



Em Espanha corre tudo mal, exceto a greve nos portos portugueses

Rodízio de greves afeta há um mês portos portugueses. Há fruta que apodrece e custos que disparam. **A economia sofre um ataque num ponto sensível**

Todos os fatores ligados à economia espanhola estão a correr mal, exceto o da greve nos portos portugueses. Algeciras e Cadiz são os principais beneficiados, sem esquecer a grande placa de Roterdão que pode constituir a última escala para uma boa parte das importações. O negócio rodoviário também sai beneficiado.

Nesta fase, os efeitos fazem sentir-se na estiva em Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz mas a luta que se iniciou a 17 de setembro já envolveu outras classes profissionais (pilotos de barra e trabalhadores de administrações portuárias) e outros portos portugueses. Exportadores de fruta receiam que os produtos apodreçam e a indústria alimentar teme pelo abastecimento de matérias-primas. Os produtores de pera-rocha invocam perdas de €1 milhão por semana. Organizações empresariais, como a CIP — Confederação Empresarial de Portugal ou AIP — Associação Industrial Portuguesa são mais drásticas e apelam ao governo para usar a bomba atómica da requisição civil. A greve

PREJUÍZOS

420

milhões de euros é quanto vale um mês de exportações do porto de Lisboa. Mas, os efeitos da greve estão longe destes números. Os sindicatos lembram que a greve é parcial e mais de metade da estiva é feita fora do horário normal. O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos reconhece danos relevantes na economia, mas não se vincula a um número concreto

ataca a economia nacional num ponto sensível: 78% das exportações são feitas pelo mar. A boa notícia é que Leixões, Aveiro e Sines escapam. Mas os sindicatos desdramatizam os efeitos, lembrando que os portos afetados só representam um terço do movimento de contentores e a greve em cartaz é parcial, mantendo-se o trabalho portuário num dos turnos. Até ao dia 23, os estivadores cruzam os braços a partir das 17 horas. Depois, a greve faz um intervalo entre as 17 e as 24 horas. Este rodízio laboral é um dos argumentos dos sindicatos para classificarem de “brincadeira” a sugestão da requisição civil. Não seria possível “definir serviços mínimos” quando há sempre um turno a operar. No dia 20, a comunidade laboral volta a reunir-se num encontro nacional para afinar uma estratégia conjunta. O regresso de greves em carrossel, envolvendo estivadores, pilotos ou trabalhadores do tráfego, poderá voltar à agenda.

E uma negociação com o governo? Impossível, “Neste caso o governo já não existe, depois de ter assinado

acordo com sindicatos da UGT que não representam o sector”, refere Fernando Oliveira, presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações e Juntas Portuárias. O sindicalista classifica de “autênticos palermas” os deputados do CDS-PP que no Parlamento apelaram ao patriotismo e bom senso dos trabalhadores portuários.

A reforma do sector acordada com a *troika* visa a redução de 25% da fatura portuária, como forma de impulsionar as exportações. No caso dos estivadores de Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, os sindicatos contestam que os patrões possam optar pela livre contratação. Temem que os estivadores sejam despedidos para dar lugar a outros mais baratos e de vínculos precários. João Carvalho, presidente do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), diz que estes receios são injustificados e para atestar como os direitos dos estivadores foram respeitados dá conta de que 380 num universo de 600 mantêm o direito a aceder à pré-reforma aos 55 anos.