



## GREVE DOS PORTOS

# Sines e Leixões ajudam Governo no braço-de-ferro com estivadores

Sines e Leixões têm aguentado as exportações, escoando as cargas dos portos em greve. O Governo tem, por isso, a vida facilitada até à aprovação da nova lei do trabalho portuário e bastar-lhe-á que o PS se abstenha

Félix Ribeiro e Rosa Soares

Depois de se terem estreado no Porto de Leixões as cargas de pasta de papel e sucata que antes circulavam em Aveiro e Figueira da Foz, o Porto de Sines pode passar a receber os carros da Autoeuropa, uma grande fatia da produção nacional até agora exportada através de Setúbal. As sucessivas paralisações dos portos de Lisboa, Aveiro, Setúbal e Figueira da Foz estão não só a beneficiar os portos de Sines e de Leixões, como estes estão também a dar tempo ao Governo para que aprove a nova lei do trabalho portuário no Parlamento e, com isso, force o fim das paralisações.

Os números de Outubro que, segundo o PÚBLICO apurou, devem repetir-se em Novembro, mostram um crescimento significativo no movimento de carga nos portos de Sines, que registou um aumento de 7,58 pontos percentuais em relação a 2011, e no de Leixões, que teve uma subida de 1,89 pontos.

Em contrapartida, os resultados mostram um decréscimo nos portos em greve: Aveiro baixou uns ténues 0,1 pontos, Lisboa caiu 5,48 e Setúbal registou uma quebra de 3,9. Apesar de estar em greve, o Porto da Figueira da Foz registou um crescimento residual de 0,27 pontos.

No total, o movimento de cargas nos portos nacionais cresceu 2,7% em Outubro, num contexto em que o peso total de Sines e de Leixões sai reforçado, atingido agora 71,64% da carga movimentada, quando nos meses anteriores às paralisações a sua quota do mercado nacional rondava os 60%.

De acordo com várias fontes, apesar de as transferências de carga de porto a porto representarem maiores custos para as empresas, os portos de Sines e de Leixões estão a conseguir responder ao acréscimo de movimento. No caso do porto de Leixões, o movimento médio mensal de camiões aumentou dos 30 mil para os 40 mil – o melhor mês de que há memória.

Uma parte significativa da transferência de carga está a ser feita essen-

cialmente pelos portos nacionais, embora “a greve possa trazer vantagens aos portos espanhóis”, como admitiu ao PÚBLICO João Carvalho, presidente do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

## PS pode ser decisivo

A eficiência dos dois portos está a facilitar a vida ao Governo, que com a manutenção do nível de exportações ganha tempo até à aprovação do novo regime do trabalho portuário na Assembleia da República. Na próxima quinta-feira, data em que está agendada a votação da proposta de lei, o Governo pode receber ainda uma ajuda de peso: a abstenção do Partido Socialista (PS).

Armadores internacionais e empresas portuguesas têm desenvolvido esforços para sensibilizar o PS para a importância de aprovar um novo regime portuário que termine com as paralisações e aumente a competitividade dos portos. A isto junta-se o facto de a reforma laboral portuária ter sido uma das primeiras exigências da *troika* – cujo primeiro acordo foi assinado por Sócrates.



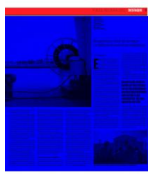
Do lado oposto, o PS recebe hoje o Sindicato dos Estivadores do Centro e Sul, que tem encabeçado a contestação ao documento e que vai apelar ao voto contra dos socialistas.

Depois da aprovação na generalidade, a lei vai descer à comissão de especialidade, onde há espaço para pedidos de audições, o que pode atirar a aprovação final para o início do próximo ano. O diploma terá ainda de ser promulgado pelo Presidente da República e só depois será publicado em *Diário da República*, o que pode representar novo atraso para a entrada em vigor do diploma.

## Forçar o fim da greve

Com a apresentação, em Julho, do projecto de proposta de lei, os caminhos do executivo e dos estivadores divergiram para, até hoje, não se voltarem a encontrar. O Ministério da Economia e do Emprego afirmou ao PÚBLICO que os trabalhadores rejeitaram o diploma “e quaisquer negociações”, ao entregarem “um pré-aviso de greve para um período alargado”. Ainda assim, refere o ministério, “o Governo aceitou receber

**Na proposta de reforma da lei do trabalho nos portos, o número de horas extraordinárias vai ficar reduzido a 250 por ano — algo que já acontece com os portos de Leixões e Sines. A isto junta-se uma maior flexibilização nos contratos a termo**



NELSO N. GARRIDO

**Portos de Leixões (na foto) e Sines atingiram agora 71,64% da carga movimentada**

## Requisição civil só avança se falharem serviços mínimos

Rosa Soares

**E**mpresários e dirigentes associativos têm pedido ao Governo para que, face às consequências da greve dos estivadores, avance para a requisição civil, mas o recurso a esta medida está limitado por lei, podendo ser exercida apenas quando há incumprimento dos serviços mínimos fixados, o que ainda não aconteceu ao longo da paralisação.

Em declarações ao PÚBLICO, a jurista Ana Isabel Fidalgo, explicou que, “em caso de incumprimento da obrigação de prestação de serviços mínimos, o Governo pode determinar a requisição civil”. Lembra que, em 2008, a respeito de uma requisição de oficiais de justiça decretada pelo Governo, o Supremo Tribunal Administrativo proferiu um acórdão no qual se pode ler que a requisição civil “só pode ser decretada quando a verdadeira dimensão dos efeitos da greve é conhecida e desse conhecimento resulte a constatação de que as necessidades sociais impreteríveis não estão a ser satisfeitas” e que, nessa medida, “não pode ser justificada com fórmulas vagas”.

A jurista, do escritório José Pedro Aguiar-Branco & Associados, adianta que o regime da requisição civil é regulado por um diploma de 1974, e que é uma figura com “um carácter excepcional e só pode ser usada no

caso de serviços essenciais de interesse público ou de sectores vitais da economia nacional”. Entre os serviços públicos ou empresas que podem ser objecto de requisição civil estão as actividades de exploração e serviço de portos, aeroportos e estações de caminhos-de-ferro ou de camionagem, especialmente no que respeita à carga e descarga de mercadorias.

Ana Isabel Fidalgo reforça que a Constituição da República Portuguesa consagra o direito à greve e que

**Requisição civil só pode ser decretada se as necessidades sociais impreteríveis não estão a ser satisfeitas, diz um acórdão do STA**

“as restrições ao seu exercício visam acorrer à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, a promover a segurança e manutenção de equipamentos e instalações e têm de se limitar ao necessário para salvaguardar outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos. O sector dos transportes, incluindo portos, destina-se, legalmente, à satisfação de necessidades sociais impreteríveis”. **R.S.**

um conjunto de propostas dos sindicatos que entraram em greve”.

De acordo com Vítor Dias, o presidente do Sindicato dos Estivadores do Centro e Sul, os trabalhadores da Frente Comum entregaram um documento de “cerca de 40 páginas” de propostas para a alteração do documento, ao qual o ministério terá respondido, “em tom de gozo”, que o estaria a analisar. Para além do mais, disse Vítor Dias ao PÚBLICO, o ministério só terá aceiteado reunir-se, de maneira informal, meses depois de o documento ter sido já aprovado em Conselho de Ministros.

Se o documento de reforma da lei do trabalho nos portos está por detrás do início da contestação, este pode ser também a principal arma do Governo para acabar com as paralisações, à falta da possibilidade de requisição civil (ver texto).

A par da principal bandeira do Governo, que é a da redução da factura do Estado com os portos em 25 ou 30%, aos estivadores ficarão barradas algumas funções que estes profissionais da estiva desempenham exclusivamente, ainda ao abrigo da

lei do trabalho de 1993, o que pode levar a uma maior oferta de postos de trabalho. Por outro lado, o número de horas extraordinárias vai ficar reduzido a 250 por ano – algo que já acontece com os portos de Leixões e Sines. A isto junta-se uma maior flexibilização nos contratos a termo, o que pode potenciar a substituição geracional dos actuais quadros e afastar dos postos cruciais os estivadores que agora paralisam os portos.

Todas estas são razões que levam o Governo a crer que, com a entrada em vigor do novo diploma, possam ser afastados os quadros de profissionais que apelam agora à greve. No entanto, esta intenção é refutada por Vítor Dias e Eduardo Marques, este último presidente do Sindicato de Estivadores de Aveiro, que prometem que os estivadores não vão parar as contestações mesmo com a entrada em vigor da nova lei.

### CP com menos comboios

O desvio de tráfego para os portos de Sines e Leixões levou, por exemplo, a CP Carga a realizar mais 13 comboios por semana para aqueles

destinos, mas, em contrapartida, a suprimir 39 circulações por semana para Lisboa, Aveiro e Setúbal.

Nos últimos meses, a empresa realizou mais seis comboios de contentores por semana desde o Entroncamento e Bobadela para Sines e mais sete desde a Bobadela para Leixões. Mas a greve dos estivadores levou à supressão de cinco comboios semanais de contentores de Leixões para o porto de Lisboa e 20 comboios de cimento por semana de Souselas (Coimbra) para o porto de Aveiro.

Para Setúbal a empresa deixou de realizar dez comboios de cimento (7 mil toneladas por semana) com origem em Alhandra e dez comboios de produtos siderúrgicos (8 mil toneladas por semana) desde o Seixal. Entre a Bobadela e Setúbal foram também suprimidos dez comboios semanais de contentores.

De Palmela para Setúbal, deixaram também de se realizar algumas composições com automóveis produzidos na Autoeuropa. A empresa continua à procura de soluções alternativas, sendo o porto de Sines a mais provável. **Com Carlos Cipriano**



CARLOS MANUEL MARTINS

**Estivadores em greve junto à Assembleia da República**



# Sines procura acordo com estivadores para barrar entrada a mão-de-obra sem contrato

A PSA está prestes a chegar a acordo com os trabalhadores para assegurar que não serão substituídos por não contratados, como passa a ser permitido pelo Governo e como acontece já em Leixões

Félix Ribeiro

**A** PSA Sines está em vias de concluir as negociações com os seus cerca de 200 estivadores para um acordo através do qual se compromete a privilegiar os actuais trabalhadores e a restringir a entrada de profissionais sem contrato a termo na empresa do porto de Sines, soube o PÚBLICO. As negociações ainda estão a decorrer, mas espera-se um desfecho favorável no início desta semana. Em cima da mesa está também uma nova tabela de distribuição de horas extraordinárias.

Com a aprovação da nova lei para o trabalho portuário, os portos nacionais deixam de ter áreas de trabalho exclusivamente destinadas aos profissionais da estiva. Actualmente, as empresas de trabalho portuário (ETP) disponibilizam estivadores sob contrato a termo às empresas que se vejam a braços com um pico na actividade de transporte de mercadorias e os profissionais dos quadros não sejam suficientes para cobrir os serviços. Mas, caso a Assembleia da República aprove esta quinta-feira o novo regime do trabalho portuário, as ETP passam a ser capazes de colocar nos portos trabalhadores fora do âmbito profissional sem contratos a termo, sob um regime de "trabalho intermitente", como se lê na proposta de lei aprovada em Conselho de Ministros.

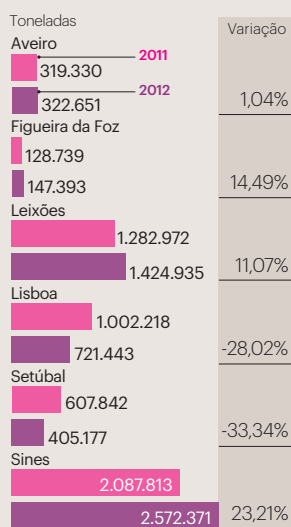
Esta facilidade de mercado não é novidade para o porto de Leixões. Em Maio, a Associação dos Operadores e os trabalhadores de Leixões chegaram a acordo para um contrato que retirava do porto os constrangimentos legais do regime em vigor, que vem desde 1993. Este acordo permite a mesma flexibilização laboral que o Governo quer agora instituir a nível nacional.

O porto de Leixões contornou a actual lei e abriu todas as funções do trabalho portuário que estavam

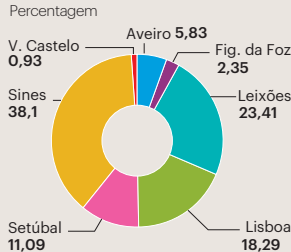
## Paralisações dos estivadores num mercado laboral dividido

### Carga movimentada nos portos nacionais

Outubro 2011 face a Outubro 2012

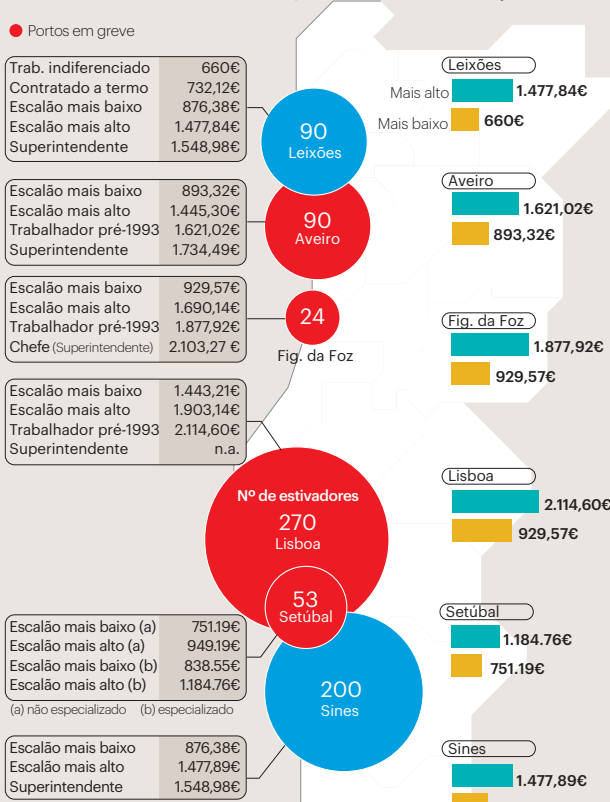


### Quota de mercado em 2012



Fonte: Instituto Portuário dos Transportes Marítimos, Sindicatos, INE

### Os salários base dos estivadores portugueses



antes exclusivamente reservadas aos estivadores. Para além do mais, criou uma nova família de trabalhadores portuários, os chamados "trabalhadores indiferenciados", que surgem em linha com o "trabalhador intermitente" a que o Governo abre agora as portas. Sem contrato a termo e sem carteira de estivador

obrigatória, estes trabalhadores ganham uns 660 euros de salário base total relativamente baixos, de acordo com o contrato colectivo do porto de Leixões. Este acordo foi visto em Maio como a "excelente solução" que deveria encaminhar a reforma do trabalho portuário do Governo, como afirmou então João

Valença, presidente da Associação dos Operadores dos Portos do Douro e Leixões.

Apesar do acordo que se avizinha, Sines é também uma realidade destacada do resto dos portos nacionais. Menos liberal no sector do trabalho do que Leixões, a PSA contornou também algumas restri-

ções laborais da lei de 1993, uma das exigências que a empresa de Singapura apresentou ao Governo de António Guterres, em 1998, para o acordo de concessão do cais XXI do porto de Sines. Dos cerca de 200 estivadores da PSA - 80% da força de trabalho do porto de Sines - à volta de 120 encontram-se em regimes de trabalho a termo.

### Promessa dos operadores

Diferente compromisso foi assinado pelos operadores dos portos em greve, que prometem preservar os actuais postos de trabalho nos portos, mesmo com a entrada de novos trabalhadores. À luz deste compromisso, o Governo afirmou várias vezes que as greves dos estivadores não têm razão de ser.

O compromisso destes operadores é significativamente diferente daquele que se avizinha para o porto de Sines. Isto porque, numa empresa com grande parte do trabalho a ser desempenhado num regime a termo, Sines assegura não só a manutenção de turnos e postos, como impede também a entrada a trabalhadores sem contrato. O que os operadores nacionais garantem, por sua vez, é apenas a manutenção dos postos de trabalho nos quadros das empresas, ficando portanto de fora os trabalhadores a termo que são pedidos às ETP.

Os trabalhadores, no entanto, põem em causa este compromisso. Os estivadores não acreditam que, ao tornarem-se excedentários, os operadores os mantenham nos quadros. Dizem os operadores, contudo, que são as horas extraordinárias dos estivadores que barram a entrada a nova mão-de-obra, e que, eliminando este excesso, os portos vão criar emprego. Ao assegurarem novos trabalhadores para funções desempenhadas em horário extraordinário, defendem também os operadores, as empresas conseguiram reduzir os custos do trabalho e aumentar a competitividade.



# Sines e estivadores negoceiam acordo para limitar lei do Governo

As cargas dos portos em greve têm sido escoadas por Sines e Leixões, que têm assim aguentado as exportações. O Governo tem, por isso, a vida facilitada até à aprovação da nova lei do trabalho portuário **Destaque, 4 a 6**