



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

DEPUTADOS DO PSD/ALGARVE VISITARAM TERMINAL DE CRUZEIROS

NOTA DE IMPRENSA 16/XII

(COM GALERIA DE FOTOS)

Os deputados do PSD, Mendes Bota, Elsa Cordeiro e Cristóvão Norte visitaram o Porto de Portimão para se inteirarem em pormenor das potencialidades desta infra-estrutura no segmento de Turismo de Cruzeiros, e que se encontra bloqueada no seu desenvolvimento. Portugal desperdiça ali, pelo menos, 250.000 turistas por ano. Os deputados social democratas verteram as suas preocupações numa interpelação ao Governo. E nem se esqueceram de reivindicar uma Administração Portuária do Algarve autónoma.

Eis o teor integral desta iniciativa parlamentar que foi enviada para o Ministério da Economia e Emprego e Ministério da Agricultura, Ambiente e Ordenamento do Território:

PERGUNTAS AO GOVERNO

Assunto: TURISMO DE CRUZEIROS EM PORTIMÃO: COMO PORTUGAL DESPERDIÇA UM POTENCIAL DE 250.000 TURISTAS POR ANO

DESTINATÁRIO – Ministro da Economia e do Emprego

Exma. Sra. Presidente da Assembleia da República,

Os deputados subscritores assistiram à operação do navio de cruzeiros “Ocean Princess” no porto de Portimão, o qual transportava 670 passageiros e 370 tripulantes. Falaram com responsáveis portuários, subiram a bordo, visitaram a embarcação e dialogaram com o capitão e outros membros do comando. Da visita e da troca de pontos de vista, ressaltou uma convicção: Portugal desperdiça em Portimão um potencial enorme de desenvolvimento turístico, por falta de um reduzido investimento público nesta infra-estruturaportuária.

A premissa é simples. Portimão está fora do grande mercado de cruzeiros, e poderia estar dentro. Em 2011, escalaram em Portimão 59 navios de cruzeiro, 4 deles tiveram que ficar ao largo. Mesmo assim, isto significou 45.000 turistas, sem contar com as tripulações. Cada turista despense em terra uma média de € 60,00/dia. O cais comercial tem apenas 220 metros de extensão, só pode acolher navios com comprimento inferior a 215 metros. 10 companhias detêm 80% do mercado mundial. Dos seus 140 navios, apenas 10 têm menos de 215 metros de comprimento, os restantes variam entre os 215 e os 300 metros. Mais uma vez, a conclusão é simples:



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Portimão está fora do mercado. Acresce que esses grandes navios, que transportam 3.000 a 3.500 turistas, mais os tripulantes (rácio de 1 tripulante por passageiro em barcos de alto luxo, e de 1 tripulante por dois passageiros na classe média/alta) precisam de um canal de acesso e de uma bacia de manobras com profundidade entre os 10m e os 12m. Actualmente, há muitos pontos do canal de acesso que não ultrapassam os 6 metros de profundidade. É necessário proceder a dragagens de 4 em 4 anos. A última, data de 2008. Está na hora de uma nova dragagem, que alargue o canal de acesso para uma largura entre os 200 e os 250 metros (actualmente é de 150 metros), e de uma bacia de manobra com 450 metros de diâmetro (actualmente fica-se pelos 150 metros).

A fórmula começa por ser simples: num porto que, desde a sua construção (ao tempo dos governos de Cavaco Silva), nunca mais beneficiou de melhoramentos, são necessários cerca de 25 milhões de Euros de investimento para proceder às dragagens necessárias (1), à extensão do cais comercial em 220 metros (2) e à aquisição de um rebocador próprio (3). É possível, no entanto, estabelecer um quadro de prioridades. Não se poderá lançar um concurso para a realização de dragagens, nem concorrer aos fundos comunitários, se não for feito o estudo técnico correspondente. Este, compete ao LNEC, não existe ainda, levará no mínimo 9 meses a estar concluído, estima-se que custe 90.000 Euros, e não está sequer encomendado. Esta, é a prioridade das prioridades, e o seu custo não é significativo, mas a sua realização é indispensável, e condiciona todos os outros investimentos.

O prolongamento do cais comercial em 220 metros ligando ao PAN (Ponto de Apoio Naval) da Marinha, é uma obra incluída nas contrapartidas da concessão da Marina de Ferragudo, o que perfaz um total de 700 metros de cais acostável. Todavia, conhecem-se as vicissitudes financeiras por que passa a entidade concessionária daquela Marina. Se não for encontrada uma outra solução contratual, o Porto de Portimão arrisca-se a ficar refém daquele impasse e, com ele, a possibilidade de desenvolver o turismo de cruzeiros também. Este cais comprido é necessário para acomodar 2 ou 3 navios ao mesmo tempo. Os navios que não têm condições para navegar pelo canal de acesso ou na bacia de manobra, ou para acostar, terão que ficar ao largo, transportando os seus passageiros em barcos pequenos, sendo que muitos destes preferem não desembarcar, especialmente os mais idosos. Ou seja, se não houver condições, Portimão perderá esses cruzeiros.

Só a título de exemplo, Málaga construiu nos últimos 10 anos dois novos terminais para cruzeiros grandes, e dois terminais para navios de pequena e média dimensão. O circuito Málaga – Cádiz – Portimão – Lisboa é fundamental. Cada porto dista, entre si, uma noite de viagem.

Outra questão vital para o Porto de Portimão é a necessidade de aquisição de um rebocador capaz de prestar serviço a este tipo de grandes embarcações, mas não só. Sagres é um dos pontos mais sensíveis da confluência do trânsito marítimo entre o Canal do Suez e da América do Sul. O intenso tráfego de petroleiros representa um elevado risco ambiental para o Algarve, região que está completamente vulnerável em caso de acidente. Os rebocadores mais próximos estão a dez horas de viagem, de Huelva ou de Sines. Normalmente, é um rebocador de Sines que presta serviço em



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Portimão mas, em caso de estar ocupado, é o Algarve quem está dependente, quase refém, da sua disponibilidade, em caso de emergência. Cada trabalho do rebocador custa € 9.000,00, dois terços a cargo do IPTM e um terço a cargo do armador. A aquisição de um rebocador para o Porto de Portimão, que poderá custar entre 4 e 5 milhões de euros, servirá todo o Algarve, e integra-se numa estratégia de segurança regional, poderá apoiar a investigação marítima da Universidade do Algarve. Em pouquíssimo tempo, esse investimento estará amortizado.

Finalmente, desta visita não poderá ficar sem menção o facto de o pequeno terminal para os barcos de transbordo não dignificarem a infra-estrutura portuária, nem o País: não tem rampa para deficientes, não tem zona de sombra, não tem deck de madeira, não tem zona de acolhimento.

Perante este cenário, e face à potencialidade turística que o Porto de Portimão representa, podendo rapidamente atingir os 250.000 visitantes em turismo de cruzeiros, vêm os deputados signatários, ao abrigo da Constituição, das leis vigentes e do regimento parlamentar solicitar a V. Exa. se digne obter do Ministério da Economia e Emprego resposta às seguintes perguntas:

- 1- Pensa o Governo encomendar de imediato ao LNEC o estudo técnico que sustente o lançamento da obra de dragagem do canal de acesso e da bacia de manobra do Porto de Portimão, nos termos anteriormente descritos?
- 2- Pensa o Governo dotar o Algarve de um rebocador à altura de conduzir navios de grande porte, a ficar estacionado no Porto de Portimão?
- 3- Pensa o Governo renegociar as contrapartidas da concessão da Marina de Ferragudo, de forma a encontrar outra solução para a construção do prolongamento do cais comercial do Porto de Portimão em mais 220 metros?
- 4- Pensa o Governo dotar o terminal de barcos de transbordo das condições mínimas e dignas nos termos do que atrás ficou referido?
- 5- Pensa o Governo criar uma Administração Portuária do Algarve, com meios próprios e autonomia administrativa e financeira?

Lisboa, 10 de Setembro de 2012

Os deputados

Mendes Bota

Elsa Cordeiro

Cristóvão Norte



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

GALERIA DE FOTOS





ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA





ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA





ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA





ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

