

PETIÇÃO N.º 529/X/4ª

RELATÓRIO INTERCALAR

Relatora: Deputada Helena Pinto

DA INICIATIVA DE: Miguel de Sousa Tavares e Outros

ASSUNTO: Solicitam a revogação do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, que “Altera as bases da concessão do direito de exploração, em regime de serviço público, do terminal de contentores nas instalações portuárias de Alcântara Sul, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 287/84, de 23 de Agosto”.

I. Nota Prévia

1. A presente petição deu entrada na Assembleia da República a 31 de Outubro de 2008 e por despacho do Senhor Presidente da Assembleia da República foi remetida à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações nessa mesma data.
2. A Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, na sua reunião de 11 de Novembro de 2008, aprovou o Relatório de Admissibilidade.
3. A presente petição é assinada por 15.000 subscritores.
4. Pelo facto de ser subscrita por mais de 1000 assinaturas, a petição terá de ser publicada na íntegra no Diário da Assembleia da República, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 26.º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março, pela Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho e pela Lei n.º 45/2007, de 24 de Agosto, e é obrigatória a audição dos peticionários de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 21.º do citado diploma.
5. O Relatório de Admissibilidade da Petição n.º 529/X/4.ª referia que deveriam ser ouvidas as seguintes entidades: Administração do Porto de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Ordem dos Arquitectos e Ordem dos Engenheiros, não se tendo realizado, contudo, a audição à Ordem dos Arquitectos.
6. O mesmo Relatório propunha remeter a petição aos Senhores Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente, Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, para que se pronunciassem sobre a matéria, assim como informações ao Tribunal de Contas.

Quanto ao Tribunal de Contas, o Relatório em causa é público e encontra-se disponível na InterNet. Em relação aos dois Ministérios não se obteve qualquer resposta sobre a matéria.

7. A audição dos Peticionários teve lugar no dia 26 de Novembro, às 15.00 horas. Os peticionários fizeram-se representar pelo Dr.º Frederico Colares Pereira, Engenheiro Fernando Nunes da Silva, Arquitecto Bernardo Alves, Engenheiro Magalhães Pereira e Dr.ª Ana Salgueiro. Estiveram presentes os Senhores e Senhoras Deputadas Isabel Jorge, Alberto Antunes, João Gaspar, Ana Couto, Jorge Fão e Joana Lima do PS, Fernando Santos Pereira e Luís Rodrigues do PSD, Abel Baptista e António Carlos Monteiro do CDS-PP e Helena Pinto do BE.
8. Em 2 de Dezembro de 2008 deu entrada na Assembleia da República a Petição 545/X/4ª – “Pela defesa do Porto de Lisboa, do emprego, do ambiente e do desenvolvimento sustentável da cidade”. Esta Petição foi atribuída à relatora da Petição 529/X/4ª, tendo em consideração que o seu objecto é comum, embora expressando pontos de vista divergentes e as audições realizadas reportam-se às duas Petições.

II. Da petição

1. Objecto da Petição:

Os signatários da Petição visam a revogação do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, que altera as bases da concessão do terminal portuário de Alcântara, por, em seu entender:

- a) Ter-se verificado uma mudança de orientação política, de um ano para o outro, em matéria das orientações estratégicas do Governo para o sector portuário. O relatório de síntese da elaboração do plano estratégico do Porto de Lisboa, elaborado a pedido da APL, diz: “Da análise efectuada, (...) conclui-se que a curto/médio prazo (horizonte 2015/2020), a capacidade instalada e a potenciar, nos limites físicos dos terminais especializados já existentes, satisfazem as necessidades que se colocam ao porto para continuar a cumprir cabalmente o papel que lhe está atribuído, ao serviço da Área Metropolitana de Lisboa e do país”.
- b) Consideram que a capacidade actual de movimentação de contentores não está esgotada, sendo que actualmente o Porto de Lisboa tem uma capacidade para a cerca de 900.000 TEU por ano e em 2007 foram movimentados 554.774 TEU, segundo dados da APL.
- c) Acresce ainda que 80% dos navios que atracam em Lisboa podem atracar em Santa Apolónia, localização com acesso à ferrovia e à rodovia.

- d) No entanto as condições estabelecidas para a operação no Terminal de Contentores de Alcântara e no Terminal de Contentores de Santa Apolónia são diferentes quer em termos de renda pelo espaço, quer em termos de taxas de movimentação:

Alcântara – Renda de 800 mil euros e 10,00 euros por TEU

Santa Apolónia – Renda de 3,2 milhões de euros e 23,00 euros por TEU

Acresce ainda que o Decreto-Lei 188/2008 isenta de pagamento de renda as áreas que crescem à concessão e isenta de taxas de operação a movimentação de contentores acima das 400.000 TEU por ano e para o volume inferior a este patamar não altera as taxas devidas à APL, actualmente em vigor no Terminal de Contentores de Alcântara, ou seja, 10,00 euros por TEU.

- e) Consideram lesivo do interesse público o facto de não existir um concurso público para a prorrogação da concessão, o que na prática leva à duração da concessão para um período de 57 anos, quando a lei prevê a duração máxima de 30 anos para as concessões públicas.

Consideram ainda que existe tempo suficiente para, dentro do actual quadro contratual com a Liscont, que termina em 2014, realizar os estudos necessários para a definição da melhor opção no quadro do desenvolvimento do Porto de Lisboa, bem como para realizar um concurso público, no fim do período actual de concessão, para atribuir a exploração do Terminal de Contentores de Alcântara.

Não há tráfego, nem condições contratuais que justifiquem esta “pressa” de prorrogar a concessão sem concurso público.

- f) Consideram também que as condições estabelecidas levam a que a maioria do investimento seja feito por entidades públicas e que o risco é também por elas assumido, sendo que o contrato prevê que apenas uma parte reverterá para a APL já que estão expressamente excluídos de poderem reverter para a APL no fim da concessão, pórticos, empilhadores, plataformas, guindastes e equipamentos de gestão de cargas.

- g) Consideram que as alterações nas acessibilidades previstas, não estão devidamente estudadas e levantam à partida sérias dúvidas, quer quanto às opções assumidas, quer às condições da sua execução, nomeadamente a ligação desnivelada à linha de cintura que terá que atravessar o caneiro de Alcântara e será feita em terrenos de grande instabilidade e delicadeza. Mesmo que esta ligação fosse feita, está ainda por demonstrar a capacidade para explorar a linha de cintura interna para transporte de passageiros, já que a movimentação de contentores exigirá uma média de 50 composições por dia ao longo de 300 dias por ano. Não deixam porém de referir que a Linha de Cascais não é tecnicamente compatível com a linha de cintura, o que está na origem do investimento anunciado pelo MOPTC de 180 milhões de euros em infra-estruturas mais 180 milhões de euros em material circulante, questionando esta

prioridade quando a Linha de Cascais já está ligada ao Metro de Lisboa no Cais do Sodré.

- h) Os peticionários chamam a atenção para o Relatório do Tribunal de Contas que sublinha que a Administração do Porto de Lisboa é líder no movimento de carga contentorizada em Portugal e apresenta desafogadas capacidades instaladas e disponíveis, para fazer face a eventuais crescimentos do movimento de contentores.
- i) Chamam ainda a atenção para as conclusões da Comissão para o Estudo das ligações da cidade de Lisboa e o Porto de Lisboa, liderada pelo Eng.º António Martins que recomendava o abandono da solução de desnivelamento ferroviário.
- j) Os peticionários sublinham o facto de 41 dos 53 Presidentes de Juntas de Freguesia da cidade de Lisboa terem assinado a presente Petição
- k) Os peticionários referem ainda o facto da ampliação prevista para o Porto de Lisboa implicar a criação de uma muralha com cerca de 1,5 quilómetros e com 12 a 15 metros de altura entre a cidade e o Rio Tejo.

2. Audição do Presidente da Administração do Porto de Lisboa:

O Dr. Manuel Frاسquilho, Presidente da Administração do Porto de Lisboa (APL), foi ouvido na Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, no dia 13 de Janeiro de 2009.

Nesta audição, o responsável da APL defendeu a necessidade de ampliação do Porto de Lisboa, argumentando que só assim o porto poderá responder ao desenvolvimento do mercado internacional, que aponta, efectivamente, para o alargamento do potencial da Costa Atlântica.

O Dr. Manuel Frاسquilho refere ainda que o terminal de Alcântara tem vindo a perder clientes, devido ao congestionamento a que tem sido sujeito, derivado à situação de ruptura em que se encontra.

Esclarece, igualmente, que as razões que sustentam a decisão de ampliar o terminal de Alcântara se relacionam com a evolução do mercado e a necessidade de se proceder a determinadas actualizações, e que se está a proceder ao desenvolvimento e consolidação da actividade portuária, no contexto do plano estratégico portuário nacional.

Manuel Frاسquilho admite, contudo, que o terminal de Alcântara, após ser submetido às obras de ampliação, estará novamente, por volta do ano 2018 ou 2020, numa situação de ruptura, pelo que clarifica que o que está na base de raciocínio deste processo é existir a necessidade de aumentar o terminal de Alcântara e «ganhar espaço e tempo para estudar alternativas».

3. Audição do Bastonário da Ordem dos Engenheiros:

O Senhor Bastonário da Ordem do Engenheiros (OE), Fernando Santo, em sede da audição na Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, realizada a 6 de Janeiro de 2009,

referiu que a questão primordial é saber se, de facto, o porto de Lisboa tem as condições necessárias para acolher os navios que se pretende que nele venham a atracar.

Na sua opinião, o Porto de Lisboa poderá dar resposta a este desafio, ao contrário do Porto de Setúbal, que não tem as dimensões adequadas, além de ter problemas de aluviamento e de serem colocados obstáculos pelas autarquias locais. Quanto ao Porto de Sines, o Bastonário da OE, defende que o mesmo deveria servir de plataforma de distribuição.

Fernando Santo afirmou que o Canal do Panamá passará a ter mais 5% do que o tráfego actual, e lembrou que, para os barcos que vêm do Oriente, o primeiro grande porto que encontram é o de Sines. Referiu ainda que neste porto existe apenas um operador, o qual é de Singapura.

O Senhor Bastonário considera ainda que é imperativo que o Porto de Lisboa esteja em condições de competir com outros portos internacionais, nomeadamente os espanhóis.

Em seguida, mencionou a importância de se equacionar a ligação ferroviária de Cascais a Campolide, salientando que, ao aumentar a circulação de transportes rodoviários, nomeadamente de mercadorias, e a via ferroviária, estar-se-á a criar um problema de ordenamento na zona de Lisboa.

Concluindo, afirmou que a Ordem dos Engenheiros considera que existem 2 problemas:

- 1 – A ligação da linha ferroviária de Cascais a Campolide, em particular os problemas de engenharia daí decorrentes no ordenamento do Vale de Alcântara;
- 2 – O aumento do transporte rodoviário na zona projectada para o porto.

No que concerne à inexistência de concurso público para adjudicação do contrato de concessão, Fernando Santo advoga que esta não é uma situação inédita em Portugal, já que existem outras prorrogações de contratos desta natureza, mas salientou que deveria ser garantido um período de retorno. Acrescentou ainda que, na Holanda, estas situações de prorrogação das concessões são frequentes.

No respeitante aos custos com realização de túneis e ligação da linha ferroviária de Cascais à linha de Campolide, referiu que pode estimar em 20 milhões de euros por km, no caso de construção de um túnel, mas que, dado o projecto em causa e o grau de incerteza resultante da fusão do projecto do Porto de Lisboa e da ligação ferroviária, não pode fazer uma estimativa de custos globais.

Fez referência ainda ao parecer jurídico disponível no sítio da APL, e considerou fundamental conhecer a opinião dos operadores e dos transitários, para se aferir da necessidade de alargamento do Porto de Lisboa, e salientou a importância de se conhecer o impacto ambiental, económico-financeiro e social do projecto para o novo porto.

4. Audição do Presidente da Câmara Municipal de Lisboa:

Em 26 de Novembro de 2008, foram ouvidos, na Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa (CML), Dr.º António Costa e o Vereador Arquitecto Manuel Salgado.

O responsável da autarquia afirmou que Lisboa é uma cidade portuária, pelo que o desenvolvimento do porto é benéfico para a capital.

As alterações que são propostas para a zona portuária de Alcântara poderão traduzir-se, segundo os representantes da CML, em importantes benesses para a cidade, nomeadamente no que concerne:

- Ao aumento da capacidade do Porto, e desenvolvimento da actividade portuária de Lisboa;
- À resolução de um problema estrutural de má rede ferroviária em Alcântara;
- À garantia da ligação entre Linha de Cascais e Linha de Cintura;
- À melhoria das ligações e do acesso ao rio;
- À construção de uma praça do lado terra da Gare Marítima de Alcântara e ao compromisso de que não serão colocados nesta Gare quaisquer contentores.

Garantiram, contudo, que a Câmara Municipal de Lisboa não dará autorização para as obras de alargamento do terminal de contentores de Alcântara sem o devido estudo de impacto ambiental.

António Costa adiantou ainda que foram alcançados vários compromissos, designadamente no que respeita aos estudos de impacto ambiental da ligação da Linha de Cascais à de Cintura e das obras no Porto de Lisboa ser alargada para abranger todo o Vale de Alcântara.

Outra garantia exigida diz respeito ao parecer do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), que acompanhará os estudos.

As únicas actividades permitidas antes do término destes estudos serão as demolições dos edifícios vazios na frente do terminal.

A Câmara Municipal só será, portanto, favorável às obras propostas mediante a garantia de que não haverá qualquer agravamento das condições do vale de Alcântara, nomeadamente no que concerne às condições de drenagem e que será implementado um sistema eficaz e sustentado de escoamento dos contentores desembarcados.

III. Outros factos

a) O Decreto-Lei n.º 287/84 de 23 de Agosto consagra a autorização de contratar a concessão para a exploração do Terminal de Contentores de Alcântara com uma empresa privada nos termos do n.º 1 do Artigo 1.º:

“Fica a Administração-Geral do Porto de Lisboa autorizada a contratar com uma empresa nacional, 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”.

b) Em 28 de Abril de 2008 é assinado um Memorando de Entendimento entre o Ministro de Estado e das Finanças; o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; a APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.; a REFER, Rede Ferroviária Nacional, E:P.; a LISCONT – Operadores de Contentores, S.A. e a TERTIR, Terminais de Portugal, S.A., em que acordam as modificações a incorporar no Contrato de Concessão.

c) Em 23 de Setembro de 2008 é publicado o Decreto-Lei n.º 188/2008, cuja entrada em vigor é o dia seguinte ao da sua publicação.

d) Em 10 de Novembro de 2008 o Ministro do Ambiente e Ordenamento do Território anunciou na Assembleia da República que o Projecto Nova Alcântara vai ser alvo de três estudos de impacto ambiental, relativos à ligação ferroviária, ao aprofundamento do cais e ao alargamento do terminal de contentores.

e) Em 12 de Novembro de 2008 a Câmara Municipal de Lisboa aprovou por maioria uma moção no sentido de que o Governo submeta o projecto Nova Alcântara a uma Avaliação de Impacto Ambiental.

f) É igualmente de salientar que, no dia 3 de Dezembro de 2008, foram sujeitas a discussão conjunta, em plenário, as seguintes iniciativas:

- Projecto de Lei do PSD 605/X/4 - Retroacção dos efeitos da cessação de vigência do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, à data da sua entrada em vigor;

- Apreciação Parlamentar do PSD 94/X/4 - Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, que "Altera as bases da concessão do direito de exploração, em regime de serviço público, do terminal de contentores nas instalações portuárias de Alcântara Sul, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 287/84, de 23 de Agosto";

- Apreciação Parlamentar do PCP 97/X/4 - Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, que "Altera as bases da concessão do direito de exploração, em regime de serviço público, do terminal de contentores nas instalações portuárias de Alcântara Sul, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 287/84, de 23 de Agosto";

- Projecto de Resolução do PSD 400/X/4 - Cessação da vigência do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, que "Altera as bases da concessão do direito de exploração, em regime de

serviço público, do terminal de contentores nas instalações portuárias de Alcântara Sul, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 287/84, de 23 de Agosto”;

- Projecto de Resolução do Bloco de Esquerda 407/X/4ª - Cessaçãõ da vigência do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro;

- Projecto de Resolução do PCP 408/X/4ª - Cessaçãõ da vigência do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro.

- O Projecto de Lei 605/X/4, do PSD, foi rejeitado com os votos contra do PS, assim como os Projectos de Resolução que visavam a cessaçãõ de vigência do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro.

No que concerne às apreciações parlamentares n.º 94/X e 97/X, foi apresentada pelo CDS-PP uma proposta, a qual, juntamente com o Decreto-Lei, baixou à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação.

No dia 13 de Janeiro de 2009, procedeu-se à discussão e votação na especialidade das propostas de alteração ao Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro (Apreciações Parlamentares n.º 94/X e 97/X). Submetida à votação, a proposta de alteração do CDS/PP foi rejeitada com os votos contra do PS e os votos favoráveis do PSD, CDS/PP, PCP e Bloco de Esquerda.

- g) O Presidente do Conselho Fiscal do Porto de Lisboa, Saldanha Sanches, coloca dúvidas sobre a constitucionalidade do contrato celebrado com a Liscont, por na sua opinião poder colocar em causa o principio constitucional da concorrência.
- h) Em Fevereiro de 2009 duas linhas de navegação anunciam que abandonam o Porto de Lisboa, em consequência do decréscimo de actividade – a CSAVNorasia e a CMA-CMG/Evergreen, o que significa que o cais ficará com a sua capacidade ocupada a 50%.
- i) Decorrem ainda os estudos de impacto ambiental, dos quais a Câmara Municipal de Lisboa faz depender o seu parecer.

Nota Final

Da exposição dos peticionários de ambas as Petições, assim como das audições realizadas resulta claro que existem duas questões distintas – uma referente aos projectos de ampliação do Porto de Lisboa e respectivas acessibilidades, onde existem ideias diferentes e mesmo pressupostos diferentes, que originam opções distintas, como é óbvio. Outra, o facto de o Governo ter prorrogado a concessão à Liscont sem recorrer a concurso público, assim como as condições da concessão.

Tendo a Assembleia da República recusado a cessaçãõ da vigência do Decreto-Lei 188/2008, de 23 de Setembro, com os votos contra do PS e a favor do PSD, PCP, CDS-PP, BE, PEV e Deputada Não Inscrita, subsistem ainda questões que podem e devem ser esclarecidas, nomeadamente:

- As previsões e os prazos para o esgotamento da capacidade do Cais de Alcântara
- Os condicionalismos impostos pela Câmara Municipal de Lisboa
- As soluções em termos de acessibilidades, nomeadamente a solução ferroviária.

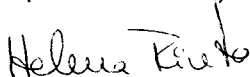
Face ao exposto, a Comissão de Obras Públicas Transportes e Comunicações aprova o seguinte:

Parecer

1. Que se deve solicitar ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações o Relatório da Comissão para o Estudo das ligações da Cidade de Lisboa e o Porto de Lisboa.
2. Que se deve solicitar ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações os contratos assinados com a Liscont.
3. Que se deve solicitar esclarecimento ao Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território sobre os prazos dos estudos de impacto ambiental anunciados e sobre quais as obras que não estão sujeitas a estudo de impacto ambiental.
4. Que se deve solicitar a audição do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, do Presidente do Conselho Fiscal do Porto de Lisboa, da Comissão de Trabalhadores da Administração do Porto de Lisboa, do Sindicato dos Estivadores do Tráfego e Conferentes Marítimos do Centro e Sul de Portugal, do Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações e Juntas Portuárias e da Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores do Mar.
5. Que seja agendada a audição do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, conforme requerimento aprovado por unanimidade.
6. Que os petiçãoários sejam informados das diligências desenvolvidas e que lhes seja enviado o presente relatório.

Palácio de S. Bento, 03 de Abril de 2009

A Deputada Relatora,



(Helena Pinto)

O Presidente da Comissão,



(Miguel Frasilho)

Anexos:

- Documentação entregue pelos Peticionários
- Orientações Estratégicas para o sector Portuário
- Decreto-Lei n.º 287/84, de 23 de Agosto
- Decreto-Lei n.º 188/2008 de 23 de Setembro
- Memorando de entendimento entre o Estado Português, a APL, a REFER, a LISCONT e a TERTIR, assinado em 28 de Abril de 2008
- Relatório do Tribunal de Contas
- Brochura NovAlcântara publicada pela APL