

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

RELATÓRIO

Projeto de Resolução n.º 97/XI (PSD) – “Estudo sobre a operacionalidade
dos portos de passageiros dos Açores.”

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada: 3384	Proc. n.º 109
Data: 018 / 10 / 08	N.º 97 / XI

PONTA DELGADA
08 DE OUTUBRO DE 2018



TRABALHOS DA COMISSÃO

A Comissão Permanente de Economia reuniu no dia 5 de setembro de 2018, na delegação da ALRAA em Ponta Delgada, São Miguel, com recurso a videoconferência e procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer, sobre o **Projeto de Resolução n.º 97/XI (PSD) – “Estudo sobre a operacionalidade dos portos de passageiros dos Açores.”**

1.º. CAPÍTULO – ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A apreciação do presente Projeto de Resolução enquadra-se no disposto no n.º 2 do artigo 229.º, da Constituição da República Portuguesa, e na alínea i) do artigo 34.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores – Lei n.º 2/2009, de 12 de janeiro.

2.º. CAPÍTULO – APRECIAÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE

O proponente, em sede de exposição de motivos, começa por referir que “Numa região arquipelágica como os Açores o transporte marítimo de passageiros e mercadorias assume um papel verdadeiramente estrutural e estratégico para o desenvolvimento e para o reforço da coesão económica e social.”

Acrescentando-se, em seguida, que “O transporte de passageiros assume acrescida importância e significado no Triângulo, formado pelas ilhas de São Jorge, Pico e Faial.”

Especificando-se que “Para além do regular transporte de passageiros e viaturas e do seu contributo para a dinamização económica destas três ilhas, este imprescindível serviço público, especialmente no Canal entre o Pico e o Faial, é ainda utilizado diariamente por muitos passageiros por questões de saúde e profissionais.”

Alega-se que “Durante anos e anos, o transporte marítimo de passageiros nesta zona do Arquipélago caracterizou-se por uma notável regularidade, estabilidade, segurança e confiança.”



Acontece que “Paradoxalmente, após avultados investimentos públicos em infraestruturas portuárias e na aquisição de novos navios, as coisas alteraram-se.”

Por fim, sustenta-se “que todos os incidentes e acidentes ocorridos no transporte marítimo de passageiros e viaturas, nos portos do Triângulo, com a entrada em funcionamento de novas infraestruturas e de novos navios, provam que esta operação passou a estar confrontada com problemas e desafios novos que têm de ser enfrentados com objetividade e responsabilidade, com o firme propósito de restabelecer a confiança e garantir a segurança de um serviço que é vital para a vida social e económica, especialmente nas ilhas do Triângulo.”

Neste sentido, a iniciativa ora em apreciação propõe, em concreto, **“recomendar ao Governo Regional que:**

1 - Promova a realização de um estudo, por uma entidade idónea, sobre a operacionalidade dos portos de transporte de passageiros da Região, prioritariamente aos do Triângulo, definindo, entre outras, as condições limites em termos meteorológicos e de agitação marítima para cada cais/porto e navio;

2 - O estudo proposto deve igualmente avaliar os meios existentes e eventualmente a implementar em cada cais/porto, que permitam o fornecimento de informação técnica fiável aos mestres dos navios de passageiros e viaturas no sentido de os apoiar nas suas decisões.”

Diligências efetuadas:

A Comissão de Economia deliberou proceder à audição das seguintes entidades

- Capitão do Porto de Ponta Delgada;
- Capitão do Porto de Angra do Heroísmo;
- Capitão do Porto da Horta;
- Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas (SRTOP).



Foi ainda solicitado parecer por escrito às seguintes entidades:

- Câmara Comércio Indústria Ponta Delgada;
- Câmara Comércio Indústria Angra Heroísmo;
- Câmara Comércio Indústria Horta;
- Câmara Com. Indústria de Ponta Delgada - Delegação Santa Maria;
- ACIP - Assoc. Comercial Industrial Ilha Pico;
- Núcleo Empresarial Ilha São Jorge;
- Núcleo Empresarial Ilha Graciosa;
- LNEC - Laboratório Nacional Engenharia Civil;
- WW - Consultores de Hidráulica e Obras Marítimas, SA;
- Câmara do Comércio e Indústria dos Açores;
- Consulmar - Projetistas e Consultores, Lda.;
- H2 Arquitectos, Carlos Garcia & Pedro Garcia - Arq. Lda.;

No dia 05 de setembro de 2018, na Delegação da ALRAA em São Miguel, com recurso a videoconferência, foram realizadas as audições do:

- **Capitão do Porto de Ponta Delgada – Comandante Cruz Martins, Capitão do Porto de Angra do Heroísmo – Comandante João Cabeças e Capitão do Porto da Horta – Comandante Rafael da Silva.**

O Deputado Luis Garcia apresentou a iniciativa pelo PSD e disse que nos últimos anos com a entrada em funcionamento de novas infraestruturas portuárias e novos navios, paradoxalmente, aconteceram alguns acidentes e incidentes que abalaram a segurança e a confiança na operação de transporte marítimo de passageiros especialmente no Triângulo, pelo que o estudo proposto neste Projeto de Resolução visa contribuir, de forma positiva, para reestabelecer a confiança e reforçar a segurança naquela operação.

Posteriormente, o Deputado Luis Garcia perguntou aos Capitães dos Portos de Ponta Delgada, de Angra do Heroísmo e da Horta, cuja audição decorreu em conjunto, se reconheciam alguma utilidade na iniciativa apresentada, que meios existem e que meios podem ser instalados nos portos para fornecer informação aos mestres dos navios e comandantes de forma a melhorar a segurança nas operações. Questionou ainda se as recomendações efetuadas pelo Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos na sequência do acidente e dos incidentes



ocorridos em 2014, foram implementadas e se a Autoridade Marítima elaborou relatório sobre o acidente do navio Mestre Simão no porto da Madalena, no passado dia 6 de janeiro, e se o mesmo está concluído e é do conhecimento público. Finalmente o Deputado questionou o Capitão do Porto da Horta sobre o grau de implementação das recomendações emitidas pela Autoridade Marítima aquando dos incidentes e acidentes ocorridos nos portos do Triângulo em 2014.

O Comandante Cruz Martins, na qualidade de Capitão do Porto de Ponta Delgada em São Miguel e de Vila do Porto em Santa Maria, afirmou que a Capitania publicou um edital e uma parte deste diz respeito às condições necessárias para praticar cada um dos portos, indicando as condições e toda a informação necessária os mestres praticarem os respetivos portos.

Por sua vez, o Comandante João Cabeças, na qualidade de Capitão dos Portos da Graciosa e Terceira, afirmou que o Edital está em vigor e que os navios de passageiros que praticam estes portos são os sazonais, estando garantida toda a segurança na operação.

Depois, o Comandante Rafael da Silva, na qualidade de Capitão dos Portos da Horta e Santa Cruz das Flores, respondeu que o Edital está em vigor, com a indicação das normas de segurança e avisos à navegação. Acrescentou que tudo o que ajudar a conhecer melhor o meio em que nos inserimos será bem-vindo e pode ser utilizado.

Além disso, o Comandante Rafael da Silva afirmou que existe uma relação de conhecimento muito grande, sendo dado a conhecer aos mestres toda a informação, ainda que possa ser sempre fornecida mais informação, desde com uma análise técnica da sua viabilidade. O Comandante informou que a Autoridade Marítima tem disponibilizado informação de radar e que existem câmaras de vigilância disponíveis, com elevado alcance.

Relativamente ao grau de implementação das recomendações, disse que só é possível responder com exatidão através de uma auditoria interna, a efetuar ao operador, mas, pela informação que dispõe, estão a ser cumpridas as recomendações. Sobre as recomendações então emitidas pelo seu antecessor na Capitania do Porto da Horta, aquando dos acidentes em 2014, não sabe se o mesmo avaliou a sua implementação, garantindo que desde que exerce este cargo não fez essa avaliação.

No que diz respeito ao acidente com o Mestre Simão, o Comandante Rafael da Silva afirmou que está em curso um inquérito de sinistro marítimo, que é muito mais complexo, com dois volumes e dois apêndices, estando em fase de relatório e conclusões. Com este inquérito será possível apurar três tipos de responsabilidades, criminal, contraordenacional e civil. Referiu ainda que,



nesta fase, é prematuro falar mais sobre este assunto, mas se não forem apuradas responsabilidades, algumas das peças processuais podem ser tornadas públicas e elaboradas recomendações.

O Deputado Luis Garcia afirmou que o PSD não põe em causa que os portos da Região são seguros, mas quer contribuir para reforçar esta segurança. Em relação ao porto da Madalena, disse que uma das conclusões do estudo encomendado pela Atlânticoline, na sequência do acidente com o Mestre Simão, é que seria vantajosa a instalação de uma câmara de filmar com uma posição sobre o porto, perguntando se a recomendação que foi feita já foi implementada e qual o seu grau de acatamento. O deputado solicitou ainda um comentário a uma das conclusões do GAMA – Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos, ou seja, o facto do navio não ter condições para operar no dia do acidente, no porto da Madalena.

Em resposta, o Comandante do Porto da Horta disse que seria útil melhorar os meios na entrada dos portos, pelo que a colocação de uma câmara na entrada do porto da Madalena poderá fornecer informações importantes, além da informação recolhida da boia instalada no canal. Indicou também que é difícil estabelecer limites matemáticos rigorosos, pois o estado do mar tem variações, além do que o grau de implementação das recomendações feitas pela Capitania do Porto da Horta não está completo e o relatório do GAMA parte de dados objetivos.

Depois, o Deputado Alonso Miguel perguntou aos Comandantes quais as maiores carências nos portos, quer de infraestruturas, quer de equipamentos.

O Comandante Cruz Martins respondeu que não identifica nenhuma questão em relação ao transporte de passageiros, quer em São Miguel, quer em Santa Maria, por motivos que coloquem em causa a segurança. Acrescentou que as obras em curso no Porto de Delgada são da responsabilidade da autoridade portuária e visam melhorar a segurança de pessoas e bens, ainda que neste momento não seja possível ter as condições ideais.

De seguida, o Comandante João Cabeças disse que os portos da Praia da Vitória e da Graciosa têm as devidas condições de segurança, sendo que o porto da Praia da Vitória é dos portos mais seguros nos Açores. Em relação ao porto de Angra de Heroísmo, considera que não tem as melhores condições, sendo mais utilizado no Verão e para pequenas embarcações. Sobre os equipamentos, considera que cabe à Autoridade Portuária e às entidades portuárias abordarem este assunto.

Por sua vez, o Comandante Rafael da Silva indicou que a maioria dos portos sob a sua jurisdição estão a ser alvo de obras, estando a trabalhar com a autoridade portuária para assegurar a



segurança de pessoas e bens. Na estação salva-vidas da Horta, falta a infraestrutura (casa), tendo as embarcações e os tripulantes, uma vez que uma estação deste tipo tem alguns requisitos e implica ter um espaço físico, um edifício, o que ainda não existe.

A seguir, o Deputado José Ávila perguntou se a atual operação de transporte marítimo de pessoas e bens é feita de forma segura e se a Autoridade Marítima tem critérios de segurança estabelecidos nos Editais publicados, até para a eventualidade de ser necessário encerrar os portos. O Deputado pediu ainda a confirmação se os meios indicados, no Projeto de Resolução do PSD, já existem.

O Comandante Cruz Martins referiu que no transporte sazonal de passageiros da Atlânticoline, os navios são alvo de inspeção para poderem operar, antes de iniciarem a sua operação, pelo que o transporte de pessoas e de mercadorias é feito com todas as condições de segurança e os navios também reúnem estas condições de segurança, respeitando os padrões definidos e publicados nos Editais.

No que concerne aos critérios de segurança definidos nos Editais, disse que o fecho das barras é uma decisão do Comandante do porto, caso possa existir alguma perigosidade na entrada e saída do porto. No caso dos portos de Ponta Delgada e de Vila do Porto em Santa Maria, estes têm uma configuração com entradas largas e amplas pelo que não tem sido necessário proceder ao seu encerramento.

Acrescentou que a segurança começa primeiro em nós próprios, já existindo ajudas e meios ao dispor, como o sistema costa segura, com câmaras de vídeo e sistema de radar associado. Em resumo, considera que os portos de Ponta Delgada e de Santa Maria são seguros.

Por sua vez, o Comandante João Cabeça afirmou que subscreve na totalidade o que foi dito pelo Comandante Cruz Martins, para a ilhas Terceira e Graciosa, sendo estes portos perfeitamente seguros.

Entretanto, o Comandante Rafael da Silva acrescentou apenas que os navios são sujeitos a vistorias periódicas e que os critérios de segurança para encerrar portos estão perfeitamente definidos nos Editais. A título de exemplo, disse que o porto da Madalena foi encerrado por si duas vezes, uma em 2017 e outra em 2018.

O primeiro critério é o da agitação marítima, com ondas superiores a quatro metros, bem como o critério da direção da agitação marítima e o aconselhamento por mestres e outros técnicos,



analisando caso a caso. Em resumo, o Comandante Rafael da Silva afirmou que a operação nos portos dos Açores é segura, ainda que comporte sempre alguns riscos normais.

De seguida, o Deputado Luis Garcia perguntou quais as implicações práticas da falta de uma estação salva-vidas no porto da Horta.

Já o Deputado José Ávila afirmou que se utilizassem apenas um modelo matemático, sem olheiros e meios técnicos, teríamos mais problemas nos portos, questionando assim se o Edital publicado para cada porto, já estabelece as condições limite em termos meteorológicos e de agitação marítima, bem como a informação técnica fornecida aos mestres.

A seguir, o Deputado Carlos Ferreira perguntou se a realização de um estudo sobre os portos do Triângulo pode ser uma mais valia.

Em resposta, o Comandante Rafael da Silva disse que as implicações práticas se remetem apenas à disponibilização de um armazém para a autoridade marítima, para instalar uma estação salva-vidas. Indicou também que fechar os portos é a decisão mais fácil e segura, existindo meios de auxílio disponíveis e publicados na internet. Quanto ao estudo, declarou que tudo o que for adição de conhecimento é sempre uma mais-valia.

Posteriormente, o Deputado Marco Costa questionou sobre os meios de apoio ao salvamento no porto da Madalena são suficientes, se existem representantes do Comandante do Porto da Horta, em permanência no porto da Madalena e se a Autoridade Marítima já acompanhou os procedimentos internos da Atlanticoline, entre os mestres e os decisores da empresa. O Deputado perguntou ainda se já foram recebidas queixas dos operadores no porto da Madalena, e qual a sua opinião sobre a operação no porto da Madalena.

Seguidamente, o Deputado Mário Tomé fez referência ao quadrante do vento e da ondulação no porto da Madalena, o que condiciona a operação, perguntando se é importante ter uma pessoa no porto apoiar e auxiliar as condições marítimas.

Depois, o Deputado António Vasco Viveiros disse que o porto de Ponta Delgada tem boas condições, mas perguntou se, com o aumento das escalas de navios de cruzeiros, mantém esta segurança, se a operação comercial foi afetada pelos cruzeiros e se faz sentido estudar o segundo molhe do porto de Ponta Delgada.



Por último, o Deputado Miguel Costa afirmou que no dia do acidente do Mestre Simão, as condições do mar eram muito complexas, perguntando se defendem um estudo que balize a operação em modelos matemáticos e se os Editais existentes já não contemplam estes limites.

Em relação às questões colocadas, o Comandante Cruz Martins realçou que o porto de Ponta Delgada teve quatro cruzeiros, de grande dimensão, em simultâneo, este ano e a operação foi completamente segura, ainda que tenha sido feito ajustamentos na operação comercial. Sobre o aumento do porto, entendem que é um assunto que não é da competência da Capitania.

Em complemento, o Comandante Rafael da Silva disse que os meios de apoio ao salvamento estão grandemente concentrados no porto da Horta, sendo que a Polícia Marítima tem uma distribuição mais alargada. Além disso, a Autoridade Marítima tem sempre a presença da Polícia Marítima, quando existe movimentação de carga perigosa e nunca foi abordado pelos mestres sobre problemas no porto da Madalena.

O Comandante acrescentou a Autoridade Marítima não tem de intervir sobre os procedimentos internos da Atlanticoline, que o porto da Madalena teve um elevado fluxo de operações devido à elevada safra de atum este ano, obras a decorrer, não tendo registado problemas na operação comercial de passageiros.

Realçou que enquanto estiverem a decorrer as obras, não é possível fazer muito mais. Considera que é muito importante ouvir os “Homens do mar”, valorizando sempre a opinião dos mais conhecedores, ponderando a possibilidade de ter uma pessoa no porto da Madalena.

A terminar, o Comandante Rafael da Silva afirmou que não acredita nem defende um estudo matemático, que balize a operacionalidade nos portos, dado que há situações que decorrem da decisão e sensibilidade do mestre e das pessoas envolvidas. No dia do acidente, imediatamente a seguir, entraram no porto da Madalena vários navios, cruzeiros e rebocador, e de acordo com um modelo matemático, tal não teria acontecido.

- **Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas (SRTOP) - Ana Cunha, acompanhada do Presidente da Atlanticoline (ATL) – Carlos Faias e do Vogal da Portos dos Açores – Pedro Silva.**

O Deputado Luis Garcia apresentou a iniciativa pelo PSD e disse que os acidentes e incidentes ocorridos na operação de transporte marítimo de passageiros especialmente no Triângulo



afetaram a confiança e a segurança, pelo que o estudo proposto neste Projeto de Resolução visa contribuir, de forma positiva, para reestabelecer a confiança e reforçar a segurança naquela operação.

A SRTOP começou por referir que a segurança na operação marítima de transporte de passageiros é uma prioridade absoluta para o Governo Regional dos Açores, tendo a segurança nos portos estado sempre garantida. O Governo tem vindo a avaliar os meios existentes e os meios necessários, em parceria com a Atlânticoline e a Portos dos Açores.

A Secretária Regional realçou que um estudo académico, como defende o PSD, não tem em conta as condições marítimas verificadas em cada momento e que não são iguais em todos os portos. Além disso, estão por concluir os estudos em curso e só depois poderão ser retiradas as devidas conclusões, pelo que o ponto n.º 1 do diploma poderá ser alterado e ajustado em função dos estudos em curso.

Depois, o Deputado Luís Garcia referiu que o PSD está disponível para alterar o conteúdo do Projeto de Resolução, perguntando sobre quais são os estudos que estão em curso, porque e por quem foram realizados e quando estarão concluídos.

O Deputado solicitou, ainda, informações sobre o grau de implementação das recomendações feitas, na sequência do acidente de 2014 no porto de São Roques do Pico, pela Comissão de Inquérito criada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, pelo Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos e pela Autoridade Marítima, mencionando as recomendações efetuadas à Atlânticoline e à Portos dos Açores, e sobre os equipamentos instalados nos portos. Pediu, também, comentários sobre os relatórios elaborados pelo GAMA e pela Atlânticoline ao acidente do Mestre Simão no porto da Madalena e respetivas conclusões.

Em relação às perguntas efetuadas, a SRTOP afirmou que há uma investigação em curso pela Autoridade Marítima.

Por sua vez, o vogal das Portos dos Açores disse que a empresa tem desenvolvido vários projetos académicos e técnicos, sobretudo desde 2014, para melhorar modelos matemáticos para obras marítimas, com destaque para o projeto “Climate”, a rede AIS, o reforço de equipamentos meteorológicos, dentro das bacias dos portos, para relacionar com os dados obtidos nas bacias ao largo. Além disso, efetuaram candidaturas conjuntas com a UAC – Universidade dos Açores, ao INTERREG, iniciado em 2015 e apresentado em 2016, bem como ao ECOMARPOR, para os



portos da Madalena e de São Roque do Pico, com o objetivo de estudar o tipo de equipamento necessário na bacia e ao largo, com a respetiva ondulação, estando previsto terminar a 31/12/2019.

Em complemento, o Presidente da Atlânticoline indicou que a empresa prima a sua atividade pela segurança dos passageiros, tendo uma operação segura, com procedimentos de segurança definidos internamente e por entidades externas. Acrescentou que os navios estão certificados pela DGRM, garantindo a segurança dos passageiros. Com o acidente ocorrido, foi elaborado um relatório de averiguações e reforçadas as medidas preventivas.

Em relação às recomendações, a Atlânticoline adotou alguns procedimentos, não permitindo que os passageiros estejam no exterior dos navios na atracagem, reduzindo a bitola dos cabos utilizados, colocando amarradores em terra, nos portos da Madalena e São Roque do Pico.

O Presidente da Atlânticoline informou que foi assinado um protocolo em 2016, para reativar as boias ondógrafo, que os navios utilizados pela ATL têm equipamentos técnicos altamente sofisticados, para ajudar à tomada de decisão dos mestres, mesmo que não seja possível prever o que é imprevisível, com tantos equipamentos. Referiu que a empresa ATL não interfere com as decisões dos mestres e comandantes e que os fundos marítimos são muito irregulares, dificultando assim a fiabilidade dos estudos matemáticos. Terminou dizendo que atividades de risco zero no mar, não existem.

O Deputado Luis Garcia interveio sublinhando que a Secretária dos Transportes foi muito reservada nos comentários ao acidente do Mestre Simão invocando o facto de estar a decorrer o inquérito da Autoridade Marítima e estranhou que a Atlânticoline tenha tido um registo bem diferente quando foi conhecido o relatório do GAMA, publicando um comunicado em que referia que as conclusões deste eram semelhantes às conclusões do relatório daquela empresa, quando as mesmas são bem diferentes. O deputado questionou se as alterações introduzidas pela ATL estão vertidas em algum documento, se a ATL está disponível para realizar uma auditoria interna, que avalie o grau de cumprimento das recomendações e por que motivo as boias ondógrafos estavam desativadas antes do mencionado protocolo estabelecido em 2015.

Em resposta, o Presidente da ATL disse que a empresa emitiu orientações a partir dos relatórios emitidos, comunicando sempre toda a informação à Autoridade Marítima, e demonstrando disponibilidade para fornecer os documentos solicitados. A alteração da bitola dos cabos, o esquema de amarração e o facto dos passageiros não poderem permanecer no exterior do



navio, são alterações bem visíveis, que possam ser avaliadas a qualquer momento. Além disso, apresentaram o relatório sobre o acidente, publicamente, e aguardam pelo relatório e recomendações da Autoridade Marítima, ainda que o relatório do GAMA e da ATL sejam coincidentes em muitos pontos.

O vogal das Portos dos Açores indicou que o projeto ECOMARPOR abrange os portos da Madalena e de São Roque no Pico, mas ao identificar os equipamentos necessários, podem ser alargados a outros portos. As boias ondógrafos estavam desativadas para reparação e manutenção, que é muito exigente.

Depois, o Deputado José Ávila disse que os limites de operacionalidade dos portos já estão previstos nos Editais publicados pelas Capitánias, perguntando se estes limites são fidedignos e se a informação chega aos mestres das embarcações e se é fiável. Questionou também se a operação marítima de passageiros, nos portos dos Açores, é segura, neste momento.

O Presidente da Atlânticoline respondeu que os Editais existem e são fiáveis, pois são fornecidos pela Autoridade Marítima, coadjuvada pela Autoridade Portuária. A ATL disponibiliza informação em papel (de véspera), enviadas por e-mail e em tempo real, pelos equipamentos disponíveis a bordo. Considera que a operação é segura, ainda que não seja possível prever o que é imprevisível.

A seguir, o Deputado Luis Garcia solicitou comentários aos investimentos em obras portuárias e acidentes que aconteceram, questionando se está prevista alguma intervenção no porto da Madalena, para corrigir os constrangimentos verificados.

Depois, o Deputado Mário Tomé perguntou se a ATL tem um plano de formação relativo ao salvamento e se consideram pertinente ter um olheiro no porto da Madalena, para transmitir informação ao mestre do navio.

Seguidamente, o Deputado Carlos Ferreira perguntou sobre o tipo de ajustamentos que a Secretária Regional sugere ao diploma e como o Governo dos Açores encara a possibilidade de o estudo concluir que os navios não são os mais indicados para os portos em questão.

Posteriormente, o Deputado José Ávila questionou se era possível ter uma operação de transporte de passageiros, sem os investimentos feitos pelo Governo nos portos e se estes investimentos de que forma melhoraram a operacionalidade dos portos nos Açores.



Em resposta, a SRTOP disse que foram investidos cerca de 109 milhões de euros, desde 2012, nos portos dos Açores, estando por provar qualquer relação entre os investimentos feitos e os acidentes ocorridos. Pelo contrário, está provada a melhoria verificada no transporte de passageiros nos Açores.

Em relação ao porto da Madalena, a SRTOP considera que é um porto complexo, estando prevista uma obra para correção dos danos referentes ao mau tempo. O Governo dos Açores está disponível para colaborar na alteração do Projeto de Resolução, envolvendo a Autoridade Marítima e abrangendo os estudos em curso. Indicou ainda que todas as opções feitas ao nível da escolha dos navios foram baseadas em estudos técnicos, por profissionais qualificados.

Em complemento, o Presidente da Atlânticoline referiu que os portos têm vindo a melhorar ao nível da segurança e operacionalidade, ao longo dos anos, quer em mar, quer em terra. Ao nível do plano de formação, a ATL tem uma atitude pró-ativa, investindo na formação, conforme ficou demonstrado na operação de salvamento do acidente do Mestre Simão. Além disso, realizam formações com periodicidade mínima mensal e fazem exercícios conjuntos, com outras entidades. Em relação ao olheiro, a ATL considera esta hipótese, sendo necessário encontrar uma pessoa muito experiente.

Posteriormente, o Deputado Jorge Jorge perguntou se já ocorreu alguma situação de perigo com algum dos cruzeiros, depois das obras realizadas no porto da Madalena e que tenha sido comunicada.

Já o Deputado Mário Tomé, perguntou se reconhecem a segurança da operação da Atlânticoline.

A terminar, a SRTOP disse que não tem conhecimento de qualquer situação com os cruzeiros e que a Região Autónoma dos Açores tem portos seguros e uma operação de transporte marítimo de passageiros segura, com a ATL, a Portos dos Açores e a Autoridade Marítima.

A Comissão de Economia recebeu os seguintes pareceres por escrito:

- Núcleo Empresarial Ilha São Jorge;
- WW - Consultores de Hidráulica e Obras Marítimas, SA;
- Câmara do Comércio e Indústria dos Açores;



3.º. CAPÍTULO – POSIÇÃO DOS PARTIDOS

O **Grupo Parlamentar do PS** emite **parecer de abstenção, com reserva de posição para Plenário**, relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do PSD** emite **parecer favorável** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do CDS/PP** emite **parecer de abstenção, com reserva de posição para Plenário**, relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do BE** emite **parecer de abstenção, com reserva de posição para Plenário**, relativamente à presente iniciativa.

4.º. CAPÍTULO – CONCLUSÕES E PARECER

Com base na apreciação efetuada, a Comissão Permanente de Economia deliberou, por maioria, com os votos a favor do PSD e a abstenção do PS, CDS/PP e BE, com reserva de posição para Plenário, emitir **parecer favorável, com reserva de posição para Plenário**, relativamente ao presente Projeto de Resolução.

Ponta Delgada, 08 de outubro de 2018.

O Relator

Carlos Silva

O presente relatório foi aprovado por unanimidade.

Ao presente relatório são anexos os pareceres por escrito.

A Presidente

Bárbara Torres Chaves



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 97/XI

ESTUDO SOBRE A OPERACIONALIDADE DOS PORTOS DE PASSAGEIROS DOS AÇORES

PARECER

1. INTRODUÇÃO

O documento do Grupo Parlamentar do PSD Açores, intitulado “*Estudo sobre a operacionalidade dos portos de passageiros dos Açores*” (<http://base.arla.pt:82/iniciativas/iniciativas/XIEPJR097.pdf>) apresenta à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRAA) o Projecto de Resolução que recomende ao Governo Regional que:

1. *“Promova a realização de um estudo, por uma entidade idónea, sobre a operacionalidade dos portos de transporte de passageiros da Região, prioritariamente aos do Triângulo, definindo, entre outras, as condições limites em termos meteorológicos e de agitação marítima para cada cais/porto e navio;*
2. *O estudo proposto deve igualmente avaliar os meios existentes e eventualmente a implementar em cada cais/porto, que permitam o fornecimento de informação técnica fiável aos mestres dos navios de passageiros e viaturas no sentido de os apoiar nas suas decisões”.*

No presente documento, elaborado por solicitação da Comissão Permanente de Economia (CPE) da ALRAA, conforme ofício 2933, de 26/06/2018, apresenta-se um parecer sobre os objectivos desta proposta de recomendação.

2. PARECER

2.1 Definição das condições limite em termos meteorológicos e de agitação marítima para cada cais/porto e navio

O objectivo do sistema de amarração de um navio, quando está acostado a um cais, é garantir que as amplitudes dos seus movimentos não ultrapassem os limites que cada tipo de operação de carga e/ou descarga exigem.

Os movimentos dos navios dependem das características dos próprios navios, das condições oceanográficas [níveis de água, correntes (direcção e velocidade), e agitação marítima (altura, período e direcção)] e das condições meteorológicas [vento (direcção e velocidade)].

Assim, a determinação das condições limite para cada cais/porto e navio, conforme é requerido na proposta de resolução, exige a definição prévia dos regimes dos diversos agentes oceanográficos e meteorológicos em cada cais de cada porto e a conjugação dos diversos regimes.

Após esta definição é necessário avaliar o comportamento de cada navio amarrado para inúmeras condições conjugadas de agitação marítima, ventos e níveis de água (os principais agentes que influenciam os movimentos dos navios) e determinar em quais destas condições os movimentos ultrapassam os limites de segurança para as operações de embarque e desembarque.

A definição do regime de agitação, na perspectiva apresentada, está feita para os cais *ferry* dos Portos da Madalena¹ e de São Roque².

2.2 Meios existentes e a implementar em cada cais/porto que permitam o fornecimento de informação técnica fiável aos mestres dos navios

Não existem nos portos dos Açores equipamentos de medição das características das ondas e do vento em tempo real.

¹ PORTO DA MADALENA, ILHA DO PICO
Condições de Agitação nos Cais de Passageiros, Setembro de 2015

² PORTO DE S. ROQUE, ILHA DO PICO
Condições de Agitação nos Cais de Passageiros, Setembro de 2015



A instalação, manutenção e exploração de equipamento de medição em tempo real e registo, em cada cais/porto, das características da agitação marítima e do vento, constitui um investimento avultado.

Por essa razão, nos estudos de agitação dos cais ferry dos Portos da Madalena e de São Roque do Pico foi feita a correlação entre as características das ondas nos cais com as que ocorriam em simultâneo na bóia ondógrafo do sistema CLIMAT instalada entre o Faial e o Pico.

Sabendo-se as características das ondas na bóia consegue-se determinar as características das ondas em cada cais destes dois portos.

No entanto, embora os modelos matemáticos utilizados nestes estudos sejam os que actualmente melhor simulam os fenómenos físicos associados à propagação das ondas, constituem ainda uma representação simplificada dos fenómenos naturais. Desta forma, como nota final dos estudos, recomendava-se a realização de uma campanha de medição das características da agitação marítima num ponto seleccionado da bacia portuária destes portos, durante cerca de 3 meses, e a sua comparação com os resultados dos modelos matemáticos, tomando-se como referência os valores correspondentes registados na bóia.

Desta forma poderá reduzir-se substancialmente o investimento necessário.

3. CONCLUSÕES

Em conclusão, somos do parecer que para permitir aos mestres e comandantes dos navios, antes de partirem para um novo destino:

- determinar a viabilidade da escala;
- avaliar os tipos de serviço que podem ser prestados nessa viagem;
- escolher o cais a utilizar no porto de destino;
- estudar a manobra de aproximação e acostagem;
- definir o sistema de amarração a adoptar;

é fundamental poder dispor de um sistema de informação em tempo real que permita definir as condições de agitação e de vento que ocorrem em cada cais.



Para isso é necessário:

- alargar a todos os portos o estudo do regime de agitação já realizado para os Portos da Madalena e de São Roque, relacionando-os com os registos da bóia ondógrafo do sistema CLIMAT mais adequada a cada porto;
- desenvolver o estudo sistemático do comportamento de cada navio a cada cais, para inúmeras condições de agitação marítima e ventos, de forma a permitir definir os respectivos limites de operacionalidade.

Portela LRS, 26 de Julho de 2018

José Manuel Morim de Oliveira

Eng.º Civil

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	2851 Proc. n.º 109
Data:	018/08/10 N.º 97/11



NÚCLEO EMPRESARIAL DA ILHA DE SÃO JORGE
CÂMARA DO COMÉRCIO DE ANGRA DO HEROÍSMO
ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DAS ILHAS TERCEIRA, GRACIOSA E SÃO JORGE
CONTRIBUINTE Nº 512 007 551

Exmo. Sr. Presidente da Comissão
Permanente de Economia da Assembleia
Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Rua Marcelino Lima
9901-858 Horta
Faial – Açores -Portugal

S/referência: 2545

S/comunicação: 04-06-18

N/referência: 32/2018

Velas, 28 de Junho de 2018

Assunto: Pedido de Parecer sobre a proposta de Decreto Legislativo Regional nº 97/XI – “Estudo sobre a operacionalidade dos portos de passageiros dos Açores”.

Exmo. Sr. Presidente da Comissão Permanente de Economia,

No seguimento do Vosso pedido de parecer, sobre a proposta de Decreto Legislativo Regional nº 97/XI – “Estudo sobre a operacionalidade dos portos de passageiros dos Açores”, vimos transmitir a nossa concordância com a mesma, de forma a contribuir para um reforço rigoroso da segurança dos passageiros marítimos da Região Autónoma dos Açores.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Núcleo Empresarial da Ilha São Jorge


(João Paulo Bettencourt Oliveira)

Rua Dr. Duarte Sá, nº 6, 9800-562 Velas
S. JORGE – AÇORES

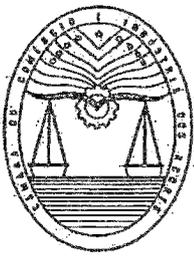
Telefone: 295 432 483 Fax: 295 412 605
e-mail: nucleosj@ccah.eu

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

ARQUIVO

Entrada 2388 Proc. n.º 109

Data: 28/07/02 N.º 97/XI



CCIA

CÂMARA DO COMÉRCIO E INDÚSTRIA DOS AÇORES

Rua Ernesto do Canto, 13 • 9504-531 Ponta Delgada
Telef. + 351 296 305 000 • Fax + 351 296 305 009
Contribuinte N.º 512 021 260

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Economia
Rua Marcelino Lima
9900 HORTA

N/Ref.:2018/2668

PONTA DELGADA, 2018/06/19

Assunto: Pedido de Parecer sobre o Projeto de Resolução nº 97/XI – Estudo sobre a operacionalidade dos portos de passageiros dos Açores

No seguimento da V/solicitação, a Câmara do Comércio e Indústria dos Açores nada tem a opor à realização do estudo constante deste projeto de resolução.

Com os melhores cumprimentos

o Secretário-Geral

Mário Jorge Correia Custódio

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	2298 Proc. n.º 109
Data:	018.06.22 N.º 97/XI