

PROJECTO DE LEI N.º 63/XI

REVOGA O DL N.º 188/2008, DE 23 DE SETEMBRO, QUE INTRODUZIU ALTERAÇÕES NAS BASES DO CONTRATO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE EXPLORAÇÃO, EM REGIME DE SERVIÇO PÚBLICO, DO TERMINAL PORTUÁRIO DE ALCÂNTARA

Exposição de motivos

O Dec.-Lei n.º 287/84, de 23 Agosto veio autorizar a Administração do Porto de Lisboa *"a contratar com empresa após concurso público, a concessão do direito de exploração em regime de serviço público de um terminal de contentores nas instalações portuárias de Alcântara Sul"*, sendo a "concessão outorgada após homologação em Conselho de Ministros."

Estipulava ainda aquele diploma que o prazo de concessão seja de 20 anos, podendo a Administração mediante novo contrato, estabelecer um novo regime de exploração, por um ou mais períodos de 5 anos.

O Dec.-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto de 1993 veio estabelecer o regime jurídico das operações portuárias, prevendo a concessão de serviço público, que a realizar-se deverá passar pela adjudicação mediante concurso público, nas condições do programa e caderno de encargos elaborado pelas autoridades portuárias e pelos ministros da tutela sectorial de acordo com as bases gerais das concessões estabelecidas por decreto-lei.

Por seu lado, o Dec.-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro veio *"estabelecer as bases gerais das concessões do serviço público de movimentação de cargas nos cais e terminais portuários, tal como previsto no Dec.-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto,*

determinando na sua Base XIII que "o contrato é outorgado por prazo determinado, não superior a 30 anos".

Ora o Dec.-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, alterando as bases do contrato de concessão do direito de exploração, em regime de serviço público, do terminal portuário de Alcântara, concretamente a base XII, determinou que a concessão vigorará até 31 de Dezembro de 2042.

O Tribunal de Contas refere no seu Relatório de 27 de Setembro de 2007, com o n.º 23/2007-2ª Secção, Auditorias às Administrações Portuárias na sua página 8 que *"a APL-Administração do Porto de Lisboa, líder no movimento de carga geral contentorizada, apresenta desafogadas capacidades instaladas e disponíveis, para fazer face a eventuais crescimentos do movimento de contentores."*

Alertava ainda o Tribunal de Contas no mesmo relatório para o *"limite de 30 anos imposto por lei"* e para a necessidade de o cumprir, salientando que o não cumprimento da lei é opositora *"aos benefícios da livre concorrência por encerrarem o mercado por períodos de tempo excessivamente longos"*.

E ainda que, para o facto de a capacidade nacional de movimentação de carga contentorizada adicional disponível ser de 10.395 mil Toneladas, o que, sabendo-se que a movimentação em 2006 foi de 5.198 mil Toneladas em Lisboa permite concluir que a capacidade disponível nacional excedentária é superior a 50%.

Acrescente-se que a APSS-Administração Portuária de Setúbal e Sesimbra, vizinha de Lisboa tem utilizada apenas 5% da sua capacidade relativa a carga contentorizada, e que o Porto de Sines recebeu elevados investimentos, supostamente relacionados com a intenção de captar carga contentorizada para aquele porto.

Entretanto veio o Governo garantir a "*legalidade da concessão até 2042 do terminal de contentores de Alcântara à Liscont*", com a justificação de "*não estar em causa a celebração de novo contrato*" para concretizar uma prorrogação por 27 anos, de onde resulta que a duração da concessão será assim de 57 anos sem existência de um concurso público.

O projecto Nova Alcântara anunciado em Abril último pelo Governo prevê entre outras obras o enterramento da Linha de Cintura e a construção de uma única estação com acesso subterrâneo, a ligação daquela linha à linha de Cascais através de um túnel, a interligação ao Metro de Lisboa e obras para tornar o TCA um *deep-sea port*, e ainda a criação de zona de acostagem e operação de barcaças, garantindo o Governo na sua apresentação que tudo estará concluído até 2013.

Foi sublinhada na iniciativa parlamentar a estranheza desta urgência no prolongamento de uma concessão à revelia das mais elementares regras e conclusões do Tribunal de Contas, o prejuízo para a zona com a criação de uma muralha intransponível, quando o próprio presidente da APL-Administração do Porto de Lisboa num seminário em Bruxelas citado pela comunicação social em Outubro referia que "*o maior problema do Porto de Lisboa não é de capacidade, e sim de acessibilidades*", informando que o Acordo da nova concessão com a Liscont seria assinado nesse mês.

A Apreciação Parlamentar do PSD bem como a do PCP, e o Projecto de Lei do PSD no sentido de fazer retroagir a cessação de efeitos na vigência do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, viriam a ser rejeitados pela maioria socialista com excepção de um deputado.

Posteriormente, veio o Tribunal de Contas referir no seu Relatório de auditoria datado de 21 de Julho de 2009 - e referindo-se ao contrato de concessão celebrado entretanto pela Administração do Porto de Lisboa (APL) prorrogando a concessão à Liscont do Terminal de Contentores de Alcântara (TCA) - que "*não consubstancia nem um bom*

negócio, nem um bom exemplo, para o Sector Público, em termos de boa gestão financeira e de adequada protecção dos interesses públicos".

A própria Controladora Financeira do Ministério referiu que *«o risco de fragilizar a imagem e a situação financeira do Concedente, por ter concedido condições demasiado generosas e onerosas para ele, aumenta na actual conjuntura de crise. Na indisponibilidade de financiamento privado para as PPP, seria preferível retomar o investimento público no regime PIDDAC, do que eternizar as actuais condições onerosas.»*, conforme citação do referido relatório do Tribunal de Contas.

As estatísticas oficiais de movimento de contentores não ajudam a justificar a precipitada decisão: *"Em 2008 o movimento de contentores baixou para o nível de 2002.*

Em 2009, no primeiro trimestre, o Terminal perdeu as duas principais linhas de navegação que serviam o porto - a CSAV Norasia e a CMA-CMG/Evergreen. Portugal e o mundo sofrem uma crise internacional que se arrasta desde 2007. As estatísticas oficiais referentes aos primeiros 7 meses do ano de 2009 evidenciam quebras face ao ano anterior.

É por isso incompreensível aos olhos de todos a justificação do prorrogação apressada da concessão pelo Governo, com base em estudos duvidosos que apostam no aumento de movimento esperado."

Considerando que se mantém actuais todos os fundamentos de crítica anteriormente invocados e que em síntese o referido contrato não serve o interesse público, importa proceder à revogação, com eficácia retroactiva, do Decreto-Lei n. 188/2008, de 23 de Setembro.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados, do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, apresentam o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º
Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro.

Artigo 2.º

Entrada em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e produz efeitos às datas de entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 188/2008.

Palácio de S. Bento, ____ de Novembro de 2009

O(s) Deputado(s) do GP-PSD,