



José Luís Moreira da Silva

sócio SRS Advogados

articulistas@transportesemrevista.com

destinos  
OPINIÃO

INDÚSTRIA  
marítimas

## Venham os contentores!

Já lá vai o tempo em que Portugal penava por falta de terminais portuários adequados para carga contentorizada. Agora, Sines, Leixões e Setúbal apresentam crescimentos todos os anos na movimentação deste tipo de cargas.

Sines destaca-se com crescimentos anuais sempre próximos dos 50 por cento, pre- vendo-se ultrapassar o milhão de TEU's este ano. Leixões deve ultrapassar já os 500 mil. Lisboa tem sofrido com a sucessão de greves dos trabalhadores portuários e tem decrescido o seu volume neste tipo de cargas, mas permanece bem acima dos 300 mil. Ou seja, no total, Portugal hoje movimenta anualmente cerca de dois milhões de TEU's. Mas se o passado recente é animador, o futuro apresenta-se claramente risonho – desde que se concretizem os investimentos e as promessas anunciadas pelo setor público e pelo setor privado.

Na verdade, em Sines parece ser já uma certeza a expansão do Terminal XXI, podendo vir a almejar-se números futuros até quase três milhões de TEU's. Para isso, porém, não bastam os elevados investimentos anunciados do operador PSA e da administração portuária. É necessário que se consigam captar os movimentos das grandes linhas nas rotas Ásia, Europa e América, potenciando o porto de Sines para a sua vocação de 'transshipment'. Esperemos que a recente desistência da projetada e falhada aliança europeia P3 (Maersk, MSC, CMA CGM) com que sabemos se contava, não tenha influência negativa e a nova aliança mais reduzida 2M (Maersk e MSC), contando com cerca de 30 por cento da capacidade mundial de transporte de contentores, possa continuar a permitir a expansão prevista, com retornos positivos para o porto de Sines e para Portugal.

Mas também a conclusão do impasse na expansão do terminal de Lisboa de Alcântara de contentores, com a decisão do Tribunal Constitucional, que confirmou a decisão arbitral que tinha dado razão às

pretensões da operadora detida pela Mota-Engil, e o recentemente anunciado projeto para um novo terminal de águas profundas no Barreiro, permitem ter esperanças num aumento considerável da carga contentorizada no porto de Lisboa, fazendo-o regressar ao lugar cimeiro que já teve neste tipo de cargas. Resta ver também se os conflitos laborais dos últimos tempos são sanados de forma a permitir uma movimentação da carga sem sobressaltos, sem paragens e sem atrasos, que levaram os armadores a optar por outros portos.

Se, porém, em Sines o processo está claramente mais adiantado, em Lisboa ainda muito há a fazer.

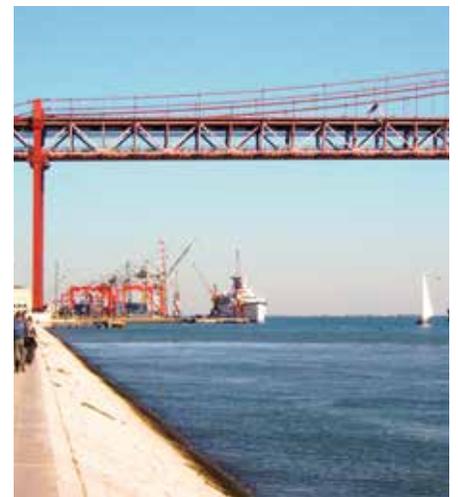
Em Alcântara está ainda pela frente um processo de negociação do contrato com o operador que tem sempre algumas dificuldades associadas e pode atrasar o processo de expansão. Já o novo terminal do Barreiro será algo que não poderá estar pronto senão daqui a alguns anos. Pela frente teremos ainda alguns meses de estudos necessários, como o estudo de impacto ambiental, mesmo antes do lançamento do concurso para construção e operação do terminal. Depois teremos todo o tempo de construção.

Veremos depois se estas expansões e novo terminal não terão capacidade de canibalização de outros portos, como o de Leixões, fazendo regressar e atraindo alguma carga deste para Sines ou Lisboa. O ideal seria que apenas se lograsse carga nova que antes aportava a portos de outras geografias, como Espanha ou norte de África, mas temo que tal não seja absoluto.

Seja como for, com a capacidade instalada e a instalar nos próximos anos, Portugal passa a deter um potencial de atratividade que finalmente faz jus à sua vocação portuária e marítima e ao seu lugar geográfico ideal entre a Ásia, a América e a Ásia. Podem alargar o Canal do Panamá, que Portugal parece que vai estar pronto. Boas notícias nesta frente!

## Revisão do prazo de concessão Governo vai negociar com a Liscont

O Governo nomeou uma comissão para renegociar o contrato com a Liscont. O executivo pretende, desta forma, resolver a irregularidade do contrato do terminal de contentores de Alcântara, concessionado à Liscont (Grupo Mota-Engil). Segundo o Jornal de Negócios, com a revisão do investimento, terá de ser definido um novo prazo de concessão.



No passado mês de março, o Tribunal Constitucional pronunciou-se favoravelmente na questão do prolongamento do contrato de concessão do terminal de contentores de Alcântara até 2042 à Liscont, que é detida pelo Grupo Mota-Engil. Aquela foi a segunda vitória judicial da construtora fundada por António Mota respeitante ao terminal da Liscont, em Lisboa.

Anteriormente, o tribunal arbitral já se manifestara a favor da pretensão da Mota-Engil, que contestara o facto de a Assembleia da República ter revogado o prolongamento do contrato de concessão do terminal por 27 anos, de 2015 para 2042. O tribunal justificou a decisão de indeferir a revogação, alegando quebra do princípio de confiança.

A polémica expansão do prazo de concessão fora assinada pela secretária de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações do XVII Governo Constitucional, Ana Paula Vitorino, sem lançamento de um concurso público internacional. O Tribunal Constitucional considerou que a revogação do prolongamento do prazo era inconstitucional.