

Portos

O Sul da Península Ibérica tem uma intensa atividade portuária, existindo na área piloto um total de vinte e dois portos (10 em Portugal e 12 em Espanha). Na parte espanhola está localizado o porto de Huelva, classificado como Porto de Interesse Geral do Estado (PIGE). O porto de Huelva, em relação ao tráfego de granéis sólidos e líquidos ocupa o quinto lugar entre todos os PIGE. Além disso, o porto de Huelva tem, desde 2011, uma linha de tráfego de passageiros para os portos das capitais das Canárias, movimentando mais de 35 mil passageiros por ano, contribuindo para impulsionar o turismo na área. Existem onze portos autonómicos, com gestão direta ou indireta do Governo da Andaluzia, tendo sido recentemente aprovado o Plano Diretor dos Portos de Andaluzia 2014-2020, com o objetivo de impulsionar o papel do sistema portuário no crescimento económico da região. Na área portuguesa existem 10 portos no total e as principais áreas portuárias são Portimão, Olhão e Vila Real de Santo António no Guadiana. Ao longo da costa portuguesa existem ainda vinte núcleos de pesca locais. Os portos são promotores do crescimento socioeconómico

das áreas onde estão localizados, não só pelo seu impacto sobre o transporte de mercadorias e passageiros, mas pelo desenvolvimento de vários serviços, tais como atividades náuticas e desportivas, e pesca. De uma forma geral todos os portos têm instalações para a prática de desportos náuticos.

Navegação

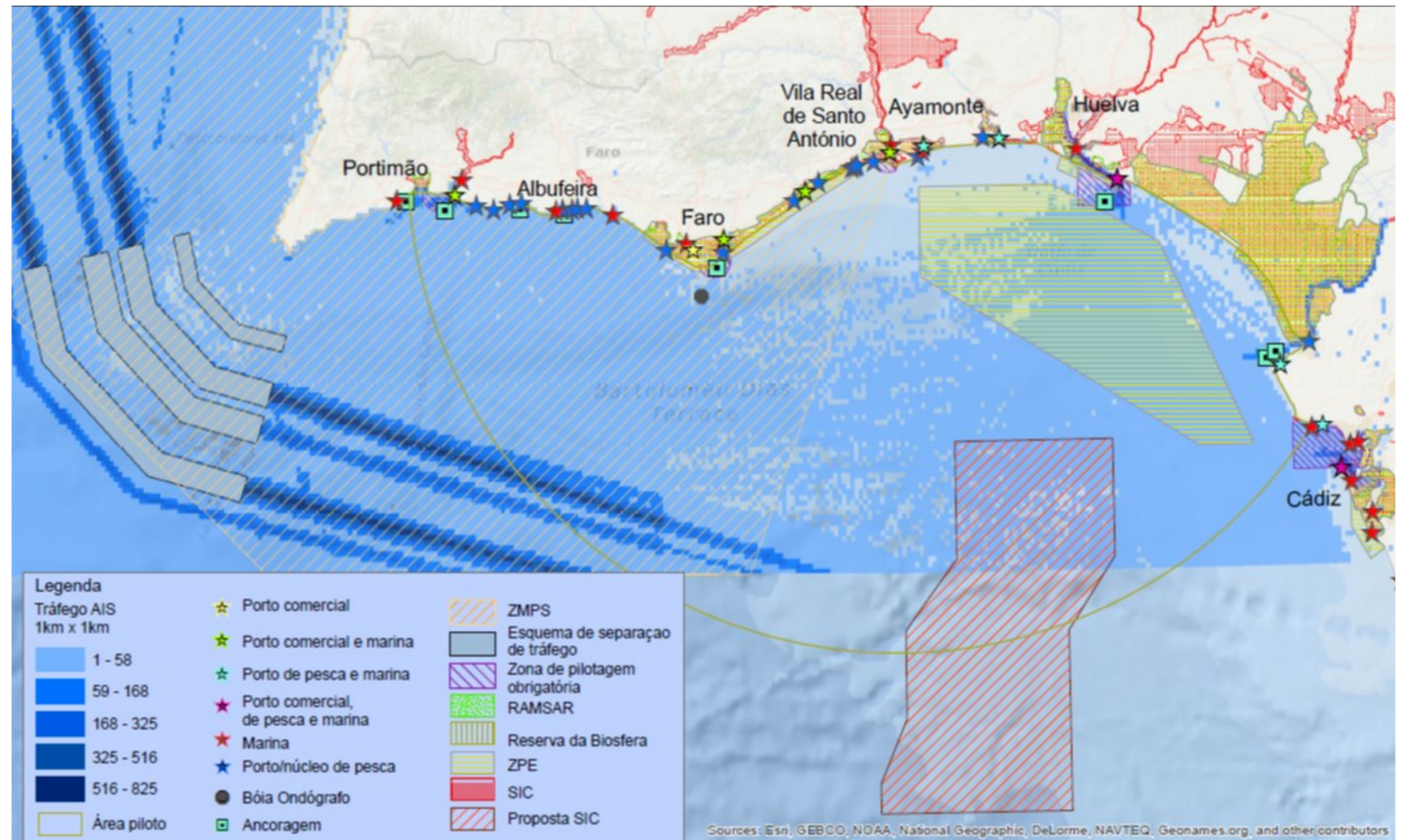
A área marinha do sul da Península Ibérica é atravessada pelas mais importantes e movimentadas rotas marítimas, que cruzam a bacia do Mediterrâneo e África, com o objetivo de canalizar o tráfego para o norte da Europa.

O Estreito de Gibraltar é um ponto de chegada de primeira ordem, onde convergem importantes fluxos de navegação de grande intensidade de tráfego, parte do qual tem como destino final o porto de Algeciras.

Devido à intensidade do tráfego marítimo, a área tem dois dispositivos de separação de tráfego marítimo (VST), um no Cabo de São Vicente, em Portugal e outro no Banco do Hoyo, em Espanha. Além da VST, na



parte espanhola da área piloto, existem dois centros de coordenação de salvamento marítimo, localizada em Huelva e Cádiz.



Segurança marítima

Em termos de segurança marítima, esta área é uma das mais reguladas. Esta circunstância deve-se à confluência das atividades que interagem no espaço marítimo e têm um elevado grau de risco. Um grande número de navios que transportam petróleo ou substâncias perigosas de todas as partes do mundo atravessam diariamente a área piloto.

Em primeiro lugar, devido à existência de dois VTS, resultantes da intensidade do tráfego marítimo, principalmente, ao elevado número de petroleiros e navios que transportam mercadorias perigosas e de pesca de alta densidade. Em segundo lugar os centros de Coordenação de Salvamento Marítimo existentes na área, além de monitorização e controle do tráfego marítimo, executam funções de salvamento, prevenção e controlo de poluição e funções de informação às administrações públicas.

No Golfo de Cádiz há uma área crítica para a presença de cetáceos, estando por isso delimitada uma área para a conservação das baleias. As águas marinhas portuguesas da área piloto fazem particularmente parte da Zona Marítima Particularmente Sensível (ZMPS) da Europa Ocidental. Esta ZMPS foi designada pela IMO em 2004, devido às suas características especiais, ecológicas, sociais, económicas e culturais. Para a sua proteção foi previsto um Sistema de Notificação Obrigatória para todos os petroleiros mais de 600 toneladas de peso que circulam nessas águas, devendo informar o tipo e a quantidade de carga que transportam.

Aspetos a debater na zona transfronteiriça

Os impactos transfronteiriços

- O risco de acidentes graves, causando um aumento da possibilidade de perda de vidas humanas no mar e aumentando os riscos de poluição marinha é muito alto e permanente, e a vigilância marítima é uma questão prioritária para os dois países.
- A modificação ou criação de determinadas instalações portuárias e, especialmente, o projeto de navegabilidade do Guadiana podem ter impactos transfronteiriços relevantes.
- O impacto destes riscos sobre outros usos e atividades do espaço marítimo e litoral são potencialmente muito significativos.

Atividades transfronteiriças

- A navegação afeta as utilizações e atividades que necessitam de espaço permanente na superfície do mar.