



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº 11337/**MAP** - 2 Dezembro 08

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência	S/comunicação de	N/referência	Data
		Registo nº 7640	02-12-2008

**ASSUNTO: RESPOSTA PERGUNTA N.º 505/X (4ª) DE 29 DE OUTUBRO DE 2008, DO SENHOR DEPUTADO MANUEL ALEGRE (PS)
- PRORROGAÇÃO DO PRAZO DA CONCESSÃO DO TERMINAL DE ALCÂNTARA**

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 8012 de 2 de Dezembro do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

SMM



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Ministro
dos Assuntos Parlamentares

c/c – Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência a Secretária
de Estado dos Transportes

N/Refª 8012/2008
Lisboa, 2 de Dezembro de 2008

Assunto: Pergunta ao Governo n.º 505/X (4ª), dirigida ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e formulada pelo Senhor Deputado Manuel Alegre (PS) em 29 de Outubro de 2008, sobre “Prorrogação do prazo da concessão do Terminal de Alcântara”.

Exma. Senhora,

Com referência ao assunto em epígrafe, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, na sequência de informação prestada pela Senhora Secretária de Estado dos Transportes, de dar nota do seguinte:

Na sequência da pergunta ao Governo *supra* referenciada e depois de consultada a Secretaria de Estado dos Transportes, encarrega-me o Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de dar nota do seguinte:

A pergunta mencionada em epígrafe deu entrada no Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações em 31 de Outubro de 2008.

A referida pergunta está concretizada através da solicitação de resposta às seguintes quatro questões:

- a) Quais as razões de uma prorrogação, desde já, por 27 anos e sem concurso, de uma concessão que só termina em 2015?
- b) Quais são as "novas circunstâncias" que motivaram esta decisão? Em que estudos comparativos se baseiam? Qual a política nacional portuária que lhe está subjacente?



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- c) Onde está o "novo plano de investimentos" que importa concretizar? Qual o montante em que foi avaliada a prorrogação da concessão agora verificada?
- d) Qual a opinião do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional sobre os impactos ambientais das transformações que se pretendem levar a cabo com a ampliação do terminal de contentores de Alcântara?

Destas quatro questões, a última dirige-se, expressamente, ao Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional e consta também da Pergunta ao Governo nº 506/X (4ª), dirigida, na mesma data e pelo mesmo Senhor Deputado, a esse Ministério, pelo que deverá por esse Ministério ser respondida.

Por outro lado, face aos considerandos que precedem as referidas questões e às afirmações neles contidas, que consideramos traduzirem uma deficiente informação sobre a matéria em causa, julgamos importante integrar as respostas às questões que nos foram dirigidas num âmbito mais alargado de enquadramento, para melhor esclarecimento e compreensão de toda essa matéria.

1. Importância do Sector Marítimo - Portuário Português

É hoje reconhecida a importância decisiva do sector marítimo-portuário para o desenvolvimento económico e social, bem como o seu papel na transformação profunda que se tem vindo a operar, desde as últimas décadas do século passado, na organização mundial da mobilidade de pessoas e bens e, em particular, do comércio internacional.

Os efeitos desta transformação no âmbito da UE podem ser evidenciados por diversos indicadores, dos quais destacamos:

- Cerca de 90% do comércio externo da UE e cerca de 40% do comércio entre países da UE é realizado por via marítima;
- Todos os anos transitam pelos portos marítimos europeus cerca de 3,5 mil milhões de toneladas de mercadorias e de 350 milhões de passageiros.

A introdução da carga contentorizada, o aumento progressivo da capacidade dos navios e a sofisticação dos equipamentos utilizados nas operações de carga e descarga têm vindo a reduzir significativamente os custos associados ao frete marítimo e à operação portuária. E este acréscimo de eficiência veio permitir a criação de cadeias de abastecimento cada vez mais longas, encorajando os produtores, os distribuidores e os retalhistas a procurar soluções mais competitivas, independentemente da localização geográfica dos centros de produção e de consumo.

Acresce que a actividade marítimo-portuária tem um efeito fortemente catalisador para a actividade de outros sectores como sejam os da construção naval, da produção e



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

comercialização de equipamentos, dos serviços marítimos (seguros, banca, intermediação, classificação e consultoria), etc.

Portugal, enquanto país situado na fachada oeste-atlântica da Europa, zona de cruzamento de importantes rotas de transporte marítimo (e não só) de pessoas e bens, detém importantes vantagens competitivas para desempenhar um papel de relevo neste comércio internacional, pelo que o seu sector marítimo-portuário pode e deve ter a ambição e a determinação de se assumir como um sector estruturante de crescimento da economia, de promoção do emprego e de desenvolvimento social do nosso país.

2. Política portuária nacional

A política portuária nacional está claramente definida e é do conhecimento público, pelo menos, desde Dezembro de 2006, altura em que se apresentaram publicamente as Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário (OESMP).

Neste documento estabelece-se como visão estratégica para o sector:

- Reforçar a centralidade euro-atlântica de Portugal;
- Aumentar fortemente a competitividade do sistema portuário nacional e do transporte marítimo;
- Disponibilizar ao sector produtivo nacional cadeias de transporte competitivas e sustentáveis.

Desde logo, definiu-se como domínio prioritário de intervenção, entre outros:

a) A melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias, através de acções ao nível das infra-estruturas portuárias, de acordo com o perfil de cada porto, o que, no caso do porto de Lisboa passaria, designadamente, por:

- Consolidar a sua posição na carga geral impulsionada pela taxa de crescimento dos contentores, aumentando a actual capacidade pela optimização e modernização das infra-estruturas existentes;
- Reforçar a capacidade logística através da ligação à plataforma portuária polinucleada de Castanheira do Ribatejo/Bobadela, potenciada, nomeadamente, pela utilização da via fluvial, e, futuramente, à plataforma urbana nacional do Poceirão;

b) A promoção da intermodalidade e o reforço das acessibilidades terrestres, através das seguintes acções:

- Potenciar o transporte ferroviário e fluvial de mercadorias, nas ligações aos portos;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- Concretizar as ligações à Rede Nacional de Plataformas Logísticas;
- Melhorar as acessibilidades terrestres aos portos, de acordo com os respectivos perfis.

Nas OESMP referia-se, desde logo, que «No Porto de Lisboa, note-se que 350.000 TEU se referem a tráfego de *deep-sea* e 600.000 TEU a tráfego de *short-sea*. [...] o único terminal capaz de receber tráfegos *deep-sea* é o terminal de contentores de Alcântara (LISCONT) [...] Tendo presente que o tráfego *deep-sea* [...] que se espera um incremento substancial do mesmo e que se pretende evitar estrangulamentos como os ocorridos em 2003 (onde a taxa de utilização do parque excedeu largamente a sua capacidade [...] motivando uma quebra significativa da qualidade do serviço prestado), poderá ser necessária a expansão do terminal [...]».

3. Novas circunstâncias que determinam necessidade de ampliação do Terminal de Contentores de Alcântara

Em 18 de Dezembro de 1984, na sequência de um concurso internacional, foi celebrado entre a Administração do Porto de Lisboa (APL) e a LISCONT um Contrato de Concessão do direito de exploração, em regime de serviço público, do terminal portuário de contentores de Alcântara (TCA), com características técnicas e funcionais para ser descrito como um terminal *deep-sea*, ou seja, um terminal com características necessárias e suficientes para poder ser escalado por navios de grande porte que operavam as principais rotas intercontinentais.

Desde então, o transporte marítimo contentorizado, pela sua maior eficiência ambiental e económica, ganhou relevância significativa, tornando-se no modo de transporte por excelência associado aos fenómenos da globalização e da deslocalização.

O incremento das trocas internacionais, mas também e sobretudo o desenvolvimento do transporte marítimo e a conseqüente realização de elevados investimentos na construção e aperfeiçoamento dos navios porta-contentores, que levou ao crescimento destes em todas as suas vertentes (calado, comprimento e boca), tem sido de tal modo significativo que as circunstâncias em que se baseou o Contrato de Concessão de 1984 e respectivo aditamento de 1997 ao Contrato de Concessão estão hoje objectivamente ultrapassadas.

Esta alteração foi de tal forma relevante que o TCA não pode ser hoje considerado um terminal de *deep-sea*, relegando o porto de Lisboa para a posição de porto secundário, com impacte directo no aumento dos tempos e custos de transporte de e para Portugal.

Em 1984, os navios que faziam o tráfego *deep-sea* transportavam 3.000 a 4.500 TEU (unidade de medida equivalente a 1 contentor de 20 pés).



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Hoje, o tráfego de contentores, com ganhos de eficiência muito significativos, é assegurado por navios com capacidade para transportar mais de 8.000 TEU, chegando mesmo aos 14.000 TEU.

De acordo com estudos internacionais, estes ganhos de eficiência traduzem-se em reduções do custo de transporte que podem chegar aos 20% (quando comparamos o custo médio do transporte nos navios de 4.000 a 6.000 TEU que hoje podem escalar no TCA, com os de 8.000 a 14.000 que poderão vir a operar neste terminal) o que implica uma redução do preço dos bens importados, mas também um aumento da competitividade dos bens exportados, com reflexos positivos significativos na economia regional e nacional e, conseqüentemente, na sustentabilidade do nosso muito importante sector exportador.

Por outro lado, o crescimento verificado ao nível das solicitações de prestação de serviços, a que acresce o já mencionado aumento continuado da dimensão dos navios porta-contentores, obriga ao desenvolvimento da capacidade do terminal, sob pena de se atingirem níveis de congestionamento, semelhantes aos verificados em 2003, impeditivos de operações minimamente eficientes, com óbvios prejuízos para a economia, quer a nível regional, quer a nível nacional.

Caso assim não se procedesse, e mantendo-se o ritmo de crescimento de 2007 (cerca de 11% por ano), o Terminal de Alcântara poderia ver a sua capacidade totalmente esgotada ainda antes de 2012, com todos os efeitos negativos daí advenientes para o respectivo funcionamento e, em geral, para a competitividade do porto e da região de Lisboa.

Outra das exigências que se impõe ao modo de exploração do Terminal de Alcântara respeita à produtividade dos sistemas e equipamentos de movimentação, transporte e ligação terrestre utilizados, em função dos últimos avanços tecnológicos e atendendo ao carácter dinâmico fortemente concorrencial do mercado de serviços portuários.

4. Estudos em que se baseiam previsões de procura

Foram realizados vários estudos sobre as previsões de procura, designadamente os realizados ou comissionados pela APL (DHV) e pela LISCONT (KPMG, bancos financiadores), validados pela análise de vários relatórios de especialistas internacionais e pela análise comparativa da situação de Portugal face ao mercado internacional.

Como já referido, o transporte marítimo contentorizado é o mais eficiente e o que mais tem crescido, fruto da globalização.

Portugal deveria, para o mesmo volume global de carga movimentada, ter entre 2,6 a 3 vezes mais contentores, por comparação com a média de outros países. Estamos, por isso, a trabalhar para recuperar este atraso que tem reflexos na competitividade internacional do país.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

O trabalho desenvolvido pelos consultores envolvidos na elaboração do plano estratégico para o porto de Lisboa revela, entre outros aspectos, que Lisboa apresenta um elevado potencial no segmento de carga contentorizada.

Estimou-se uma procura de 2 milhões de TEU para 2025, o equivalente a quase 4 vezes a procura actual, sobretudo devido à sua localização no cruzamento das principais rotas marítimas do Atlântico (N/S e E/O), da sua proximidade ao principal centro de consumo do país e ainda devido à possibilidade de alargar o seu *hinterland* até à região de Madrid, uma das áreas mais desenvolvidas da Europa e o principal centro de consumo e produção da Península Ibérica.

Ainda recentemente, nos dias 10 a 12 de Novembro, a Administração do Porto de Lisboa e as de outros portos nacionais deslocaram-se a Madrid para participar na LOGITRANS – *Salón de la Logística y el Transporte de Madrid*, numa acção de promoção comercial dos portos nacionais, enquanto portos de mar da comunidade de Madrid.

5. Benefícios do projecto de ampliação do Terminal de Contentores de Alcântara

O projecto de expansão e modernização do TCA visa devolver, ao mais importante terminal de contentores do Porto de Lisboa, a capacidade de *deep-sea* que tinha na altura em que foi concessionado, em 1984.

De acordo com o que já se referiu, prevê-se uma redução de até 20% no preço de transporte de e para Lisboa, resultante da maior eficiência dos navios e meios de movimentação de carga em cais resultantes do TCA renovado.

Parte dos bens que chegarão pelo novo TCA, chegam-nos já hoje por via rodoviária, proveniente dos portos de Valência e Barcelona, pelo que se espera também um impacte ambiental global positivo e o conseqüente descongestionamento das rodovias, em especial nos acessos entre a Capital e a fronteira com Espanha.

A reposição da capacidade *deep-sea* do porto de Lisboa permite ainda reduzir substancialmente os tempos de transporte de e para Lisboa, melhorando também por essa via a competitividade da economia local e regional.

A título de exemplo, a nova linha da CSV/NORASIA, que liga a Ásia ao Norte da Europa, com primeira paragem em Lisboa, em operação desde Outubro deste ano como resultado já das perspectivas de expansão do terminal, permitiu reduzir o tempo de transporte entre Lisboa e a Ásia em 10 dias.

6. Apreciação do Tribunal de Contas sobre a necessidade de ampliação do Terminal de Contentores de Alcântara

O Relatório 23/2007, 2ª Secção, do Tribunal de Contas, sob a epígrafe “Auditoria às Administrações Portuárias, Relatório Global”, reconhece o acentuado crescimento mundial



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

dos contentores, mas conclui pela “existência de desafogada capacidade instalada disponível” em Lisboa.

Neste relatório, o Tribunal de Contas mede a capacidade dos terminais de contentores em toneladas e não em TEU e considera que os terminais têm características operacionais equivalentes, o que leva à conclusão, errada, de que existe ampla capacidade não utilizada e que as cargas podem ser desviadas de um terminal para outro.

No entanto, porque nem todos os contentores vêm com o peso máximo, mas, pelo contrário, ocupam o mesmo espaço físico, a taxa de utilização tem de ser calculada em TEU e não em toneladas.

Um TEU vazio pesa 2,2 toneladas, enquanto cheio pode chegar às 24 toneladas, ou até às 36 toneladas no caso de contentores especiais.

A média em Lisboa ronda as 10,1 a 10,3 toneladas por TEU, mas, por exemplo, em Sines chega perto das 12 toneladas.

Se todos os contentores movimentados em Lisboa tivessem o peso máximo de 24 toneladas, a APL teria movimentado 13,3M toneladas em 2007 só em contentores, ou seja, muito mais que as 9,1 toneladas que o Tribunal de Contas toma como sendo a capacidade de movimentação de contentores.

Alerta-se ainda para o facto de ser comumente aceite no sector que a partir de cerca de 80% da capacidade teórica de um terminal se começam a tornar por demais evidentes os efeitos da eminente saturação do mesmo, resultando em perda de eficiência da operação que se traduz inevitavelmente no aumento dos tempos de movimentação e consequente perda de mercado.

Assim e na realidade no sector marítimo-portuário e apesar da referência à capacidade teórica dos terminais, trabalha-se sempre orientado para a capacidade operacional de cada terminal.

Por outro lado, os navios que operam no TCA, por terem maiores dimensões (maior calado e maior boca), mas também por não terem meios próprios de movimentação de cargas (gruas no próprio navio), não poderiam operar no Terminal *Multipurpose* de Lisboa (em Santa Apolónia), onde os navios da Transinsular operam.

Por limitações de calado também uma boa parte dos navios não pode operar no Terminal de Contentores de Santa Apolónia.

O Tribunal de Contas no Relatório 19/2007, 2.^a Secção, sob a epígrafe “Auditoria à APL”, reconhece a importância estratégica do porto de Lisboa – em particular por estar no centro da cidade - e a necessidade de o desenvolver em particular porque:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- O Transporte Marítimo é fundamental para o comércio externo e portanto para a competitividade internacional do país;
- O Transporte Marítimo está sub utilizado na Europa e, por maioria de razão, em Portugal, onde o seu peso no total do comércio externo Português é menor que na média europeia;
- A proximidade de um porto ao centro de consumo é de importância estratégica para o país.

7. Regime jurídico das operações portuárias

As bases da concessão do terminal portuário de Alcântara (Decreto-Lei n.º 287/84, de 23 de Agosto) autorizam a alteração do regime de exploração mediante a modificação da relação contratual com a Concessionária, sem qualquer limite temporal e sem sujeição a um procedimento pré-contratual, pelo que, por maioria de razão, deve entender-se que a APL e a Concessionária podem prorrogar o prazo do contrato celebrado, desde que não modifique o seu conteúdo essencial.

O regime jurídico constante do Decreto-Lei n.º 287/84, de 23 de Agosto, é um regime especial (que não é derogado pelas normas gerais posteriores), que não prevê a necessidade de realização de procedimento concursal quando está em causa a modificação do contrato. Por outro lado, o regime jurídico geral da operação portuária (Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto) – ainda que não seja aplicável ao contrato em apreciação, por se aplicar às concessões iniciadas posteriormente – também não inviabilizaria esta solução, pois apenas:

- Estabelece um prazo inicial das concessões e não um limite máximo de duração das concessões, incluindo as respectivas prorrogações;
- Prevê a necessidade de procedimento concursal para a formação de contratos quanto a novas relações contratuais e não para a modificação de relações contratuais já existentes.

Também as Bases Gerais das Concessões do Serviço Público de Movimentação da Cargas em Áreas Portuárias (Decreto-lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro) prevêem um prazo de 30 anos, mas apenas para a duração inicial da concessão, não contemplando eventuais prorrogações de prazo.

Acresce que a Lei da Água (Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro) fixa um prazo máximo de 75 anos – onde se inclui o prazo inicial e as respectivas prorrogações – para as concessões de gestão dos recursos hídricos, incluindo as áreas sobre jurisdição das Administrações Portuárias.

Também o Regime Jurídico do Património Imobiliário Público (Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de Agosto) não impede a renovação dos contratos de concessão nos casos em que o



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

mesmo preveja essa possibilidade e quando se ocorram alterações imprevistas no respectivo modo de execução.

De referir, por exemplo, que o diploma que regula a Concessão de Exploração do Terminal de Contentores de Sines (Decreto-Lei n.º 384-A/99, de 24 de Setembro) estipulou um prazo inicial de 30 anos de concessão, prevendo-se a renovação por igual período.

8. Validade jurídico-legal da prorrogação do Contrato de Concessão

Tal como reconhece o Tribunal de Contas no seu Relatório 19/2007, 2.ª Secção, sob a epígrafe “Auditoria à APL”, o transporte marítimo é fundamental para o comércio externo e, portanto, para a competitividade internacional do país, e está sub utilizado na Europa e, por maioria de razão, em Portugal, onde o seu peso no total do comércio externo Português é menor que na média europeia.

No mesmo relatório, o Tribunal de Contas defende ainda que a proximidade de um porto ao centro de consumo é de importância estratégica para o país, assinalando o papel fundamental que o porto de Lisboa desempenha no desenvolvimento da região e mesmo do país.

Já nas OESMP publicadas em Dezembro de 2006 se estabeleceu que «o sistema portuário nacional não existe isoladamente; é um sistema que tem de ser entendido como uma rótula de articulação do sistema Mar e do sistema Terra. É no reforço da articulação com as dinâmicas existentes nestes dois sistemas que podemos reforçar a centralidade atlântica do país. Neste sentido, cada unidade portuária participa nesta articulação, constituindo-se como uma micro-rótula de articulação de dois sistemas maiores: o Mar e a Terra».

Definia-se ainda que «o perfil do Porto materializa uma orientação estratégica para cada unidade portuária, integrada no contexto da estratégia nacional e com vista a reforçar o sistema portuário no seu conjunto».

Concretamente para o porto de Lisboa, estabeleceu-se que o seu perfil estratégico passa por:

- «Desenvolver a sua vocação como porto multifuncional;
- Consolidar a sua posição na carga geral, aumentando a actual capacidade pela optimização e modernização das infra-estruturas existentes;
- Reforçar a posição no segmento dos granéis sólidos alimentares, enquanto primeiro porto nacional e segundo ibérico;
- Reforçar a capacidade logística através da ligação à plataforma portuária polinucleada de Castanheira do Ribatejo/Bobadela, potenciada, nomeadamente, pela utilização da via fluvial, e, futuramente, à plataforma urbana nacional do Poceirão;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- Potenciar a sua actual situação de primeiro porto de cruzeiros no continente, tornando-o uma referência nas rotas turísticas internacionais;
- Melhorar a integração na área urbana envolvente, em conciliação com os instrumentos de gestão territorial dos municípios da área de jurisdição».

Mais se esclarece no mesmo documento que, relativamente à carga geral, se esperava um «acentuado aumento, entre 2005/2010, da taxa de crescimento anual da carga geral, impulsionada pela taxa de crescimento dos contentores, que passa de 1,3%, entre 2002/2005, para 8%, entre 2005/2010».

Assim, desde logo se alertava para que «em Lisboa, o único terminal capaz de receber tráfegos *deep-sea* é o Terminal de Contentores de Alcântara (LISCONT) cuja capacidade é de 350.000 TEU [...] Tendo presente que o tráfego *deep-sea* é aquele que apresenta maior peso na movimentação total pela LISCONT, que se espera um incremento substancial do mesmo e que se pretende evitar estrangulamentos como os ocorridos em 2003 (onde a taxa de utilização do terminal excedeu largamente a sua capacidade – em 2003 a taxa de utilização foi de 157% - motivando uma quebra significativa da qualidade do serviço prestado), poderá ser necessária a expansão do terminal para garantir uma taxa de utilização do cais de 65% (standard internacional para a utilização máxima recomendada), através de uma operação mais célere dos navios».

Esta necessidade de aumentar a capacidade do porto de Lisboa e de modernizar e otimizar o TCA estava, assim, prevista, pelo menos, desde finais de 2006, no documento estratégico oficial do Governo para o sector marítimo-portuário.

Em face do forte crescimento da movimentação de contentores verificado no mundo e em particular em Portugal durante 2007, com Sines, Leixões e Alcântara a crescerem todos acima de 10%, aproximando-se assim o TCA dos valores limites (em termos dos padrões internacionalmente aceites), reforçou-se o sentido de urgência relativo à expansão do terminal.

Assim, estabelecida a necessidade de investimento, com vista à prossecução do interesse público, e antes de tomar uma decisão sobre o modelo a adoptar, o Governo ponderou as três alternativas que a seguir se identificam:

- a) Não realização de qualquer investimento de expansão, aguardando-se até 2015 pelo fim da concessão para lançar novo concurso que contemplasse a expansão já no âmbito de uma nova concessão, adiante referido como "cenário de continuidade";
- b) Resgate da concessão pela APL, com realização de investimentos e lançamento de concurso público para nova concessão, adiante referido como "cenário de resgate";



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- c) Obrigação de a Concessionária efectuar os investimentos de ampliação do TCA, com a correspondente modificação do Contrato de Concessão e respectiva prorrogação do prazo, adiante referido como "cenário de prorrogação".

Note-se que poderia ainda ter sido considerado outro cenário que seria o da obrigação de a Concessionária efectuar os investimentos de ampliação do TCA com a correspondente modificação do Contrato de Concessão, mas sem prorrogação do respectivo prazo. Contudo, esta modificação unilateral do Contrato de Concessão acarretaria significativos investimentos por parte da Concessionária e tornaria legalmente obrigatória a reposição do equilíbrio financeiro da concessão em condições que, como se verá mais adiante, seriam completamente desaconselhadas. Na realidade, este cenário corresponderia ao "cenário de prorrogação" agravado do ponto de vista do Estado e, por isso, foi, desde logo, afastado.

No que se refere ao "cenário de continuidade", as razões já anteriormente aduzidas não o aconselhavam como o mais adequado. No entanto, este cenário foi utilizado como cenário base ou de referência para efeitos de avaliação económico-financeira comparada das soluções alternativas.

No que se refere aos outros dois cenários, e antes de se proceder a qualquer avaliação económico-financeira comparada de todos os cenários definidos, foi feita a avaliação da sua validade jurídico-legal.

A possibilidade de resgate pelo Concedente encontra-se prevista no Contrato de Concessão inicial, ficando a Concessionária com direito a ser indemnizada pelo montante dos investimentos já realizados e ainda não amortizados.

Para além disso, este cenário implicaria o lançamento de novo concurso, o que, face à perspectiva de esgotamento do terminal, era susceptível de criar graves dificuldades, designadamente ao nível do cumprimento dos prazos disponíveis para a execução das obras de expansão, o que contribuiria para não evitar o esgotamento da capacidade do TCA e a inerente desactualização do mesmo.

Por outro lado, do ponto de vista conceptual e por princípio, o resgate do contrato associado à constituição de uma nova relação contratual só deveria ser admitido se a Administração pretendesse introduzir um novo modelo de gestão do terminal portuário, o que não é o caso.

Quanto à possibilidade de resgate do contrato, assumindo a APL directamente a gestão do terminal portuário, esta é consagrada no regime jurídico da actividade portuária enquanto solução residual, isto é, quando se impõem à Administração «razões prevalecentes de interesse público». Acresce que, e tal como reforçado nas OESMP, as administrações portuárias devem estar libertas para exercerem as suas verdadeiras atribuições, perseguindo-se o modelo de *landlord port*, ao invés de terem actividade portuária directa – até porque ficariam em posição de concorrência directa com outros seus concessionários.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Quanto ao “cenário de prorrogação”, importa salientar que o regime das concessões de serviço público tem características de continuidade, regularidade, eficiência e actualidade, o que permite à Administração a modificação unilateral do contrato, nos termos alínea a) do artigo 180.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA), ou a adaptação contratual com o recurso a uma solução consensual de acordo com o interesse público.

Deste modo, a prorrogação do prazo do actual Contrato de Concessão é a mais sustentável, pois permite iniciar de imediato os investimentos necessários para a expansão do terminal portuário.

Como já atrás se referiu, qualquer modificação unilateral do Contrato de Concessão que acarrete significativos investimentos por parte da Concessionária torna legalmente obrigatória a reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

Neste contexto, foram equacionadas as soluções que a seguir se identificam:

- a) Atribuição de uma indemnização à LISCONT no final da actual concessão (em 2015) pela não amortização total dos investimentos entretanto realizados – o que apesar de legalmente admissível, seria uma opção financeiramente pouco exequível para a APL e até moralmente discutível já que se assemelharia a uma espécie de contrato de “empreitada” encapotada sob o manto da alteração unilateral do contrato de concessão;
- b) Aumento das taxas ou tarifas cobradas pela LISCONT aos seus clientes, até ao final da actual concessão, no âmbito da exploração do serviço público concessionado – o que apesar de hipoteticamente possível não é economicamente viável, pois a Concessionária opera num mercado competitivo e concorrencial com outros portos e teria de agravar de tal forma os valores cobrados que iria perder todas as valências competitivas ao nível dos preços de utilização dos terminais portuários, prejudicando a sua capacidade de sobrevivência financeira e o interesse público subjacente ao serviço portuário;
- c) Amortização dos investimentos realizados pela Concessionária assegurada através da prorrogação do prazo da concessão – Esta solução compatibiliza-se com a própria técnica remuneratória das concessões de serviço público.

Por conseguinte, a solução adoptada é a que melhor se adequa ao interesse público que subjaz à actividade portuária, não se verificando quaisquer objecções ao prolongamento do termo da concessão com vista a permitir a remuneração dos investimentos realizados.

9. Avaliação económico-financeira das soluções alternativas

Uma das questões que nos foi dirigida refere-se ao montante em que foi avaliada a concessão. Embora não se entenda bem o sentido da questão, pressupõe-se que se pretende saber qual o valor para a entidade pública da opção de prorrogação do prazo de concessão, quando comparado com as outras soluções alternativas para a ampliação do Terminal de Contentores de Alcântara.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Como já foi referido e em face da saturação próxima do terminal e dos prejuízos económicos e sociais que isso acarretaria e, portanto, da necessidade de realização de investimentos que permitissem aumentar a capacidade e devolver ao terminal a sua capacidade de *deep-sea*, foram analisadas três soluções possíveis do ponto de vista jurídico-legal:

- a) Não realização de qualquer investimento de expansão, aguardando-se até 2015 pelo fim da concessão para lançar novo concurso que contemplasse expansão já no âmbito de uma nova concessão, referido como “cenário de continuidade”;
- b) Resgate da concessão pela APL, com realização de investimentos e lançamento de concurso público para nova concessão, referido como “cenário de resgate”;
- c) Obrigação de a Concessionária efectuar os investimentos de ampliação do TCA, com a correspondente modificação do contrato de concessão e respectiva prorrogação do prazo, referido como “cenário de prorrogação”.

Assim, a APL, contando com a assessoria especializada da direcção de Project-Finance do BPI, avaliou comparativamente estas três soluções, tendo para cada uma delas sido calculado o respectivo valor actual líquido (VAL) do cenário.

A APL recebe actualmente receitas directas e indirectas da concessão do terminal da LISCONT.

As receitas directas dizem respeito às taxas fixas (essencialmente taxas dominiais sobre a utilização do muro-cais, dos terraplenos, de edifícios ou outras infra-estruturas) e às taxas variáveis (essencialmente taxas sobre movimentação de contentores no terminal).

Mas a APL cobra ainda receitas directamente aos donos dos navios (Armadores) e aos donos das cargas, em particular a TUP Navio, TUP Carga e Taxa de pilotagem, entre outras, receitas estas que resultam da concessão em apreço, sendo portanto receitas da APL, ainda que indirectas por via da concessão.

- a) Cenário de continuidade - Para este cenário, foram tidas em consideração as receitas directas que a APL recebe desta concessão (taxas fixas e variáveis), acrescidas das receitas indirectas, deduzidas dos custos operacionais da APL nesta área. Até 2015 foram considerados os valores explícitos, tendo sido feito o cálculo do valor residual em 2016 destas receitas.

Tendo em conta o efeito de saturação do terminal sobre a procura, já vivido em 2003, modelizou-se o mesmo tipo de comportamento, com efeito nas receitas da Concessionária e da APL.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Assim, o VAL final deste cenário foi calculado em cerca de 129,4 Milhões de euros a preços de 2008.

- b) Cenário de resgate – para este cenário, estipulou-se que a APL iria avançar com as obras de expansão e preparar novo concurso em paralelo com anúncio de resgate, de forma a minimizar o impacte do resgate sobre operação e mercado.

Assim, o resgate teria efeito em 2011, altura em que parte das obras já estaria em curso.

Neste cenário e até 2011 seguiu-se o mesmo raciocínio já explicitado no “cenário de continuidade”, a que acresceu o valor dos vários investimentos, todos a cargo da APL, e da indemnização pelo resgate, calculado para 2011 e a preços de 2011 em cerca de 6,15 milhões de euros.

Entre 2012 e 2031 (fase de crescimento de tráfego) contabilizaram-se as receitas líquidas de clientes e rendas da concessão, tendo se calculado o valor residual das mesmas em 2032.

Apesar do cuidado na calendarização do anúncio do resgate, a obrigatoriedade de pré-anúncio do mesmo, um ano antes da sua concretização, levaria a que desde essa data:

- A actual Concessionária deixasse de desenvolver esforços comerciais;
 - Os próprios clientes, deixando de ter um interlocutor comercial válido com quem definir estratégias a médio-longo prazo, procurassem portos alternativos para as suas cargas.
- Num cenário de crescimento forte, como o que se vivia ainda no início de 2008, esperava-se assim um impacte sobre a procura do terminal, que foi também modelizada.

Assim, o VAL final deste cenário foi calculado em cerca de 130,2 Milhões de euros a preços de 2008.

Note-se que este VAL não contempla o risco de o concurso internacional de concessão do terminal poder ter um desenvolvimento temporal mais longo, com prejuízo adicional para o desenvolvimento do negócio. Note-se ainda que este VAL também não entra em linha de conta com o risco que a APL incorreria por ser a própria a realizar os investimentos de expansão (risco de projecto, risco de derrapagem temporal, de derrapagem financeira, revisão de preços, trabalhos a mais, etc).

- c) Cenário de prorrogação – para este cenário modelizaram-se as receitas directas e indirectas da APL decorrentes da concessão, contemplando os investimentos em dragagens a cargo da APL, bem como as isenções (parciais) de taxas (fixas e variáveis) previstas no aditamento ao contrato de concessão, por contraponto da realização dos



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

investimentos em infra-estrutura pela concessionária. Deduziu-se ainda o custo de perda de rendas e de realojamento do IPTM.

Neste cenário, o valor explícito foi calculado até ao termo da concessão após prorrogação (2042), sendo calculado o valor residual da concessão em 2043.

O prazo da prorrogação foi o que resultou dos cálculos realizados para se proceder ao reequilíbrio da concessão.

Assim, o VAL final deste cenário foi calculado em cerca de 153,4 Milhões de euros a preços de 2008.

Da comparação dos VAL calculados pelo BPI para os três cenários, conclui-se claramente que o “cenário de prorrogação” é o que melhor defende o interesse público, primeiro, porque é o que corresponde ao maior valor actual líquido, e depois, porque é o que apresenta uma maior minimização dos riscos para os parceiros públicos.

10. Alternativas portuárias nacionais

Têm sido apontadas, em diversos *fora*, eventuais potenciais alternativas à expansão do TCA que, tendo sido devidamente ponderadas, não oferecem as mesmas características deste terminal, tendo-se portanto considerado que a expansão do TCA era a melhor alternativa.

Concretamente e em resumo, estas potenciais alternativas suscitam-nos os seguintes comentários:

a) Na área de jurisdição do porto de Lisboa:

- Trafaria – considerada alternativa desadequada já que a inexistência actual de terminal nesta localização obrigaria a obras longas, caras, complexas e controversas do ponto de vista dos impactes ambientais:
 - Investimento - necessário construir e equipar um terminal e criar as acessibilidades de raiz, a que corresponderia um volume significativamente mais elevado de investimento necessário;
 - Calendário - Maior dispêndio de tempo necessário para operar o aumento de capacidade efectiva (já que a Expansão do TCA opera efeitos quase imediatos no aumento da capacidade que resulta da simples demolição de alguns edifícios sem utilização e, portanto, no aligeirar da saturação quase eminente do actual terminal);
 - Acessibilidades marítimas – fundos existentes na zona têm revelado instabilidade nos últimos anos, o que poderia pôr em causa a exequibilidade da proposta;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- Acessibilidades terrestres – inexistência de ligação ferroviária, a que acresce fortes pendentes da frente ribeirinha na zona e distância (cerca de 8km) até linha férrea existente; em alternativa:
 - i. Incremento fortíssimo do tráfego rodoviário nas pontes sobre o Tejo (já que 80% dos clientes do terminal de contentores se encontram na margem norte do Tejo);
 - ii. Prolongamento da linha-férrea existente na zona de Almada, ocupando toda a faixa de frente ribeirinha desde essa zona, numa extensão de cerca de 8 a 10 km (já que transporte ferroviário de mercadorias pesadas não pode exceder os 1,8 por mil de inclinação).
- Poço do Bispo/ Matinha – Quer as características dos fundos na zona, quer a existência de outras ocupações portuárias significativas na zona, não permitem que seja considerada como alternativa viável.
 - Conflitos de ocupação – existem hoje várias ocupações portuárias importantes nesta zona, para as quais teria de ser encontrada alternativa, agravando-se assim o problema, ao invés de o resolver:
 - i. Actualmente esta zona está em parte ocupada por terminais de contentores dedicados a tráfego marítimo de curta distância, mais adequado às características do leito do rio nesta área (menores fundos) e às condições dos cais (meios de operação de cais);
 - ii. Outra parte significativa desta área encontra-se hoje ocupada com o terminal e silos portuários da SILOPOR, nos quais se movimentam a quase totalidade dos trigos panificáveis importados pelo país;
 - iii. Nesta zona fica ainda o pilar final da amarração da Terceira Travessia do Tejo;
 - Acessibilidades marítimas – os fundos disponíveis nesta zona – entre os 8 e os 10 metros – não são suficientes para o tráfego *deep-sea* pretendido para o TCA, que necessita de 14 a 16 metros, pelo que não pode ser considerado alternativa viável;
- Seixal – A existência de fortíssimos passivos ambientais resultantes da ex-Siderurgia Nacional, bem como o aumento do tráfego sobre pontes e a inexistência de fundos, levou a não considerar como alternativa viável esta localização:
 - Investimento – necessário forte investimento de ampliação e apetrechamento do cais, despoluição e dragagens no canal de acesso e cais;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- Calendário – maior dispêndio de tempo necessário para operar aumento de capacidade efectiva em face das questões ambientais e de construção física que teriam de ser desenvolvidas;
 - Acessibilidades Marítimas – com fundos na casa dos 6 metros e forte assoreamento junto ao cais, obrigariam a trabalhos de dragagem muito significativos (se possível – já que seria necessário dragar 10 metros de profundidade);
 - Acessibilidade Terrestres – visto que cerca de 80% das cargas do TCA têm como origem ou destino a margem norte do Tejo, haveria um agravamento da circulação rodoviária nas pontes sobre o Tejo (até porque a ponte 25 de Abril não permite passagem de comboios carregados com contentores pesados);
 - Ambiente – reconhecidamente, os lodos do canal de acesso e cais do Seixal encerram um fortíssimo passivo ambiental resultante de décadas de actividade da Siderurgia Nacional. O tratamento a dar a estes lodos contaminados com metais pesados e inclusivamente a própria forma de movimentação dos mesmos, tem sido debatido por vários técnicos e especialistas ambientais, sem solução aparente.
- b) No porto de Setúbal - Este porto não pode ser considerado para este tipo de tráfego (*deep-sea*), uma vez que os fundos actuais e possíveis, na barra de Setúbal, apenas permitem garantir cerca de 10,5 metros, em qualquer condição de maré, podendo chegar aos 12,5 metros em condições favoráveis.

Precisamente por esta razão, já as OESMP definiam no perfil estratégico deste porto o objectivo de “desenvolvimento da vocação para carga contentorizada, usando prioritariamente TMCD “(Transporte Marítimo de Curta Distância), que recorre a navios com menores exigências de calado.

Dado que, como já referido, cerca de 80% do tráfego actual da LISCONT tem como origem ou destino a margem norte do Tejo, uma eventual mudança para Setúbal acarretaria um aumento dos custos de transporte origem-destino, bem como um agravamento do tráfego rodoviário, sobretudo nas pontes sobre o Tejo (recorda-se que a ponte 25 de Abril não permite o transporte ferroviário de contentores cheios).

- c) No porto de Sines - dada a proximidade do actual terminal aos centros de produção em consumo situados na margem norte, a maior distância que necessariamente teria que ser vencida por via rodoviária ou ferroviária, implicaria um agravamento do custo de transporte origem-destino na ordem dos 10% a 20%

Destaca-se ainda o facto de o *hinterland* (ou zona de influência) natural do porto de Sines ser vincadamente diferente do *hinterland* do porto de Lisboa, trabalhando os dois portos mais em regime de complementaridade do que em regime de competição directa pela mesma zona de influência.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Assim, considerou-se também não ser uma alternativa viável pelo impacte muito significativo que teria nos custos.

O porto de Sines registou um aumento de 50% no número de contentores movimentados (medidos em TEU) nos primeiros 9 meses deste ano, face ao período homólogo de 2007, o que, só por si, exige e justifica as obras de ampliação do Terminal XXI que estão a ser executadas.

11. Novo plano de investimento

O novo plano de investimentos corresponde ao divulgado publicamente em 28 de Abril, aquando da apresentação do projecto NovAlcântara, prevendo cerca de 407 milhões de investimento público e privado entre 2008 e 2042, dos quais cerca de 227 milhões de euros são da responsabilidade da LISCONT, sendo os remanescentes cerca de 180 milhões de euros assegurados pelos parceiros públicos, APL e REFER.

O plano detalhado de investimentos a realizar, que contém os investimentos da responsabilidade da APL e da LISCONT, faz, naturalmente, parte do contrato assinado em 21 de Outubro de 2008, entre as partes, no seguimento do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, que aprovou as alterações ao contrato de concessão.

Note-se, no entanto, que parte do investimento público apenas tem a ver com o contrato entre a APL e a LISCONT já que existiu um esforço de economia financeira e ambiental por parte da REFER, que assim juntou o túnel ferroviário de mercadorias ao de passageiros, reduzindo tanto o volume de investimento global, como também o impacte ambiental da obra.

O projecto NovAlcântara prevê a ligação desnivelada entre a linha de Cascais e a linha de cintura, o que corresponde a um novo paradigma de mobilidade da população no eixo da região de Lisboa por ela servida, com reforço da competitividade do transporte público face ao transporte individual.

Este investimento, que engloba a construção em Alcântara de uma estação subterrânea de passageiros, tem um investimento previsto em cerca de 60 milhões de euros e permitirá reduzir em cerca de 30 minutos o tempo de percurso entre Cascais e o centro de Lisboa (Sete Rios, Entrecampos, Roma-Areeiro, Oriente), beneficiando os cerca de 42 milhões de passageiros por ano, previstos pelos consultores da TIS, para 2017 nesta ligação.

Destaca-se que a distribuição dos passageiros que assim entrem em Lisboa pela malha urbana da capital fica amplamente facilitada, já que todas as 4 estações citadas - Sete Rios, Entrecampos, Roma-Areeiro e Oriente – estão, já hoje, dotadas de interface com a rede do Metropolitano de Lisboa e restantes meios de transporte público.

Do ponto de vista portuário, o plano contempla um vasto número de intervenções, sendo as mais significativas da responsabilidade da LISCONT:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- Construção de zona de acostagem e operação de barcaças;
- Construção de ligação ferroviária desnivelada e feixe de mercadorias (que liga à já mencionada ligação ferroviária desnivelada de passageiros);
- Ampliação, reorganização e reapetrechamento do actual terminal, incluindo:
 - Avanço do cais na zona a sul do terminal da Rocha do Conde de Óbidos e na continuação do actual muro cais;
 - Demolições de vários edifícios (estando a maior parte deles devolutos);
 - Aquisição de novos equipamentos de movimentação que incluem, entre outros, novas gruas de cais para porta contentores de 5.^a geração.

A APL fica com a responsabilidade pela realização das dragagens para melhoria das acessibilidades marítimas ao cais.

12. A alegada perda de rio, de espaço, de paisagem e de bem estar

As OESMP estabeleceram uma nova abordagem para as áreas de domínio público do Estado sob jurisdição das administrações portuárias (AP's), determinando a concentração das AP's na actividade portuária e estipulando a procura de uma melhoria da relação e inserção urbana dos portos, através, designadamente, da transferência das áreas sem actividade portuária para os respectivos Municípios, entidades com competência e aptidão para a gestão desses espaços. Trata-se da maior transformação jamais realizada no relacionamento das AP's com os respectivos municípios.

De acordo com esta orientação, o Governo e a Câmara Municipal de Lisboa (CML) assinaram, em 28 de Janeiro de 2008, um Protocolo que prevê a entrega de 20,3% da frente ribeirinha de Lisboa ao Município, para usufruto da população, havendo salvaguardas no processo que garantem que estas áreas se manterão sempre como espaço público.

Às áreas referidas no Protocolo acrescem os 16,3% da frente ribeirinha na zona do Parque das Nações, os 5,8% ocupados por docas de recreio, bem como 5,4% entregues a outras entidades (IGESPAR, Marinha, Defesa Nacional, Transtejo) e quase todas já disponíveis para fruição da população.

No total, passamos assim a contar com cerca de 47,8% da frente ribeirinha de Lisboa, ou seja, cerca de 9,5 km, dedicados à fruição da população.

Para além dos 20,3% de frente ribeirinha que, de acordo com o supra citado Protocolo, passam automaticamente para a esfera dominial, ou ficam sob gestão da CML, encontram-se ainda em estudo, entre a APL e a CM Lisboa, as áreas da Matinha e Pedrouços, que correspondem a mais cerca de 10,7% da frente ribeirinha total.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

As actividades portuárias industrial e de cruzeiro concentram-se, deste modo, em cerca de 41,5% da frente ribeirinha de Lisboa.

A actividade portuária na zona de Alcântara remonta há longa data, tendo existido, ao longo dos anos, uma concentração crescente da actividade portuária, dita industrial, nesta zona. Esta actividade está hoje reduzida ao TCA, com libertação simultânea de área de frente ribeirinha para usufruto da população.

Um bom exemplo relativamente recente é precisamente a reconversão da Doca de Santo Amaro, da actividade industrial para a náutica de recreio, em que os armazéns circundantes foram reconvertidos em espaços de restauração e lazer, surgindo assim as denominadas “docas”.

A ampliação do TCA não implica qualquer perda de rio, já que o espaço adicional, que será agregado na concessão, já se encontra ocupado hoje por actividades portuárias.

Em concreto, o espaço adicional que vai ser ocupado por contentores corresponde, por um lado a um novo alinhamento da frente de rio na zona da Rocha do Conde de Óbidos e, por outro lado, a espaço hoje ocupado por edifícios industriais antigos, degradados ou sem relevância arquitectónica, que serão demolidos, todos eles com altura superior à altura máxima que as “pilhas” de contentores terão, pelo que não há perda de paisagem.

Lembra-se ainda que, desde há vários anos, a APL tem a decorrer um projecto de construção de uma nova Gare para os passageiros de cruzeiros, situada na zona de Santa Apolónia, já que as Gares Marítimas da Rocha do Conde de Óbidos e de Alcântara, que hoje são utilizadas para este fim, não têm as condições adequadas aos modernos requisitos, nomeadamente de segurança, que, à semelhança do que acontece no transporte aéreo, obrigaria a alterar estes edifícios classificados, para poderem garantir a vistoria não intrusiva de passageiros e bagagens (com *scanners* de pessoas, bagagens de mão e de porão).

Destaca-se, ainda, que as Gares Marítimas de Alcântara e da Rocha do Conde de Óbidos não serão destruídas ou ocupadas por actividade da concessionária, ou por actividades conexas. Antes pelo contrário, estas gares que hoje estão vedadas ao público, já que servem de terminais de cruzeiros, irão ser utilizadas para fins culturais e lúdicos, passando a estar acessíveis ao público em geral.

Convém, igualmente, salientar que as denominadas “docas” não serão afectadas pela expansão do TCA, salvo algumas perturbações temporárias e eventuais nos acessos por nascente durante a fase de obras, mas que serão largamente compensadas pela retirada da ferrovia à superfície, quer na entrada nascente, quer nas traseiras dos edifícios, quer nos acessos pedonais e rodoviários existentes. De referir ainda que o acesso por poente às “docas” (por baixo da Ponte 25 de Abril), dotado de um amplo parque de estacionamento e excelentes acessibilidades, não será afectado pelas obras.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

13. Avaliação Ambiental Estratégica

O processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) encontra-se previsto na Directiva n.º 2001/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, e na Directiva n.º 2003/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Maio e aplica-se à avaliação dos impactos ambientais em planos e programas, não sendo aplicável a projectos do tipo da ampliação do TCA.

As Directivas atrás referidas foram transpostas para a ordem jurídica nacional pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho.

O projecto de ampliação do TCA será, de acordo com a legislação aplicável a este tipo de projectos (Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro), objecto de um processo de Avaliação de Impacto Ambiental, estando neste momento em curso a elaboração do respectivo Estudo de Impacto Ambiental o qual será, posteriormente, colocado a discussão pública. A decisão proferida no âmbito do processo de Avaliação de Impacto Ambiental é prévia à autorização ou licenciamento de projectos susceptíveis de provocar efeitos significativos no ambiente.

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray