

Sector Portuário

Margarida Aboim

27/11/2015

Também no sector portuário a União Europeia tem sido um instrumento para impulsionar o processo de liberalização, apesar da firme resistência (à escala europeia) que tem encontrado e que lhe tem imposto sucessivas derrotas.

Em Portugal, o processo de liberalização teve um seu primeiro pico nos anos 90, com dois importantes eixos: a liquidação da marinha mercante portuguesa e a entrega progressiva da actividade portuária a grupos privados por concessão.

O primeiro eixo levou a que um país com 11 ilhas atlânticas habitadas no seu território e com as potencialidades portuárias e marítimas que toda a gente reconhece, reduzisse praticamente a zero a sua Marinha Mercante, ao mesmo tempo que privatizava, liquidava ou reduzia significativamente a actividade dos estaleiros navais nacionais.

O segundo eixo entregou a actividade portuária a dois grandes grupos económicos, o Grupo Mota-Engil e o Grupo ETE, com excepção de Sines que foi entregue à multinacional PSA. Com a recente venda do sector portuário da Mota-Engil à multinacional Yildirim, o sector está hoje, no essencial, entregue a grandes multinacionais que o dominam.

Mais recentemente, foram lançadas duas novas ofensivas, a coberto do pacto assinado entre a troika nacional (PS, PSD, CDS) e a troika estrangeira (BCE, UE, FMI). A primeira destinada à redução do preço da força de trabalho no sector, com a nova lei do trabalho portuário, e a segunda, que foi deixada pelo governo PSD/CDS ainda no ovo, destinada a novos passos liberalizadores nos portos.

A lei do trabalho portuário, imposta aos trabalhadores por uma larga aliança anti-laboral (PSD, CDS, PS e UGT) e depois de uma heróica resistência dos estivadores, tem como objectivo real o rompimento com os equilíbrios construídos na década de 90 e lançar o sector na precariedade e nos baixos salários. Basicamente, tenta-se eliminar a existência de um efectivo portuário com trabalho e remuneração estável e substituí-lo por um efectivo portuário composto por trabalhadores precários e por empresas de trabalho temporário, regressando às Casas do Conto, simplesmente adoptando formas modernas.

Mas o Governo PSD/CDS tentou ir mais longe, e adoptou medidas para ir mais longe, e não é impossível que esse caminho seja agora retomado pelo Governo do PS, pelo que importa desde já sinalizar esse movimento. Um conjunto de actividades portuárias ainda sobre administração pública foram deixadas degradar, de que a Inspeção ligada ao Port State Control é um exemplo particularmente grave, com o país a sofrer inclusive penalizações internacionais. O projecto para essas actividades é assumidamente a sua privatização. Da mesma forma, estava explicitamente assumido no programa do XX Governo a intenção de privatizar a pilotagem das barras.

Em consequência destas políticas, o sector portuário é hoje uma fonte crescente de trabalho precário e mal pago, e em vez de contribuir para a economia nacional como pode e deve, limita-se cada vez mais a ser gerador de rendas para alguns capitalistas, rendas que são no essencial exportadas.

Agora, é preciso esmagar no ovo as ofensivas que o Governo PSD/CDS deixou no ovo, e inverter o caminho liberalizador que a União Europeia (e os executantes nacionais das suas políticas) têm imposto para o sector. E fazê-lo da única forma possível: através da luta dos trabalhadores.