

Manuel Brand



Ao:
Conselho de Administração da
Petróleos de Portugal, S.A.

Lisboa, 8 de Fevereiro de 2021.

PARECER FIEQUIMETAL – ENCERRAMENTO DA REFINARIA DO PORTO

A Administração apresenta uma série de dados que tentam justificar o encerramento da Refinaria do Porto, alguns descontextualizados, outros falsos como demonstraremos mais à frente. Tenta com isso, justificar a decisão primeira de fechar aquela instalação, obter poupanças, diz o documento, para investir noutras unidades na Refinaria de Sines, algo que ainda está por provar.

I. A PANDEMIA E OS SEUS EFEITOS NÃO ERAM NOVIDADE NA DATA DA ASSEMBLEIA-GERAL DE ACCIONISTAS – A OPÇÃO PELOS DIVIDENDOS FOI ERRADA E TROUXE-NOS AQUI.

O que fica comprovado desde logo é a razão do coro de condenação gerado em Abril de 2020 - Assembleia Geral de accionistas – 24.4.20 - contra a consumação da distribuição de 577 Milhões de euros aos accionistas relativos a um exercício em que o resultado foi de 560 Milhões de euros (RCA – Replacement Cost Ajustado). Foi distribuído mais valor aos accionistas que o gerado pelo Grupo no exercício de 2019, descapitalizou-se o Grupo.

Repare-se que a pandemia já havia sido declarada, bem como o Estado de Emergência – Decreto do Presidente da República nº14-A/2020 de 18.3.2020 - em que o País se encontrava e se mantém. Na altura, a quebra de mercado não era uma previsão, era uma realidade, porventura recuperável na íntegra num cenário pós-pandémico de normalização da vida colectiva do país e do mundo.

Às preocupações e receios colocados por partidos políticos e organizações representativas dos trabalhadores, tanto a Administração como o Governo que é corresponsável nesta deriva, nada disseram e prosseguiram a vertigem suicidária para a Empresa, para o país e para os trabalhadores, a contento da ganância dos accionistas, tal qual um maquinista louco em marcha acelerada para um precipício.

Escusado seria referir, mas por precaução, insistimos que também em Abril de 2020 já estávamos mergulhados numa crise económica e financeira sem precedentes na história e que avisaria muita prudência para salvaguardar o futuro.

O enquadramento regulatório que aponta no caminho da electrificação e de uma maior incorporação de biocombustíveis, mas também a uma reciclagem do carbono, são todos anteriores a Abril de 2020. O “novo” quadro legislativo não era desconhecido pela Administração, tendo esta até produzido um documento – Position Paper - no âmbito da

consulta pública do Roteiro Nacional para a Neutralidade Carbónica 2050 que contraria todos os argumentos agora colocados e aponta múltiplas críticas ao Governo e às metas estabelecidas no âmago da “Transição Energética” que atenderemos a seguir.

2. AS CONTRADIÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO.

Doravante citaremos apenas os argumentos da Administração usados no “Position Paper” sobre o Roteiro Nacional para a Neutralidade Carbónica 2050, onde, de forma sustentada, demonstra os erros, sobretudo, o enviesamento das estimativas retiradas dos modelos matemáticos que pecam por um optimismo excessivo, para forçar a transição energética em passo acelerado, independentemente da sua colagem à realidade.

A Administração contradiz agora os argumentos utilizados no “Position Paper” enviado ao Governo, quando afirmava que os activos existentes deviam ser mantidos e potenciados, agora diz feche-se a Refinaria do Porto, independentemente, de ser uma ameaça à segurança energética nacional e levar a aumentos de importação de aromáticos e óleos-base. Do mesmo modo, afirma que a procura vai diminuir e antes achava que combustíveis para navios e aviões vão aumentar a sua procura até 2040.

São demasiadas contradições que deitam por terra qualquer tipo de credibilidade do documento com o título “contexto sector da refinação” que agora é apresentado pela Administração, sem esquecer que o primeiro, “Position Paper”, está sustentado em documentos, estudos e análises técnicas a que agora opõe vaticínios e expectativas.

A contradição em si, ou a mudança de opinião não é condenável desde que os pressupostos em que ela emitida se tenham alterados. De facto, não aconteceu a mudança das premissas entre Fevereiro de 2019 e a tempo actual. Nas conclusões será dado conta com precisão da grande alteração que motivou um alinhamento radical e incondicional com o Governo.

Interessa revisitar o “Position Paper” de Fevereiro de 2019 de forma pormenorizada para recordar a validade desse documento e perceber do seu acerto e comprovar até que ponto a Administração está disposta a ir para garantir os rendimentos dos accionistas. A mesma que vem invocar uma suposta racionalidade económica para justificar a decisão de encerramento de um complexo industrial com a envergadura da Refinaria do Porto, em desprezo pelo impacto que ela tem na economia regional e na manutenção de milhares de postos de trabalho.:-

2.1. PÁGINA 3 – AS REFINARIAS COMO ELEMENTOS DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO, SOBERANIA ENERGÉTICA E COESÃO NACIONAL.

“As refinarias são unidades industriais de processamento de petróleo bruto, que dão origem a um vasto conjunto de produtos derivados de múltiplas utilizações, não sendo possível a produção seletiva de apenas alguns produtos. Um modelo que ponha em causa a viabilidade da atividade refinadora em Portugal terá um forte impacto negativo na balança comercial do país, reduzirá a segurança energética nacional, e conduzirá à importação de produtos petrolíferos para satisfação dos mercados existentes, sem benefícios globais ao nível das emissões de carbono.

A Galp alerta para o nível de financiamento necessário para a promoção da descarbonização proposta pelo RNC, salientando existirem potenciais caminhos alternativos que tiram melhor

partido dos ativos já existentes, maximizando o retorno dos investimentos já realizados. Um exercício desta magnitude não está completo sem a incorporação de um modelo de financiamento que o suporte, avalie o seu impacto social, fiscal e económico na sociedade portuguesa e garanta os equilíbrios de coesão nacional necessários, nomeadamente orçamentais.”

2.2. PÁGINA 4 – A QUEBRA NA PROCURA DE PRODUTOS PETROLÍFEROS ATÉ 2030 ESTÁ SOBRESTIMADA.

“o roteiro de descarbonização deve apresentar vários caminhos alternativos, alicerçando-se em princípios de racionalidade económica e tendo por base a sustentabilidade e a diversidade tecnológica, de forma a reduzir o esforço ambiental, social e financeiro.

No curto e médio prazo, é questionada a velocidade da redução de emissões, que é mais elevada até 2030 se comparada com a média anual necessária até 2050, quando o contrário seria expectável face aos desenvolvimentos tecnológicos futuros, a necessidade de realização de investimentos de longo prazo, e impactos na sociedade e na competitividade da economia portuguesa. Adicionalmente, questionam-se as alterações previstas até 2030 nos sectores da mobilidade e da indústria, nomeadamente a elevada penetração prevista de veículos elétricos e híbridos e a drástica redução do uso de produtos petrolíferos na indústria. Reflete-se ainda sobre os resultados de uma análise de ciclo de vida nas alternativas do sector da mobilidade, nomeadamente sobre o impacto ambiental das externalidades decorrentes da massificação da produção de baterias elétricas. (...)”

“(…) Também a redução definida para a refinação de produtos petrolíferos tem impactos potencialmente subestimados no RNC, especialmente no crescimento económico e na estabilidade social do País, na balança comercial e no abastecimento em território nacional do mercado internacional de bancas aéreas e marítimas. “

2.3. PÁGINA 5 - O RNC É UM DOCUMENTO IRREALISTA

“No sector dos transportes e mobilidade, foi analisado, nos transportes rodoviários, o elevado peso da eletricidade no consumo final de energia quando comparado com outros relatórios (...)”

“No transporte marítimo e aéreo salienta-se a ausência dos mercados internacionais do âmbito do RNC, o que não permite uma avaliação realista das consequências das projeções.

Em termos tecnológicos, as elevadas eficiências energéticas previstas no RNC resultantes da eletrificação dos transportes parecem ser superiores aos valores típicos conhecidos, e a baixa densidade energética das baterias mantém-se como um obstáculo para a sua massificação nos transportes pesados de mercadorias. Por último, questiona-se a exequibilidade da eletrificação na aviação, tendo em conta os desafios da tecnologia de baterias e a longa vida útil dos aviões. (...)”

“A eliminação da utilização de gás natural nos edifícios no início da década de 2040 parece pouco razoável tendo em conta os investimentos já feitos pelas famílias e empresas, além do impacto económico que a forte redução no consumo de gás natural teria na gestão e remuneração da rede. “

2.4. PÁGINA 7: O RNC PROMOVE UMA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA INJUSTA E A EXCLUSÃO SOCIAL

“(…) o objetivo nacional de neutralidade carbónica em 2050, assumido pelo Estado Português, e o quadro regulatório que promoverá o cumprimento das metas para 2030, devem ser enquadrados num conjunto de objetivos vasto e alinhado com os ODS, de promoção de uma sociedade mais sustentável e capaz de conciliar crescimento económico, inclusão social e proteção ambiental. (...)”

“(…) Desta forma, consideramos que deve existir um enquadramento regulatório capaz de conciliar os objetivos de descarbonização com a agenda nacional e internacional para os ODS, promovendo uma transição energética justa, competitiva e sustentável.

Uma economia que não seja competitiva dificilmente será sustentável ou inclusiva e o círculo virtuoso entre medidas de regulação agressivas que forcem a aceleração da descarbonização e o crescimento económico que o RNC pretende evidenciar não está provado.¹“

2.5. PÁGINA 11- O ESFORÇO DE REDUÇÃO DAS EMISSÕES ATÉ 2030 É EXAGERADO.

“O objetivo de descarbonização do RNC prevê uma redução das emissões de cerca de 50% face aos valores de referência até 2030 (figura 5). Este objetivo traduz-se num ritmo de redução de quatro a cinco pontos percentuais por ano ao longo da próxima década, um esforço significativamente acima da média necessária para atingir a neutralidade carbónica até 2050, de dois a três pontos percentuais por ano, em média (figura 6). Por comparação, os países que também já apresentaram os seus objetivos de redução de emissões de GEE para 2050 colocaram uma maior percentagem dessa redução no período 2030-50 (figura 5).”

2.6. PÁGINA 13 - A PREVISÃO DA PENETRAÇÃO DE CARROS ELÉTRICOS ESTÁ BASTANTE ACIMA DA MÉDIA EUROPEIA.

“A penetração considerada de veículos elétricos implicaria, ainda, que a totalidade das vendas de novos veículos a partir de 2026 fossem elétricos (figura 8). Esta previsão está bastante acima das previsões existentes para a média dos países da União Europeia, que projetam uma quota entre 20% e 85% para 2030.”

2.7. PÁGINA 15 – AS REFINARIAS TÊM LUGAR NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA.

“A indústria refinadora é não só uma parte fundamental da economia nacional, como poderá também assumir um papel central na produção de combustíveis líquidos de baixo ou zero carbono, num quadro regulamentar favorável ao investimento, permitindo desta forma minimizar o investimento adicional em novas infraestruturas (por exemplo, de transmissão e distribuição elétrica).”

2.8. PÁGINA 16 – O MERCADO DE COMBUSTÍVEIS PARA NAVIOS E AVIÕES VAI AUMENTAR – A REDUÇÃO DA CAPACIDADE REFINADORA LEVARÁ A MAIS IMPORTAÇÕES E MAIOR DEPENDÊNCIA DO PAÍS.

“Em 2017, as exportações de produtos petrolíferos representaram 3,5 mil milhões de euros de receitas, mais de 6% do valor total das exportações nacionais. A redução projetada no RNC da atividade de refinação de produtos petrolíferos em 2050 implicaria, a preços constantes, uma

¹ Sublinhado nosso.

perda de 2,7 a 2,8 mil milhões de €, apenas naquele ano. Esta redução impactará negativamente o grau de abertura ao exterior da economia Portuguesa, assim como deverá reduzir o peso dos sectores transacionáveis na estrutura do valor acrescentado bruto (VAB) nacional

As mais recentes projeções da AIE indicam, no seu cenário de referência e até 2040, um aumento de 67% no consumo mundial de combustível para transporte aéreo e marítimo internacional. (...)”

“A redução prevista pelo RNC no processamento de crude em Portugal inviabiliza o abastecimento com produção nacional das necessidades expectáveis do mercado de bancas aéreas e marítimas para transporte internacional abastecido em Portugal.

Dada a localização costeira do nosso país, as interfaces com o continente americano e africano e o forte crescimento do sector do turismo, é previsível que estes mercados também apresentem crescimentos relevantes.”

“Este facto é reforçado pelo crescimento de infraestruturas de suporte como o aeroporto do Montijo e os terminais de cruzeiros de Matosinhos e Santa Apolónia.

O suporte energético a estes dois mercados não tem, ainda, alternativas reais aos combustíveis fósseis.

Da redução da atividade de refinação de produtos petrolíferos sem alteração dos perfis de consumo resultaria a necessidade de importação destes produtos, aumentando a dependência energética e económica de Portugal, com o risco de carbon leakage e o correspondente aumento global de emissões no caso de processamento destes combustíveis em refinarias energeticamente menos eficientes do que as existentes em território nacional. “

2.9. PÁGINA 18 – A APOSTA NA ELETRIFICAÇÃO RENOVÁVEL CORRESPONDERÁ A UMA TAXA DE INCORPORAÇÃO NACIONAL DE 15 % DE ENERGIA ELÉTRICA DE BASE NUCLEAR (IMPORTADA).

“O RNC prevê taxas de penetração de renováveis na geração de eletricidade próximas de 100%, acima da estimativa de 80% da União Europeia, a qual para iguais níveis de descarbonização complementa o fornecimento renovável intermitente com um fornecimento de base de 15% de energia nuclear, opção que não existe em Portugal.”

2.10. PÁGINA 18 – O PREÇO DA ENERGIA ELÉTRICA VAI AUMENTAR.

“Esta situação não só provocará pressão na rede de transporte e distribuição de eletricidade, exigindo significativos investimentos na infraestrutura de armazenamento, transporte e distribuição, como na capacidade de produção de energia, podendo aumentar significativamente o preço da energia.

Para assegurar o abastecimento e mitigar a intermitência da produção eólica e solar, o RNC utiliza hídricas com bombagem e baterias (cerca de 12% da capacidade instalada em 2050). Para além das dúvidas tecnológicas e de disponibilidade respetivamente associadas a estas soluções, a reconfiguração do paradigma energético compreende elevados investimentos na geração, transmissão, distribuição, armazenamento e custo de disponibilidade energética que, em conjunto, serão refletidos no custo de energia a suportar pelas famílias e empresas.

Adicionalmente, a opção do RNC por baterias é justificada com a acentuada redução dos custos de produção das baterias e consequente ganho de competitividade face a outras soluções. Não é, no entanto, considerado o efeito que a massificação da produção e comercialização de baterias terá no aumento da procura dos componentes necessários, nomeadamente do lítio e cobalto. Apesar da expectável descida dos custos das tecnologias de produção, os custos das matérias-primas constituintes poderão seguir uma tendência contrária.”

2.11. PÁGINA 21 – O COMBUSTÍVEL DE AVIÃO IRÁ DURAR POR MUITOS ANOS.

“(…) a elevada vida útil dos aviões (mais de 20 anos) não faz prever uma rápida renovação da frota, pelo que a eventual substituição por uma nova tecnologia demorará várias décadas. Isto implica que se preveja, ao contrário do presente no RNC, que este sector continuará a consumir quase exclusivamente combustíveis líquidos (não necessariamente fósseis).”

2.12. PÁGINA 21 – A PERDA DE RECEITAS FISCAIS NÃO É COMPENSADA.

“A somar ao necessário e muito elevado investimento em nova capacidade de geração elétrica, o RNC não identifica as perdas de receita decorrentes do processo de transição energética, nomeadamente as relacionadas com a mobilidade e energia.

Os impostos sobre produtos petrolíferos representam cerca de 5% da receita fiscal, num valor em torno de 3,5 mil milhões de euros (não contabilizando o efeito multiplicador de receita que decorre da aplicação do IVA sobre o ISP). Em primeiro lugar, importa compreender que ferramentas alternativas o RNC propõe ao Estado para substituir esta receita. Em segundo lugar, importa saber se no cálculo do custo-eficácia das alternativas ao gasóleo e à gasolina estas foram impactadas por algum agravamento fiscal que compense a expectável redução da receita por via dos combustíveis fósseis.”

3. O ENQUADRAMENTO DA REFINARIA DO PORTO.

3.1. O MERCADO

A especialidade desta refinaria não é produzir combustíveis, mas sim produtos de natureza petroquímica, os quais Sines não pode produzir pois não tem Unidades Processuais para tal.

Produtos como óleos base, ceras e parafinas, solventes químicos como hexano e heptano, naftas químicas, produtos de elevada pureza como benzeno (alimenta Estarreja), tolueno, xilenos, betumes, deixarão de ser produzidos em Portugal e terão de ser importados, ficando o País ainda mais dependente do exterior. Mais de 20 produtos terão de ser importados. Muitos deles são matérias-primas nobres utilizadas no fabrico de cosméticos, medicamentos, óleos alimentares, síntese química, detergentes, óleos lubrificantes, polímeros, colas, tintas, vernizes, solventes de limpeza, impermeabilização de embalagens e alimentos, velas de decoração, óleos de isolamento, construção civil, impermeabilização de superfícies, etc.

Todo este mercado será tomado por companhias concorrentes da Galp, nomeadamente, Espanholas. Ou seja, aumentarão a sua produção para abastecer Portugal e criarão emprego à custa do desemprego conseguido pelo encerramento da Refinaria do Porto. O mesmo é dizer que iremos importar desemprego pela sua transferência para o estrangeiro.

Em termos de mercado de combustíveis, este ficará seriamente ameaçado por outras companhias como a Repsol, BP e Cepsa. No parque de armazenagem que pretendem criar, estas companhias poderão requerer um espaço de armazenagem (como já acontece com o Gás em Perafita) justificado por direitos de concorrência. Neste caso, a Repsol poderá colocar aqui os seus combustíveis a partir da Refinaria da Corunha a preços mais baixos que a Galp, a partir de Sines. Mesmo que possa haver um acordo inicial, o Norte do Portugal ficará às mãos da Repsol, a qual está a investir na Corunha. (Ver Anexos abaixo)

3.2. A REALIDADE ESPANHOLA DO SECTOR REFINADOR

Espanha e Portugal assinaram o tratado de adesão à Comunidade Económica Europeia, actual União Europeia (UE) em 12 de Junho de 1985, logo são ambos membros de pleno direito e estão obrigados ao mesmos quadros regulamentares comunitários invocados pela Administração, a saber, RED II, “Green Deal” e são ambos signatários do Acordo de Paris.

Importa perceber como o outro país da Península Ibérica está a encarar os problemas que a Administração coloca agora como elementos justificativos para o encerramento da Refinaria do Porto, não obstante, sabermos da realidade pandémica muito grave que impacta o país em modos muito semelhantes ao nosso. Um factor acrescido de interesse tem a ver com os benefícios que este país poderá retirar com o provável abastecimento do norte de Portugal directamente a partir das suas refinarias.

Espanha tem 9 refinarias e não tem qualquer projecto para encerrar alguma delas. Pelo contrário, a Repsol está a investir e adequar as suas refinarias aos novos tempos.

Notícias recentes referem que Refinaria de Cartagena em Espanha está a investir 188 M€ numa Biorrefinaria, que visa uma redução de 900000 ton. CO₂/ano (equivalente às emissões da Refinaria do Porto) num projecto muito semelhante ao que estava destinado para a Refinaria do Porto e foi recusado pela Administração. Irão criar mais de 1000 novos empregos enquanto a Administração da Petrogal e o Governo não se preocupam em abater perto de 1500. “(...) Repsol apuesta también por el desarrollo del sector industrial y por la generación de actividad económica en España, a la vez que promueve empleo directo, indirecto e inducido.(...) In:https://www.ondacero.es/emisoras/murcia/murcia/noticias/repsol-construira-cartagena-primera-planta-biocombustibles-avanzados-espana_202010235f926bfa6cce370001c5511d.html

3.3. A REALIDADE EUROPEIA

Da mesma forma que é importante conhecer o que se passa no país vizinho, consideramos verificar o que se passa na “casa comum europeia” onde há maior influência dos lobbies verdes e de uma maior pressão para a transição energética.

No anexo I temos a lista de todas as refinarias no seio da União Europeia, destas segundo a Administração fecharão 4, avaliemos então o impacto na capacidade refinadora dos países em que elas estão localizadas.

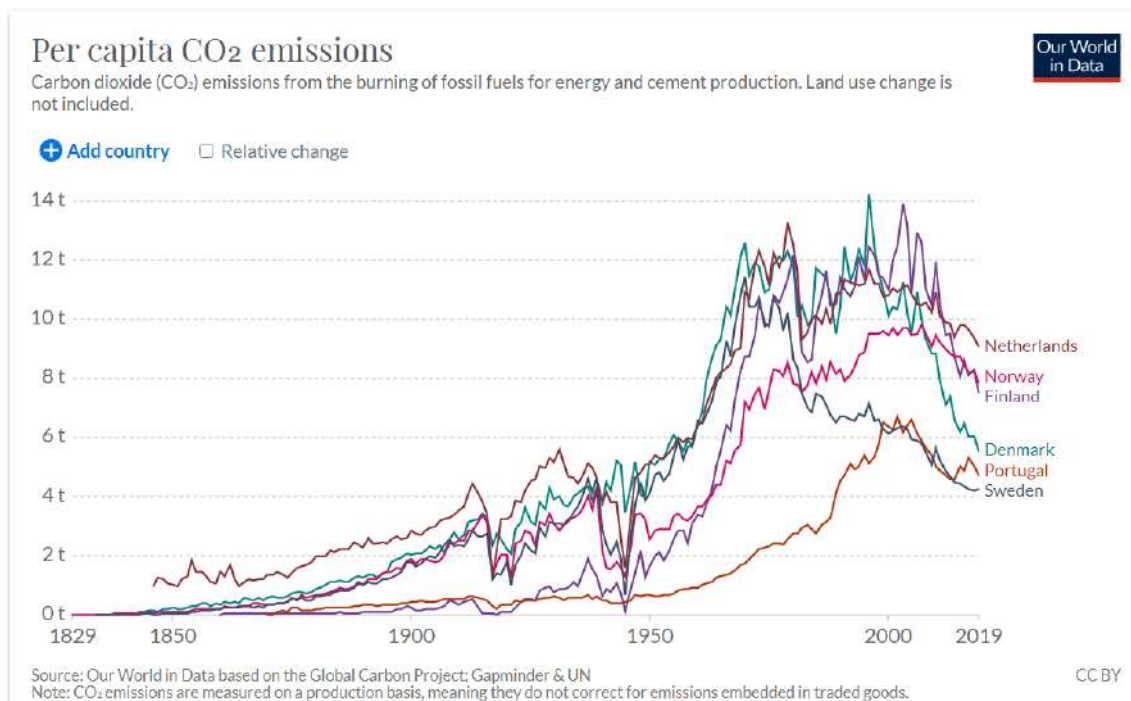
Refinaria	País	% da capacidade refinadora nacional
<i>Gunvor</i>	<i>Bélgica</i>	<i>14,3</i>
<i>Naantali</i>	<i>Finlândia</i>	<i>22</i>
<i>Grangemouth</i>	<i>Reino Unido</i>	<i>15,7</i>
<i>Porto</i>	<i>Portugal</i>	<i>33,6</i>

Da tabela percebemos o verdadeiro impacto que representa no aparelho refinador português que é o maior de todos, sempre no pelotão da frente.

A Administração também colocou a refinaria de Grandpuits em França na lista de refinarias a encerrar, porém é uma informação falsa e põe em causa mais uma vez a qualidade da informação fornecida. A Refinaria francesa será convertida como biorrefinaria com um investimento de 500M€, onde também produzirá bioplásticos.

3.4. O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REFINARIA DO PORTO

As justificações ambientais para o encerramento do Complexo Petroquímico são uma falácia. Em rigor, seu encerramento não diminui o consumo de energias fósseis. Aliás, Portugal é uns dos Países da Europa com Emissões CO₂, per capita, mais baixas. Emite menos que a maioria dos Países Nórdicos, ditos verdes e frugais.



Portugal emite 4,75 ton de CO2 per capita por ano

(fonte: <https://ourworldindata.org/co2/country/portugal?country=FIN~DNK~PRT~SWE~NOR~NLD~BEL>);

A Refinaria do Porto emite anualmente 900 000 ton (ou seja, 0,9 milhões ton/ano). Assim, contribui com cerca de 1,7% de emissões.

A Refinaria do Porto é das mais eficientes da Europa em termos energéticos, tal como refere a empresa internacional Solomon (figura a seguir, fonte Galp). Isso significa que não desperdiça energia. Ou seja, as emissões de CO2 que emite são, apenas, o necessário e suficiente para

We monitor the energy efficiency of our activities through the Solomon Energy Intensity Index. Since 2015, the Matosinhos refinery has been ranked in the upper quartile of the Solomon Reference. We also assume the objective of putting both refineries in this quartile by 2021, reinforcing Galp's position as an efficient refining industry. We establish energy efficiency targets, through the Energy Efficiency Index, to promote the continuous improvement of our operations aligned with the activity requirements:

Targets - Energy Intensity Index			
Refinery	2018	2019	Target 2020
Sines	96.2	97.5	82.2
Matosinhos	80.7	84.0	79.3

The performance in 2019 occurred due to scheduled stoppages for maintenance and process improvement at our refineries.

garantir a sua actividade.

Por isso as suas emissões estão ao nível das 10 melhores da europa, sendo ainda menores do que Sines. Alguns dados que podem ser obtidos de publicações da Galp:

Refinaria de Matosinhos: 29,3 kgCO2/ CWT

Referência TOP 10 da Europa: 29,5 kgCO2 / CWT

Refinaria de Sines: 32,7 kgCO2/ CWT

Nota: CWT é um índice de normalização que anula as diferenças de configuração e quantidade de crude tratado pelas refinarias. No fundo, é para tornar os números comparáveis.

Outras emissões gasosas - Como a refinaria só queima Gás Natural e correntes ricas em Hidrogénio (o combustível que toda a gente procura), os restantes poluentes são mínimos (ex.: SO2 e partículas).

A refinaria do Porto é também Certificada Ambientalmente à luz das normas internacionais ISO 14 001.

3.4. O RISCO DE ENCERRAMENTO

No anexo II apresentamos o resultado de um estudo da Wood Mackenzie que relativamente aos dados apresentados pela Administração é mais completa porque analisa a performance da Refinaria do Porto em vários itens:

- *Margem de refinação (net cash margin);*
- *Integração Petroquímica;*

- *Investimentos;*
- *Emissões de CO₂*
- *Posição estratégica do País;*
- *Data da construção da refinaria e atualizações, proprietários/distribuição do Capital.*

O estudo é de Junho 2020 e coloca a Refinaria do Porto a meio do terceiro quartil, com um risco de encerramento intermédio e mostra trinta refinarias com desempenhos piores do que a nossa. Todas as refinarias apontadas pela Administração para fecho têm uma classificação inferior.

No essencial, os dados apresentados pela Administração divergem destes aqui apresentados porque a metodologia utilizada é diferente, a Administração baseia-se exclusivamente na Margem de Refinação (net cash margin), em ignorância fingida deste indicador não poder ser calculado de forma individualizada, mas em conjunto com o aparelho refinador da Empresa, por este ser integrado. Os vultuosos investimentos realizados em 2008-2012 na integração de ambas as refinarias, determina também o cálculo da margem da mesma forma. Em resumo, há uma relação de subsidiariedade entre as duas refinarias.

No método adoptado pela Wood Mackenzie, os critérios de comparação entre refinarias contam o investimento por ser lógico que a Administração tem sempre uma palavra a dizer no posicionamento da Refinaria do Porto, donde ela subirá na razão de um maior investimento, coisa que manifestamente não está nos planos da Administração.

Esta breve análise, denuncia a lógica da Administração que em primeiro lugar desvirtua o cálculo da Margem de Refinação e depois com base nesse dado justifica a decisão, logrando que ela não tem nenhum papel no desfecho pretendido.

4. CONCLUSÃO

Ao longo deste parecer discorremos sobre a razão primeira para a decisão da Administração de encerrar a Refinaria do Porto, a distribuição de dividendos aos accionistas em 24 de Abril de 2020, a descapitalização da Empresa/Grupo que motivou cortes em custos de centenas de milhões de euros e que esteve na origem da saída de centenas de trabalhadores a que infelizmente temos assistido, são uma tragédia e trarão um pesado lastro social para o futuro da Empresa e do país. Na mesma senda, foram cancelados investimentos muito importantes para dinamizar as refinarias e que porventura a sua inexistência poderá servir de argumento para vir a encerrá-las mais à frente.

A Fiequimetal relembra todas as afirmações feitas pela CCT a 24 de Abril de 2020, agora perante a consumação dos alertas feitos nessa data, responsabiliza a Administração e o Governo que agem em consórcio por todas as consequência elencadas e sobretudo, porque é esse o tema deste parecer, a decisão de encerramento da Refinaria do Porto.

Cinjamo-nos então à imensa trapalhada em que a Administração se enreda quando tenta argumentar pela continuação das refinarias e o seu contrário, exaustivamente demonstrada no ponto 2 deste parecer. Porém ficou ainda por elucidar o que terá acontecido entre Fevereiro de

2019 e a data presente e terá estado na origem na radical mudança de posição da Administração.

Já demonstrámos que tudo se manteve inalterado em termos do quadro regulatório e que os efeitos da pandemia serão transitórios e afectam de modo semelhante toda a Europa, entenda-se, a União Europeia, produtora de legislação mais restritiva do ponto de vista ambiental e que mantém a sua capacidade refinadora intacta. As refinarias que comprovadamente irão encerrar correspondem a uma capacidade residual de refinação, estando em curso vários investimentos para converter algumas delas em biorrefinarias para acomodar a redução da intensidade carbónica que não negamos ser uma necessidade.

Uma curiosidade, dos investimentos efectuados e previstos para a conversão de refinarias, sublinhamos que são todos inferiores ao montante distribuído em dividendos na famigerada Assembleia-Geral de accionistas. No limite, a Administração poderia ter efectuado a conversão da Refinaria do Porto sem recurso a qualquer financiamento.

Poderemos finalmente concluir que a grande novidade desde a redacção do “Position Paper” em Fevereiro de 2019 foi a estratégia europeia para o Hidrogénio que apenas no nosso país mobilizará 9 mil milhões de euros, da mesma ordem de grandeza que a Alemanha reservará para o seu sector energético.

É do conhecimento público que a Empresa está no projecto H2Sines, um projecto multimilionário e megalómano para a ainda incerta produção de hidrogénio e que concorre na grande bolada dos recursos públicos/Fundos Europeus.

A lotaria dos fundos europeus requer um alinhamento político com o Governo que assume uma agenda impossível para a Transição Energética, verberada pela Administração antes, conquanto ora sanada tendo por alfobre um punhado de euros.

Todavia, a Estratégia para o Hidrogénio em si não justifica a necessidade de encerramento das refinarias, até porque elas poderão ser parte integrante do esforço para reindustrialização da Europa e do País na produção de hidrogénio, combustíveis sintéticos (reciclagem de carbono) e biocombustíveis não classificados como ILUC pela directiva RED II.

Por exemplo, o projecto não divulgado pela Administração para transformar a Refinaria do Porto numa biorrefinaria com a virtude de manter em produção a actividade petroquímica, os empregos e impactos profícuos na economia local. A refinaria deixaria de processar petróleo bruto e passaria a tratar matérias-primas de origem biológica (ex.: óleos alimentares usados e óleos provenientes de resíduos florestais), produzindo assim biocombustíveis e produtos petroquímicos nobres também com componentes bio em parceria com a Refinaria de Sines.

Este projecto seria perfeitamente viável, idêntico ao avançado para a Refinaria de Cartagena com as mesmas empresas que iriam trabalhar em Matosinhos. Estes projectos têm elevadas taxas de rentabilidade (30%) e retorno inferior a 5 anos. No caso da Refinaria do Porto também permitiria reduzir as suas já baixas emissões de CO₂ (1.7% no panorama nacional) em cerca de 80%.

A Organizações Representativas dos Trabalhadores solicitaram o projecto da biorrefinaria para a Refinaria do Porto, afirmando-se a relevância desta informação para aquilatar da

Manuel Bravo

justeza dos argumentos aduzidos nos parágrafos anteriores, todavia, a Administração continua a ignorar o que a lei coloca quanto ao direito de informação dos representantes dos trabalhadores.

A necessidade de informação solicitada foi substituída pela vontade da Administração no fornecimento da informação, ou dito de outra forma, do que ela acha relevante.

É referido que o documento enviado corresponde à necessidade de informação, em acrescento ao que já referimos, notamos que detectámos informações comprovadamente erradas, por exemplo, o encerramento, dado como certo no documento fornecido pela Administração, da Refinaria de Grandpuits, uma instalação que vai ser convertida numa biorrefinaria com um investimento de 500 M€.

O projecto foi recusado porque a Administração privilegia os resultados de curto prazo para alimentarem a fogueira dos dividendos para os accionistas, quiçá relacionados com negócios imobiliários tal como preconizado por um deputado do CDS em audição parlamentar, um novo Parque das Nações em Matosinhos.

Uma palavra ao Governo e ao seu comprometimento, não com uma agenda ambiental, para a transição energética, mas com a agenda de apropriação da riqueza colectiva do país pelos grandes grupos económicos. Nesta teia, não é perceptível onde acaba o Governo nem começa o Grupo Amorim, são um conglomerado de interesses alheios aos interesses nacionais. Tristes são estes governantes de fraca gesta.

A decisão de encerramento da Refinaria do Porto não tem racional económico, é cega, resulta do funcionamento de um sistema monstruoso que visa exclusivamente a obtenção do lucro numa lógica imediatista sem considerar o impacto económico e social, tendo o rasto de pobreza como marca de água. Almeida Garrett, perguntava quantos pobres são necessários para criar um rico, a Administração dominada pelo Grupo Amorim parece ter a resposta.

A Fiequimetal emite parecer negativo relativamente à decisão da Administração de encerramento da Refinaria do Porto.

Pel'A Direcção

Manuel Bravo

(Manuel Bravo)

Anexo 1 – Lista de Refinarias na União europeia

Fonte: McKinsey Refinery Capacity Database (2020)

<https://www.mckinseyenergyinsights.com/resources/refinery-reference-desk/european-refineries/>

Áustria	Schwechat	OMV	209
Bélgica	Antuérpia	ExxonMobil	307
	Antuérpia	Gunvor	110
	Antuérpia	Total	350
República Checa	Kralupy	Refino Tcheco (PKN)	66
	Litvinov	Refino Tcheco (PKN)	109
Dinamarca	Fredericia	Dansk Olieselskab	68
	Kalundborg	Statoil	118
Finlândia	Naantali	Neste	58
	Porvoo	Neste	206
França	Donges	Total	230
	Feyzin	Total	117
	Fos sur Mer	ExxonMobil	133
	Gonfreville l'Orcher	Total	260
	Avôs	Total	105
	Lavera	Ineos (CNPC)	210
	Port Jerome / NDG	ExxonMobil	243
Alemanha	Burghausen	OMV	76
	Gelsenkirchen	BP	265
	Harburg	Tamoil	105


	Harburg	Nynas	20
	Heide / Grasbrook	Klesch	93
	Ingolstadt	Gunvor	110
	Karlsruhe	Mineraloel (Shell / ExxonMobil / Rosneft / Phillips 66)	322
	Leuna	Total	227
	Lingen	BP	97
	Rheinland	Concha	350
	Schwedt	PCK (Shell / Rosneft / Eni)	239
	Vohburg / Ingolstadt / Neustadt	Bayernoil (BP / Eni / Rosneft / Vitol)	217
	Wilhelmshaven	Hestya	87
Grécia	Aghii Theodori	Óleo de motor	185
	Aspropyrgos	Helênico	150
	Elefsis	Helênico	100
	Thessaloniki	Helênico	100
Hungria	Szazhalombatta	MOL	165
Irlanda	Whitegate	Irving	75
Itália	Ancona	Api	83
	Augusta	ExxonMobil	198
	Busalla	Iplom	40
	Livorno	Eni	106
	Milazzo	Milazzo (ENI / KNPC)	248

	Priolo	Lukoil (Isab)	220
	S. Martino Di Trecate	Sarpom (TotalERG / ExxonMobil)	177
	Sannazzaro	Eni	223
	Sarroch	Saras	315
	Taranto	Eni	120
Lituânia	Mazeikiai	PKN	205
Países Baixos	Amsterdam	Smid & Hollander	10
	Europoort	BP	377
	Pernis	Concha	440
	Rotterdam	ExxonMobil	195
	Rotterdam	Gunvor	90
	Rotterdam	Vitol	84
	Vlissingen	Total / Lukoil	149
Polónia	Gdansk	Grupa Lotos	210
	Plock	PKN	360
Portugal	Porto	Galp	110
	Sines	Galp	220
Eslováquia	Bratislava	Slovnaft (MOL)	124
Espanha	Cartagena	Repsol	220
	Castellon de la Plana	BP	110
	Huelva	Cepsa	213
	La Coruna	Repsol	125
	Puertollano	Repsol	150

	São Roque	Cepsa	252
	Somorrostro	Petronor (Repsol)	240
	Tarragona	Asfaltos Espanoles (Cepsa / CAMPSA)	28
	Tarragona	Repsol	190
Suécia	Brofjorden Lysekil	Preem	230
	Gotemburgo	Nynas (Neste / PDVSA)	13
	Gotemburgo	Preem	115
	Gotemburgo	St1	80
	Nynashamn	Nynas (Neste / PDVSA)	30
Reino Unido	Eastham	Shell / Nynas (Neste / PDVSA)	27
	Fawley	ExxonMobil	270
	Grangemouth	Ineos (CNPIC)	196
	Humber	Phillips 66	221
	Killingholme South Humberside	Total	110
	Pembroke	Valero	220
	Stanlow	Essar	205

Anexo II – Risco de encerramento das refinarias europeias

Fonte: Wood MacKenzie (Junho de 2020)

				
Most at risk of closure 4th - bottom quartile	3rd Quartile	2nd Quartile	Least at risk of closure 1st (top) Quartile	
<p>Milazzo</p> <p>Grangemouth</p> <p>Othen Lietwa</p> <p>Augusta</p> <p>Kralupy</p> <p>Gunvor Petroleum Rotterdam BV</p> <p>Cressier</p> <p>Donges</p> <p>Slagen</p> <p>Mongstad</p> <p>Lindsey Oil Refinery</p> <p>Livorno</p> <p>Kalundborg</p> <p>Antwerp</p> <p>Bosanski Brod</p> <p>Fredericia</p> <p>Grandpuits</p> <p>Whitegate</p> <p>Hamburg (Holborn)</p> <p>Gothenburg (STI)</p> <p>BP Raffinaderij Rotterdam</p>	<p>Gunvor Raffinerie Ingolstadt</p> <p>Karlsruhe MRO</p> <p>Elefsis</p> <p>La Coruna</p> <p>Naantali</p> <p>Corinth</p> <p>Pembroke</p> <p>Preemraff Lysekil</p> <p>Thessaloniki</p> <p>Porto</p> <p>Schwechat</p> <p>Rijeka</p> <p>Sines</p> <p>Antwerp (ExxonMobil)</p> <p>Fos sur Mer</p> <p>Petromidia</p> <p>Krikkele</p> <p>Feyzin</p> <p>Port-Jerome Gravenchon</p> <p>Bayernoil</p> <p>Izmir</p>	<p>Falconara</p> <p>Saroch Saras</p> <p>Gonfreville l'Orcher</p> <p>Taranto</p> <p>ISAB (Priolo)</p> <p>Cartagena (Repsol)</p> <p>Izmit</p> <p>Preemraff Gothenburg</p> <p>Treccate</p> <p>Litvinov</p> <p>Sannazzaro</p> <p>Somorostro</p> <p>Aspropyrgos</p> <p>Puertollano</p> <p>Lavera</p> <p>Burghausen</p> <p>Heide</p> <p>San Roque</p> <p>Stanlow</p> <p>Leuna (Mider)</p> <p>Pernis</p>	<p>Total Raffinaderij Antwerpen</p> <p>Rhineland Refinery</p> <p>La Rabida</p> <p>Fawley</p> <p>Pancevo</p> <p>Bratislava</p> <p>Rotterdam (Esso)</p> <p>Plock</p> <p>Castellon</p> <p>Gdansk</p> <p>Tarragona (Repsol)</p> <p>Petrobrasi</p> <p>Lingen</p> <p>Schwedt</p> <p>Humber Refinery</p> <p>Neftochim Burgas</p> <p>Ponoo</p> <p>Duna</p> <p>Zeeland Refinery</p> <p>Geisenkirchen</p>	