



ID: 78033861

07-12-2018

# Passam pelos portos 30% das nossas exportações

Quase 17 mil milhões de euros de vendas ao estrangeiro foram transportadas por via marítima no ano passado, segundo o INE

Erika Nunes  
erika@jn.pt

**EXPORTAÇÕES** Se todos os portos nacionais parassem, um terço das exportações portuguesas ficariam sem meio de transporte. De acordo com os números do Instituto Nacional de Estatística (INE) relativos ao ano passado, revelados há dias, perto de 31% dos bens vendidos ao estrangeiro foram transportados por via marítima. Tal percentagem significa que quase 17 mil milhões de euros de mercadoria passaram pelos portos portugueses, tendo sido esse valor superado apenas em 2013, quando 36% das mercadorias exportadas seguiram por via marítima.

Com as greves que duram há quatro meses consecutivos em diversos portos nacionais, primeiro em Lisboa, depois em Setúbal, e com o pré-aviso de greve às horas extraordinárias a vigorar em todos os portos, a ministra do Mar já disse que teme pelos empregos diretos e indiretos no porto que é fundamental para a atividade de algumas das maiores exportadoras portuguesas, como a Autoeuropa (ver ao lado), a Secil, a Navigator ou a Siderurgia Nacional.

A origem da situação remonta ao ano da austeridade de 2012, quando o ministro da Economia, Álvaro Santos Pereira, calculava que cada mês de greve nos portos custaria 400 milhões de euros à economia. Os protestos devido à revisão da Lei do Trabalho Portuário duraram meses e os agentes de navegação avisaram que as grandes companhias, como a Maersk, estavam a desviar navios para portos espanhóis e que seria difícil recuperar a confiança dos operadores. Afinal, os números contradisseram os cenários traçados

na época e a nova lei, publicada em 2013, conseguiu atrair o interesse do grupo turco Yildirim, que adquiriu sete concessões portuárias, em 2015. As perspetivas de então, de aumento de oportunidades para os portos portugueses, acabaram por não se concretizar. Na última década, a percentagem transportada por mar que cresceu de 26%, em 2007, para 36%, em 2013, sem abrandamentos na crise ou nas greves de 2012, perdeu quota especialmente em 2015, com 29%.

## GREVES PROSEGUEM

Este ano, os estivadores do novo sindicato nacional SEAL (ler página ao lado) convocaram greves contra o trabalho precário. Os sindicatos dos portos e os transitários emitiram comunicados garantindo que os grevistas estão a ser instrumentalizados e que estamos a perder negócios à custa da greve.

“Se em Setúbal se fala essencialmente na Autoeuropa, no porto de Lisboa há contentores que aguardam mais de 30 dias para embarcar. Nas autoestradas portuguesas há muita carga a viajar para outros portos”, disse Nabo Martins, presidente da Associação de Transitários de Portugal, que apelou aos responsáveis políticos para que resolvam a situação.

“A situação não se resolveu porque exigiram que abandonássemos reivindicações em Leixões. Preferiram parar Setúbal a fazer cumprir a lei nos portos nacionais”, explica António Mariano, presidente do SEAL.

Após falhanço das negociações, o Ministério do Mar pediu reforços ao Ministério do Trabalho para mediar o conflito que tentarão resolver nos próximos dias. ●

## MERCADORIAS

### Contentores

Mais de 50% das mercadorias movimentadas em Portugal passam por Sines, o porto especializado em contentores.

### Produtos petrolíferos

A mercadoria mais valiosa que exportamos por via marítima corresponde a coque (carvão destilado para produção de aço) e produtos petrolíferos, maioritariamente carregados em Leixões.

### Polivalentes

Lisboa, Aveiro, Faro e Setúbal são requisitados para exportação de cargas variadas de “outros produtos minerais”.

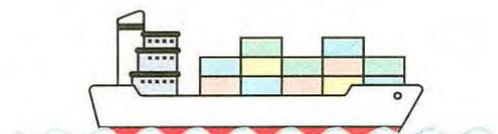
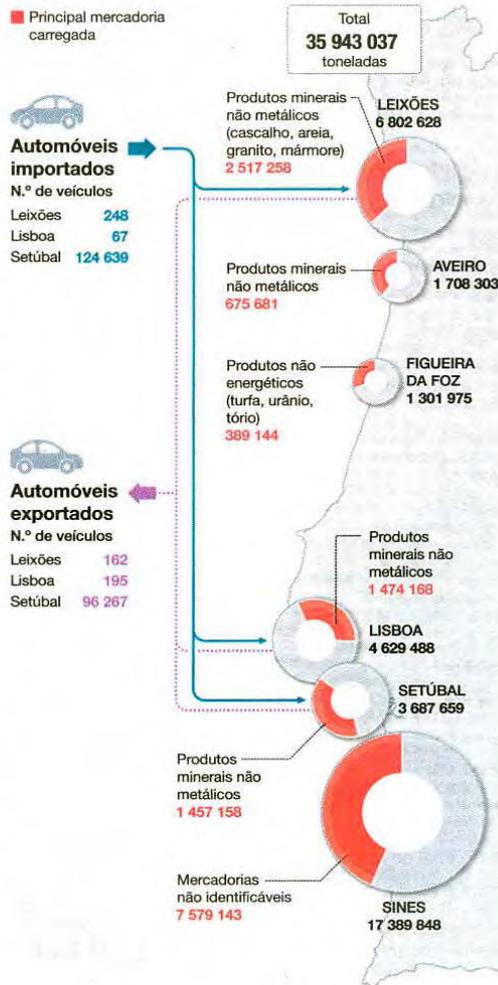


Ana Paula Vítorino  
Ministra do Mar

“Se continuarmos por este caminho, o porto de Setúbal deixará de ser viável e ficarão postos de trabalho em causa, diretos e indiretos”

## Principais portos em Portugal continental

Com mais de um milhão de toneladas em mercadorias carregadas, em 2017



PRINCIPAIS mercadorias	Toneladas	Euros
Produtos petrolíferos refinados	6653,99	2695,92
Material de transporte	265,96	2407,19
Produtos químicos, borracha e plásticos	1689,48	2178,65
Madeira, cortiça, papel e cartão	2890,92	2042,87
Alimentos, bebidas e tabaco	1345,85	1964,65
Equipamento informático, elétrico e ótico	246,80	1730,78

FONTE: INE

INFOGRAFIA JN

PRIMEIRO PLANO

## Autoeuropa pede solução para a precariedade

Fábrica da Volkswagen lamenta que conflito dure há quatro meses

Erika Nunes  
erika@jn.pt

**AUTOMÓVEL** Há quatro meses que a greve dos estivadores ao trabalho extraordinário no porto de Setúbal impede o escoamento da produção da Autoeuropa, a fábrica automóvel da Volkswagen (VW). As importações e exportações de veículos são praticamente todas processadas naquele porto, pelo que a empresa "lamenta que desde meados de agosto, os intervenientes neste processo não tenham sido capazes de encontrar uma solução para a precariedade no porto de Setúbal".

Solução para a precariedade em que vivem centenas de estivadores – estima-se que cerca de 150 só conseguem contrato ao dia e mais de 150 têm contrato a termo – que argumentam que os 35 funcionários efetivos do porto nunca seriam suficientes para tanto trabalho, justificando-se a regularização dos vínculos laborais a pelo menos 150, como defende o Sindicato dos Estivadores e da Atividade Logística (SEAL).

Na declaração da Autoeuropa, a empresa de trabalho portuário Operestiva leu uma ameaça de abandono da empresa na região e, com outras empresas, propôs aos

estivadores integrar até 56 trabalhadores nos quadros. Mas as negociações com o SEAL falharam porque era condição acabar com a greve ao trabalho suplementar em todos os portos, declarada em solidariedade com os estivadores de Leixões e do Caniçal (Madeira).

Entretanto, a solidariedade entre estivadores já ultrapassou fronteiras: um navio carregado com automóveis da Autoeuropa através do porto de Leixões não conseguiu ser descarregado na Alemanha. A empresa nega que seja idêntico o motivo da falta de peças que obrigará a parar a produção 11 dias, entre 23 de dezembro e 3 de janeiro, por falta de componentes. Poderiam ser transportados por via rodoviária, mas também o protesto dos "coletes amarelos", em França, inviabilizou tal solução. "Para a VW Autoeuropa, a única alternativa a Setúbal é Setúbal", refere fonte da empresa.

O recurso a portos espanhóis e a Leixões não está a resolver o problema da Autoeuropa. Diariamente, 850 automóveis novos juntam-se aos cerca de 20 mil que já aguardam escoamento. A Base Aérea do Montijo está preparada para parquear mais alguns milhares de automóveis caso a situação se prolongue. ●



Greve em Setúbal foi decretada pela nova estrutura sindical que acolhe sócios de todo o país

## Sindicato nacional encontra resistência

Cada porto tinha um sindicato próprio que geria o trabalho, mas tudo mudou em 2017. O SEAL está a caminho dos 700 sócios em todo o país

Erika Nunes  
erika@jn.pt

**ESTIVA** A organização do trabalho nos portos remonta a tempos em que a legislação laboral não existia. Milhares de homens acotovelavam-se, diariamente, nos portos à espera de serem selecionados para trabalhar, sem qualquer garantia para os dias seguintes. Hoje são ainda centenas e os recrutadores são empresas de trabalho portuário, que criaram sindicatos, um por porto, para garantir trabalhadores qualificados. Os sindicatos serviam de porta de acesso à profissão, mantendo os níveis de remuneração a quem já estava no porto. Durante anos, não admitiram novos sócios. A maioria nunca convocou greves.

Em 2011, a perspetiva de alteração à Lei do Trabalho Portuário, publicado em janeiro de 2013, desencadeou uma série de greves nos portos. A paralisação de Lisboa foi a mais visível. Em Leixões, com menos efetivos

do que precários (hoje, são 58 para 200), nunca se fez greve. Ao JN, os estivadores sussurravam que não podiam protestar, porque deixariam de ser chamados para trabalhar e viviam num "clima de terror".

**CAMPANHA INTENCIONAL** Aos protestos da capital, convocados pelo Sindicato dos Estivadores, Trabalhadores do Tráfego e Conferentes do Sul, juntaram-se vozes em portos de todo o país, que levaram ao nascimento, há quase dois anos, do Sindicato Nacional dos Estivadores e da Atividade Logística (SEAL). O primeiro sindicato nacional está a caminho dos 700 associados e tem sido acusado de "querer tomar o monopólio dos portos", recorrendo à violência se necessário.

"Essas acusações fazem parte de uma campanha para desviar atenções. Esperamos que a PJ investigue. Não defendemos violência", explicou António Mariano, presidente do SEAL.

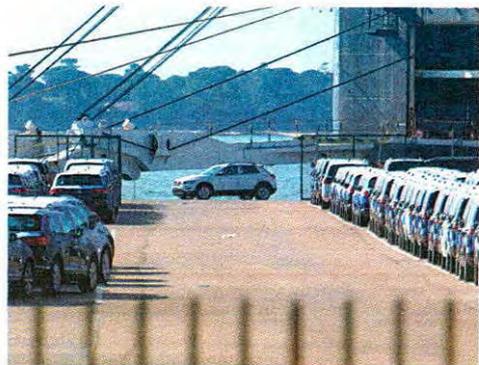
Em Leixões, pela primeira vez, os estivadores fizeram greve no verão passado devido às perseguições aos 30 trabalhadores que se filiaram no SEAL, há dias acusado de ameaçar membros do sindicato mais antigo.

"Muitos de nós têm pais no sindicato de Leixões, nunca defenderíamos qualquer tipo de violência", contraria Osório Sousa, dirigente sindical do SEAL e um dos que, em 2012, relataram ao JN, sob anonimato, o motivo pelo qual não havia greves em Leixões. "Sabíamos que haveria perseguições. E concretizaram-se: estamos há 23 meses sem fazer trabalho suplementar porque nos filiámos no SEAL. Outros, estão no outro sindicato e ainda são castigados porque têm filhos no SEAL", relata, acrescentando que "numa semana foi arquivada uma queixa do outro sindicato, em 2017, mas o Ministério Público está a investigar as queixas do SEAL sobre o que se passa no porto de Leixões". ●

### ACUSAÇÕES

**Instrumentalização** A Associação dos Transitários de Portugal considerou, em comunicado, que "a instrumentalização dos estivadores e do Direito Constitucional à greve não é ético" pois "não deve ser usado para objetivos e agendas pessoais". Além disso, diz que a recusa à prestação do trabalho em Setúbal não tem qualquer fundamento.

**Repúdio ao medo** O Sindicato dos Estivadores Conferentes e Tráfego dos Portos do Douro e Leixões, que representa mais de 90% dos trabalhadores dos portos, repudiou, em comunicado, "o aproveitamento das causas dos trabalhadores em agendas político-partidárias" e quer "reverter o ambiente de medo que se vive nos portos portugueses".



Dezenas de milhares de automóveis por embarcar



euromilhões **ESTA SEXTA O QUE FARIA COM €70 milhões** JOGOS

Subito mais em www.jogosemilhoes.pt  
Prêmios jogos à partida de 30 anos - Linha Direta: Jogos PNM 203 377 (taxa 0,4% da taxa)  
Os prémios atribuídos de valor superior a €5.000 estão sujeitos a imposto de selo à taxa legal de 20%, nos termos da legislação em vigor.

jn.pt Diário. Ano 131. N.º 189. Preço: 1,50€ Sexta-feira 7 de dezembro de 2018 Diretor: Domingos de Andrade / Diretores-adjuntos Inês Cardoso, Manuel Molinos e Pedro Ivo Carvalho / Diretor de Arte Pedro Pimentel

**JN**  
Jornal de Notícias

**EVASOES** HOJE GRÁTIS

PLANALTO BEIRÃO A VOLTA DE CASTELO RODRIGO

**17** Gelados para o frio

FIFTY SECONDS  
PRÊMIO DE 50 MILHÕES DE CÉNTIMOS  
DE CADA PRÊMIO EM  
ESTRELA PRETO

RECEITAS: VINDALHA, CACONHAS, AMARRAS E CUIZ, VINDO MARAVILHA, ENCHIDO DE CUIZ, BACON E TORRÃO, SANDUÍCHES E BARRAS DE BACON E TORRÃO

**O ÚLTIMO ATO DA SENHORA EUROPA**

Congresso da CDU elege hoje sucessor de Merkel ao fim de 18 anos na liderança p. 32

# Árbitros emboscados e ameaçados por jogadores de futebol

Juniores de clube de Fafe também pontapearam viatura da equipa de arbitragem. É o 12.º caso de violência desde o início da época desportiva p. 46 e 47

**Hospital de Viana do Castelo traz ao Mundo bebés de 18 países**  
p. 30

**Portos asseguram 30% das exportações**

Conflitos laborais estão a reter mercadorias de várias empresas p. 4 e 5

**O. de Azeméis Jovem em coma após agressão** p. 18

**F. C. Porto Conceição não vai travar nos festejos** p. 48

**Penafiel Falta de condições fecha Casa do Calvário** p. 26

**Benfica Jogos na Luz com menos adeptos** p. 49

PUBLICIDADE

**U**m bolo-rei de sonho

Por cada bolo-rei Favorina vendido, 1€ reverte para a associação Nuvem Vitória.  
Campanha válida de 3 a 30 de dezembro

