

Apreciação Parlamentar n.º 94 /X/4
Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro

“Concessão do terminal portuário de Alcântara.”

Publicado no Diário da República n.º 184, I Série

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.”

Previa ainda aquele Dec.-Lei que o prazo de concessão será 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 estabelece 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.

O Dec.-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro vem” estabelecer as bases gerais das concessões do serviço público de movimentação de cargas nos cais e terminais portuários, tal como definia o 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”.

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, determina que a concessão vigorará até 31 de Dezembro de 2042.

Refere o Tribunal de Contas 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.”

Alerta ainda o Tribunal de Contas na página 10 e 32 do mesmo relatório para o “**limite de 30 anos imposto por lei**” e 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”.

Acresce que, como resulta da consulta de quadro da pag. 16 que a capacidade nacional de movimentação de carga contentorizada instalada é de 10.395 mil Toneladas, pelo que sabendo-se que a movimentação em 2006 foi de 5.198 mil Toneladas se conclui 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**.

Sabemos ainda pelo Relatório e Contas de 2007 do Porto de Setúbal que a “a nível dos terminais concessionados, se procedeu à montagem do segundo pórtico de contentores no TMS-2, pela SADOPOINT, e o início de uma nova linha regular de contentores: a Holland Maas. Por sua vez, o TMS-1 recebeu, em 2007, a classificação de melhor performance pela UECC, tendo sido **considerado um dos terminais mais seguros** pela US Coast Guard. E ainda que este incremento foi obtido com um menor número de escalas comerciais: 1.446 navios entraram no porto, sendo 821 de carga geral, 387 especializados, 147 de granéis líquidos, 78 de granéis sólidos e 13 porta-contentores, o que se traduz num aumento da competitividade do porto.

Saliente-se os elevados investimentos realizados em Sines supostamente relacionados com a intenção de captar carga contentorizada para aquele porto.

O Tribunal de Contas dá-nos conhecimento de que foram enviados exemplares deste relatório ao Primeiro-Ministro, ao Ministro das Finanças, ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e ainda à própria Administração do Porto de Lisboa, que como se vê foram pura e simplesmente ignorados.

Entretanto o Governo ‘garante 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. 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 – Alcântara Rio – 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, e ainda criação de zona de acostagem e operação de barcaças, garantindo o Governo na sua apresentação que tudo estará concluído até 2013.

Estranha-se esta urgência no prolongamento de uma concessão à revelia das mais elementares regras e conclusões do Tribunal de Contas, o prejuízo para a zona em que vai ser criada uma muralha intransponível, para mais quando o próprio presidente da APL-Administração do Porto de Lisboa num seminário em Bruxelas noticiado pela Lusa dia 9 de Outubro veio dizer 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 vai ser assinado este mês**, na mesma ocasião.

Nestes termos, ao abrigo do disposto na alínea c) do artigo 162.º e do artigo 169.º da Constituição da República Portuguesa e ainda dos artigos 4.º, n.º1 alínea h) e 189.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados, do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, vêm requerer a Apreciação Parlamentar do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, que «visa introduzir alterações nas bases do contrato de concessão do direito de exploração, em regime de serviço público, do terminal portuário de Alcântara.»

Assembleia da República, 10 de Outubro de 2008

Os Deputados do GP-PSD,