

EXCELENTÍSSIMOS SENHORAS E SENHORES, AGRADEÇO EM NOME DA FEDERAÇÃO NACIONAL DOS SINDICATOS DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS O CONVITE PARA PARTICIPAR NESTA CONFERÊNCIA, CUJO TEMA É DE GRANDE RELEVÓ E ATUALIDADE.

ASSIM, PERMITAM-ME A SEGUINTE VISÃO DOS TRABALHADORES

1. O ESTUDO SOBRE A CONCORRÊNCIA NO SETOR PORTUÁRIO INCIDE SOBRE TEMAS QUE SÃO DE ÓBVIA IMPORTÂNCIA PARA TODOS OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS, E PARA O PAÍS COMO UM TODO.

INDO DIRETO À QUESTÃO, RAZÃO DA NOSSA PRESENÇA AQUI, RESUMO NUMA PALAVRA A APRECIACÃO GLOBAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS: AS RECOMENDAÇÕES DO ESTUDO SÃO UM VERDADEIRO RETROCESSO.

RETROCESSO PARA OS TRABALHADORES, MAS TAMBÉM PARA TODOS AQUELES QUE DEPENDEM DO BOM FUNCIONAMENTO DOS PORTOS:

OPERADORES E UTILIZADORES.

REPRESENTAM UM RETROCESSO OPERACIONAL E UM RETROCESSO SOCIAL.

O VEREDICTO NÃO É POSITIVO E ISSO NÃO SE DEVE SEQUER A QUALQUER SENTIMENTO DEFENSIVO DE QUEM JÁ ESTÁ NO SETOR HÁ ALGUM TEMPO.

O JUÍZO NEGATIVO QUE FAZEMOS VEM DO FACTO DE INFELIZMENTE O ESTUDO REVELAR INCOMPREENSÃO DO QUE É O SETOR PORTUÁRIO E, SOBRETUDO, DO TRABALHO PORTUÁRIO.

- IGNORA OS PROBLEMAS ESTRUTURAIS DOS PORTOS PORTUGUESES, COMO A SUA FALTA DE ESCALA OU DIMENSÃO;
- IGNORA OS ANTECEDENTES HISTÓRICOS, COMO A AUSÊNCIA DE ESTABILIDADE LABORAL OU A FALTA DE INVESTIMENTO.
- É PATENTE A DESVALORIZAÇÃO DADA AO TRABALHO PORTUÁRIO, NO CONTEXTO GLOBAL DO ESTUDO, QUE APARECE APRESENTADO COMO UM ELEMENTO ASSESSÓRIO DO FUNCIONAMENTO DE UM PORTO: ESTÁ SUBALTERNIZADO À OPERAÇÃO PORTUÁRIA; É VISTO COMO UM DOS MUITOS SERVIÇOS QUE POR ALI ANDAM, AO LADO DE OUTROS SERVIÇOS PORTUÁRIOS.

ORA, COM TODO O RESPEITO POR TODAS AS DEMAIS, A ATIVIDADE CENTRAL DE UM PORTO É O TRABALHO PORTUÁRIO. É A SUA PRÓPRIA RAZÃO DE SER. NÃO É OUTRA. O TRABALHO PORTUÁRIO É O CENTRO DO PORTO, EM TORNO DO QUAL TUDO O RESTO GRAVITA.

CREIO QUE É ESTA INCAPACIDADE PARA AVALIAR A REALIDADE COMO ELA É QUE LEVA A QUE O ESTUDO FAÇA UM LEVANTAMENTO INSUFICIENTE DOS FACTOS, DO QUAL DECORRE UM DIAGNÓSTICO ERRADO DO SETOR. E DAÍ, AS RECOMENDAÇÕES POUCO SALUTARES.

2. VOU CENTRAR A MINHA ANÁLISE EM DOIS PONTOS CRUCIAIS PARA OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS.

Ponto 1 - EMPRESAS DE TRABALHO PORTUÁRIO (ETP'S).

EM SÍNTESE, O ESTUDO SUGERE A SUA ELIMINAÇÃO E A ABERTURA DOS PORTOS ÀS EMPRESAS GENERALISTAS DE TRABALHO TEMPORÁRIO (ETT'S). PORQUE VÊ NA EXISTÊNCIA DE ETP'S UM OBSTÁCULO À CONCORRÊNCIA. ISTO É FALSO E CONTRAPRODUCENTE, POR VÁRIOS MOTIVOS.

- A MONTANTE, É FALSO QUE EXISTA QUALQUER LIMITAÇÃO À CONCORRÊNCIA CAUSADA PELA EXISTÊNCIA DE ETP'S.

LIMITAÇÃO EM QUÊ?

– NÃO HÁ QUALQUER LIMITAÇÃO À CONSTITUIÇÃO DE ETP'S, QUALQUER PESSOA OU EMPRESA PODE CONSTITUIR UMA ETP.

– NÃO HÁ QUALQUER LIMITAÇÃO AO INGRESSO DE TRABALHADORES NAS ETP'S, O QUADRO É DESDE 2013 LIVREMENTE PREENCHIDO, NEM HÁ CONDICIONALISMOS NA ENTRADA NA CARREIRA.

– E NÃO HÁ QUALQUER LIMITAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PELAS ETP'S AOS OPERADORES PORTUÁRIOS.

PORTANTO, PERGUNTO, ONDE ESTÃO AFINAL AS LIMITAÇÕES AO DIREITO DE ESTABELECIMENTO E À LIVRE CONCORRÊNCIA?

- A JUSANTE, ESTA RECOMENDAÇÃO IGNORA A RAZÃO DE SER DAS ETP'S, QUE AS JUSTIFICA DO PONTO DE VISTA SOCIAL E ECONÓMICO.
 - AS ETP'S SÃO A RESPOSTA A PROBLEMAS PORTUÁRIOS QUE HOJE NOS PARECEM DISTANTES, MAS QUE CONTINUAM A EXISTIR. O FACTO DE ESSES PROBLEMAS HOJE NÃO SE COLOCAREM,

MOSTRA O QUÃO BEM AS ETP'S OS RESOLVERAM. QUE PROBLEMAS SÃO ESSES?

· O PRIMEIRO É A NECESSIDADE DE GERIR DA MELHOR FORMA POSSÍVEL E EM CADA MOMENTO AS FLUTUAÇÕES DO TRABALHO E DOS EFETIVOS NECESSÁRIOS PARA A VIABILIDADE ECONÓMICA DA ATIVIDADE PORTUÁRIA. A EXISTÊNCIA DE UMA POOL DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS É QUE PERMITE UMA GESTÃO EFICIENTE DOS RECURSOS HUMANOS DOS OPERADORES PORTUÁRIOS, EM BENEFÍCIO DOS PRÓPRIOS E DOS UTILIZADORES DOS PORTOS. PARA RESPONDER ÀS NECESSIDADES TEM DE HAVER MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA IMEDIATAMENTE DISPONÍVEL. E NENHUMA ETT GENERALISTA PROPORCIONARÁ ISSO, PORQUE NÃO TERIA CAPACIDADE DE RESPOSTA.

· A SEGUNDA ESTÁ ASSOCIADA A RAZÕES HISTÓRICAS: É UMA FORMA DE GARANTIR AOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS UMA PROTEÇÃO AO LONGO DA VIDA PROFISSIONAL E A PERSPETIVA DE CARREIRA. FORAM AS ETP'S QUE PUSERAM FIM AO QUADRO DE EXPLORAÇÃO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS QUE GRASSOU NOS PORTOS DURANTE DÉCADAS E QUE NÃO SE PERMITIRÁ QUE VOLTE A SUCEDER. OS TEMPOS EM QUE OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS TRABALHAVAM SEM VÍNCULO, NA TOTAL INCERTEZA, SÃO PASSADO E NÃO SERÃO O FUTURO.

· TERCEIRO, É PRECISO NÃO ESQUECER QUE OS PORTOS PRESTAM SERVIÇO PÚBLICO. OS SEUS AGENTES ESTÃO INVESTIDOS DE ESPECIAIS RESPONSABILIDADES NOS TERMOS DA LEI; E POR ISSO A LEI ATRIBUI-LHES REGIMES LEGAIS

ESPECIAIS. OS OPERADORES, EMPRESAS CLASSIFICADAS COM A NATUREZA ESPECÍFICA DE EMPRESAS DE ESTIVA, CONCESSIONÁRIOS, OU NÃO, PRESTAM UM SERVIÇO PÚBLICO. E OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS PELA PROFISSÃO QUE EXERCEM, COMUNGAM, ASSIM E POR INERÊNCIA, DO CARÁCTER DE SERVIÇO PÚBLICO DA PRÓPRIA PRESTAÇÃO DESSA SUA ATIVIDADE LABORAL ESPECÍFICA, RAZÃO PELA QUAL SÃO DOS POUCOS TRABALHADORES DO SETOR PRIVADO A QUEM É APLICÁVEL O REGIME DA REQUISICÃO CIVIL, POR EXEMPLO.

UM TRABALHADOR PORTUÁRIO NÃO É, PORTANTO, UM TRABALHADOR COMUM, QUE PODE SER CONTRATADO ATRAVÉS DE UMA ETT COMUM. É ISSO QUE A LEI RECONHECE, E BEM: A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO DEVE FAZER-SE COM RECURSO A UMA FIGURA ESPECIAL, QUE É A ETP.

E É POR ISSO QUE AS ETP'S ESTÃO VINCULADAS, NOS TERMOS DA LEI, AO CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO. POR EXEMPLO: OBRIGAÇÕES DE UNIVERSALIDADE DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, DE IGUALDADE, DE FIXAÇÃO DE PREÇOS, OBRIGAÇÃO DE GARANTIR O PAGAMENTO DE SALÁRIOS MEDIANTE CAUÇÃO PRESTADA AO REGULADOR. E É A NECESSIDADE DE IMPOR ESSAS EXIGÊNCIAS ESPECIAIS QUE, EM ÚLTIMA ANÁLISE, OBRIGA À EXISTÊNCIA DE UM REGIME ESPECIAL PARA AS ETP'S, QUE AS DISTINGUE E SEPARA DAS ETT. AO CONTRÁRIO DAS ETT'S, AS ETP'S NÃO SÃO LIVRES DE RECUSAR SERVIÇO A UM CLIENTE. NÃO É, PORTANTO, UMA BARREIRA QUE FACILITA A

VIDA DAS ETP; É UMA BARREIRA QUE TORNA MAIS EXIGENTE O SEU FUNCIONAMENTO DO QUE O DAS ETT.

LAMENTA-SE QUE ESTAS RAZÕES SEJAM IGNORADAS PELO ESTUDO, APESAR DE SE MANTEREM TOTALMENTE VÁLIDAS NA ATUALIDADE. RECORDO ALIÁS QUE PORTUGAL É PARTE DA CONVENÇÃO N.º 137 DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO, QUE IMPÕE PRECISAMENTE ESTE TIPO DE REGIME. ACHAMOS INDESCULPÁVEL QUE UM ESTUDO DE UM REGULADOR PROPONHA A ADOÇÃO DE UM REGIME LEGAL QUE COLOCARIA O ESTADO PORTUGUÊS EM VIOLAÇÃO DE UMA CONVENÇÃO INTERNACIONAL.

MAS PODEM PERGUNTAR: ENTÃO NÃO HÁ CORREÇÕES A INTRODUIZIR NO REGIME DAS ETP'S? HÁ.

O MAIOR PROBLEMA É O DA MANIPULAÇÃO DA FUNÇÃO DA ETP, QUE INFELIZMENTE EXISTE NALGUNS PORTOS EM PORTUGAL. A ETP SERVE COMO UMA POOL DE TRABALHADORES DE TODO UM PORTO, QUE GARANTE A TODOS OS OPERADORES DO PORTO UM SERVIÇO BEM ORDENADO, ADEQUADAMENTE QUALIFICADO, SEM INTERRUPÇÕES, SEM ATRASOS, COM ESTABILIDADE E PREVISIBILIDADE.

MAS TÊM SURGIDO ETP'S QUE SÃO CRIADAS EXCLUSIVAMENTE PARA SERVIR UM ÚNICO OPERADOR NUM PORTO. ISSO É UMA UTILIZAÇÃO ABUSIVA DA ETP E VIOLA O REGIME LEGAL; É FAZER DA ETP UMA CORTINA JURÍDICA DE UMA ÚNICA EMPRESA DE ESTIVA, COM O OBJETIVO DE ACENTUAR A PRECARIZAÇÃO DOS TRABALHADORES E NÃO PERMITIR A GESTÃO RACIONAL DE MÃO DE OBRA EM TODO O PORTO.

PORTANTO, SE HÁ INTERVENÇÃO LEGAL A REALIZAR SOBRE AS ETP EM PORTUGAL, É NO SENTIDO DE CONTROLAR O SEU USO ABUSIVO E FISCALIZAR A SUA ATUAÇÃO, PARA GARANTIR QUE AS ETP SERVEM TODO O PORTO ONDE ESTÃO LICENCIADAS. DEVE LEGISLAR-SE NO SENTIDO DE IMPEDIR A UTILIZAÇÃO EXCLUSIVA DE UMA ETP EM FAVOR DE UM ÚNICO OPERADOR OU GRUPO DE OPERADORES.

Ponto 2 - OUTRA QUESTÃO CRUCIAL PARA OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS É O REGIME DE OPERAÇÃO PORTUÁRIA.

EM POUCAS PALAVRAS, A AdC ADVOGA UM SETOR PORTUÁRIO COMPOSTO POR OPERADORES PORTUÁRIOS COM CONCESSÕES CURTAS OU, DE PREFERÊNCIA, COM MERAS LICENÇAS. QUALQUER TRABALHADOR PORTUÁRIO VÊ ISTO COM PREOCUPAÇÃO.

AQUILO QUE A AdC HOJE RECOMENDA É, DE UM MODO GERAL, A REPETIÇÃO DO MODELO DE FUNCIONAMENTO DOS PORTOS QUE VIGORAVA EM PORTUGAL ATÉ 1993. UM SISTEMA DE MULTIPLICIDADE DE OPERADORES PORTUÁRIOS E DE EMPRESAS DE ESTIVA, ENTREGUES A SI MESMOS NUMA RELAÇÃO DESEQUILIBRADA COM TERCEIROS, COM FALTA DE INVESTIMENTO, COM FALTA DE QUALIDADE E RAPIDEZ NA OPERAÇÃO. OS PORTOS ERAM UM PESO NA ECONOMIA. NÃO SERVIAM O PAÍS. QUANTO AOS TRABALHADORES, NÃO LHE ERA RECONHECIDA A SUA IMPORTÂNCIA, NÃO ERAM QUALIFICADOS, NÃO SE INVESTIA NELES. ACABARAM ENVOLVIDOS EM PROCESSOS DE DESPEDIMENTO EM MASSA.

O QUE ESTÁ EM CIMA DA MESA HOJE POR TODO O MUNDO É A NECESSIDADE DE FAZER INVESTIMENTOS AINDA MAIORES NO SETOR PORTUÁRIO, EM INFRAESTRUTURAS, EQUIPAMENTOS E TECNOLOGIA, QUE CRIEM EMPREGO E NUM QUADRO DE DURAÇÃO E ESTABILIDADE. ISSO TEM LEVADO OS OUTROS PAÍSES A REFORÇAR O MODELO DE CONCESSÃO E OS PRAZOS DAS MESMAS, PARA VIABILIZAR A REALIZAÇÃO DESSES INVESTIMENTOS.

AS LICENÇAS NÃO SÃO UMA SOLUÇÃO DE LONGO PRAZO. SÃO UMA SOLUÇÃO PARA NECESSIDADES PONTUAIS E SÓ SOBREVIVEM SE NÃO LHEM FOR EXIGIDO GRANDES CUSTOS FIXOS: NEM INVESTIMENTOS, NEM TRABALHADORES PORTUÁRIOS. SÃO O SONHO DE OPERADORES OPORTUNÍSTICOS, E O PESADELO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS, CONDENADOS À PRECARIZAÇÃO. É ESSA A CONCORRÊNCIA QUE SE PRETENDE? JULGAMOS QUE NÃO.

PORTANTO, A SUGESTÃO DA AdC ESTÁ EM TOTAL CONTRACICLO COM A REALIDADE GLOBAL DO SETOR.

SE FOR IMPLEMENTADA, EM VEZ DE ATRAIR, AFASTARÁ OS INVESTIDORES E OPERADORES INTERNACIONAIS.

OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DEFENDEM, PORTANTO, A REVISÃO DO REGIME DE OPERAÇÃO PORTUÁRIA, MAS NO SENTIDO DE SE PERMITIR A REALIZAÇÃO DE INVESTIMENTO, O QUE SÓ SERÁ POSSÍVEL COM A ESTABILIDADE E LONGEVIDADE DAS CONCESSÕES PORTUÁRIAS E O FORTALECIMENTO DAS EMPRESAS DE TRABALHO PORTUÁRIO.

MUITO OBRIGADO.