

Produtores alertam para racionamento de alimentos ao terceiro dia de greve

Federação da Indústria Agro-Alimentar admite risco de racionamento de bens como pão, leite e comida para bebés, devido à greve dos motoristas. E aconselha a armazenar alimentos. ● P4



PRIMEIRA MÃO

GREVE DOS MOTORISTAS

“Racionamento é uma possibilidade a partir do terceiro dia de greve”

Indústria agro-alimentar admite o racionamento de pão, produtos lácteos, comida para bebés, massas, arroz e conservas, devido à greve dos motoristas. E aconselha a ter em casa alimentos não perecíveis.

LÍGIA SIMÕES

lsimoes@jornaleconomico.pt

A Federação das Indústrias Portuguesas Agro-Alimentares (FIPA) alerta os portugueses para o risco de racionamento de alguns bens alimentares essenciais. E aconselha a armazenagem em casa de produtos não perecíveis como leite, pão, massas, arroz e conservas, antes da greve convocada pelo Sindicato Nacional dos Motoristas de Matérias Perigosas (SNMMP) e pelo Sindicato Independente dos Motoristas de Mercadorias (SIMM), que começa em 12 de agosto, por tempo indeterminado. Uma paralisação que ameaça o abastecimento não só de combustíveis, mas também de outras mercadorias.

“O racionamento de bens alimentares é uma possibilidade. Logo no primeiro dia de greve há constrangimentos na actividade da indústria e na entrega de produtos e a partir do terceiro dia de greve começa a sentir-se dificuldade no abastecimento de bens essenciais”, revelou ao Jornal Económico Pedro Queiroz, director geral da FIPA. Este responsável salienta que “o racionamento é um risco que está em cima da mesa, a partir do terceiro dia de greve, e pode ser sentido em bens que, por norma, integram o cabaz prioritário como pão, lácteos, alimentação para bebés, massas, arroz e conservas”.

Segundo Pedro Queiroz, a experiência da FIPA, nomeadamente na greve de 2008 das transportadoras de mercadorias, “dois a três dias é a margem de segurança” para garantir o normal funcionamento e abastecimento nos produtos alimentares e de bebidas aos distribuidores.

O dirigente da FIPA aconselha, por isso, os portugueses: “desde já façam alguma armazenagem de produtos não perecíveis como leite, pão, massas arroz e conservas”, realçando que “no caso de haver alguma escassez evitam de ir a correr ao mesmo tempo aos super-

mercados, podendo fazê-lo uma semana antes da greve” marcada para 12 de agosto.

Segundo este responsável, a manter-se a greve, as empresas do sector “procurarão abastecer os canais de distribuição antecipadamente, mas tal depende muito da capacidade de armazenagem das lojas”.

Esta semana, a FIPA tinha já admitido que “caso a greve avance, é provável que num curto espaço de tempo se registem roturas na cadeia de abastecimento alimentar, seja nas entregas dos produtos alimentares e bebidas aos distribuidores seja na receção das matérias-primas agrícolas e agropecuárias”.

Pedro Queiroz acrescenta agora que “o risco de racionamento prende-se com os produtos que as pessoas procuram com mais intensidade e poderá esgotar mais rapidamente”. E salienta que as duas preocupações da FIPA face à greve dos motoristas são “escoar os produtos que produzimos e recebermos as matérias primas que necessitamos para produzir”.

O director geral da FIPA recorda ainda que os seus associados manifestaram já “a preocupação em torno da possível perda de enormes



PEDRO QUEIROZ
Director-geral da FIPA

“O racionamento é um risco que está em cima da mesa e pode ser sentido em bens que, por norma, integram o cabaz prioritário como pão, lácteos, alimentação para bebés, massas, arroz e conservas”, diz o líder da federação que representa o sector agro-alimentar.

volumes de matéria-prima já contratada nas explorações, como é o caso do leite (com prazos muito limitados da recolha e tratamento) e dos hortofrutícolas, bem como da falta de alimentação para os animais nas explorações pecuárias”. E conclui: “não passa pela cabeça de ninguém que a greve demore muito tempo, o que traria ao país uma situação caótica”.

Alerta para serviços mínimos

Esta Federação das Indústrias alertou já o Governo para a necessidade de priorizar os “serviços mínimos para este sector”, tendo em conta o “normal abastecimento de matérias-primas e de produtos alimentares”.

Um alerta, diz agora Pedro Queiroz, que o primeiro-ministro e o ministro da Economia tomaram em boa nota. “O governo está ciente das preocupações da indústria agro alimentar e já garantiu que o tema será integrado nos trabalhos que estão a ser desenvolvidos”, afirmou o diretor geral da FIPA, acrescentando que as medidas não foram ainda concretizadas no plano de contingência do Executivo e que, por isso, espera que sejam anunciadas na próxima semana para que as próprias empresas possam colaborar com o governo para as coisas correrem bem”.

No cenário mais gravoso, a FIPA admite ainda “uma paralisação generalizada do abastecimento de bens alimentares, tais como farinha para panificação, ou das descargas de barcos para as refinarias e para as moagens, com congestionamento dos portos”.

Pedro Queiroz frisa, porém, que face à proximidade das eleições legislativas, “o Governo é o primeiro interessado que não haja grandes perturbações”, pelo que “tem bem presente a relevância da indústria agro alimentar”.

O SIMM já veio dizer que as consequências desta greve serão mais graves do que as sentidas em abril, já que, além dos combustíveis, vai afec-

tar o abastecimento às grandes superfícies, à indústria e aos serviços, podendo “faltar alimentos e outros bens nos supermercados”.

O ministro Adjunto e da Economia, Pedro Siza Vieira, considerou também que “todos” devem estar preparados para os “transtornos” da greve dos motoristas de mercadorias. E o responsável pela tutela das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, defendeu recentemente que os portugueses devem começar a “abastecer” as suas viaturas para “se precaverem” no caso de haver greve.

Motoristas pedem nova reunião com Governo

O vice-presidente do SNMMP revelou, nesta quarta-feira, 31 de julho, que pediu “uma nova reunião ao ministério das Infraestruturas para tentar um acordo e assim evitar a greve” dos motoristas. Segundo Pedro Pardal Henriques, o encontro, que terá sido “informalmente aceite”, deverá realizar-se no próximo dia 05 de agosto.

Os representantes dos motoristas pretendem um acordo para aumentos graduais no salário-base até 2022: 700 euros em janeiro de 2020, 800 euros em janeiro de 2021 e 900 euros em janeiro de 2022, o que com os prémios suplementares que estão indexados ao salário-base, daria 1.400 euros em janeiro de 2020, 1.550 euros em janeiro de 2021 e 1.715 euros em janeiro de 2022. Os sindicatos pretendem ainda “a abolição imediata de ajudas de custo”, já que esta rubrica salarial, acusam, “tem vindo a ser utilizado ilicitamente com vista ao pagamento de trabalho suplementar de forma a fugir às obrigações fiscais e tributárias, que se traduz numa fraude de milhões de euros”.

O Governo terá de fixar os serviços mínimos para a greve, depois das propostas dos sindicatos e dos padrões terem divergido entre os 25% e os 70%, bem como sobre se incluem trabalho suplementar e operações de cargas e descargas. ●



DECLARAÇÃO DE CRISE ENERGÉTICA

Governo pode

Decreto-lei de 2001 permite medidas excepcionais para sustentar dificuldades no aprovisionamento ou na distribuição de energia.

GUSTAVO SAMPAIO
gsampaio@jornaleconomico.pt

Através da declaração de crise energética, o Governo tem à sua disposição um amplo conjunto de poderes extraordinários para minorar os efeitos das perturbações no abastecimento energético. Des-



MARCO COSTA/LIA

CONFLITO

Guerra aberta entre patrões e sindicato

ANTRAM decidiu avançar com um processo judicial contra o vice-presidente do sindicato dos motoristas de matérias perigosas.

NUNO MIGUEL SILVA
nasilva@jornaleconomico.pt

É cada vez mais estreito um eventual caminho negocial para evitar a greve dos camionistas de matérias perigosas, agendada a partir do próximo dia 12 de agosto. Depois do impasse que dura há semanas entre a ANTRAM - Associação Nacional de Transportes Públicos Rodoviários de Mercadorias, em representação dos patrões, e os sindicatos de motoristas de matérias perigosas, em nome dos trabalhadores do setor, passou-se a um crescendo de trocas de acusações mútuas. O escalar da guerra teve novo pico na passada quarta-feira, com a entrevista que Pedro Pardal Henriques, vice-presidente do SNMMP - Sindicato Nacional de Motoristas de Matérias Perigosas, concedeu à RTP1, na qual teceu fortes críticas ao posicionamento da ANTRAM neste diferendo.

André Matias de Almeida, advogado e porta-voz da ANTRAM, revelou, em declarações ao Jornal Económico, que a associação irá processar judicialmente Pedro Pardal Henriques, acusando-o de ter "proferido afirmações falsas, gravemente difamatórias e injuriosas".

"Os donos das empresas de camionagem foram tratados pelo senhor doutor Pedro Pardal Henriques como criminosos nesta entrevista. Estas afirmações são de uma gravidade atroz", desabafou André Matias de Almeida ao Jornal Económico. Uma das acusações dos sindicatos é sobre o alegado não pagamento de impostos ao Estado por parte dos patrões das empresas de camionagem, como o Jornal Económico avançou em primeira mão na edição do passado dia 26 de julho.

Com o ambiente cada vez mais tenso entre ambas as partes e com o tempo a esgotar-se parecem cada vez mais difíceis as hipóteses de se chegar a um acordo para este conflito, sendo cada vez mais relevante o papel que o Governo irá ter nesta matéria, em particular na definição de serviços mínimos. Essa decisão terá de ser conhecida até 48 horas antes do início da greve, ou seja, a partir de 10 de agosto, de domingo a uma semana. Os sindicatos estão a propor que os servi-

ços mínimos sejam assegurados por 25% dos motoristas habitualmente em funções. Também aqui a ANTRAM, discorda, reclamando que os serviços mínimos de 40% decretados para a última greve, ocorrida em abril, "foram manifestamente insuficientes" e defende que agora cheguem a um mínimo de 50%. Aliás, André Matias de Almeida defende mesmo que o Governo deve avançar com uma requisição civil preventiva, hipótese totalmente rejeitada pelos sindicatos.

O Governo já anunciou que está a preparar diversos planos de contingência para fazer face aos transtornos que a greve deverá causar, incluindo o recrutamento de militares e agentes da PSP ou da GNR, embora se desconhecem pormenores. A própria ANTRAM diz desconhecer esses planos e André Matias de Almeida alerta para o facto de que militares ou outros substitutos de motoristas têm de ter formação específica para conduzir veículos com matérias perigosas e proceder às cargas e descargas, uma processo que exige tempo - um total que poderá chegar a 175 horas de formação por indivíduo - e que será impossível de levar a bom porto antes do início desta greve, por tempo indeterminado.

A paralisação gerou esta semana um coro de preocupações, em particular no meio empresarial, desde a CIP à CTP - Confederação do Turismo de Portugal, receosas dos impactos negativos que a greve poderá ter na economia nacional, em especial no setor do turismo. O Algarve, que já está a ser afetado negativamente pelo verão atípico e pelo impacto do Brexit, poderá ser ainda mais afetado em plena época alta, uma vez que a grande maioria das unidades hoteleiras e uma parcela significativa das residências da região é abastecida a gás transportado em camiões. André Matias de Almeida calcula que a grande maioria dos estabelecimentos possa funcionar sem abastecimento de gás durante três ou quatro dias apenas. Depois, o grande problema vai ser repor o abastecimento normal, processo que diz durar mais cinco dias, o que teria consequências inimagináveis na atividade turística e na vida quotidiana das pessoas no Algarve, em trabalho ou em férias. ●

restringir uso de veículos motorizados

de condicionar os fornecimentos de energia aos consumidores até impor a partilha dos recursos entre os operadores ao nível nacional, restringir o uso de veículos motorizados particulares através de proibições de circulação, penalizar o uso de viaturas particulares em subocupação ou reduzir os limites máximos de velocidade.

O enquadramento dessa declaração está plasmado num decreto-lei de 2001 que evoca a crise petrolífera da década de 1970, a crise do Golfo Pérsico de 1991 e uma greve no setor do transporte de combustíveis para fundamentar a necessidade de "consagração de um quadro legislativo organizado e coerente, que seja suportado por um planeamento preventivo e constantemente atualizado, susceptível

de, com toda a eficácia e certeza jurídica, constituir um instrumento idóneo para permitir enfrentar situações de crise, prevenindo mecanismos adequados atinentes a aplicação de medidas de carácter excepcional".

Entre as medidas previstas no decreto-lei sobressaem também as seguintes: restrições aos percursos em vazio ou em subocupação de transportes públicos, comerciais e da Administração Pública, impondo a utilização mais eficiente dos meios de transporte; restrições à utilização de equipamentos consumidores de energia, designadamente pela limitação de horários e níveis da iluminação, do aquecimento e da refrigeração, em edifícios e locais públicos ou privados com acesso público; imposição de

regras de exploração de equipamentos consumidores visando aumentar a eficiência da utilização da energia; substituição do consumo de um produto deficitário pelo consumo de outra forma energética mais abundante, podendo esta substituição efectuar-se em instalações equipadas para consumir mais de um combustível, ou por transferência da laboração para outra instalação capaz de utilizar o combustível alternativo.

No que respeita a medidas visando indiretamente a poupança de energia, podem consistir na introdução de horários diferenciados, limitação de horários das emissões de televisão e do funcionamento de espetáculos e agravamento das tarifas e dos preços da energia. ●