



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS  
**Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares**

Ofº nº 3392 **MAP** – 14 Maio 09

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

**S/referência**

**S/comunicação de**

**N/referência**

**Data**

**ASSUNTO: RESPOSTA REQUERIMENTO Nº. 144/X/4ª**

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º. 2742 de 12 do corrente, do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

Pe'l'A Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

SMM

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

|  |
|--|
| GABINETE DO MINISTRO<br>DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES<br>Entrada Nº 3068<br>Data 14/05/2009 |
|--|

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

c/c – Exmo. Senhor  
Chefe do Gabinete de Sua Excelência a Secretária de  
Estado dos Transportes

N/Refº 2742/2009  
Lisboa, 12 de Maio de 2009

Assunto: **Requerimento nº 144/X/4ª – Terminal de contentores de Alcântara (4). Linhas transoceânicas abandonam Lisboa**

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:

1. A movimentação no Terminal de Contentores de Alcântara (TCA) tem tido uma evolução muito favorável, principalmente nos últimos 10 anos, fruto de um grande esforço comercial da concessionária do terminal e de uma boa parceria estabelecida com a Autoridade Portuária.

A APL, por sua vez, tem adoptado uma política que favorece a captação de tráfego de *deep-sea*, permitindo diminuir os custos dos bens importados e exportados, quer pela via do frete (onde é eliminado o custo *feeder*) quer pela via dos custos de imobilização (as mercadorias gastam menos tempo em viagem).

2. Conforme consta da série estatística, a movimentação cresceu fortemente em 2003, com um total de 278 545 TEU (+16%). Este crescimento originou algum congestionamento ao nível da operação de navios e da entrega e recepção de contentores, em virtude de se ter atingido praticamente o limite de capacidade a que deve operar um terminal de contentores para poder oferecer uma qualidade de serviço compatível com a expectativa dos armadores (os decisores na escolha do porto).
3. A capacidade real do terminal não pode ultrapassar o limite máximo de 85% da capacidade teórica do terminal, sob pena de se agravar o custo de escala dos navios e do frete, impossibilitando mesmo a continuidade dos serviços. Assim, no limite, e em condições

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

óptimas de exploração, as capacidades máximas em Alcântara e Santa Apolónia situam-se, respectivamente, em 298 e 468 milhares de TEU.

4. Entre 2003 e 2004, devido ao crescimento acelerado do tráfego em Alcântara e à diminuição da oferta de capacidade ou perspectivas de alteração a curto prazo, houve serviços que terminaram as suas operações em Lisboa:

- O armador MSC que tinha um serviço directo entre o Norte da Europa e o Mediterrâneo, passou a fazer as operações no porto de Sines.
- A Grimaldi Lines que operava um serviço de navios RO-RO para Angola, vocacionado para as exportações de carga geral, oriundas, em grande parte, da margem Norte do Tejo, mudou as suas operações para o porto de Setúbal, em virtude de não ter tido uma resposta adequada no terminal da Liscont.

Foi possível, em 2006, reconquistar, para o terminal da Sotagus, as escalas dos navios RO-RO, do armador Grimaldi, com navios de grande porte, maioritariamente com GT» 20000, após vários meses de negociações com a concessionária e com a parceria da APL que tem prestado um bom serviço de pilotagem (atendendo às características dos navios) e assegurado a possibilidade de estacionamento das cargas fora do terminal concessionado, devido às especificidades das cargas rolantes e à necessidade de peritagens prévias, procedimentos incompatíveis com o espaço actualmente disponível na concessão. Considerando as perspectivas de crescimento das exportações nacionais para Angola, este serviço tem contribuído para manter o tráfego da Sotagus com bons ritmos de desenvolvimento, apresentando ainda potencialidades de crescimento, face aos navios que o armador tem acrescentado ao serviço nos últimos meses.

O serviço MACS, directo para a África do Sul, que opera navios de grande porte, com comprimentos médios de 200 m, deixou de escalar Lisboa em Setembro de 2003 e só regressou em Setembro de 2004, após lhe ter sido garantido que seria possível uma qualidade de serviço diferente, fruto do investimento em novos equipamentos que a Liscont se propôs realizar (previsto no plano de investimentos do aditamento, de 1997, ao contrato de concessão) após vários meses de conversações com a APL e que, finalmente, viria a ser aprovado em Dezembro de 2003.

Para além disso, em 2004 havia a convicção de que o TCA iria ser desactivado na vertente de mercadorias, sendo alterada a sua vocação para o terminal de cruzeiros. Esta expectativa atingiu o seu ponto alto com a apresentação do projecto imobiliário “Alcântara XXI” que coincidiu com a apresentação pública, pelo então Ministro da Tutela, do referido plano de desactivação e alteração da vocação do TCA. Assim, a conjugação destes dois factores aponta para a queda da procura sentida a partir de 2003/2004, a qual só foi possível inverter passados 3 anos.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

5. Observando a evolução do tráfego no TCA após a “crise” de 2003, verificamos que existe decréscimo nos anos de 2004, 2005 e 2006, fruto do impacto da saída das linhas que referimos. Contudo, os anos de 2007 e 2008 tiveram um comportamento superior ao de outros portos ibéricos (+11,3% em 2007), verificando-se um pequeno decréscimo em 2008, em virtude da desaceleração económica verificado no último trimestre do ano, ou seja, o início da grave crise actualmente existente a nível mundial.
6. Confirma-se que o serviço ANE — Ásia North Europe, do armador CSAV, que fazia ligação directa de Lisboa ao Extremo Oriente, suspendeu as escalas em Lisboa, em 12 de Fevereiro último. Não se tratou de um abandono devido a questões de competitividade do porto de Lisboa. O armador suspendeu este serviço devido a exploração deficitária do serviço em toda a sua rota. Foram também afectados outros portos europeus que o serviço escalava: Le Havre, Hamburgo, Roterdão e Antuérpia. Trata-se, por isso, de uma repercussão natural, num contexto da crise do comércio mundial que, naturalmente, também afecta a operação de transporte marítimo.
7. Também se confirma que o serviço AMERIGO EXPRESS dos armadores CMA-CGM/EVERGREEN, que ligava directamente Lisboa a portos dos EUA, fez a última escala no TCA em 18 de Março último. Trata-se, tal como o serviço ANE, de uma suspensão do serviço, pelas mesmas razões de défice de exploração económica. Foram igualmente afectados outros portos europeus como Barcelona, Taranto e Génova.
8. É público, e as informações têm sido veiculadas pela imprensa nacional e internacional que devido à grave crise económica mundial tem havido uma alteração da estratégia dos grandes operadores de transporte marítimo no sentido de atenuar o efeito das perdas acumuladas de exploração, devido à escalada da subida do preço do petróleo, (verificada anteriormente) e da descida do tráfego global no último trimestre de 2008. Esta estratégia tem consistido na diminuição da oferta de transporte, através da suspensão da encomenda de novos navios, paralisação dos navios que tinham em operação (*lay up*) e suspensão temporária de serviços. Esta estratégia tem por objectivo repor o preço dos fretes, os quais, nalguns casos, se têm situado abaixo dos custos de exploração. Por último, importa também referir que a diminuição do tráfego não se verifica apenas em Lisboa ou nos portos nacionais.

O mesmo se passa nos portos espanhóis onde, em Janeiro de 2009, se verificaram descidas significativas (-22,13% no conjunto dos portos, - 24,88% no porto de Barcelona).

Quanto aos elementos referentes ao contrato, os mesmos encontram-se disponíveis no sítio da APL (<http://www.portodelisboa.pt>, na parte relativa ao projecto “Nova Alcântara”), onde se encontram disponíveis para consulta os seguintes elementos:

- Memorando de Entendimento (Estado, APL, REFER e Liscont);
- Decreto-Lei nº 287/84;
- Decreto-Lei nº 188/2008;
- Análise Económico-Financeira BPI;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

- Parecer Jurídico (21 de Dezembro de 2007); e  
Contrato de Prorrogação da Concessão do Serviço Público do Terminal de Contentores de Alcântara.

Recorda-se, por outro lado, que tais elementos já foram disponibilizados aos Senhores Deputados na resposta remetida ao **Requerimento nº 38/X/4ª - AC do Deputado Luís Rodrigues (PSD)**.

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray