



Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência a
Presidente da Assembleia da República
Dra. Noémia Pizarro

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		Nº: 2720 ENT.: 2206 PROC. Nº:	13/05/2014

ASSUNTO: RESPOSTA A PERGUNTA N.º 695/XII/3.ª

Encarrega-me a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de junto enviar cópia do ofício n.º 1939, de 13 de maio, remetido pelo Gabinete do Senhor Ministro da Economia, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Marina Resende

Gabinete da Secretária de Estado dos
Assuntos Parlamentares e da Igualdade
Entrada n.º 2206
Data: 13-05-2014

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete da
Secretária de Estado dos Assuntos
Parlamentares e da Igualdade
Dra. Marina Resende

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
Of. N.º 87/SEAPI	09/01/2014	N.º: / ENT.: / PROC. N.º:	

ASSUNTO: Resposta à pergunta n.º 695/XII/3ª, de 09 de janeiro de 2014
«Necessidade de dotar o Algarve de um rebocador público, ao serviço da expansão da
atividade portuária da região, da segurança da navegação e da proteção ambiental»

Na sequência do ofício acima identificado e, em resposta à pergunta n.º 695/XII/3ª, de 09 de janeiro de 2014, formulada pelo Senhor Deputado Paulo Sá, do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, encarrega-me Sua Excelência o Ministro da Economia de, relativamente às questões colocadas, que se referem às suas competências em razão da matéria, transmitir o seguinte:

1. O programa de investimentos para os portos comerciais do Algarve - Faro e Portimão - está em revisão pela Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS), entidade hoje responsável por aquelas infraestruturas portuárias.
2. A atividade nuclear do porto de Portimão refere-se aos cruzeiros turísticos, sem prejuízo também das suas potencialidades para a movimentação de carga geral, ao passo que no caso do porto de Faro se refere exclusivamente ao tráfego de mercadorias, fundamentalmente nos segmentos de tráfego de carga geral fracionada e de granéis sólidos, devendo a melhoria das condições de operação, segurança e proteção nas infraestruturas portuárias de Portimão e Faro previstas no pacote de intervenções, assumir um caráter determinante no incremento da operacionalidade destes dois portos.
3. A avaliação presente é que a aquisição de meios de reboque para apoio aos navios no porto de Portimão não é financeira ou operacionalmente sustentável na medida em que as escalas dos navios são manifestamente reduzidas e devidamente programadas, sendo o procedimento seguido o da contratação de serviços externos, através de consulta ao mercado, com estrita observância do previsto no Código dos Contratos Públicos.



4. Em rigor, face ao reduzido número de escalas de navios verificadas anualmente - nos últimos três anos escalaram 77 navios que necessitaram de reboque - e considerando o elevado custo de aquisição de um rebocador (na ordem de 6 milhões de euros novo ou 3 milhões de euros, usado), a viabilidade desse investimento fica seriamente comprometida.
5. Ademais, e atento o valor médio a suportar pela administração portuária por cada intervenção de um rebocador externo e a receita cobrada, o cash flow da operação apresenta um valor deficitário.
6. Não obstante, em cenário de aquisição de rebocador, os custos a suportar pelos clientes seriam substancialmente superiores uma vez que teria igualmente de ser levado em linha de conta os encargos de exploração, nomeadamente de tripulação, combustíveis, lubrificantes e seguros, bem como os encargos de manutenção, o que implicava um défice anual de cerca de 700 milhares de euros no caso da aquisição de um rebocador novo, o qual poderia ser reduzido para cerca de 500 milhares de euros no caso da aquisição de um rebocador usado.
7. Resulta assim com meridiana clareza que o desiderato da sustentabilidade económico-financeira, que deve pautar a atuação de qualquer Administração Portuária, ficaria comprometida.
8. Nesta esteira, cumpre sublinhar que diversos portos europeus (a título meramente exemplificativo - Suécia e Dinamarca) optaram por uma solução consubstanciada na mobilização de rebocadores entre portos, nomeadamente pela inexistência de rebocadores em portos mais pequenos onde tal não se afigura viável em termos económicos e financeiros, sendo de assinalar que os tempos de viagem do rebocador são da ordem de grandeza dos observados entre Lisboa ou Setúbal, ou até mesmo Lisboa, e Portimão.
9. A viabilidade económica da aquisição e manutenção de um reboque num porto depende do número de operações que é suscetível de efetuar, não apenas no contexto do serviço aos navios de cruzeiros que escalam o porto, mas a todo o tráfego portuário, justificando-se obviamente nos portos de Lisboa e de Leixões, onde escalam anualmente mais de 2.500 navios por porto, movimentando cerca de 12 a 16 milhões de toneladas de carga por ano e mais de 50 ou 75 milhares de passageiros, por contraponto a uma movimentação muito mais reduzida de carga em Faro (menos de 300 mil toneladas em 2012) e passageiros em Portimão (inferior a 20 mil em 2012).



10. Contudo importa aguardar pela avaliação da Administração dos Portos de Sines e do Algarve, bem como visitar as expectativas de crescimento da atividade de cruzeiros no Algarve, para que sejam tomadas decisões definitivas nesta matéria.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Vera Rodrigues