

Parecer aos documentos da Reunião de 14-5-2015 da CA do PDM de Gondomar

Tendo em conta o processo de extinção do **Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM, I.P.)**, nos termos do artigo 18º do Decreto-Lei n.º 236/2012 na sua atual redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 77/2014 de 14 de maio, a **gestão da navegabilidade do Douro encontra-se**, até à aprovação do diploma que determine o novo modelo de gestão, **transitoriamente acometida ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.)**, que exerce a jurisdição portuária direta nas zonas marítimas, flúvio-marítimas e terrestres necessárias à exploração da via navegável do Douro, mantendo -se em vigor os respetivos limites definidos nos artigos 2.º e 22.º do Decreto -Lei n.º 146/2007, de 27 de abril.

Assim, a representação do **IPTM - Delegação do Norte e Douro**, nesta CA é assegurada pelo **IMT - Delegação Regional do Douro**, pelo que a menção ao **Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos** deve ser entendida/substituída por **Instituto da Mobilidade e dos Transportes**, em todos os documentos do plano apresentados.

Constituindo o Rio Douro o limite territorial sul do concelho de Gondomar, e atendendo às competências deste Instituto, na gestão da navegabilidade do Douro, consideramos oportuno relevar todo o potencial do Rio Douro, enquanto via navegável, do qual é indissociável o seu interesse sócio económico, turístico, cultural, paisagístico e ambiental.

Assim sendo, entendemos ser de toda a pertinência que o desenvolvimento da revisão do PDM de Gondomar, contribua para a obtenção de compromissos de planeamento que potenciem a valorização do Rio Douro, em todas as suas vertentes, dais quais se destaca a sua navegabilidade.

Sendo a navegabilidade do Douro uma das valências de reconhecido potencial no desenvolvimento do turismo e atendendo ao peso crescente da navegação marítimo-turística (cruzeiros fluviais), que no ano de 2014 chegou a 600.000 passageiros, sendo de referir que consideramos de toda a relevância que o PDM de Gondomar continue a garantir as condições para ampliação/requalificação das infraestruturas da VND que servem o concelho, nomeadamente em Ribeira do Abade, Garamido, Marecos, Leverinho, Angra, Medas, Pombal, Pé de Moura, Lodos, Santiago, Melres, Bouça e Areja, assegurando, por essa via, uma melhor interação destes cais com as respetivas localidades e com a acessibilidade ao concelho de Gondomar.

No que concerne à apreciação propriamente dita dos documentos apresentados, temos a referir o seguinte:

A exemplo do já adotado noutros PDM's, nomeadamente Baião e Marco de Canaveses, (Municípios igualmente abrangido pelo POACL) propõe-se que seja incorporado no regulamento o seguinte:

1. Introdução de um ponto X na alínea e) do artigo 7º do Regulamento identificando “Via Navegável do Douro” como infraestrutura que se encontra regulada pelo **Decreto-Lei nº 344-A/98 de 6 de Novembro**;
2. Tendo em conta que a localização das infraestruturas de cais de acostagem normalmente não têm alternativa sugere-se a alteração da redação prevista no nº 3 do artigo 10º de forma a não ser necessária a demonstração da existência de alternativa ou criar uma exceção específica para o efeito;
3. Alteração no nº 1 do artigo 13º (Sistema relacional), título da secção III e artigo 67º, da designação “canal navegável do Douro” para “via navegável do Douro” de forma que assim sejam abrangidas as estruturas de acostagem que a integram;
4. A redação atribuída aos artigos 45º e 46º parece não trazer dificuldades quer à instalação quer à requalificação de estruturas de acostagem e/ou fluvinas, contudo subsistem dúvidas face à classificação atribuída ao uso do solo na Tapada do Outeiro;
5. Pese embora considerarmos que nada temos a opor à redação do artigo 67º, uma vez corrigida conforme descrito em 3, sugerimos que este artigo contenha dois pontos. O nº 2 com a redação atual e o nº 1 caracterizador da VND para o qual se apresenta o seguinte proposta de texto:

VIA NAVEGÁVEL DO DOURO
Artigo 67º
Caracterização e Regime

- 1- A via navegável do Douro é constituída pelo cujo canal de navegação que tem a largura de 60m em leito arenoso e 40m em leito rochoso, garantindo em ambos os casos 4,2m de profundidade, permitindo a navegação de embarcações de 80m de comprimento fora a fora, 11m de boca e calado de 3,80m, sendo que no troço do Canal navegável do rio Douro que margina o território municipal e as suas estruturas de acostagem, se aplica o estipulado na legislação geral e específica em vigor em matéria de utilização do Plano de água, particularmente o seu regulamento, aprovado pelo Decreto-Lei nº 344-A/98 de 6 de Novembro.

- 2- A via navegável do Douro é gerida e utilizada de acordo com os regulamentos específicos, sendo favorecida a construção de equipamentos e infraestruturas de apoio nas margens que promovam a sua utilização turística e comercial.

Quanto aos elementos desenhados termos a referir o seguinte:

Na segunda reunião da CA fizemos uma observação relativa à uniformidade do critério das áreas de exclusão da REN, porquanto havia casos em que a manchas a excluir da REN abrangiam as margens até ao plano de água (ex. a então designada C56) e outros em que tais manchas excluía quer o arruamento quer a faixa marginal entre este e o plano de água, (ex. a então designada C54), ficando assim por Incluir cais de acostagem, tendo sido dado parecer favorável à proposta de REN condicionado à revisão destas situações em conformidade com o POACL, particularmente no caso da faixa marginal entre Leverinho e o largo da Volta, que naquele plano, não integra a REN e integrando a zona urbana contígua.

É assim de notar que na versão atual dos documentos tal discrepância manteve-se, nomeadamente no caso da referida faixa marginal.

Pese embora terem sido disponibilizados os elementos vetoriais relativos à via navegável do Douro, que incluíam o canal de navegação e os cais de acostagem, os mesmos não foram incorporados nos desenhos, nomeadamente o canal de navegação, quer na planta de condicionantes quer na de ordenamento.

A simbologia de cais e fluvinas adotada na planta de ordenamento deveria poder fazer a distinção entre estruturas de existentes e a construir, sendo que são de observar as seguintes situações:

1. Na Ribeira do Abade já existe uma estrutura da tipologia 3 construída pela Polis de Gondomar que não consta da respetiva planta;
2. Em Gramido existe uma estrutura da tipologia 3 que serve o Clube Naval, sendo que devido à envolvente seria de prever vir a existir um cais da tipologia 2 cerca de 200m a montante;
3. Em Marecos será de prever a existência de uma estrutura da Tipologia 3 para servir o clube existente;
4. Na marginal Leverinho – Largo da Volta será de prever a ampliação do cais secundário existente com mais 6 pontos de amarração de embarcações de grande porte;
5. Na tapada do Outeiro é assinalada a existência de um cais terciário e ligeiramente a montante do local indicado existe um cais secundário que reúne condições de poder vir a ser reabilitado;



6. No lugar da Bouça existe uma estrutura da tipologia 3 que é a única que se encontra representada na cartografia e não se encontra tipificada.

Conjugando a intenção do Município na requalificação da marginal de Leverinho - largo da Volta, com o interesse do IMT na criação de novos pontos de amarração de embarcações de grande porte, propomos que na planta de ordenamento tal faixa marginal possa ser classificada como área de recreio e lazer, de forma a admitir tal possibilidade.

Assim, resulta do exposto que IMT emite parecer favorável aos documentos que constituem o plano condicionado ao acolhimento das observações atrás descritas.

Peso da Régua, 14 de maio de 2015

