PETIÇÃO N.º 545/X/4ª

RELATÓRIO INTERCALAR

Relatora: Deputada Helena Pinto

DA INICIATIVA DE: João Carlos Quaresma Dias e Outros

ASSUNTO: Manifestam-se «Pela defesa do Porto de Lisboa, do emprego, do ambiente e do desenvolvimento sustentável da cidade».

I. Nota Prévia

1. A presente petição deu entrada na Assembleia da República a 02 de Dezembro 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 16 de Dezembro de 2008, aprovou o Relatório de Admissibilidade.

3. A presente petição é assinada por 6.527 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. Por ser subscrita por mais de 4000 cidadãos, a petição será apreciada em Plenário, conforme disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 24.º do supra citado diploma legal.

6. A audição com os Peticionários teve lugar no dia 6 de Janeiro de 2009. Os peticionários fizeram-se representar pelo Professor João Carlos Quaresma Dias, Dr. João Bebiano e Eng.º Martins Pereira. Estiveram presentes os Senhores e Senhoras Deputados/as Isabel Jorge, João Gaspar e Renato Gonçalves do PS, Rosário Águas e Luís Rodrigues do PSD, Bruno Dias do PCP e Helena Pinto do BE.

7. É de referir que, no âmbito da apreciação Petição n.º 529/X/4ª («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"»), admitida a 11 de Novembro de 2008, na reunião da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, esta deliberou remeter a petição aos Senhores Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente, do Orçamento do Território e do Desenvolvimento Regional, e solicitar informações sobre o assunto ao Tribunal de Contas e a ouvir as seguintes entidades:

   a) Administração do Porto de Lisboa (APL)

   b) Câmara Municipal de Lisboa (CML)

   c) Ordem dos Arquitectos (OA)

   d) Ordem dos Engenheiros (OE)

   Foram ouvidos os peticionários a 26 de Novembro de 2008, e foram recebidos, em sede da 9.ª Comissão, os seguintes representantes: o Senhor Presidente da Câmara de Lisboa, na reunião de 9 de Dezembro de 2008; o Presidente da Administração do Porto de Lisboa, a 13 de Janeiro de 2009; e o Bastonário da Ordem dos Engenheiros, a 6 de Janeiro de 2009.

8. Recorda-se, também, que a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações aprovou por unanimidade um Requerimento apresentado pelo Partido Socialista no sentido de se realizar uma audição com o Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre este assunto, aguardando-se o agendamento da referida audição.

9. O Relatório de Admissibilidade da Petição n.º 529/X/4.ª sugeria que a petição fosse remetida aos Senhores Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente, do Ordenamento do Território e do

Desenvolvimento Regional, para seu conhecimento e para que se pudessem pronunciar sobre o assunto.

II. Da petição

1. Objecto da Petição:

Os signatários da Petição vêm, por este meio, manifestar-se «Pela defesa do Porto de Lisboa, do emprego, do ambiente e do desenvolvimento sustentável da cidade», por, em seu entender:

a) Dependerem, do Porto de Lisboa, 140.000 postos de trabalho;

b) O Porto de Lisboa e as actividades que dele dependem representarem cerca de 5% do PIB regional e 2% do PIB nacional;

c) Todas as grandes cidades ribeirinhas europeias desenvolverem os seus portos comerciais;

d) A protecção da cidade e o respeito pelos seus cidadãos ser um objectivo de todos, que é alcançável com um equilíbrio saudável e desejável com a imprescindível actividade económica que hoje, e desde sempre, é uma realidade na cidade de Lisboa;

e) Existir uma profunda desinformação em torno do tema;

f) A economia marítimo-portuária de um país virado para o mar não ser impeditiva da conversão de vastas áreas da zona ribeirinha em locais de lazer e recreio.

2. Audição dos peticionários:

Durante a audição para a qual foram convocados, que teve lugar no dia 6 de Janeiro de 2009, os peticionários tiveram oportunidade de elencar algumas das premissas que motivaram a sua petição, nomeadamente:

a) A necessidade de contrariar o esvaziamento da actividade, que se verifica em Lisboa desde há alguns anos;

b) O facto da não ampliação do terminal do Porto de Lisboa, em Alcântara, traduzir-se na perda da capacidade de exportar e importar com vantagem competitiva;

c) A compatibilidade de um aumento de cerca de 400 metros em toda a zona ribeirinha, que tem vindo, e poderá vir a ser, aproveitada em benefício das populações;

d) A extinção da actividade portuária em Alcântara traduzir-se na perda de 40 mil postos directos de trabalho e no definhamento da cidade de Lisboa.

Os peticionários tiveram ainda ocasião de esclarecer algumas das questões apresentadas pelas Deputadas e pelos Deputados presentes, designadamente no que concerne:

- À qualidade de membro do Conselho Consultivo do IPTM do Professor Quaresma Dias;
- Aos argumentos que fundamentam a ampliação do Porto de Alcântara, em detrimento de outros portos nacionais;
- Ao impacto visual causado pelo aumento dos contentores e dos pórticos a serem utilizados no Porto de Alcântara;
- Ao impacto do aumento substancial de barcaças na mobilidade dos cidadãos;
- Às consequências, em termos de inundações e impermeabilização do solo, devido ao rebaixamento das linhas ferroviárias;
- Ao possível aumento do número de circulações com a ligação da Linha de Cintura à Linha de Cascais;
- Ao objectivo concreto desta petição;
- Ao possível falhanço do modelo de Landlord e à necessidade de implementar uma visão e uma política estrategicamente definida para o sector portuário;
- À legalidade e transparência do processo de prorrogação do contrato de concessão do Porto de Alcântara;
- Ao suposto esgotamento da capacidade do Porto de Lisboa;
- À possibilidade de se aproveitar o tempo da actual concessão para discutir publicamente as opções existentes;
- À posição do representante da Câmara Municipal de Lisboa, que, em sede de audição, afirmou que a câmara só daria parecer favorável após a divulgação do

resultado da Declaração de Impacto ambiental, dos projectos sobre as acessibilidades e da posição do LNEC.

Relativamente a estas questões, os peticionários prestaram os seguintes esclarecimentos:

a) O Professor Quaresma Dias confirma a sua participação num Conselho Consultivo de um órgão regulador nacional, mas refere não receber qualquer remuneração e não estar, de forma alguma, condicionado por essa posição;

b) No que concerne à opção do Porto de Alcântara, os peticionários defendem que é o único que reúne as condições adequadas. No que respeita ao Porto de Santa Apolónia, o mesmo não tem profundidade suficiente, no que respeita ao Porto de Sines, os custos de transporte de mercadorias e as respectivas portagens tornam essa alternativa inviável;

c) Na opinião dos peticionários, o impacto visual dos contentores irá ser menor com a ampliação do Porto de Alcântara, devido à demolição de alguns edifícios e à maior distribuição horizontal de contentores;

d) Relativamente ao possível aumento do número de barcaças na travessia do Tejo, os peticionários referem que terão que se redefinir as rotas de navegação;

e) No que respeita às questões relacionadas com a circulação ferroviária, os pormenores técnicos deverão, segundo os subscritores, ser esclarecidos por especialistas;

f) Os peticionários clarificam que o objectivo da petição é contribuir para que o Porto de Lisboa possa continuar a ter um porto comercial. Os peticionários esclarecem ainda que não pretendem defender as opções do Governo e que não estão a «fazer petições contra petições» (em alusão à petição 529/X/4ª);

g) Os peticionários não defendem o falhanço do modelo de Landlord, mas sim da política sectorial dos portos. Quanto à necessidade de implementar uma visão e uma política estrategicamente definida para o sector portuário, os peticionários concordam com esta afirmação, no entanto, esclarecem que o que está de facto em causa é um terminal, e não propriamente a política portuária no seu todo;

h) Os peticionários optam por não se pronunciarem sobre a forma como decorreu este processo, mas relembram que se trata de uma prorrogação e não de uma nova concessão, e que o limite temporal é idêntico ao praticado noutros países da Europa, na medida em que é necessário assegurar o retorno do investimento das entidades privadas;

i) Quanto ao esgotamento da capacidade do Porto de Lisboa, os peticionários referem que o estudo do consultor internacional, encomendado pela Liscount, menciona que o terminal de Alcântara vinha a crescer à média de 20% até 2003, sendo que, a partir de 2003, porque entrou em 80% da sua capacidade máxima, o terminal começou a perder clientes. Os peticionários reconhecem a este estudo uma grande credibilidade técnica.

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

O Dr. Manuel Frasquilho, 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 Frasquilho 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 Frasquilho 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».

4. 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.

5. 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 - Cessação da vigência do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro;

- Projecto de Resolução do PCP 408/X/4ª - Cessação 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 cessação 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 cessação 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 peticionários 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,

O Presidente da Comissão,