Comercial de Faro dispõe de boas e amplas acessibilidades e interfaces logísticos com todos os outros modos de transporte, encontrando-se a 30 km por ferrovia e rodovia da futura plataforma logística do Algarve, a instalar em Tunes. Dispõe de um cais com 200 m e uma ponte-cais (*jetty*), podendo receber navios até 120 m de comprimento, com 7.500 toneladas de porte bruto (dwt) e 6,4 m de calado. Está dotado de instalações de apoio à movimentação de mercadorias e passageiros.

A ponte-cais, utilizada até 2009 como terminal de combustíveis, é usada atualmente pelos navios que esperam atracação nos postos de acostagem de carga geral, uma vez que por razões de segurança da navegação foi restringida a permanência no fundeadouro exterior do Porto Comercial de Faro por períodos prolongados.

Esta ponte-cais é usada ainda para atracação e permanência de navios de passageiros, podendo ainda servir como posto de acostagem dos navios de cruzeiros flúvio-costeiros e navios de cruzeiros internacionais.

O Porto Comercial de Faro tem uma localização geográfica privilegiada para a movimentação de cargas ao serviço da economia regional, situando-se no principal pólo urbano e económico do Algarve (Faro-Olhão-Loulé). Nos últimos anos, a sua importância tem vindo a aumentar devido ao incremento das relações comerciais com o Norte de África e à exportação de produtos da indústria extrativa e transformadora da região.

Em 2011 o movimento de mercadorias no Porto de Faro foi de 62.396 toneladas, quadruplicando a actividade relativamente a 2010. Em 2012, a movimentação de mercadorias novamente quadruplicou relativamente a 2011, passando para 278.610 toneladas. No 1.º trimestre de 2013, o Porto de Faro movimentou três vezes mais carga que no período homólogo de 2012, prevendo-se, em 2013, um crescimento da tonelagem de carga movimentada e a diversificação dos destinos e natureza dos produtos, continuando-se a valorizar o transporte marítimo para escoamento da produção regional.

As principais cargas movimentadas no Porto de Faro são o cimento (proveniente da fábrica da Cimpor de Loulé e destinado a portos do norte de África), o sal-gema (proveniente da mina de sal-gema de Loulé e destinado a portos do norte da Europa), o sal de consumo humano (importação e exportação pelas empresas Salexpor e Vatel, sedeadas em Olhão), a alfarroba (exportação de vagem triturada para a Grã-Bretanha), madeiras (exportação da produção florestal proveniente do sul do país) e pescado (exportação de pescado proveniente da aquicultura regional).

O Porto de Faro dispõe também de características adequadas ao turismo marítimo, tendo diversas companhias e operadores de cruzeiros mostrado interesse na sua utilização.

Está a ser avaliada a possibilidade de um navio mercante de cruzeiros (120 m de comprimento, 180 passageiros e 70 tripulantes), de um armador alemão, operar a partir do Porto de Portimão, escalando os portos de Faro/Olhão, Vila Real de Santo António e Sevilha. Este projeto irá introduzir a operação de embarque/desembarque de passageiros (*turn around*) recorrendo ao Aeroporto Internacional de Faro. Os pacotes turísticos disponibilizados aos passageiros preveem a permanência destes na região, o que contribuirá para a criação de dinâmicas económicas nos setores da hotelaria, da restauração e do comércio local.

A companhia francesa CroisiEurope, a operar entre os portos de Sevilha e Vila Real de Santo António, movimentando cerca de 3.000 passageiros por ano, tenciona colocar um segundo navio a ligar estes mesmos destinos aos portos de Faro e Portimão.

Diversas companhias de cruzeiros internacionais, que operam navios de menor dimensão, manifestaram já o seu interesse em escalar o Porto de Faro, assim que forem criadas melhores condições de receção aos passageiros.

A atracação, a permanência e as operações dos navios mercantes de carga e passageiros no Porto Comercial de Faro desenvolvem-se em toda a frente sul do terraplano do porto e no plano de água constituído pela bacia de manobra, pelo canal de navegação e pela barra.

Equacionou-se, recentemente, a possibilidade de afetação de parte do Porto Comercial de Faro à náutica de recreio. Mais especificamente, um operador privado solicitou a atribuição da concessão de utilização privativa de uma parcela do domínio público marítimo, no Porto de Faro, incluindo zonas na frente sul do terraplano, destinada à instalação de um estaleiro de reparação naval, alojamentos, zona comercial, estacionamento a seco de embarcações de recreio e uma escola de náutica de recreio. Este projeto, que se encontra presentemente em análise, a ser concretizado, colocaria em risco o desenvolvimento equilibrado e sustentado do Porto Comercial de Faro, por conflitar com as atividades portuárias de carga e passageiros, quer no plano marítimo, quer no plano terrestre, nomeadamente ao nível da segurança da navegação e das operações marítimas na bacia de navegação e áreas adjacentes e ao nível da incompatibilidade de usos no terraplano.

Assim, a instalação de infraestruturas de apoio à náutica de recreio deverá ser equacionada para a zona a norte do terraplano do Porto Comercial de Faro, beneficiando de uma maior proximidade à cidade e de um plano de água mais tranquilo, enquanto toda a frente sul do terraplano deverá manter-se afeta exclusivamente à atividade comercial (navios mercantes de carga e passageiros).

Tal afetação exclusiva permitirá o desenvolvimento equilibrado do Porto Comercial de Faro, nomeadamente, no que diz respeito à instalação de agentes de navegação e de operadores portuários, à criação de áreas para depósito de carga, para estacionamento de máquinas de movimentação de cargas, de veículos pesados de carga e de passageiros, à construção de instalações de apoio aos trabalhadores portuários, etc.

Dadas as atuais necessidades de resposta ao movimento portuário – que se aproximam da capacidade máxima – e face aos conhecidos congestionamentos na gestão dos cais existentes, torna-se necessário, num horizonte temporal curto, o prolongamento do extremo jusante do cais de 200 metros em 100 metros.

Numa perspetiva de médio prazo de transformação do Porto Comercial de Faro num interface multimodal privilegiado para o transporte de mercadorias com origem/destino na região algarvia, é necessária uma intervenção mais vasta, incluindo: dragagem de manutenção da barra, canal de acesso e bacia de manobra; ligação do ramal ferroviário ao Porto Comercial; beneficiação das áreas de armazenagem coberta, instalações e equipamentos portuários; beneficiação do pavimento do terraplano do cais comercial; melhoria do equipamento de movimentação de cargas, gruas e pórticos; aquisição de defensas para o cais; assim como a contratação de meios humanos qualificados para operar o equipamento portuário e em número adequado para responder à atividade atual e futura do Porto Comercial de Faro.

5.2. Porto Comercial de Portimão

O Porto de Portimão desenvolve-se em ambas as margens da foz do rio Arade, na costa do Barlavento, com uma embocadura fixada através de dois molhes. Está dotado de instalações de apoio à movimentação de mercadorias e passageiros, incluindo um cais com 330 m e uma rampa *ro-ro* para navios de carga rodada, um ponto de apoio naval da marinha de guerra, um porto de pesca para descarga e transação de pescado, diversas infraestruturas da náutica de recreio e um importante núcleo de estaleiros de construção e reparação naval. É o único porto do Algarve apto a receber navios com comprimento até 215 m de comprimento e tonelagem bruta até 50.000 toneladas.

O Porto Comercial de Portimão tem-se afirmado, desde 2007, como destino de cruzeiros internacionais. Nesse ano, recebeu 24 escalas e 5.798 passageiros. Em 2008, apesar de o número de escalas ter registado um ligeiro aumento (26 escalas), o número de passageiros quase duplicou (11.217 passageiros). No ano seguinte, escalaram o Porto de Portimão 38 navios de cruzeiros, com 23.588 passageiros, correspondendo a um aumento relativamente a 2008 de 46% e 110%, respetivamente. Nesse ano, realizou-se a primeira operação de embarque/desembarque de passageiros (*turn around*), com o navio *Princess Danae* a efetuar um itinerário com partida e a chegada ao Porto de Portimão, com 625 passageiros. Em 2009, o Porto Comercial de Portimão consolidou a sua posição como 3º porto nacional em número de passageiros (cerca de 51.000), repartidos pelos cruzeiros e pela ligação semanal à Madeira e Canárias, e afirmou-se como a maior plataforma logística de transporte de passageiros entre a Península Ibérica e as Ilhas Atlânticas. Em 2010, o Porto de Portimão continuou a crescer, quer em número de escalas, quer em número de passageiros, passando para as 52 escalas e 33.843 passageiros, representando um crescimento de 37% e de 44%, respetivamente, em relação ao ano anterior. Em 2011, escalaram o Porto de Portimão 59 navios de cruzeiros, com 44.841 passageiros. Em 2012, o porto de Portimão recebeu 36 escalas e 18.506 passageiros, enquanto em 2013 estão previstas 55 escalas, num total de cerca 35.000 passageiros. Destas escalas, 9 serão inaugurais, destacando-se as escalas dos dias 5 e 28 de maio, com 3 navios em simultâneo.

Em 2011, passaram pelo Porto de Portimão passageiros de 82 nacionalidades, maioritariamente de Espanha (29%), Reino Unido (29%) e Estados Unidos (16%). Os passageiros portugueses representaram o 4.º maior grupo, com 8% do total de passageiros.

O Porto Comercial de Portimão associou-se à MedCruise – Associação dos Portos de Cruzeiro do Mediterrâneo, que conta atualmente com 70 membros oriundos da bacia do Mediterrâneo, da entrada atlântica e do Mar Negro. No conjunto dos portos associados, o Porto de Portimão encontrava-se, em 2010, na 42.ª posição, tendo como referência o número de passageiros de navios de cruzeiros.

As escalas de navios de cruzeiros no Porto de Portimão são caracterizadas por uma elevada sazonalidade, com dois períodos de maior incidência: abril–maio e setembro–outubro, refletindo o facto de o Porto de Portimão 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 da Europa para as Caraíbas.

Perante este perfil sazonal, coloca-se o desafio de aumentar o número de escalas no período maio–setembro, sendo, para isso, necessário integrar o Porto de Portimão nos itinerários regulares das companhias cujos navios, de grande dimensão, navegam por esta zona geográfica durante a época alta do turismo.

A passagem pelo Porto de Portimão de dezenas de milhares de passageiros de navios de cruzeiros tem contribuído para a dinamização económica dos setores da hotelaria, da restauração e do comércio local no concelho de Portimão e demais concelhos algarvios, incluindo as regiões serranas.

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. Aos passageiros dos navios de cruzeiros foram oferecidos um total de 21 programas turísticos, que registram a adesão de cerca de 8.300 passageiros. Os programas mais vendidos foram o “Lagos/Sagres” (2561 passageiros), o “Lagos/Carvoeiro” (1702 passageiros), o “Monchique/Silves” (860 passageiros), o “Carvoeiro/Ponta da Piedade/Lagos” (717 passageiros), o “Lagos/Ponta da Piedade/Praia da Rocha” (431 passageiros), o “Alvor/Ferragudo/Praia da Rocha” (428 passageiros) e o “Silves” (378 passageiros). As localidades que mais beneficiaram com as escalas dos navios cruzeiros no Porto de Portimão foram Lagos (5028 passageiros), Sagres (2625 passageiros), Carvoeiro (2438 passageiros), Monchique (1661 passageiros) e Silves (1584 passageiros).

Os oito 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.

De salientar que um número indeterminado de passageiros dos navios de cruzeiros organizaram as suas próprias excursões, usando táxis ou transportes públicos coletivos, contribuindo também para incorporar valor na economia local e regional.

A experiência acumulada nos últimos três anos, de abastecimento de carga rodada às ilhas Atlânticas (Madeira e Canárias), aliada ao posicionamento geográfico de maior proximidade em rota meteorológica aos arquipélagos da Macaronésia, justifica o

restabelecimento da linha regular com a Madeira em navios *ro-pax* (passageiros e carga) e a sua extensão ao arquipélago dos Açores.

O Porto de Portimão exporta ciclicamente os produtos florestais (madeiras para a indústria do papel e biocombustível) provenientes da produção florestal do barlavento algarvio e sudoeste alentejano.

A movimentação de cargas está condicionada à acessibilidade terrestre pela sua inserção na malha urbana e restringida a cargas limpas compatíveis com as atividades marítimas de lazer (cruzeiros internacionais, náutica de recreio e marítimo-turística).

Nos últimos anos, o Porto de Portimão quase só movimentou carga rodada, dispondo, contudo, de capacidade instalada para movimentar até 400.000 toneladas de carga geral por ano.

Tendo em conta a diminuição das taxas de ocupação das marinas de Portimão e Lagos, não se justifica mais uma infraestrutura de náutica de recreio nesta área geográfica, pelo que o contrato de concessão da Marina de Ferragudo deve ser renegociado, devolvendo o terraplano à expansão portuária, nomeadamente para o desenvolvimento do cais de carga geral e rodada com ligação direta à ferrovia, respondendo ao aumento da produção e exportação regionais, alavancando a economia regional e nacional.

Os dados estatísticos apresentados evidenciam uma tendência de crescimento da procura do Porto Comercial de Portimão, principalmente ao nível de navios de cruzeiros. Para responder a esta tendência é necessário levar a cabo um conjunto de projetos estruturantes, nomeadamente: prolongamento do cais de acostagem, passando dos atuais 330 m para 700 m, o que permitiria escalas simultâneas de navios com comprimento superior a 150 m; dragagem de estabelecimento de fundos a 10 m na barra, no canal de navegação e bacia de manobra, além de ampliar a bacia de rotação para os 500 m e a largura do canal de navegação para os 200 m, permitindo ao Porto de Portimão receber navios de cruzeiros de grandes dimensões; e requalificação do Terminal de Passageiros, ajustando-o ao crescente número de passageiros.

O Porto de Portimão dispõe de dois rebocadores de fraca potência (400 cv), com cerca de 60 anos, que apoiam as manobras de navios com comprimento até 140 m. Para navios de comprimento superior e/ou de média/grande tonelagem, ou seja, a maior parte dos navios que o Porto recebe, é necessário recorrer à mobilização de um rebocador do Porto de Sines, cuja viagem até Portimão dura 8h a 10h, com um custo de cerca de 6.000 €

A região do Algarve deve dispor de um novo e moderno rebocador, baseado no Porto de Portimão, com capacidade para 45 toneladas de tração a ponto fixo que satisfaça as necessidades operacionais, não apenas dos cruzeiros e *ro-pax*, mas também para apoio à

navegação costeira internacional; proteção ambiental da costa algarvia; manobras no Porto de Faro com navios de carga; apoio às embarcações de pesca; 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; e apoio à investigação marinha da Universidade do Algarve.

5.3. Porto Comercial de Vila Real de Santo António

O Porto de Vila Real de Santo António localiza-se na margem direita do Rio Guadiana situado a cerca de uma milha marítima da foz do rio, cuja embocadura foi fixada por um molhe na margem direita e um molhe submerso no lado espanhol.

Para além do cais comercial, com 300 m, dispõe ainda de uma doca de apoio à pesca, dotada de uma moderna lota; de um porto de recreio, dotado de passadiços flutuantes para 358 embarcações até 20 m, localizado frente ao núcleo urbano; de terminais fluviais para embarcações marítimo-turísticas e para o tráfego de viaturas entre margens; e ainda de relevantes estaleiros de reparação e construção naval que se estendem ao longo da margem.

O Porto de Vila Real de Santo António foi num passado ainda recente, o segundo porto nacional em movimento de navios e carga, pela exportação do produto da exploração da mina de São Domingos, dos produtos agrícolas regionais e da indústria transformadora da conserva de pescado, recebendo adubos e fertilizantes para a produção agrícola na bacia hidrográfica do baixo-Guadiana.

A necessária retoma da pesca, indústria conserveira, atividade agrícola e mineração no sul do país justificam o desassoreamento da barra e rio Guadiana e a reativação da atividade comercial de carga no porto de Vila Real de Santo António e terminais fluviais do Guadiana (Alcoutim e Pomarão).

O maior constrangimento físico ao desenvolvimento de atividades marítimas e portuárias no baixo-Guadiana é o assoreamento do rio e principalmente da barra que se encontra com apenas 1,5 m (ZH) de profundidade, sendo indispensável a reposição dos fundos a 6,0 m (ZH). A dragagem da acessibilidade marítima permitirá retomar o movimento de embarcações de pesca e a descarga do pescado na doca de pesca, o movimento de navios de carga no cais comercial, promovendo a dinamização da indústria local e o acolhimento de navios de cruzeiros oceânicos e flúvio-costeiros de média dimensão.

A dinamização no Porto de Vila Real de Santo António da valência de carga na perspetiva da intermodalidade exige a recuperação do caminho de rolamento para guindastes do porto e do ramal ferroviário, a aquisição de equipamento de movimentação de cargas, e a beneficiação das áreas de armazenagem coberta.

Os passeios turísticos ao longo do rio Guadiana têm tido um grande incremento na procura e a tendência é para o crescimento desta atividade, ancorada nos valores patrimoniais, histórico-culturais e ambientais existentes nos concelhos ribeirinhos.

O Porto Comercial de Vila Real de Santo António começa a afirmar-se nos cruzeiros flúvio-costeiros entre o Guadiana e o Guadalquivir, na Andaluzia, com uma periodicidade semanal entre Abril e Outubro. Em 2012, o número de escalas foi de 16, com 2.389 passageiros visitantes. Em 2013 estão previstas 27 escalas de navios de cruzeiros, esperando-se cerca de 4.000 passageiros. Para além do operador atual que pretende reforçar as operações com mais um navio, surgem outros operadores interessados a operarem na costa algarvia e a praticarem o troço navegável do Rio Guadiana.

O Porto possuiu ainda uma relevante atividade na ligação marítima entre Vila Real de Santo António e Ayamonte (130 mil passageiros em 2010).

6. Portos de Pesca

A atividade da pesca no Algarve distribui-se por 12 portos de pesca (Baleeira, Lagos, Alvor, Portimão, Albufeira, Quarteira, Olhão, Fuzeta, Santa Luzia, Tavira, Cabanas e Vila Real de Santo António) e 17 pequenos núcleos de pesca onde as embarcações varam na praia (Arrifana, Carrapateira, Salema, Burgau, Praia da Luz, Ferragudo, Carvoeiro, Senhora da Rocha, Armação de Pêra, Praia da Oura, Olhos de Água, Santa Eulália, Arroiteia, Cacela, Manta Rota, Altura e Monte Gordo).

Ao nível da pesca o Algarve contribuiu, em 2012, com cerca de 21% para a produção de pescado em Portugal continental, sendo a região nacional mais importante em termos do valor do pescado movimentado.

Dos portos de pesca do Algarve merecem especial relevo os portos de Olhão e Portimão, que representam 54% e 25% do volume de pescado dos portos da região, respetivamente, mas com um valor de apenas 1,1 € por quilograma, e o porto de Vila Real de Santo António que, com apenas 6,3% do volume do pescado, atinge um valor de 10,33 € por quilograma devido à transação de crustáceos, essencialmente para o mercado espanhol.

A manutenção e o crescimento sustentado da atividade da pesca constituem fatores de relevo para o desenvolvimento económico da região algarvia, estimulando as atividades económicas a montante (construção e reparação naval, indústrias de aprestos) e a jusante (indústria conserveira, restauração). A manutenção e a promoção da tradição

cultural marítima, assim como a defesa e das características piscatórias de determinadas comunidades, contribuem ainda para a atratividade turística da região.

A importância da pesca para o desenvolvimento económico da região algarvia justifica plenamente um conjunto de investimentos na manutenção e beneficiação das condições de exercício da atividade nos portos de pesca, assim como a concretização de uma política de renovação e modernização tecnológica da frota de pesca regional e de recuperação de alguns pescadores.

Com intervenções adequadas a atividade piscatória na região algarvia poderá recuperar a importância que em tempos teve.

6.1. Porto de Pesca de Olhão

O Porto de Pesca de Olhão, localizado no extremo nascente da cidade de Olhão, possui uma doca interior com três pontes-cais em betão para estacionamento da frota de pesca (pesca do alto, costeira e local), um edifício da lota (Docapesca) e ainda um cais de abastecimento. Construído há cerca de 30 anos, o Porto encontra-se bastante degradado na generalidade das infraestruturas e equipamentos, nomeadamente nos cais, redes técnicas (água, saneamento, eletricidade, combate a incêndio), pavimentos, escadas de embarque e defensas acostáveis de proteção. É o principal porto de pesca do Algarve em termos de quantidade de pescado movimentado.

Atualmente, o plano de água do Porto de Pesca de Olhão encontra-se apenas parcialmente ocupado, pelo que ainda poderá acolher um número significativo de embarcações sem quaisquer obras de ampliação da doca interior.

A indústria conserveira de Olhão tem vindo a recuperar lentamente nos últimos anos, principalmente na zona portuária. Uma estratégia de apoio à atividade pesqueira potenciaria o desenvolvimento desta indústria, que no seu auge (primeira metade do século XX) chegou a ter 80 fábricas no concelho de Olhão e empregar milhares de trabalhadores.

No Porto de Olhão encontra-se uma importante zona de estaleiros navais, atualmente com dois em laboração, localizada a nascente, dotada de um plano inclinado de alagem transversal, que recebe navios até 50 m de comprimento, parques de reparação de embarcações, guinchos elétricos e rampa varadouro. Alguns dos equipamentos, tecnologicamente bem equipados, estão inoperacionais há muitos anos, sendo necessária a sua reativação para dinamizar esta importante atividade económica.

A ponte da entrada do Porto de Pesca de Olhão localiza-se uma pequena área de náutica recreativa e desportiva (doca de recreio), concessionada ao Grupo Naval de Olhão. O transporte fluvial de passageiros para as ilhas e a pesca artesanal local

desenvolvem-se na frente ribeirinha da cidade, devendo ser criadas melhores condições que passam pela construção de um terminal de passageiros e criação de uma bolsa de estacionamento automóvel e pela realocação da pesca artesanal para a zona nascente do porto de pesca, integrando-a no porto, e criando armazéns de aprestos e uma rampa para varar as embarcações. Esta intervenção chegou a ser planeada no passado, mas não foi concretizada.

O porto de recreio localiza-se a poente da zona de recreio, ao longo da frente ribeirinha da cidade, com uma taxa de ocupação de 100% desde 2005, sendo atualmente gerido pela autoridade portuária do Algarve, gerando uma receita anual de cerca de 250 mil euros. A anunciada intenção de concessionar a gestão desta infraestrutura a privados – da qual resultaria um aumento significativo do valor das taxas cobradas aos utentes – deverá ser alterada, mantendo a sua gestão direta pela administração dos Portos do Algarve.

6.2. Porto de Pesca de Portimão

O Porto de Pesca de Portimão localiza-se na margem esquerda do rio Arade, sendo um porto com uma grande tradição na atividade piscatória.

Dispõe de duas pontes-cais em betão para estacionamento da frota de pesca, edifício da lota e cais de abastecimento, com fundos de serviço de -5 m (ZH). Construído há cerca de 30 anos, o Porto de Pesca de Portimão encontra-se bastante degradado na generalidade das infraestruturas e equipamentos, nomeadamente nos cais, redes técnicas (água, saneamento, eletricidade, combate a incêndio), pavimentos, escadas de embarque e defensas acostáveis de proteção.

O Porto de Pesca de Portimão é o segundo porto de pesca do Algarve em termos de quantidade de pescado movimentado, depois de Olhão.

O núcleo de estaleiros de construção e reparação naval, localizado no porto, dispõe de bons meios de alagem, nomeadamente de um *travel-lift* com 300 toneladas de capacidade, constituindo-se como um relevante setor de atividade económica no Algarve.

6.3. Porto de Pesca de Vila Real de Santo António

O Porto de Pesca de Vila Real de Santo António, de construção recente, dispõe de ponte-cais para estacionamento da frota de pesca, cais de descarga e edifício da lota, armazéns de aprestos e rampa varadouro (esta última, em mau estado de conservação, está ocupada por embarcações devolutas).

Nos anos 80 do século passado estavam registadas no Porto de Pesca de Vila Real de Santo António cerca de 30 embarcações com mais de 20 m; hoje, fruto da política de abate imposta pela União Europeia, restam apenas cinco destas embarcações. Embora a Docapesca de Vila Real de Santo António tenha um movimento elevado, apenas 5% do pescado aí vendido é proveniente do próprio porto; o restante é transferido, por via rodoviária, de outros portos de pesca, principalmente de Olhão, por falta de condições de acesso na barra de Vila Real de Santo António.

O assoreamento da barra do Guadiana constitui um entrave significativo à navegação, quer pelos seus fundos reduzidos, quer pela elevada variabilidade das condições de navegabilidade. Esta circunstância leva a que a maior parte das embarcações descarreguem o pescado em Portimão e Olhão.

O Porto de Pesca de Vila Real de Santo António é o principal porto de pesca do Algarve em termos de valor comercial global do pescado transacionado (com um valor de 10,33 € por quilograma em 2010), sendo neste parâmetro o primeiro à escala nacional, devido à predominância de espécies de elevado valor, designadamente de crustáceos.

Tem um importante núcleo de estaleiros navais em plena atividade, onde são executados trabalhos de construção e reparação em madeira e fibra.

6.4. Porto de Pesca de Tavira

As infraestruturas da pesca em Tavira desenvolvem-se na margem direita do rio Gilão, a poente da cidade, entre o núcleo urbano e a zona das Quatro-Águas. Ao longo da muralha da cidade de Tavira, localiza-se o edifício da lota, a jusante deste, o cais de descarga de pescado e o posto de abastecimento de combustível à frota de pesca. Na margem oposta, localizam-se os estaleiros navais e os armazéns da autoridade portuária.

O acesso marítimo é feito a partir da barra de Tavira delimitada por dois molhes com cerca de 250 m de extensão, verificando-se graves problemas estruturais no molhe nascente. O acesso faz-se depois através do rio Gilão, que apresenta fortes constrangimentos à navegação dado o elevado estado de assoreamento que condiciona a navegação à situação de maré.

O sector da pesca em Tavira apenas dispõe de um cais de descarga, não tendo quaisquer infraestruturas para estacionamento da frota de pesca, pelo que as embarcações estacionam de “braço dado” ao longo da retenção marginal, desde a lota até à zona da ponte rodoviária. Esta frente cais é também utilizada pelos táxis fluviais que transportam passageiros para a Ilha de Tavira e é ainda aqui que está localizado o posto de abastecimento de combustível às embarcações de pesca.

A inexistência de condições operacionais, ao nível das acessibilidades marítimas (dragagens) e das condições de acostagem e estacionamento, origina graves problemas, nomeadamente, a não satisfação das necessidades de abastecimento das embarcações, a falta de áreas na muralha para descarga do pescado, a inexistência de áreas para armazenagem de aprestos e para manutenção/reparação de artes de pesca.

Assim, a construção do Porto de Pesca de Tavira é um elemento fundamental para a eliminação dos significativos estrangimentos verificados no setor pesqueiro desta cidade algarvia. Esta seria uma intervenção de grande importância socioeconómica, uma vez que promoveria a modernização da frota pesqueira, dignificaria as condições de trabalho e de segurança da navegação e da atividade piscatória em geral.

O novo Porto de Pesca de Tavira já se encontra em fase de projeto de execução, tendo sido sujeito a uma Declaração de Impacte Ambiental favorável. Já foi igualmente escolhida, por concurso público, a empresa para realização da empreitada, faltando apenas a decisão política para a sua concretização. A construção do Porto de Pesca de Tavira é reclamada há mais de três décadas pelo setor, enquadrando-se nos planos de desenvolvimento regional (Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve) e local (Plano Diretor Municipal de Tavira).

A sua localização será a jusante da cidade de Tavira, criando um plano de água com capacidade para cerca de 114 embarcações distribuídas por diversas dimensões até 18 m de comprimento. O porto será dotado de armazéns de aprestos, de comerciantes, edifício da lota, rampa varadouro, estendal de redes, apoio oficinal para pequenas reparações, novo cais de embarque para o transporte para as ilhas. O projeto prevê ainda a realocação do posto de abastecimento de combustíveis para o interior do porto de, proporcionando melhores condições de comodidade, operacionalidade e serviço aos pescadores, com vantagens também ao nível ambiental, pela possibilidade de exercer controlo efetivo de eventuais derrames de combustíveis (pelo seu confinamento dentro da bacia portuária).

A construção do novo Porto de Pesca de Tavira deve ser acompanhada da dragagem do canal de acesso do Rio Gilão, eliminando os fortes condicionalismos à navegação atualmente existentes, e da reabilitação do molhe nascente da barra de Tavira, que se encontra em risco de colapso.

6.5. Porto de Pesca de Lagos

O Porto de Lagos localiza-se a nascente da cidade, na margem esquerda da Ribeira de Bensafrim, tendo no seu interior duas pontes-cais para estacionamento de embarcações de pesca, que se encontram normalmente sobre ocupadas, um passadiço flutuante utilizado pelas embarcações marítimo-turísticas, uma rampa varadouro, os edifícios da lota, dos armazéns de aprestos e de comerciantes e os estaleiros navais.

O porto é servido pelo troço da linha de caminho-de-ferro Lagos/Vila Real de Santo António, o que constitui uma mais-valia que deve ser potenciada contribuindo para a dinamização das atividades portuárias presentes neste porto.

O porto de pesca de Lagos encontra-se bastante degradado na generalidade das infraestruturas e equipamentos, nomeadamente nos cais, redes técnicas (água, saneamento, eletricidade, combate a incêndio), pavimentos, escadas de embarque e defensas acostáveis de proteção.

Constata-se a falta de estacionamento para a frota pesqueira, ocasionando a permanente ocupação de grande parte da frente acostável do cais de descarga de pescado por embarcações; falta de capacidade de armazenagem de aprestos (os armazéns de aprestos são poucos e de reduzida dimensão), levando à presença de artes de pesca nas pontes-cais e no cais de descarga de pescado, perturbando a operacionalidade deste cais.

O Porto de Lagos é uma infraestrutura pública com importância inequívoca para a comunidade local, pela relevância das diversas atividades económicas que aí têm lugar: a pesca, as atividades marítimo-turísticas, a reparação naval e a náutica de recreio.

O estado atual de assoreamento do Porto de Lagos, na barra, no canal de acesso e nas docas interiores, dificulta a prática da acessibilidade marítima ao porto em condições de segurança, tendo a última intervenção de dragagem de manutenção ocorrido há 13 anos.

É, assim, necessário repor a operacionalidade do porto de Lagos, condição essencial para o desenvolvimento das atividades marítimo-portuárias locais, através de uma intervenção de dragagem na barra, no canal de acesso e na bacia do porto de pesca de Lagos, repondo as condições de segurança e operacionalidade da acessibilidade marítima, nomeadamente a dragagem de um canal na barra à profundidade 4,0 m ZH, numa extensão de cerca de 200 m e rasto de 40 m, a dragagem do canal de acesso ao porto de pesca e à Marina à profundidade de 3,0 m ZH, numa extensão de cerca de 1.600 m e rasto que varia entre 30 e 40 m e ainda, a dragagem no interior do porto de pesca à profundidade 3,0 m ZH.

É ainda necessário criar áreas de estacionamento ordenado das embarcações marítimo-turísticas e das embarcações de pesca, assim como criar áreas para estender redes, existindo vastas áreas de terraplano que poderiam ser preparadas para esta função.

7. Navegabilidade do rio Guadiana da foz até ao Pomarão

O rio Guadiana desde a Antiguidade que constituiu uma via de comunicação privilegiada, integrando o trajeto entre as cidades do norte e o litoral algarvio e andaluz. A partir de meados do séc. XIX, a exploração das minas de S. Domingos, assim como das minas espanholas, veio intensificar fortemente a navegação fluvial. Nos finais do séc. XIX, pelo porto do Pomarão, situado a 50 km da foz, circulavam cerca de 400 navios por ano, transportando centenas de milhares de toneladas de minério. Após o encerramento das minas de S. Domingos, nos anos 60 do século passado, as condições de navegabilidade do rio Guadiana começaram a degradar-se.

Em 2004, o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos concluiu o Projeto de navegabilidade do rio Guadiana, compreendendo o troço entre a foz e a vila de Mértola, o qual foi submetido a procedimento de Avaliação de Impacto Ambiental. Em julho de 2005, foi emitida a Declaração de Desconformidade deste projeto, devido essencialmente às intervenções previstas para o troço do rio Guadiana entre o Pomarão e Mértola, as quais implicavam ações de desmonte de rocha e de um açude artificial frente a Mértola. Perante esta situação e tendo em conta que o troço compreendido entre a foz e o Pomarão se reveste de menor complexidade, decidiu o Governo avançar, numa primeira fase, apenas com o projeto de navegabilidade do Guadiana entre a foz e o Pomarão. Contudo, até à data, este objetivo ainda não foi concretizado.

É uma evidência que o restabelecimento da navegabilidade do rio Guadiana, da foz até ao Pomarão, se reveste de uma importância fundamental para contrariar o processo de crescente desertificação económica e demográfica que assola as zonas raianas do Nordeste Algarvio.

8. Resolução

Ao abrigo da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte resolução:

Resolução

A Assembleia da República recomenda ao Governo que concretize um programa de dinamização da atividade portuária no Algarve, fundamental para o desenvolvimento económico da região, de acordo com as seguintes orientações e medidas:

1. Criação da Administração dos Portos do Algarve, integrando todos os portos comerciais, de pesca e de recreio da região algarvia, dotada com os meios e

- competências adequadas ao exercício da sua missão, num quadro de gestão inteiramente pública do conjunto das infraestruturas portuárias.
2. Preservação e valorização das áreas portuárias do Algarve, como instrumento essencial para o aproveitamento pleno das potencialidades económicas da região e para a recuperação e promoção da produção regional.
 3. Manutenção das áreas de reserva portuária para futuras expansões dos portos algarvios.
 4. Transformação do Porto Comercial de Faro num interface multimodal privilegiado para o transporte de mercadorias com origem/destino na região algarvia, nomeadamente através de:
 - 4.1. Ampliação dos cais e, em particular, do cais de 200 m em 100 metros;
 - 4.2. Ampliação dos terraplenos de estacionamento de cargas para aumentar a capacidade de escoamento de mercadorias;
 - 4.3. Realização de dragagem de manutenção da barra, canal de acesso e bacia de manobra;
 - 4.4. Ligação do ramal ferroviário ao Porto;
 - 4.5. Melhoria do equipamento de movimentação de cargas, gruas e pórticos;
 - 4.6. Beneficiação das áreas de armazenagem coberta, instalações e equipamentos portuários;
 - 4.7. Beneficiação do pavimento do terraplino do cais comercial;
 - 4.8. Articulação com o mercado abastecedor da região, introduzindo a valência contentores;
 - 4.9. Criação, na área do Porto, de uma Zona de Atividades Logísticas, que reúna condições para a movimentação de mais variados tipos de mercadorias;
 - 4.10. Captação de carregadores junto do tecido empresarial regional (em particular nos concelhos de Faro, Olhão e Loulé), promovendo as descargas de matérias-primas, bens intermédios e bens de consumo e aumentando a exportação de produtos tradicionais da região ou produzidos localmente.
 5. Valorização do Porto Comercial de Faro, no segmento de turismo marítimo, respondendo à crescente procura deste porto por parte de diversas companhias e operadores de cruzeiros, nomeadamente através da construção de um terminal de cruzeiros.
 6. Instalação das infraestruturas de apoio à náutica de recreio na zona a norte do terraplino do Porto Comercial de Faro, mantendo-se toda a frente sul desse terraplino afeta exclusivamente à atividade comercial (navios mercantes de carga e passageiros).
 7. Aumento da capacidade de receção de navios de passageiros e carga em número e dimensão no Porto Comercial de Portimão, nomeadamente através de:
 - 7.1. Prolongamento do cais comercial em 220 m, ligando-o ao Ponto de Apoio Naval da Marinha, perfazendo um total de 700 m, para permitir escalas simultâneas de navios com comprimento superior a 150 m e melhorando as capacidades operacionais da Marinha de Guerra Portuguesa, pelo acolhimento de fragatas;

- 7.2. Realização de dragagens e alargamento da barra, canal e bacia de manobra a - 10 m ZH, além de ampliar a bacia de rotação para os 500 m e a largura do canal de navegação para os 200 m, para permitir receber navios de cruzeiros de grandes dimensões;
- 7.3. Aquisição de um rebocador multifuncional, com capacidade para 45 toneladas de tração a ponto fixo, de apoio às operações em porto, assim como de proteção ambiental da costa algarvia e de apoio à navegação costeira internacional, às embarcações de pesca, à náutica de recreio, à balizagem marítima, às missões busca e salvamento da Marinha de Guerra Portuguesa, ao combate à poluição no mar e à investigação marinha.
8. Valorização do Porto Comercial de Portimão, no segmento de cruzeiros turísticos oceânicos e atividade marítimo-turística, assim como no segmento de carga, nomeadamente através de:
 - 8.1. Melhoria das condições de receção aos passageiros pela requalificação do Terminal de Cruzeiros, ajustando-o ao crescente número de passageiros;
 - 8.2. Melhoria das infraestruturas do terminal *ro-pax*;
 - 8.3. Introdução da movimentação de carga contentorizada.
9. Renegociação do contrato de concessão da Marina de Ferragudo, devolvendo o terraplano à expansão portuária do Porto Comercial de Portimão, nomeadamente para o desenvolvimento do cais de carga geral e rodada com ligação direta à ferrovia.
10. Restabelecimento da linha regular Madeira-Canárias, com origem no Porto Comercial de Portimão, e estabelecimento de novas linhas regulares *ro-pax* com África e Açores.
11. Valorização do Porto Comercial de Vila Real de Santo António, nomeadamente através de:
 - 11.1. Reabilitação da área portuária compreendida entre a doca de recreio e o Porto Comercial, incluindo os armazéns, requalificando-a em termos de espaço exterior, para apoio às embarcações marítimo-turísticas, à ligação *ferry* entre as duas margens (Vila Real de Sto. António - Ayamonte) e aos cruzeiros flúvio-costeiros;
 - 11.2. Desassoreamento da barra do Guadiana à profundidade 6 m (ZH);
 - 11.3. Recuperação do caminho de rolamento para guindastes do porto e do ramal ferroviário, assim como a aquisição de equipamento de movimentação de cargas e a beneficiação das áreas de armazenagem coberta.
12. Realização de dragagens visando repor as condições de navegabilidade do rio Guadiana desde a barra até ao Pomarão.
13. Contratação de meios humanos qualificados para operar os equipamentos portuários e em número adequado para responder à atividade atual e futura dos portos comerciais do Algarve.
14. Reforço da promoção dos portos comerciais algarvios nas valências passageiros e carga.

15. Elaboração e execução urgente de um Plano de Ação para a manutenção dos portos de pesca do Algarve, contemplando: beneficiação das redes técnicas, da rede de combate a incêndios e da rede pluvial; beneficiação dos pavimentos; apetrechamento dos cais com defensas e escadas; introdução de sinalética; aquisição e manutenção dos veículos de trabalho (empilhadores, tratores e outras máquinas); manutenção e instalação de vedações e operacionalização das portarias de acesso às zonas portuárias; e dotação de recursos humanos adequados ao exercício da fiscalização, operação e manutenção da atividade dos portos de pesca.
16. Valorização do Porto de Pesca de Olhão, nomeadamente através de:
 - 16.1. Reordenamento e dragagem do plano de água interior do porto;
 - 16.2. Construção de novos armazéns de aprestos;
 - 16.3. Dotação de melhores condições para os setores do transporte fluvial de passageiros para as ilhas e da pesca artesanal local, que passam pela construção de um terminal de passageiros e criação de uma bolsa de estacionamento automóvel e pela realocação da pesca artesanal para a zona nascente do porto de pesca, integrando-a no porto, e criando armazéns de aprestos e uma rampa para varar as embarcações;
 - 16.4. Manutenção da atual gestão direta do porto de recreio pela administração dos Portos do Algarve, em vez da sua concessão a privados.
17. Construção do novo Porto de Pesca de Tavira, a jusante da cidade de Tavira, com o objetivo de ordenar e modernizar a pesca em Tavira, nomeadamente nos setores de descarga/manuseamento, armazenagem e comercialização do pescado, aprestamento, abastecimento, reparação e manutenção das embarcações, estacionamento da frota, dignificação das condições de trabalho dos pescadores e embarque/desembarque de passageiros da carreira fluvial de ligação à ilha de Tavira.
18. Dragagem do canal de acesso do Rio Gilão, desde a barra de Tavira até ao novo porto de pesca, e reabilitação do molhe nascente da barra de Tavira.
19. Valorização do Porto de pesca de Lagos, nomeadamente através de:
 - 19.1. Intervenção de dragagem na barra, no canal de acesso e na bacia do porto de pesca de Lagos, repondo as condições de segurança e operacionalidade da acessibilidade marítima, nomeadamente a dragagem de um canal na barra à profundidade 4 m ZH, do canal de acesso ao porto de pesca e à Marina à profundidade de 3 m ZH e ainda do interior do porto de pesca à profundidade 3 m ZH;
 - 19.2. Criação de áreas de estacionamento ordenado das embarcações marítimo-turísticas e das embarcações de pesca, assim como criação de áreas para estender redes.
20. Aquisição e gestão direta pela Autoridade Portuária de uma draga para manutenção das acessibilidades marítimas às infraestruturas portuárias algarvias.
21. Retoma do abastecimento energético de combustíveis à região por via marítima, através do Porto de Faro.

22. Construção de um novo parque de combustíveis (tanques e logística) no terrapleno da área portuária adjacente ao cais comercial, com vantagens de segurança, ambientais e operacionais, e ligação desse parque ao Aeroporto Internacional de Faro, por tubagem subterrânea.

Assembleia da República, 31 de maio de 2013

Os Deputados,

PAULO SÁ; BRUNO DIAS; CARLA CRUZ; MIGUEL TIAGO; RITA RATO;
JERÓNIMO DE SOUSA; JOÃO RAMOS; BERNARDINO SOARES; ANTÓNIO
FILIPE; FRANCISCO LOPES; JORGE MACHADO; HONÓRIO NOVO