

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DA AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DE ESTALEIRO
NAVAL, INCLUINDO PARQUEAMENTO A NADO E MODERNIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DA
QUINTA DO PROGRESSO, FARO

DESCRITOR: Impactos Socioeconómicos e Saúde Humana

Fernando Perna

fperna@ualg.pt

2022_10_10

Índice

1. Introdução	02
2. Metodologia	02
3. Situação atual	03
3.1 Estrutura económica e emprego	03
3.2 Acessibilidade	06
3.3. População e Saúde Humana	08
4. Evolução previsível da situação atual na ausência de projeto	10
5. Avaliação de Impactes	12
5.1 Fase de Construção	12
5.2 Fase de Exploração	13
6. Plano de Monitorização e Gestão	16
7. Conclusões	16
9. Referências Bibliográficas	17

1. Introdução

O descritor tem por objetivo analisar as dimensões socioeconómica e qualidade de saúde humana na área de influência do projeto. A dimensão socioeconómica assenta nas atividades industriais relacionadas com a manutenção e reparação naval, combinadas com as atividades do setor terciário inerentes à náutica de recreio e turismo náutico. Esta conexão com origem na Nave Pegos é o primeiro fator identitário do projeto, assente na sua ligação ao mar e à economia azul.

A dimensão da qualidade de saúde humana assenta no conhecimento das possíveis alterações nas condições de vida e de bem-estar humanos, decorrentes da análise socioeconómica projetada sobre as dimensões e princípios de desenvolvimento sustentável. Esta nova conexão confere o segundo fator identitário do projeto, focado nos processos e benefícios da economia circular.

2. Metodologia

A metodologia adotada compreende um total de sete fases. Na primeira (i) procede-se ao enquadramento histórico da ocupação e utilização da área atual, situando-a no contexto da evolução da náutica profissional e de recreio. Na segunda (ii) estabelece-se a situação *status quo* como ponto de partida comparativo aos desenvolvimentos e impactos futuros. Na terceira, quarta, quinta, sexta e sétima fases são, respetivamente, (iii) analisados os impactos na ausência de projeto, (iv) os impactos em fase de construção e exploração, (v) os impactes cumulativos e, finalmente, (vii) o plano de monitorização e gestão.

Ao longo destas fases são utilizados métodos mistos, opção metodológica largamente defendida na aproximação ao estudo deste tipo de análises (Ivankova & Wingo, 2017). Assim, por um lado, o presente estudo utiliza aproximações quantitativas suportadas por estatísticas oficiais de caracterização do território local e regional, atividade económica e bem-estar, desde que publicadas em política de *open access* e com a maior atualidade possível, recorrendo maioritariamente ao Instituto Nacional de Estatística. Por outro lado, utiliza aproximações qualitativas baseadas na opinião publicada por nautas e media internacionais sobre a atividade da Nave Pegos, também suportadas pela observação participada realizada no local do projeto, ao longo dos últimos cinco anos em diferentes estações intra-anuais de procura de serviços.

3. Situação Atual

3.1 Estrutura económica e emprego

Com mais de 25 anos de atividade contínua (início em 1996), a Nave Pegos desenvolve com sucesso a recuperação e modernização da tradição da indústria de manutenção e reparação naval no concelho de Faro. A atividade naval no espaço utilizado pela empresa a poente da cidade remonta a 1911, data de construção do cais para descarrega de peixe para a conserveira aí existente e que laborou até ao final da II Grande Guerra. Este cais está ainda hoje presente e em funcionamento. Da II Guerra Mundial até à chegada da Nave Pegos, esta área foi utilizada pelos estaleiros ingleses Massion and Barry, reparando e construindo neste local embarcações em madeira com dimensões que ultrapassavam os 30 metros, destinadas quer à pesca quer ao recreio, nos armazéns onde são hoje os escritórios e oficinas da Nave Pegos.

A empresa é atualmente uma referência internacional no sector, com capacidade para 140 embarcações em seco provenientes dos cinco continentes. Com procura ao longo de todo ao ano, trata-se maioritariamente de veleiros e das suas tripulações, desde nautas residentes na região que na Nave Pegos asseguram a manutenção anual, passando pelos iatistas britânicos, franceses, alemães, nórdicos e de outras nacionalidades que regularmente invernam as suas embarcações no estaleiro, até clientes que na volta ao mundo escolhem a Nave Pegos em Faro como ponto de apoio para a execução das obras de segurança e manutenção.

Este contexto atual resulta do empenho pessoal e da política de investimento das duas últimas décadas, sendo um processo que não está encerrado. Através do projeto de ampliação e requalificação do estaleiro naval, incluindo o estacionamento a nado e a modernização das instalações da Quinta do Progresso em Faro, abrem-se horizontes que podem fazer crescer a empresa e os benefícios que gera no concelho e na região.

Incentivo a este impulso são as sucessivas boas referências ao estaleiro em revistas e guias náuticos de referência internacional. A título de exemplo, a revista *Practical Boat Owner*, publicada no Reino Unido, Alemanha, França, Espanha, Itália e Portugal, entre outros, editou recentemente um artigo de opinião sobre a Nave Pegos, no qual é expresso: “We spent three weeks ashore in ‘Bruce’s Boatyard’, and come to the conclusion that is ideal for anyone looking for winter storage.”

Quadro 01 – População e Território, Emprego e Estrutura Económica 2021:

Concelho de Faro vs Algarve vs Portugal

Indicadores	Concelho de Faro		Algarve (NUT II)		Portugal (NUTI)
	Valor	% (≠) da Região	Valor	% (≠) do País	
População e Território (a)					
População Residente 2021 (Nº)	61 039	14,3%	437 920	4,2%	10 298 252
População Residente 2011 (Nº)	63 617	13,9%	446 140	4,3%	10 542 398
Var. População Residente 2021 / 2011 (%)	-4,1%	(-2,3pp)	-1,8%	(+0,5pp)	-2,3%
Densidade Populacional (Nº/Km2)	332,7	(+239,5)	93,2	(-18,0)	111,2
População Empregada por Setor de Atividade Económica e Ganho Médio					
	Valor	%	Valor	%	
Primário	871 (b)	3,0%	6 142 (b)	3,6%	63 100
Secundário	3 723 (b)	13,0%	18 000	10,6%	1 025 700
Serviços	23 978 (b)	83,9%	145 100	85,7%	2 978 300
Taxa de Desemprego (%)	---	---	8,2	---	6,6
Ganho Médio Mensal (2019) (€)	1 215,00	---	1071,00	---	1 247,20

Fonte: INE (2022). Notas: a) Última atualização destes dados em www.ine.pt de 14 de junho de 2021; (b) Resultados de Censos 2011.

Outra publicação fundamental para os nautas, o guia *Atlantic Spain & Portugal* editado pela Royal Cruising Club Pilotage Foundation, refere-se à Nave Pegos como: “(...) an unpretentious but seemingly well-run boatyard.”

O posicionamento da realidade empresarial da Nave Pegos subjacente à situação atual e prospetiva face à implementação do projeto, faz evidência do seu contributo para os pontos fortes revelados no Quadro 1, bem como para a minimização de fragilidades nele patentes. A Nave Pegos atua em atividades que conectam o setor secundário com o terciário, assim reforçando aquele que parece ser um ponto forte do concelho de Faro comparativamente com o Algarve, isto é, um ligeiro maior “equilíbrio” na distribuição da população empregada entre os setores secundário e terciário. Simultaneamente, tem condições para também contribuir para a consolidação da atratividade do concelho através do ganho médio mensal, sobretudo se for tido em consideração o nível de especialização e competências ao nível tecnológico necessárias para o projeto de ampliação em estudo. É esta atratividade que, por sua vez, reúne o potencial de redução de um ponto fraco do concelho, focado na demografia, no qual urge inverter e contribuir para a inversão da redução da população residente, algo em que a dinâmica empresarial e a inovação constituem condições necessárias.

Com um número de pessoal ao serviço direto entre 5 a 10 trabalhadores ao longo do ano, a atividade do estaleiro gera um efeito multiplicador económico muito superior sobre o concelho e a região. No estaleiro prestam serviços mais de 20 empresas com os seus investimentos e postos de trabalho, com referência sobretudo para os concelhos de Tavira, Olhão, Loulé e Lagos.

A realidade determinada pelo triângulo formado pela matriz económica e social da região/concelho, a dinâmica empresarial associada à fileira da náutica que tem origem no espaço da Nave Pegos e, finalmente, o facto de aproximadamente entre 90 a 95% dos clientes serem residentes no estrangeiro, resulta numa situação de partida onde a Nave Pegos é identificada como uma empresa de referência na fileira do turismo náutico e, simultaneamente, da indústria naval. Deste binómio nascem dois vetores de suporte e potenciação do impacto económico e social:

- Vantagens económicas e sociais induzidas no território pela linearização dos fluxos turísticos ao longo do ano e menor variabilidade intra-anual da atividade industrial. Em acumulado, as duas situações provocam o conseqüente aumento da robustez da cadeia

de valor ligada à prestação de bens e serviços com origem no turismo e na recreação náuticos;

- Vantagens económicas e sociais também provocadas por se tratar de uma empresa exportadora por excelência. A empresa oferece um produto de suporte ao turismo náutico, posicionado num espaço de transição entre os quadrantes de “niche tourism” e de “high profile tourism”, de acordo com os critérios de valor e volume de ECORYS (2013), opções de orientação prioritária no desenvolvimento do concelho de Faro e da região do Algarve.

Os nautas e respetivas embarcações encontram hoje no estaleiro um conjunto de serviços valorizados pelo *know-how* de décadas, num espaço qualificado para as receber, gerando efeitos sobre a área de influência envolvente, os quais podem ser ainda mais potenciados em benefício da matriz económica do concelho caso sejam resolvidos os limites físicos à produção com que atualmente se debate.

Não se trata apenas de uma questão empresarial em sentido estrito, mas sim de uma questão económica e social alargada. A atividade da Nave pegos em Faro não está restrita a um espaço delimitado de consumo/produção entre muros. Por oposição, a empresa propaga os seus efeitos ao longo da diversidade de serviços conectados com a manutenção e reparação naval associada maioritariamente ao turismo náutico e à náutica de recreio, distanciando-se assim do padrão de mercado fechado, o ambiente *bubble* tão criticado na literatura sobre economia do turismo, no qual os efeitos não se propagam porque existem “facilities and attractions, which is separated from its surrounding environment by spatially or psychologically created boundaries” (Bosley, 2008: 167).

3.2 Acessibilidade

Tendo presente a acessibilidade marítima aos serviços da cidade, focada naturalmente na navegação e/ou estada nas águas abrigadas da Ria Formosa, considera-se que o concelho de Faro está dotado de três “portas de entrada” por via marítima. Estas “portas” estão, por sua vez, claramente relacionadas com o uso por diferentes segmentos de turistas e visitantes, respetivamente:

- a) “Porta Doca de Recreio”, na cidade. Vocacionada para o residente e/ou turista urbano;
- b) “Porta Praia de Faro – Centro Náutico”, na Ilha de Faro. Vocacionada para o residente e/ou turista balnear;
- c) “Porta Barra de Faro-Olhão”, Ilha da Barreta / Ilha do Farol. Vocacionada para o residente e/ou turista nauta.

A “Doca de Recreio”, na cidade, assegura uma tripla atividade: (a) o Ginásio Clube Naval na contribuição para a promoção e formação da náutica de recreio e natação, formando em centenas de praticantes o gosto pelo mar/atividades náuticas; (b) a crescente aposta dos agentes privados nas atividades marítimo-turísticas no seio do Parque Natural da Ria Formosa, quer sobre a forma de lazer educacional (passeios) ou desportivo (desporto formal e informal); (c) a própria utilização da Doca de Faro como local de amarração de embarcações de recreio, cujos proprietários são maioritariamente residentes no concelho, cerca de 90% do total de utilizadores (Perna, Custódio e Oliveira, 2015).

A “Praia de Faro – Centro Náutico”, na Ilha de Faro, tem permitido formar e proporcionar momentos de lazer desportivo a munícipes e turistas que visitam o concelho, referindo-se por exemplo os cursos de canoagem, vela, windsurf e *stand up paddle*, os eventos e as competições promovidas, o que tem permitido ao longo dos anos atrair entusiastas do desporto náutico a participar em atividades no concelho, ao mesmo tempo que adquirem conhecimentos sobre a riqueza natural da Ria Formosa.

A prática e política pública das últimas décadas colocou a evidência nas duas primeiras “portas”. Se bem que relevantes, esta especialização em duas “portas” demonstra a forma desequilibrada como a economia do mar e as acessibilidades marítimas se têm desenvolvido no concelho, privilegiando a componente de turismo costeiro, mas descurando o potencial do turismo marítimo (para além das águas abrigadas) associado aos fluxos de entrada pela terceira porta, a “Barra de Faro-Olhão”.

Os nautas que procedem desta entrada pouco contactam com a cidade, exceto os serviços já existentes na Nave Pegos, internacionalmente reconhecidos, mas que se encontram no limite em termos de capacidade de carga física de resposta. Porém, quando de facto acedem ao

interior da área da Nave Pegos, as condições da localização do projeto e da sua relação com a cidade são ímpares. As tripulações beneficiam da acessibilidade a pé ou bicicleta ao centro da cidade, ao comércio e à restauração, bem como à estação de comboio ou gare rodoviária.

Central é também a acessibilidade ao Aeroporto Internacional de Faro, do qual as tripulações distam 10 minutos numa viagem de táxi ou de autocarro e do início das respetivas ligações aos países de origem. A qualidade, segurança e acessibilidade do estaleiro originam que, por exemplo, seja prática corrente as tripulações internacionais com regularidade permanecem uma semana no estaleiro após a subida do barco a seco, regressarem durante o Inverno uma ou duas semanas para visita e/ou manutenção e, finalmente, antes do Verão permanecerem outra semana a preparar o retorno da embarcação ao mar.

Para a sustentação desta qualidade e competitividade, a Nave Pegos desenvolve o projeto de duplicação da capacidade para um número próximo das 300 embarcações, expandindo a eficácia de resposta às solicitações de que é e pode ser objeto. As novas acessibilidades marítimas estão garantidas pela dragagem efetuada pela Nave Pegos dos últimos 500 metros do canal de acesso até ao estaleiro, o designado Esteiro do Sobradinho, o qual regressa à situação de 2 metros na baixa-mar, produzindo uma multiplicidade de benefícios: económicos pela maior operacionalidade do estaleiro, ambientais pelo assegurar da maior circulação de água através dos fluxos de marés e, finalmente, sociais pelo benefício paisagístico de um espelho de água no passeio ribeirinho junto à rampa a nascente do Sítio da Má Vontade.

3.3. População e Saúde Humana

A qualidade de vida e saúde humana são dois fatores indissociáveis e indispensáveis ao bem-estar da população, em particular nas dimensões que garantem compromissos e equilíbrios a curto prazo, conducentes à garantia de sustentabilidade a médio e longo prazo. Como referido, a identidade do projeto assenta na correlação entre a sua ligação ao mar e à economia azul através da náutica de recreio e turismo náutico e, simultaneamente, os processos que lidera e benefícios que induz na economia circular através da sua atividade de manutenção e reparação naval.

Pelo apoio que presta a montante para a atratividade e qualidade do produto turismo náutico, consumido por residentes e visitantes, a ação da Nave Pegos é no concelho de Faro um exemplo

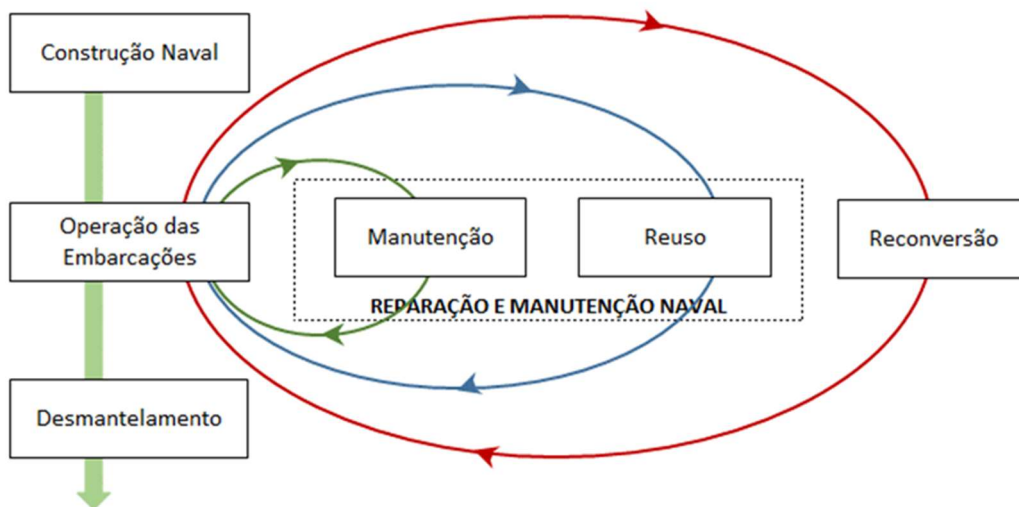
de agente ativo no suporte à economia azul e em particular ao turismo marinho sustentável. Nesta ótica, a sua atividade é claramente aderente aos termos definidos pela Organização Mundial de Turismo como "Tourism that takes full account of its current and future economic, social and environmental impacts, addressing the needs of visitors, the industry, the environment and host communities" (WTO, 2021: 1). Esta reunião entre comunidades locais, ambiente, indústria, com origem nas necessidades do setor do turismo, tem na Nave Pegos um efetivo contributo atual e potencial do ponto de vista económico, social e ambiental que deve ser tido em consideração nas ações de planeamento e decisão públicas.

Simultaneamente, nesta matéria de sustentabilidade cruzada com a população e saúde humana, a Nave Pegos é hoje um exemplo em matéria de descarbonização e diversificação de fontes de energia para origens renováveis (solar) e racionalização de consumos de água de abastecimento. Daqui resultam vantagens quer em termos empresariais diretos, quer por efeito de demonstração sobre os demais agentes económicos do concelho.

Finalmente, em matéria de economia circular, a Nave pegos possui sustentabilidade um vínculo inequívoco à sua implementação no concelho e na região. Quer as atuais quee as atividades propostas na ampliação e requalificação do estaleiro naval Nave Pegos, incluindo o estacionamento a nado e a modernização das instalações da Quinta do Progresso, constituem um exemplo concreto daquela que deve ser a aposta na economia circular através do turismo e indústria naval, reutilizando os recursos o mais possível e minimizando o desperdício, i.e., a própria génese da indústria de reparação e manutenção naval. Das intenções às ações, a execução do projeto aumentará a capacidade de prolongar da vida útil de embarcações e edifícios, em simultâneo um conjunto de oportunidades de emprego ao longo do ano e com diferentes perfis de competências.

A indústria de reparação e manutenção naval é dos exemplos mais fortes da economia circular, fechando um ciclo entre o uso de recursos que são limitados (embarcações, edifícios e seus materiais), a manutenção que prolonga o uso e reuso desses recursos (período de vida útil) e a atividade económica rentável e competitiva (procura dos nautas / turistas).

Figura 1 – Economia Circular e a Manutenção e Reparação Naval



Fonte: Adaptado de Ellen Macarthur Foundation, <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/>

A Nave Pegos desempenha e virá a desempenhar um papel relevante no concelho, promovendo a ligação do turismo marinho às componentes industriais que dão suporte e sustentabilidade à economia do mar na interação náutica / turismo / indústria, da qual a população e a saúde humana serão beneficiários diretos.

4. Evolução previsível da situação atual na ausência de projeto

O Município de Faro embora dotado de características territoriais únicas e excelentes para a prática da náutica de recreio e de lazer, quer em águas abrigadas (Ria Formosa) quer como ponto de acesso às demais áreas de navegação (costeira, largo e oceânica), tarda em traduzir essa vantagem em benefícios económicos concretos e duradouros.

Na base desta restrição está o predomínio do setor dos serviços associado aos fluxos sazonais do turismo balnear que caracterizam a região e o concelho, perspetivando o mar quase que exclusivamente através das práticas do turismo costeiro, isto é, atividades de recreação e turismo baseadas na praia (e.g. nadar, surf, banhos de sol, ...), acrescidas de outras não diretamente relacionadas com a praia mas que têm lugar nas zonas costeiras ou onde a proximidade ao mar é condição necessária (e.g. observação de aves marinhas), bem como a oferta e produção de bens e serviços associadas a essas atividades (e.g. hotelaria e restauração).

Existe, porém, uma cadeia de valor associado ao turismo marítimo que tem sido minimizada, e esse é um erro estratégico que induz a não geração e fixação de mais valias no concelho. Entenda-se o turismo marítimo como as atividades de recreação e turismo maioritariamente *water-based* em vez de *land-based* (e.g. *boating*, *yatching*, náutica de recreio, cruzeiros e desportos náuticos, ...), mas que inclui infraestruturas localizadas em terra, entre as quais se destaca a disponibilidade de equipamentos e serviços necessários para este segmento de turistas (e.g. estaleiros de reparação e manutenção, estacionamento, etc.).

A evolução da situação atual na hipotética ausência de projeto, não corresponderá a uma manutenção linear do *status quo* sintetizado nos parágrafos anteriores, mas sim a uma degradação exponencial e desperdício do potencial da cadeia de valor associada ao turismo marinho na cidade, reforçando um erro estratégico que induz a não geração e fixação de mais valias no concelho.

A ampliação da atividade de manutenção e reparação naval que a Nave Pegos se propõe realizar, proporcionará o maximizar da eficiência do uso dos materiais e, quando necessário, o apoio a reconversão dos mesmos, por exemplo quando a embarcação necessita de incrementar um seu desempenho ambiental e/ou económico. A inexistência desta possibilidade proporcionada pelo projeto seria não só uma perda ambiental, como um desperdício de uma atividade económica em tudo em linha com os princípios da economia circular. São critérios de racionalidade económica, social e ambiental que se devem impor, não fosse a “Ship maintenance, repair and conversion: the oldest circular economy in the world!” (Sander den Heijer: 2018, Sector Manager at Netherlands Maritime Technology).

Os setores de atividade e destinos não são estáticos, a sua competição é crescente num quadro em permanente evolução, intensificação e globalização da concorrência entre destinos e produtos (Vasanicova *et al.*, 2022). Na economia de bem-estar, ganhos e danos não têm comportamentos simétricos (Landz *et al.*, 2010). Face às dinâmicas de competição dos mercados e territórios, os custos da não ação constituiriam uma perda e seriam elevados e potencialmente irreversíveis em termos de erosão de emprego, rendimento e circularidade, logo, por arrastamento, da própria coesão da matriz social da cidade e do concelho.

5. Avaliação de Impactes

5.1 Fase de Construção

Durante a fase de construção e de forma temporária na área de influência do estudo, verificar-se-ão alguns impactos positivos do ponto de vista socioeconómico e impactos um misto de impactos positivos e negativos (estes muito pouco significativos) na qualidade de vida e saúde da população.

Ao nível do desenvolvimento socioeconómico, a fase de construção do projeto irá assegurar a ocupação de mão-de-obra local e assim contribuir para a criação de emprego, quer em setores trabalho-intensivo e simultaneamente exigentes de competências específicas (e.g. associados à colocação dos pontões e *fingers* flutuantes, carpintaria, pintura, entre outros), quer em setores que com relativo menor requisito trabalho-intensivo, são porém de elevada exigência tecnológica (e.g. sistema de comportas, abastecimento elétrico em ambiente marinho, segurança, entre outros). Devido a este perfil e destacando a diversidade de competências que são necessárias gerir de forma integrada na fase de construção, considera-se que o impacto no desenvolvimento socioeconómico será positivo e, inclusive, diferenciador em termos do padrão comum de oferta de emprego.

Ao nível da qualidade de vida e saúde humana, a criação e/ou atração de emprego com competências descritas relacionadas com a economia do mar num perfil industrial local, irá trazer efeitos positivos na atratividade e eventual fixação deste *know-how* no concelho, com os inerentes ganhos em qualidade de vida e estabilidade social das famílias envolvidas.

Os impactes ao nível do aumento dos níveis de ruído e de tráfego rodoviário, associado ao movimento de veículos pesados e de maquinaria específica, provenientes das operações necessárias à construção, são temporários e realizados dentro do horário diurno e em respeito dos parâmetros estabelecidos pelo Regulamento Geral do Ruído, Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro. Inclusivamente, serão inferiores aos emitidos pela regular operação de carruagens e obras de manutenção nas linhas e cais de embarque da Estação de Comboios de Faro e, ainda, muito inferiores ao nível de ruído com origem no funcionamento dos estabelecimentos de animação noturna contíguos a nascente à área do projeto, não se antevendo assim qualquer

acréscimo de efeitos negativos, mas sim, inclusive, um efeito demonstração positivo sobre os agentes e utilizadores da área de influência do projeto.

5.2 Fase de Exploração

O projeto de Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval – NP – incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, em Faro, propõe criar 150 lugares de estacionamento a nado, duplicando a capacidade atual situada exclusivamente em seco, para além da disponibilização de um serviço de alojamento para os nautas (8 quartos) e uma pequena área de apoio comercial aos equipamentos e demais palamenta de apoio à náutica de recreio. Consiste num investimento de iniciativa privada cujos efeitos em fase de exploração muito ultrapassam a escala empresarial que suporta o empreendimento. O projeto induz direta e indiretamente um conjunto de impactos económico e sociais no concelho e na região, cuja quantificação e mais valias estratégicas não são negligenciáveis.

Estes impactos sendo importantes pela criação de emprego, rendimento e impostos, são ainda potenciados pela adequação do projeto às estratégias territoriais e setoriais de desenvolvimento local e regional, em paralelo com a efetiva execução de princípios de sustentabilidade vinculados à economia circular onde se insere.

Um projeto com as características da ampliação e requalificação do estaleiro naval Nave Pegos é a oportunidade de Faro se afirmar como parte ativa e plenamente integrada na Economia do Mar, na qual em sede de União Europeia o conjunto do turismo costeiro e marinho gera um VAB anual de cerca de 159 mil milhões de euros e assegura 2,76 milhões de empregos, respetivamente 1/3 a 1/2 da Economia do Mar da União Europeia.

Não fará sentido que Faro, possuindo as condições naturais e empresariais, continue à margem deste todo focando-se numa visão parcial da realidade. Esta é a oportunidade de Faro ir mais além, traçando um desenvolvimento alavancado por investimento privado, estabelecendo, ou aliás recuperando, a ligação concelhia entre o mar e as componentes industriais sustentáveis, agora assentes na trilogia náutica / turismo / indústria.

O projeto Nave Pegos na fase de exploração demonstrará a capacidade do concelho atrair investimentos relacionados com os pontos fortes e oportunidades do território. A Nave Pegos,

por exemplo, será um dos atores privados de referência no processo de consolidação da certificação do concelho como Estação Náutica, nomeadamente pelo facto do projeto atuar sobre:

- O reforço da captação de nautas nacionais e internacionais ao longo do ano;
- A execução de uma visão alargada e empresarial para o sector da náutica, potenciando o triângulo “náutica – turismo costeiro e marítimo – indústria” como vetor de desenvolvimento da economia do mar no concelho;
- O reforço da capacitação da empresa e seus fornecedores para a abordagem para o negócio e criação de emprego, de forma sustentada e baseada em competências próprias.
- A progressiva consolidação das parcerias desenvolvimento de conhecimento científico aplicado e acréscimo de literacia náutica em diversos ciclos de ensino, incluindo Ensino Superior, de que é exemplo a visitação e contacto com a atividade do estaleiro, anualmente, pelos alunos da licenciatura em Gestão Marinha e Costeira da Universidade do Algarve.

Focando a estimativa de impacto económico direto em exclusivo sobre a atividade gerada pelos fluxos totais de estacionamento (a seco e a nado), a análise no presente descritor adota uma atitude conservadora de avaliação, tal como recomendado na literatura sobre análises de custo-benefício de impactos económicos e sociais. Os efeitos multiplicadores estimados têm por base a aplicação atualizada dos fatores de impacto deduzidos no estudo de Perna, Custódio, Gouveia e Oliveira (2009) sobre o Perfil e Potencial Económico-Social do Turismo Náutico no Algarve, e têm em consideração um cenário balizado por uma taxa de ocupação entre 80% a 100% da capacidade instalada em velocidade de cruzeiro (disponibilização de um total de 300 lugares).

Saliente-se que esta não é a análise interna de rentabilidade do investimento (empresa), mas sim a análise de impacto económico e social gerado no concelho e/ou região por esse investimento, i.e., o impacto externo do mesmo sobre as atividades socioeconómicas na área envolvente. São estimadas as seguintes variáveis: faixa etária do nauta, nova despesa gerada no concelho e/ou região e potencial de criação de postos de trabalho no concelho e/ou região.

- Em termos de perfil etário, é esperado que 87,3% dos nautas possuam uma idade compreendida entre os 35 a 64 anos, logo em idade ativa e de geração de rendimentos; acresce que 13,3% poderão possuir 65 ou mais anos, o que no caso dos nautas não nacionais (a larga maioria) os posiciona já na fase de usufruto de pensão de reforma e, como tal, passível de estadas mais longas no destino.
- Com base no número médio de tripulantes por embarcação e estimando um período mínimo de permanência de um mês na Nave Pegos (em dias consecutivos ou alternados), o quadro seguinte procede ao resumo do impacto esperado dos novos gastos – *new expenditure* – introduzida por estes nautas no concelho sem incluir a despesa com os serviços de estaleiro. Isto é, a tabela resume toda a receita e potencial de criação de emprego que as outras empresas do concelho e/ou região beneficiam pela existência do fluxo regular de nautas gerado pelo investimento realizado pela Nave Pegos. Os impactos são balizados pelo cenário regular (80% de ocupação) e cenário maximizador (100% de ocupação)

Quadro 02 – Impactos do Projeto Nave Pegos no Concelho de Faro e/ou Região

Cenários	Nova Despesa Gerada pelos Nautas no Concelho de Faro e/ou Região	Postos de Trabalho Gerados no Concelho de Faro e/ou Região
Moderado	3 041 894 €	60,2
Maximizador	3 802 368 €	75,2

Fonte: Elaborado pelos autores.

É assim possível concluir que, anualmente, e uma vez atingida a fase de velocidade de cruzeiro do projeto de Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval – NP – incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, em Faro, as empresas do concelho e/ou da região vão beneficiar de uma procura dos mais diversos serviços – alimentação, transportes, alojamento, etc.) que totaliza a procura de bens e serviços entre 3,0 a 3,8 milhões de euros anuais (a preços de 2022), bem como um potencial de criação de postos de trabalho entre os 60,2 a 75,2, consoante se verifique o cenário moderado ou o cenário maximizador de impacto.

Saliente-se que este impacto tem ainda a mais-valia de ser gerado de forma linear ao longo do ano, com os serviços prestados aos nautas a atraírem a sua estada fora do pico de procura da época de veraneio, com os consequentes impactos positivos sobre a estabilidade e sustentabilidade na envolvente socioeconómica do projeto e afirmação simultânea da importância da economia do mar.

O projeto Nave Pegos na fase de exploração tem também um impacto muito positivo na população e saúde humana, quer pela importância dos resultados socioeconómicos descritos, quer pela atuação em matéria de economia circular. Ao prolongar da vida útil das embarcações pela manutenção regular e/ou reparação das mesmas, ao promover o reuso dos materiais e, quando necessário, ao realizar a própria reconversão das embarcações, a Nave Pegos constitui-se como um agente efetivo de preservação da saúde humana através da economia circular, uma associação que merece o devido destaque e suporte. Acresce que ao criar um ponto de encontro nas instalações da Quinta do Progresso entre nautas com diferentes perfis e programas de navegação, quando um sistema de uma embarcação já não satisfaz a exigência de um proprietário ou *skyper*, este pode ser reutilizado por outro nauta com diferente perfil de necessidade e navegação (e.g. potência de painéis solares, sistemas de navegação eletrónicos, etc.), uma vez mais prolongando a vida útil dos materiais e evitando o desperdício e deposição.

6. Plano de monitorização e gestão

Não se justifica a definição de um plano de monitorização dos impactes identificados no presente descritor.

7. Conclusão

Conclui-se que o projeto em análise tem impactes positivos significativos no desenvolvimento socioeconómico e de estabilização da qualidade da saúde humana.

Na fase de construção os primeiros têm maior valorização face à complexidade e capacitação tecnológica associada à implementação do projeto. Os segundos têm medidas mitigadoras correntes que garantem não só o não impacto significativo negativo, como, inclusive, induzem um efeito de demonstração por boas práticas sobre a área envolvente a norte e nascente, na

qual os níveis de ruído e incomodidade da população pela operação ferroviária e pelo funcionamento de estabelecimentos de animação noturna são claramente superiores aos que a Nave Pegos emite e irá emitir.

Na fase de exploração, considera-se muito positiva a contribuição que o projeto irá motivar no desenvolvimento económico sustentável do concelho e da região, fortalecendo a atratividade empresarial na economia do mar, na economia do turismo (marinho e costeiro) e na economia circular. O potencial de cruzar este três elementos é elevado e em benefício a médio e longo prazo das dinâmicas económicas, sociais, qualidade de vida e saúde pública do concelho.

O projeto de ampliação e requalificação do estaleiro naval Nave Pegos, incluindo estacionamento a nado e a modernização das instalações na Quinta do Progresso, em Faro, é um contributo de superior valor e uma oportunidade para Faro se distanciar de hipotéticas posições minimalistas de concelho *price taker* e seguidor de tendências. Passará a integrar na sua matriz económica e social um projeto de referência de iniciativa privada, competitivo e sustentável, inovador, corroborando na afirmação do concelho como um parceiro ativo das estratégias de desenvolvimento sustentável focadas nas fileiras do mar, do turismo, da circularidade e, por consequência, na qualidade de vida da população.

8. Bibliografia

Bosley, H. (2008), Bridging an Interdisciplinary Gap: a Case for Uniting Tourism and Urban Planning for a Consistent Understanding of the “Urban Tourist Bubble”. Proceedings of the 2008 Northeastern Recreation Research Symposium.

ECORYS (2013). Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level. Final Report. Brussels: DG Maritime Affairs & Fisheries.

Ellen Macarthur Foundation (2022), Ellen Macarthur Foundation. Disponível em <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/>, último acesso a 6 de outubro de 2022.

Ivankova, N., & Wingo, N. (2018). Applying Mixed Methods in Action Research: Methodological Potentials and Advantages. *American Behavioral Scientist*, 62(7), 978–997. <https://doi.org/10.1177/0002764218772673>

Lanz, B., Provins, A., Bateman, I.J., Scarpa, R., Willis, K. and Ozdemiroglu, E. (2010), "Investigating Willingness to Pay–Willingness to Accept Asymmetry in Choice Experiments", Hess, S. and Daly, A. (Ed.) Choice Modelling: The State-of-the-art and The State-of-practice, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, pp. 517-541. <https://doi.org/10.1108/9781849507738-024>

Perna, F.; Custódio, M.J. & Oliveira, V. (2015). “Estudo sobre o Impacto Económico e Turístico de Cenários de Desenvolvimento da Náutica de Recreio nas Marinas e Portos de Recreio na área de Jurisdição da Docapesca – Relatório 2”, Faro: Universidade do Algarve.

Perna, F.; Custódio, M.J.; Gouveia, P. & Oliveira, V. (2009), “Perfil e Potencial Económico-Social do Turismo Náutico no Algarve”. Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve / Universidade do Algarve.

Vasanicova, P., Jencova, S., Gavurova, B. & Bacik, R. (2022). Coopetition of European Union Countries within Destination Management. *Journal of Tourism and Services*, 24(13), 71-89.

WTO (2021). Sustainable Development. Madrid: World Tourism Organization. Disponível em <https://www.unwto.org/sustainable-development>, último acesso a 2 de outubro de 2021.