

PORTOS

Prejuízos Para além de centenas de milhões de euros de prejuízos, muitas empresas exportadoras estão a ficar descredibilizadas junto dos seus clientes e a perder mercado para países concorrentes

200 estivadores paralisam exportações

Portos de Vigo, Santander e Valência ficam a ganhar

Textos J.F. PALMA FERREIRA e VÍTOR ANDRADE
Infografia JAIME FIGUEIREDO

A onda de greves nos portos nacionais — que já vai na terceira semana — está a prejudicar as exportações portuguesas e a obrigar algumas empresas a recorrerem a vários portos espanhóis. Vigo, Santander ou Valência vão certamente agradecer o aumento das mercadorias oriundas de Portugal.

As paralisações portuárias começaram em setembro e envolveram vários sindicatos, mas atualmente este problema está apenas circunscrito à paralisação mobilizada por duas centenas de estivadores, que condicionam uma grande parte da atividade exportadora.

Todas as restantes classes profissionais de trabalhadores portuários que inicialmente aderiram a esta onda de greves já chegaram a acordo com o Estado, desmobilizando os respetivos pré-avisos de paralisação. Ou seja, só os estivadores continuam, irredutíveis, a parar as exportações portuguesas.

Não há números globais do impacto destas greves na economia, mas a Associação Comercial de Lisboa estima que, só no porto da capital, os prejuízos sejam já superiores aos mil milhões de euros.

Mais de 15 mil turistas de navios de cruzeiro não fizeram escala em Lisboa e algumas administrações portuárias veem quase todos os dias clientes seus trocarem Portugal por outros países para descarregarem as suas cargas.

Os sectores mais prejudicados são os da indústria automóvel, papel, agroalimentar e, naturalmente, o turismo.

Para além dos avultados prejuízos, fontes do sector portuário dizem que o pior é a imagem de descrédito que está a ser passada para o exterior. "E quando se perde um cliente por falta de confiança não é fácil recuperá-lo, pois a imagem com que ele fica é a de um país em que não se pode acreditar", refere, por seu turno, Luís Cacho, presidente da administração do Porto de Aveiro.

Só por aquele porto — que nem sequer é um dos mais afetados — escalam em média 75 embarcações por mês mas, com as greves, em setembro registou-se uma quebra de 16%.

As greves que têm vindo a ser realizadas desde a última semana de setembro envolveram pilotos de barra (que ajudam os navios a entrar nas barras de cada porto e a atracar em segurança), os estivadores (que se encarregam de carregar e descarregar os navios) e os trabalhadores administrativos e portuários. Ou seja, quase todos os profissionais sem a colaboração dos quais os portos de nada valem.

É por causa destas greves que empresas como a Autoeuropa equacionam alternativas de embarque, sendo quase inevitável recorrerem a portos espanhóis, com todos os custos de transporte daí decorrentes. A Mitsubishi, cuja fábrica fica mais a norte, será uma cliente natural dos portos espanhóis.

É também devido às paralisações laborais dos homens dos portos que sectores como o da pera rocha já estão somar um prejuízo semanal de um milhão de euros, devido ao envio de menos fruta para os seus clientes internacionais. Por exemplo no Brasil, a pera rocha está já a ser trocada por outras variedades que chegam de outros países.

No sector automóvel, que está a ser afetado por uma das piores crises de sempre na Europa, todos os grupos industriais contam ao centímo os custos adicionais de produção, eliminando as fábricas que são menos rentáveis ou que estão fragilizadas por condicionais locais. Para a Autoeuropa, a Mitsubishi ou a própria unidade de Cacia do grupo Renault-Nissan é fundamental a imagem de confiança e estabilidade laboral que Portugal possa transmitir aos respetivos grupos acionistas. Porque, na conjuntura atual, qualquer situação que deteriore ainda mais o enquadramento económico-financeiro português — que permanece sob intervenção da *troika* — é um argumento a favor de tantos outros países do centro e do Leste da Europa que ambicionam captar a produção automóvel que mesmo assim continua a manter-se em Portugal.

A caminho da requisição civil

Por isso, o impacto desta greve portuária na economia — agora limitada aos estivadores — é de tal ordem que várias associações patronais e setoriais já exigem que o Governo recorra à figura da requisição civil.

O assunto ganhou contornos políticos e no passado dia 12, durante o debate quinzenal na Assembleia da República, o primeiro-ministro, em resposta a uma pergunta da bancada do CDS sobre as greves, deixou bem claro: "Os portugueses precisam de ver as exportações liderarem o crescimento no próximo ano e evidentemente que ações que visem ou

não o boicote dessa recuperação, mas que manifestamente a prejudiquem, não ajudam ao desenvolvimento das nossas perspetivas de crescimento".

Ou seja, prosseguiu ainda Passos Coelho, "o Governo estará evidentemente em condições de avaliar esta situação e tirar dela todas as conclusões que os mecanismos legais e constitucionais permitirem".

Ora, entre esses mecanismos está precisamente a requisição civil. No entanto, Vítor Dias, vice-presidente da Confederação dos Sindicatos Marítimos e Portuários, garantiu ao Expresso que as formas de luta dos sindicatos que representam irão continuar.

O secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Sérgio Monteiro, diz que já foram estabelecidas todas as iniciativas negociais e todos os grupos profissionais — exceto o sindicato dos Estivadores — chegaram a acordo. "Se os estivadores não quiseram negociar quando estivemos a negociar, lá saberão o que querem fazer, mas uma coisa é certa: as negociações já não estão na nossa agenda", esclareceu Sérgio Monteiro.

Carlos Vasconcelos, presidente da Comunidade Portuária de Sines, e Jaime Vieira dos Santos, presidente da Comunidade Portuária de Leixões, esclarecem que, na anunciada greve dos portos agendada pelo Sindicato dos Estivadores para 23 de outubro, os portos de Sines e de Leixões que "movimentam 61% da tonelagem total dos portos portugueses, não vão estar paralisados". A essa próxima paralisação só vão aderir os portos de Setúbal, de Lisboa e da Figueira da Foz, que, segundo Carlos Vasconcelos e Vieira dos Santos, "apenas movimentam 29% da tonelagem total".

Nesse sentido, quer Sines quer Leixões terão capacidade para absorver mais tráfego e conquistar posições sobre a atividade desenvolvida sobretudo no porto de Lisboa, segundo admitem os responsáveis locais. Sines continua a ter um enorme potencial de crescimento, podendo aumentar consideravelmente a operação de contentores, atendendo a que tem uma frente de costa, de mais dois quilómetros, para expandir cais de contentores.

jpferreira@expresso.imprensa.pt

VIANA DO CASTELO
É o porto com menor atividade, mas mesmo assim regista um movimento regular de carga fracionada — remessas de pequenos volumes de mercadorias, que ultrapassaram as 160 mil toneladas no primeiro semestre de 2012 —, de contentores, de minérios e de grãos líquidos

DOURO E LEIXÕES
É o segundo porto português e no primeiro semestre de 2012 movimentou 8,28 milhões de toneladas de mercadorias, com destaque para os contentores (2,93 milhões de toneladas), carga fracionada, minérios, produtos agrícolas, petróleo (1,91 milhões de toneladas), bem como gasolinas, gasóleos e outros produtos petrolíferos (1,53 milhões de toneladas)

AVEIRO
É o quinto maior porto português em volume de mercadorias, com 1,66 milhões de toneladas movimentadas no primeiro semestre de 2012, das quais 652 mil toneladas são de carga fracionada, 110 mil toneladas de produtos agrícolas e 146 mil toneladas de produtos petrolíferos

FIGUEIRA DA FOZ
É o sexto maior porto nacional, movimentando carga fracionada (o seu maior volume), contentores, produtos agrícolas, e diversos tipos de grãos sólidos e líquidos

LISBOA
O terceiro maior porto português (movimentou 6,21 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2012) opera carga fracionada, contentores (2,8 milhões de toneladas), automóveis, minérios, produtos agrícolas (1,7 milhões de toneladas), produtos petrolíferos e diversos grãos sólidos e líquidos

SETÚBAL
É o quarto maior porto nacional (movimentou 3,44 milhões de toneladas no primeiro semestre), e é o mais completo pois opera praticamente todas as cargas, desde volumes fracionados, contentores, automóveis, carvão, minérios, produtos agrícolas, produtos petrolíferos e diversos grãos sólidos e líquidos

SINES
É o maior porto português. Movimentou no primeiro semestre 14,28 milhões de toneladas, sendo muito forte em contentores (operou 3,18 milhões de toneladas de contentores no primeiro semestre), carvão (2,75 milhões de toneladas), petróleo (3,82 milhões de toneladas), bem como gasolinas, gasóleos e outros produtos petrolíferos (4,18 milhões de toneladas)

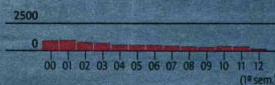
FONTE: ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS



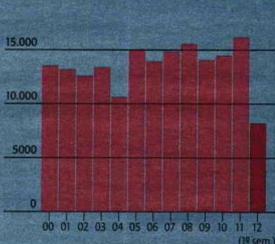
MOVIMENTO DE MERCADORIAS

Em milhares de toneladas

VIANA DO CASTELO



DOURO E LEIXÕES



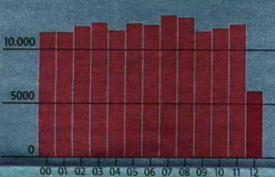
AVEIRO



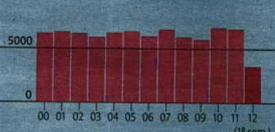
FIGUEIRA DA FOZ



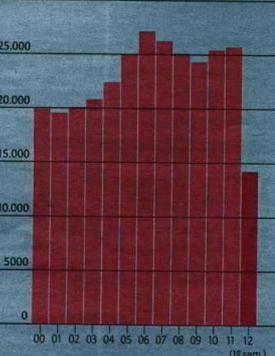
LISBOA



SETÚBAL



SINES



TRÊS PERGUNTAS A

Vítor Dias

Vice-presidente da Confederação dos Sindicatos Marítimos e Portuários (Fesmarpor)

Quais os motivos que estão na base destas greves?

O protesto é contra a proposta de lei de alteração do Regime Jurídico do Trabalho Portuário que o Governo aprovou (...) que tem como únicos objetivos restringir drasticamente o âmbito de intervenção profissional e ocupacional dos trabalhadores portuários e desregular, desqualificar e precarizar a atividade portuária.

Tem a noção que estas paralisações dos portos nacionais estão a pôr em causa vários sectores da atividade económica?

Essa pergunta deverá ser dirigida ao Governo (...) que originou o conflito e a crise laboral vigente. Os portos em greve laboram de forma absolutamente normal em dois turnos de trabalho por dia e outros portos estão a laborar normalmente sem qualquer paralisação.

Até quando se podem prolongar estas greves?

Até que aquela proposta (do Governo) seja retirada e que, por essa via, se beneficiem verdadeiramente os portos e o país.

TRÊS PERGUNTAS A

Bruno Bobone

Presidente da Associação Comercial de Lisboa

Qual é o impacto das greves dos portos na nossa economia?

Desde 17 de setembro, estas greves já custaram ao tecido empresarial mais de €1000 milhões, atendendo a que os portos portugueses exportam cerca de €452 milhões por mês e importam o dobro desse valor, cabendo só ao Porto de Lisboa um movimento total de €1000 milhões por mês. As empresas falam encomendas contratadas. Os trabalhadores não recebem prémios por impossibilidade de atingirem objetivos.

Há razões para a greve?

Os argumentos para a greve são falsos. Nunca estiveram em causa reduções de postos de trabalho portuários. Muitos destes trabalhadores têm rendimentos mensais superiores a dez salários mínimos. É tudo contestação política.

A greve vai ser prolongada?

Isso é inaceitável. Há 200 pessoas que estão a prejudicar 10 milhões de portugueses. Se compararmos com o que ganha a maioria dos portugueses, não podemos aceitar que um grupo bem remunerado esteja a ser o nosso 'carrasco'.

Competitividade Portos vão ficar 20% mais baratos

As Taxas de Utilização Portuárias vão baixar já 10% e mais 10% em 1 de janeiro. Governo diz que portos ficam competitivos

Dois meses depois de ter apresentado o "Plano de Redução de Custos Portuários" — que "incendiou" os sindicatos do sector — o secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Sérgio Monteiro, garantiu agora ao Expresso que "os nossos portos vão mesmo ficar mais competitivos". Como? "Serão imediatamente reduzidas, em 10%, as Taxas de Utilização Portuária (TUP) aplicadas à carga, mas, no início do próximo ano, faremos um novo corte de igual dimensão nas TUP, o que reduzirá estes custos portuários em 20%, ou, eventualmente, até um pouco mais", afirma.

A intenção, anunciada pelo governo em agosto, de alterar profundamente o funcionamento dos portos nacionais, para tornar as exportações portuguesas mais competitivas, foi, desde o início, mal recebida junto dos sindicatos portuários.

Na altura, Sérgio Monteiro disse que Portugal tem de aumen-

tar a competitividade portuária em várias frentes. Além do corte drástico nas TUP — que poderia ser da ordem dos 25% a 30% —, teriam de ser tomadas medidas ao nível laboral.

Não faltaram responsáveis do sector a afirmar que seria impossível aplicar cortes tão elevados nas TUP, enquanto os sindicatos prepararam formas de luta contra a redução das horas de trabalho extraordinário. No entanto,

As exportações nacionais vão beneficiar do corte de taxas portuárias que torna os produtos portugueses mais competitivos

Sérgio Monteiro explicou que essas alterações laborais iam permitir o acesso de jovens desempregados à atividade portuária.

No mesmo sentido, o Governo pretendia incentivar a entrada de novos operadores para aumentar a concorrência na atividade portuária. Essa dupla perspetiva abalou os interesses instalados no sector portuário, desde

os sindicatos, às maiores empresas que operam carga, enterrando, no final de agosto, a paz laboral nos portos.

Iniciadas greves a 17 de setembro, a imagem internacional dos portos portugueses saiu lesada após um mês de paralisações sucessivas, que avolumaram problemas às empresas exportadoras. "Chegámos a acordo com os sindicatos de diversos grupos profissionais, desde os pilotos de barra aos trabalhadores das administrações portuárias, os portos retiraram pré-avisos de greve e só há um sindicato, o dos Estivadores, que mantém as greves", refere o secretário de Estado. "Agora, que já não estamos na fase negocial, não entendo o que o Sindicato dos Estivadores pretende", comenta.

Sérgio Monteiro salienta que o Governo elegeu os portos como o sector dos grandes investimentos, especializando cada porto. "Queremos aumentar os terminais de cruzeiros e vamos incentivar o crescimento dos terminais de contentores. Para isso temos investimentos de €2000 milhões, públicos e privados, a calendarizar até 2020", diz. J.F.P.F.

Cruzeiros 15 mil passageiros impedidos de vir a Lisboa

As companhias de cruzeiros já alertaram para o risco de operações futuras. Mas em outubro o porto de Lisboa espera receber 49 navios

Uma dúzia de cruzeiros cancelados que iam fazer escala em Lisboa, totalizando 15 mil a 20 mil passageiros, é o balanço negro para o turismo das sucessivas greves no sector portuário iniciadas a 17 de setembro.

"As consequências são graves e não podemos brincar com isto", salienta João Welsh, vice-presidente da Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT). O responsável chama a atenção para a dimensão da perda de receitas com exportações associadas aos cruzeiros, e num momento em que o país mais precisa, tendo em conta que cada passageiro faz um gasto médio de €100 na cidade.

Pior do que as escalas perdidas e todos os custos gerados com as alterações é "a imagem que o país passa" junto do mercado de cruzeiros a nível internacional, que pode gerar desconfinança dos armadores para operações futu-

ras. "Temos o espelho da Grécia, que teve problemas complicadíssimos com as companhias de cruzeiros devido a cancelamentos, e é isso que temos de evitar a todo o custo", adverte João Welsh.

A operação de cruzeiros é planeada a dois anos de antecedência e a APAVT já recebeu vários alertas dos operadores a propósito das greves. "Não houve ainda cancelamentos de escalas futuras, mas foram muito claros a avi-

"O que está em causa é a perda de dinheiro que o país precisa em receitas externas. Não podemos brincar com isto"

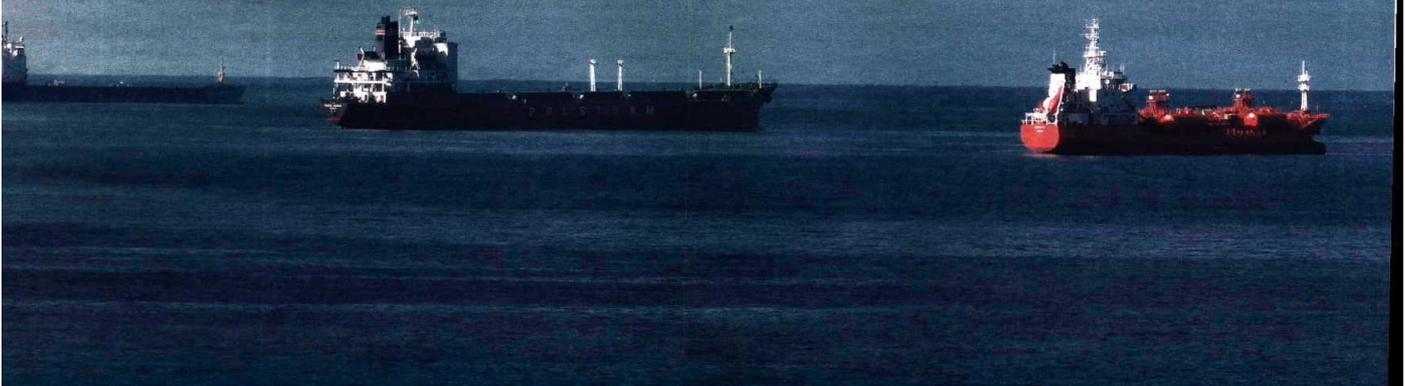
sar que, a manter-se a situação, terão de retirar os portos portugueses dos seus programas", adianta o vice-presidente da APAVT, lembrando que o atual boom de cruzeiros para Portugal "é resultado de um trabalho muito intenso nos últimos anos para conseguirmos chegar até aqui".

Os cruzeiros foram sobretudo afetados pela greve de pilotos da

barra e pessoal das administrações portuárias. Além de Lisboa, os impactos estenderam-se ao porto de Ponta Delgada, nos Açores. "São greves de profissões privilegiadas nesta conjuntura difícil, e as pessoas não podem pensar só nos seus direitos imediatos, mas no que provocam a taxistas, lojistas, guias turísticos e a todos os portugueses em geral, pois o que está em causa é a perda de dinheiro em receita externa para o país", frisa Welsh.

De momento, só os estivadores estão em greve, o que afeta a carga mas não os cruzeiros. O porto de Lisboa já espera receber em outubro 49 escalas de navios com mais de 70 mil passageiros, o que resultará num mês recorde para os cruzeiros na capital, assegurando 13% do total de 520 mil passageiros previstos para 2012. Em outubro já é habitual haver um forte movimento no porto de Lisboa devido ao fim da época de cruzeiros no Mediterrâneo, o que leva ao reposicionamento dos navios turísticos no continente americano.

CONCEIÇÃO ANTUNES
cantunes@expresso.limprensa.pt





**COMO 200 HOMENS
AFUNDARAM
EXPORTAÇÕES O**
Sindicato dos Estivadores
continua irredutível e
mantém as greves,
afetando Lisboa, Setúbal
e Figueira da Foz **E20**