



**Ministério
das Finanças**

Unidade de Acompanhamento
do Setor Empresarial do Estado

Memorando de Informação

Concessão do Serviço Público de Transporte Marítimo de Passageiros e Carga entre Ilhas.



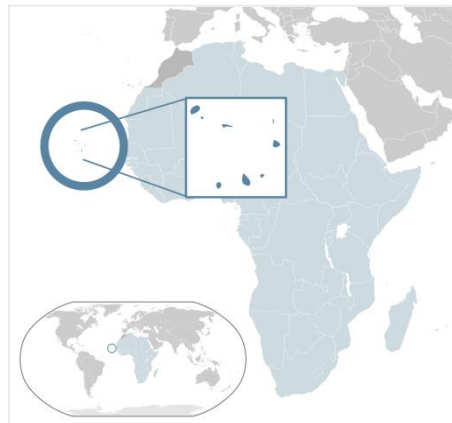
Índice

1.	Enquadramento.....	3
2.	Demanda	4
2.1	Projeções de Demanda.....	4
2.1.1	Procura de Passageiros.....	4
2.1.2	Procura de Mercadorias	4
3.	Sistema Portuário Nacional	5
3.1	Porto Da Praia.....	5
3.2	Porto De Palmeira.....	5
3.3	Porto De Sal Rei	6
3.4	Porto Grande	6
3.5	Porto Novo.....	7
3.6	Porto do Tarrafal	8
3.7	Porto da Furna	8
3.8	Porto Vale dos Cavaleiros.....	9
3.9	Porto Inglês.....	9
4.	Oferta.....	11
4.1	Diagrama da Oferta	11
4.2	Linhas e Frequências Semanais mínimas da oferta (Ano 1)	12
4.3.	Embarcações Tipo.....	13
5.	Enquadramento Legal.....	14



1. Enquadramento

Cabo Verde é um arquipélago de dez ilhas, localizado no centro Este do Oceano Atlântico, situado a a 570 quilómetros (350 milhas náuticas) da costa do Senegal na África Ocidental. As ilhas têm uma superfície terrestre de 4033 quilómetros quadrados e com uma população de cerca de 500000 habitantes. Graças à sua boa governança, fortes instituições democráticas, boas performances económicas e estabilidade política e social, Cabo Verde é visto como um caso de sucesso em África. A partir de 2008 abandonou a lista da Nações Unidas dos países menos desenvolvidos. O sector económico com maior crescimento é a indústria do turismo que tem crescido a um ritmo anual de dois dígitos ao longo da última década. Hoje, Cabo Verde, está a caminho de atingir muitos dos objectivos de desenvolvimento do Millenium das Nações Unidas.



O sistema de transporte marítimo inter-ilhas tem sido considerado um dos sectores que apresentam significantes constrangimentos à circulação de pessoas e bens no território nacional. O transporte marítimo entre as ilhas é operado essencialmente por empresas privadas, que não têm conseguido corresponder às demandas, sendo manifestas as insuficiências no que concerne à disponibilidade, à modernização da frota e à substituição das unidades mais antigas, já com fraca capacidade operativa e qualidade intrínseca para desempenhar de forma eficaz e eficiente a importante função de ligar todas as Ilhas do Arquipélago.

Uma das prioridades do Governo de Cabo Verde é a melhoria dos níveis de serviços prestados no que se refere às ligações inter-ilhas. Sendo Cabo Verde um arquipélago, a ligação entre as ilhas é determinante no sentido de assegurar a eficiente mobilidade de passageiros e cargas, garantir a unificação do mercado nacional, trazendo uma nova dinâmica à economia com a criação de novas oportunidades de negócios e investimentos.

Com este propósito, o Governo de Cabo Verde lançou um concurso público internacional através do qual pretende selecionar um parceiro estratégico, com comprovada capacidade financeira e com know-how e experiencia neste ramo de atividades. À firma selecionada será atribuído um contrato de concessão exclusivo, para a Gestão e Exploração do Serviço Público de Transporte Marítimo, não sendo permitida a partir de agora a entrada de novos operadores, para o transporte marítimo de passageiros e carga Inter-Ilhas.

A concessão será atribuída através de um concurso público, competitivo e transparente, seguindo as regras de contratação pública de Cabo Verde. Trata-se de um concurso de duas fases, limitado por prévia qualificação, onde os interessados irão manifestar o seu interesse. Os selecionados serão convidados a apresentar as suas propostas técnicas e financeiras, na segunda fase do concurso.

Na primeira fase de qualificação, os candidatos serão avaliados e selecionados com base nos seguintes requisitos:

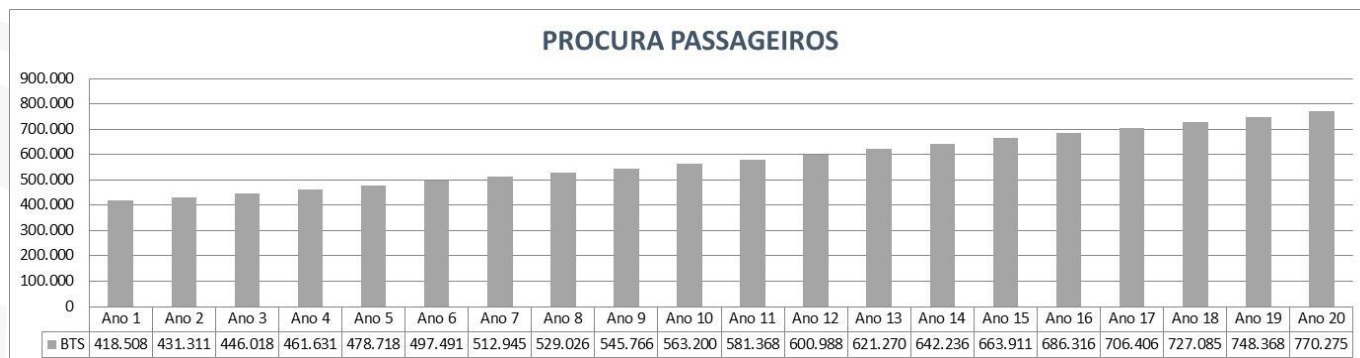
- a) Capacidade Técnica:
- b) Capacidade Financeira:



2. Demanda

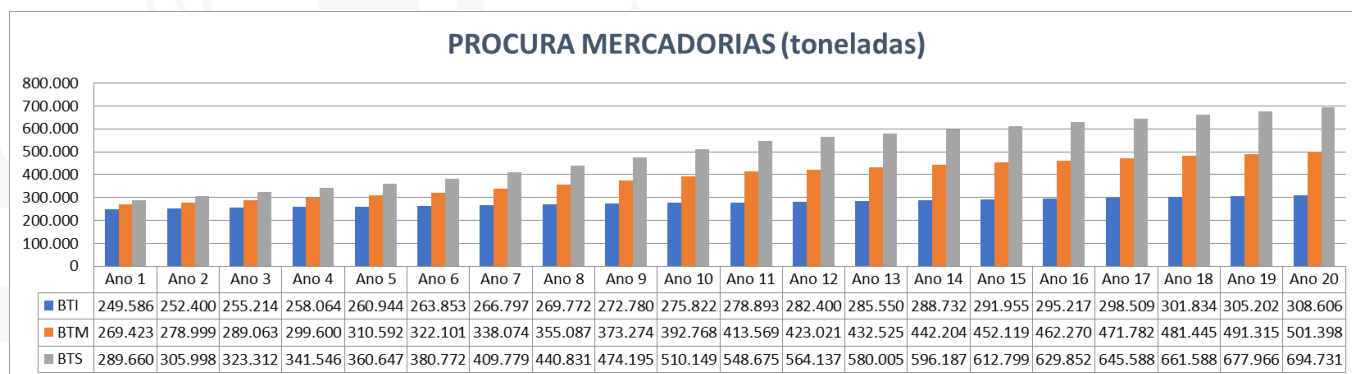
2.1 Projeções de Demanda

2.1.1 Procura de Passageiros



A taxa prevista de crescimento médio de passageiros por ano é a mesma e igual a 3,1%

2.1.2 Procura de Mercadorias



As taxas previstas de crescimento médio de mercadorias por ano são de 4,5% (variante BTS), 3,2% (variante BTM) e 1,1% (variante BTI).



3. Sistema Portuário Nacional

3.1 Porto Da Praia

Situado na capital do País, o Porto da Praia assume-se como um dos principais portos nacionais. Com uma área de 30 hectares, assegura 34% (dados de 2016 – fonte: ENAPOR) das mercadorias movimentadas nos portos cabo-verdianos. Destas, o Porto da Praia movimentou 481.927 toneladas de mercadoria de longo curso e 234.310 toneladas de cabotagem, fixando-se no 2º e 1º lugar, respetivamente, no ranking dos portos nacionais relativamente à carga total movimentada em 2016.

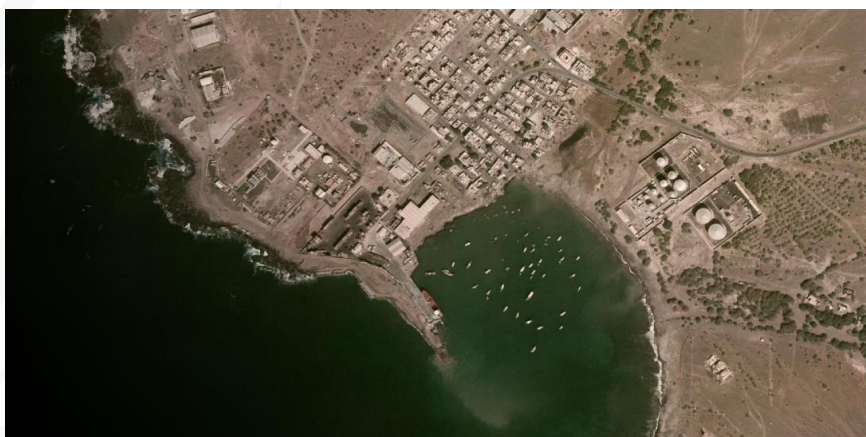


O Porto da Praia tem conhecido, ao longo dos últimos anos, obras de modernização e expansão. Polivalente, versátil e seguro, o Porto da Praia possui hoje infraestruturas que garantem a operacionalidade de qualquer tipo de navio, desde porta contentores e graneleiros até embarcações do tipo Roll-on Roll-off, para além de um cais de pesca.

3.2 Porto De Palmeira

Situado na Ilha do Sal, o porto de Palmeira é o terceiro porto cabo-verdiano mais importante a nível do tráfego de mercadorias, quer a nível de longo curso quer de cabotagem, com 175.679 e 120.806 toneladas, respetivamente.

Comporta, para além da atividade comercial de transporte de mercadorias e passageiros, as atividades de pesca, indústrias relacionadas com náutica de recreio e marítimo-turísticas.



O Porto, que foi inaugurado em 1986, passou por um processo de modernização e expansão, estando já concluída as obras que trouxeram ao Porto de Palmeira um novo parque de cabotagem e movimentação horizontal numa área de 1,5 hectares, uma via de acesso ao terminal, a ampliação do parque de contentores para 3 hectares, um novo cais totalizando agora 240 metros lineares de cais.



Para além da rampa Roll-on Roll-off, apresenta modernos sistemas de combate a incêndios e videovigilância, infraestruturas para abastecimento de água, drenagem e tratamento de águas pluviais para reutilização na rega, o que mostra a preocupação que o porto tem com o ambiente.

3.3 Porto De Sal Rei

O Porto de Sal-Rei localiza-se na ilha da Boa Vista, que, em termos de superfície, é a terceira ilha de Cabo Verde. A Boa Vista caracteriza-se pelo seu forte potencial turístico, o que levou à decisão de construção de maiores e melhores infraestruturas portuárias, a fim de responder adequadamente ao desenvolvimento e ao incremento do tráfego.



As obras, realizadas em 2015, dotaram o Porto de Sal-Rei de infraestruturas capazes de poder captar o tráfego internacional do turismo, ao mesmo tempo que se torna uma importante escala dos navios que servem a cabotagem nacional.

As obras de modernização do Porto de Sal-Rei visaram a melhoria da eficiência das operações portuárias e responderá às exigências logísticas/operacionais específicas dos vários tipos de tráfego roll-on/roll-off, contentores, combustíveis, pesca, passageiros e outros. As obras constantes desta fase foram as seguintes:

- Proteção exterior: 1.050 m;
- Bacia de manobra: diâmetro: 400m /calado: 7m
- Cais acostável: 160 m/90 m;
- Rampa Roll-on Roll-off;
- Parque de contentores: 2,5 ha;
- Armazém: 2.000m²;
- Área oficina: 1.750 m²;

3.4 Porto Grande

Localizado na cidade do Mindelo, ilha de São Vicente, numa bacia semicircular com dois quilómetros de raio, onde as profundidades variam entre os 11 e os 30 metros, o Porto Grande oferece excelentes condições de entrada e abrigo a qualquer tipo de embarcação.

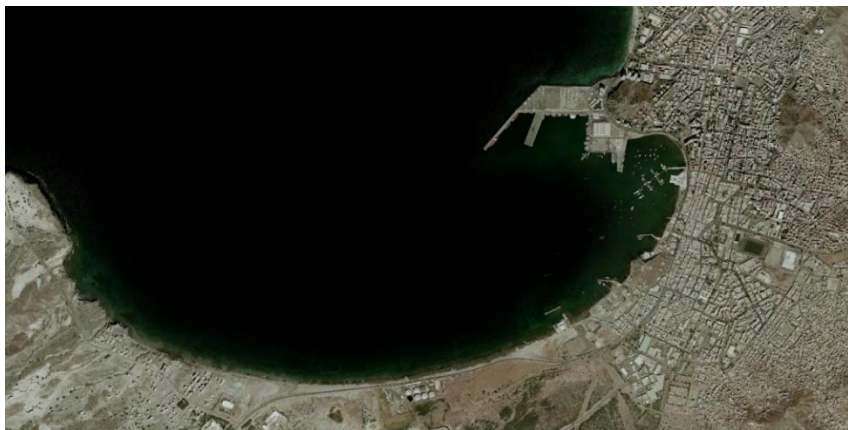
Construído em 1962 e modernizado em 1997, o Porto Grande é dotado de três cais em forma de “F”, totalizando 1,75 km de cais, a profundidades que variam entre os 3,5 e os 12 metros.



Dispõe de um cais de pesca com 240 metros de comprimento, a profundidades entre 3 e 4,8 metros, e um terraplano de 3 hectares.

Sem qualquer tipo de limitação relativo ao acesso marítimo, a aproximação ao Porto Grande é feita a partir do mar largo, no canal entre as ilhas de Santo Antão e de São Vicente, até à entrada do porto, em profundidades que variam entre os 11 e os 30 metros.

A bacia de manobra e acostagem tem perto de 1.500 metros de diâmetro e profundidades, que variam entre os 3,5 e os 16 metros.



Com as suas duas rampas Roll-on Roll-off, um moderno e amplo terminal de passageiros, o Porto Grande presta um bom serviço às ligações inter-ilhas e muito em especial à ligação com o Porto Novo em Santo Antão.

3.5 Porto Novo

Situado na ilha de Santo Antão, o Porto Novo constitui-se hoje como uma peça fundamental no estímulo e promoção de negócios e é o garante da única ligação da ilha de Santo Antão ao resto do País. Proporciona todas as condições para que de um modo célere e ininterrupto o tráfego de cabotagem encurte as distâncias entre Santo Antão e o resto do arquipélago.

O Porto, construído em 1962 e recentemente intervencionado visando a sua expansão e modernização, dispõe de três cais, dois deles com rampas Roll-on Roll-off e um terminal de contentores de dois hectares.



Após as obras de modernização e expansão, o Porto Novo tornou-se um porto com boas condições para o recebimento de mercadorias, contentores e passageiros e onde se verifica uma melhoria da qualidade do serviço prestado, operacionalidade e produtividade da operação portuária.



3.6 Porto do Tarrafal

Situado na ilha de São Nicolau, o Porto do Tarrafal destina-se, essencialmente, ao tráfego inter-ilhas. Recebe regularmente navios provenientes de diversas ilhas.

O Porto do Tarrafal, a par do Porto da Ilha de Maio, ainda não recebeu qualquer obra de expansão ou modernização. As infraestruturas portuárias construídas em 1991 resumem-se a 137 metros de comprimento de cais, uma rampa Roll-on Roll-off e um armazém coberto com uma área de 450m².



3.7 Porto da Furna

O Porto da Furna está situado na Ilha da Brava, a Ilha mais a sul de Cabo Verde, sendo considerada unanimemente como a infra-estrutura mais importante da Ilha, uma vez que representa a única plataforma de acesso à mesma.

Trata-se de um Porto localizado numa pequena baía natural, a oeste da vila da Furna, que se enquadra perfeitamente na paisagem local.

Atualmente, o Porto dispõe de um cais com 30 metros de comprimento, 10 metros de largura e uma profundidade de 5 metros. Para além destas características, importa salientar que ainda dispõe de uma Rampa Roll-on Roll-off, amovível e ajustável consoante a maré, para complementar os 11 metros de rampa já existentes.



O Porto da Furna contempla ainda um armazém, o qual é utilizado exclusivamente para armazenar encomendas provenientes dos Estados Unidos da América.

Não existem equipamentos de carga vertical, o que obriga a que se faça o carregamento por RoRo ou a que os navios tenham a sua própria grua.

Para dar resposta aos novos desafios que se apresentam à Ilha, o Porto Furna vai sofrer obras de ampliação e modernização. Está prevista a construção de um novo cais polivalente com 75 metros, a expansão do cais existente para 60 metros e o seu reequipamento, bem como dois edifícios (gare marítima e administrativo) e a implementação das redes de energia e iluminação de apoio aos cais. A consolidação da falésia na estrada de acesso completa o conjunto das intervenções previstas.



3.8 Porto Vale dos Cavaleiros

O Porto Vale dos Cavaleiros está situado na Ilha do Fogo, localiza-se na parte norte da Ilha, num local de mar aberto. A área ocupada pelo Porto é cercada por uma zona escarpada. O acesso ao Porto é feito através de uma estrada com 4 km de extensão, que o liga à cidade de São Filipe.

Atualmente, o Porto dispõe de dois cais, um com 110 metros de comprimento, 10 metros de largura e 5 metros de profundidade, enquanto o outro apresenta 75 metros de comprimento,



10 metros de largura e 5 metros de profundidade. Para além destas características, importa salientar que o Porto dispõe ainda de uma Rampa Roll-on Roll-off, amovível e ajustável consoante a maré.

No Porto situa-se ainda uma gare marítima, instalações administrativas e da polícia fiscal e aduaneira.

3.9 Porto Inglês

Atualmente o Porto que serve a ilha de Maio é localizado na vila de Porto Inglês, na costa sudoeste da Ilha.

É constituído por uma ponte cais com 265 metros de comprimento, implantada perpendicularmente à linha da costa, e um terraplino de 7.000 m², que está situado no enraizamento do cais. Este constitui um parque de armazenamento de carga e aloja os serviços administrativos do porto.

O porto de Porto Inglês apresenta fracas condições de operacionalidade devido à forte agitação que se verifica em determinadas épocas do ano, uma vez que o cais (de estacas) se encontra em mar aberto. Este facto causa relutância aos armadores em operar nesta infraestrutura, havendo inclusive relatos de danos nos costados dos navios devido à elevada agitação que se faz sentir, por vezes no Porto.



RESUMO DA CAPACIDADE DOS PORTOS DE CABO VERDE

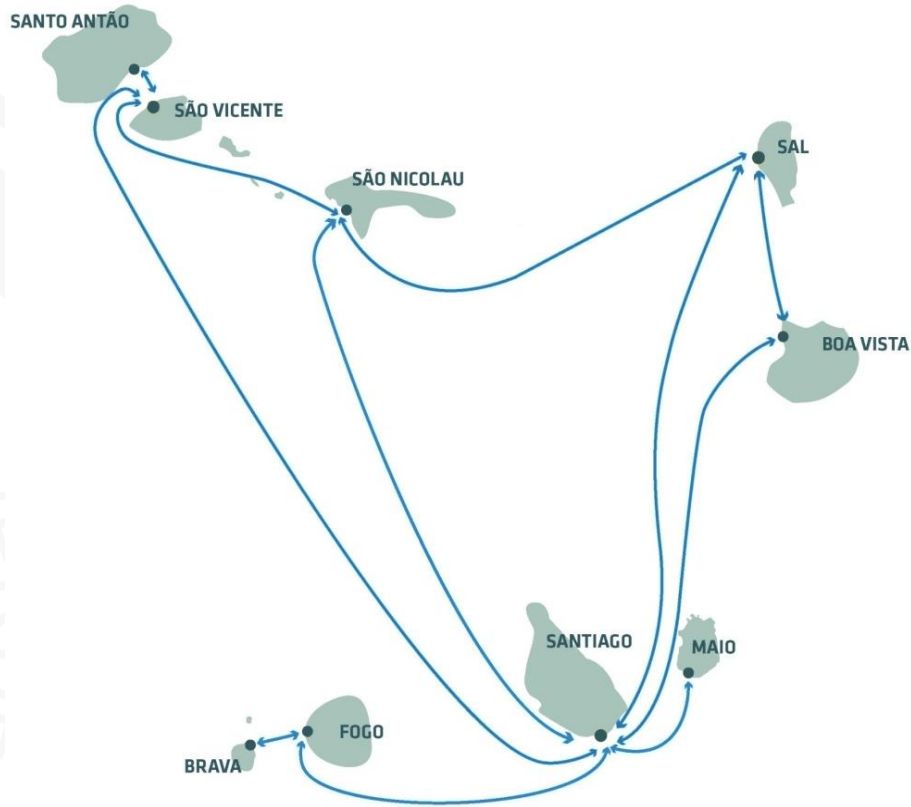


DESIGNAÇÃO	Nº	UNIDADE
Acostagem	3.750	Metros
Parqueamento de contentores	46	Hectares
Silos portuários	30.000	Toneladas
Armazenagem coberta	19.550	m ²
Armazenagem descoberta	60.225	m ²
Atracações	3.000	Nº/ano
Operações	1.000.000	Tons/ano
Contentores	55.000	TEUS/ano



4. Oferta

4.1 Diagrama da Oferta





4.2 Linhas e Frequências Semanais mínimas da oferta (Ano 1)

Linha	Frequências Semanais
São Vicente – Santo Antão – São Vicente	21
São Vicente – São Nicolau – São Vicente	1
São Vicente – São Nicolau – Sal – Boa Vista – Sal - São Nicolau - São Vicente	2
São Vicente – Santiago – São Vicente	2
Brava – Fogo – Santiago – Fogo - Brava	5
Santiago – Fogo - Santiago	1
Santiago – Maio - Santiago	3
Santiago – Boa Vista – Sal – Boa Vista - Santiago	2
Santiago – São Nicolau - Santiago	1



4.3. Embarcações Tipo

NOVAS EMBARCAÇÕES	
Transporte de Passageiros, de Viaturas e de Carga Rolante	
Passageiros	300
Velocidade (nós)	15
Tripulantes	10
Comprimento	60-70 (metros)
Boca	12-14
Propulsão (KW)	4000-6500
Tipo de Carga	40-50 Viaturas 5-6 Camiões (40pés)
Consumo Horário	250 Litros





5. Enquadramento Legal

- Dec^o Legislativo n^o 14/2010 – Código Marítimo de Cabo Verde;
- Dec^o Lei 26/93 – Define e Regula o acesso à indústria dos transportes marítimos;
- Dec^o Lei 16-2015 - Bases de Exploração do Serviço Publ. de Transp. Marit. Inter-ilhas
- Dec^o-Legislativo n^o 5-2007 - Aprova o Código Laboral de Cabo Verde
- Dec^o-Lei n^o 19 2016 - Procedimentos aplicáveis à entrada e saída de navios dos portos
- Dec^o-Lei n.º 28.2016 - Atualiza o Livro IV do CMCV
- Dec^o-Regulamentar n^o 15-2010 - Regulamento dos Portos de Cabo Verde
- Deliberação 12-2013 da AMP - Aprova Tarifas nos Portos de Cabo Verde
- Portaria 16-2006 - Aprova Tarifas para a cabotagem
- Portaria 80-84 Aprova o Regulamento do Pessoal de Tráfego e Estiva de Cabo Verde
- Regulamento n^o 1-2015 da AMP - Regulamento Transp. Passag. Bagag. e Cargas