



Tribunal de Contas

Auditoria à APA

Administração

do Porto de Aveiro, SA



- Sumário Executivo
- Corpo do Relatório
- Anexos



Relatório nº 42/06 - 2ª Secção



PROCESSO N.º 03/06 – AUDIT

RELATÓRIO DE AUDITORIA
N.º 42/2006 – 2ª SECÇÃO

AUDITORIA À APA
Administração do Porto de Aveiro, SA

Novembro 2006

Este Relatório de Auditoria está disponível no sítio do Tribunal de Contas www.tcontas.pt

Para mais informações sobre o Tribunal de Contas contacte:

TRIBUNAL DE CONTAS
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

Tel. 00 351 21 794 51 00
Fax: 00 351 21 793 60 33
Linha Azul: 00 351 21 793 60 08/9
Email: geral@tcontas.pt



ESTRUTURA GERAL DO RELATÓRIO

I

SUMÁRIO EXECUTIVO

Introdução, Conclusões e Recomendações

II

CORPO DO RELATÓRIO

III

RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS

IV

ANEXOS



FICHA TÉCNICA

Equipa de Auditoria

Coordenação

António Garcia (Auditor Chefe)

Equipa

Maria da Conceição Botelho dos Santos

Maria Ivone Silva

Coordenação Geral

Gabriela Ramos (Auditora Coordenadora)

Tratamento de texto, concepção e arranjo gráfico

Ana Salina



COMPOSIÇÃO DA 2ª SECÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS QUE APROVOU O RELATÓRIO

Relator:

Conselheiro Dr. Carlos Moreno

Adjuntos:

Conselheiro Dr. Manuel Henrique de Freitas Pereira

Conselheiro Dr. José Alves Cardoso



ÍNDICE

I	SUMÁRIO EXECUTIVO.....	5
1	INTRODUÇÃO.....	5
1.1.	Natureza e âmbito.....	6
1.2.	Objectivos da acção.....	6
1.3.	Metodologia	6
1.4.	Exercício do contraditório	6
2	CONCLUSÕES.....	7
3	RECOMENDAÇÕES	9
II	CORPO DE RELATÓRIO	11
4	CARACTERIZAÇÃO DA ZONA PORTUÁRIA.....	11
5	ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS.....	13
6	ORGANIZAÇÃO INTERNA DA APA	14
7	DESEMPENHO OPERACIONAL DO PORTO DE AVEIRO.....	16
8	ESFORÇO FINANCEIRO DA ESTADO JUNTO DA APA	19
9	ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO.....	20
10	SITUAÇÃO ECONÓMICO-FINANCEIRA DA APA.....	21
11	INVESTIMENTOS REALIZADOS	24
12	CONCESSÕES.....	25
13	REGULAÇÃO	28
14	ACESSIBILIDADES MARÍTIMAS E TERRESTRES	29
15	SITUAÇÕES RELATIVAS AO DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO.....	30

III	RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS	31
16	RECOMENDAÇÃO FINAL.....	31
17	DESTINATÁRIOS.....	31
18	PUBLICIDADE.....	31
19	EMOLUMENTOS	32
IV	ANEXOS	33



SIGLAS

AEM	Auto-Estradas do Mar
APA	Administração do Porto de Aveiro
APP	Associação de Portos Portugueses
BEI	Banco Europeu de Investimentos
DL	Decreto-Lei
EPAP	Estatuto de Pessoal da Administração Portuária
INAG	Instituto da Água
INTOSAI	International Organization of Supreme Audit Institutions
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
RCM	Resolução do Conselho de Ministros
Roll on/roll off	Transporte de veículos ligeiros e pesados
S.A.	Sociedade Anónima
TC	Tribunal de Contas
TEDP	Terminal Especializado de Descarga de Pescado
ZALI	Zona de Actividades Logísticas Industrial





I Sumário Executivo

1 INTRODUÇÃO

Este relatório dá conta dos resultados da auditoria realizada à **Administração do Porto de Aveiro, S. A.** – APA, sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos,¹ que tem por objecto a exploração económica, a conservação e o desenvolvimento deste porto e, em simultâneo, o exercício de poderes de autoridade portuária.

A auditoria, prevista no Plano de Fiscalização do Tribunal de Contas de 2006, integra-se numa acção mais ampla, subordinada ao tema “Gestão dos principais portos portugueses”, abrangendo as administrações dos portos mais importantes de Portugal continental - Douro e Leixões; Aveiro; Lisboa; Setúbal e Sesimbra e Sines - integrando-se, pois,.

O sistema portuário de Portugal continental é composto por vários portos comerciais, os cinco principais, atrás citados e quatro secundários – Viana do Castelo, Figueira da Foz, Portimão e Faro –, sendo que os primeiros são geridos desde 1998 por sociedades anónimas de capitais integralmente públicos e os últimos estão na dependência do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos I.P. (IPTM)².

Após a reforma sectorial preconizada no Livro Branco, publicado em 2001, «Política Marítima – Portuária», cujo quadro de acção foi aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 82/98, de 10 de Julho, tem-se assistido ao gradual desenvolvimento deste sector.

Neste âmbito, estão a ser implementadas medidas destinadas ao desenvolvimento do transporte marítimo, através da promoção do transporte marítimo a curta distância (TMCD) e das Auto-Estradas do Mar (AEM), como alternativa ao transporte terrestre, tendo em conta as suas características económicas, de segurança, ambientalmente pouco poluentes permitindo um descongestionamento dos grandes eixos rodo-ferroviários, tal como aconselhado no referido documento.

Por outro lado, a globalização tem vindo a determinar um conjunto de alterações económico/financeiras a nível internacional, repercutindo-se num aumento, de cerca de 90%, do total das mercadorias transaccionadas por transporte marítimo. Enquanto que na Europa esta modalidade de transporte se considera ainda uma actividade subutilizada, regista especial relevo em alguns países asiáticos, sendo expectável que assim se mantenha futuramente.

¹ Sob a tutela dos Ministérios das Obras Públicas Transportes e Comunicações e das Finanças.

² Que resultou da transformação em 1998, das entidades do sector marítimo-portuário anteriormente existentes.

Em Portugal, em 2004, os 46 milhões de toneladas de mercadorias comercializadas por via marítima representam 61% do Comércio Externo Português, dos quais cerca de 80%, respeitam a importações e 20% a exportações³. No mercado marítimo nacional, os produtos petrolíferos assumem relevância significativa, uma vez que correspondem aproximadamente a 51% do total da carga movimentada.

O porto de Aveiro, com uma quota de 5% do tráfego total dos portos portugueses, atingiu, em 2005, 3,3 milhões de toneladas de mercadorias e 14,9 mil toneladas de peixe, tendo registado um volume de negócio que ascendeu a 7.699⁴ milhares de euros. Atracaram neste porto 1.057 navios comerciais e 35 embarcações da frota pesqueira.

O porto movimenta essencialmente carga fraccionada, constituída por produtos metalúrgicos, mostrando tendência para aumentar a movimentação deste tipo de mercadoria. Contudo é de realçar a importância que assumiu o tráfego de Granéis Sólidos⁵, desempenhando este, especialmente em 2005, um papel decisivo no movimento portuário.

1.1. Natureza e âmbito

A presente acção consubstancia uma auditoria temática que visa identificar e analisar as principais áreas de risco e os problemas específicos das administrações portuárias, em geral e à APA, em particular. O âmbito temporal incidiu, preferencialmente, nos exercícios económicos de 2002 a 2005.

³ In Anuário Estatístico de Portugal 2004 do INE - Instituto Nacional de Estatística e APDL.

⁴ Considerou-se para cálculo do Volume de Negócios o somatório das contas 71 e 72 da Demonstração de Resultados.

⁵ Em particular o movimento de cimentos e de produtos agro-alimentares.

1.2. Objectivos da acção

- ✓ enquadramento sectorial;
- ✓ identificação da APA e da sua estrutura organizacional;
- ✓ linhas de orientação estratégicas de negócio do porto;
- ✓ apreciação da evolução económico-financeira da administração portuária;
- ✓ análise dos processos de gestão e controlo dos principais investimentos realizados;
- ✓ apreciação da gestão e controlo das principais concessões;
- ✓ análise das questões/problemas específicos de regulação

1.3. Metodologia

A preparação e o desenvolvimento dos trabalhos desta acção de controlo externo foram orientados segundo critérios, técnicas e metodologias acolhidas pelo Tribunal de Contas, tendo em conta o disposto no Regulamento da sua 2ª Secção e no seu Manual de Auditoria e de Procedimentos e as metodologias geralmente aceites pelas organizações internacionais de controlo financeiro, como é o caso da INTOSAI, da qual o Tribunal de Contas Português é membro e integra o respectivo conselho directivo.

1.4. Exercício do contraditório

Para dar cabal cumprimento às disposições legais – artigos 13.º e 87.º, n.º 3 da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto – que vinculam o Tribunal de Contas ao princípio do contraditório, o juiz relator do processo enviou, oportunamente, às entidades abaixo indicadas um relatório preliminar com os resultados e as conclusões da auditoria, para que aquelas entidades, querendo-o, se pronunciassem sobre o mesmo:



- Gabinete do Ministro das Finanças e da Administração Pública.
- Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.
- Presidente do Conselho de Administração da APA – Administração do Porto de Aveiro.

Todas as respostas recebidas foram devidamente consideradas e em tudo o que contribuíram para aclarar e fixar a matéria de facto e de direito foram tidas em conta na redacção final deste Relatório.

Não obstante o que precede, o Tribunal entendeu, ainda, fazer figurar, em anexo a este seu Relatório e dele fazendo parte integrante, todas as respostas que recebeu, na sua versão integral e, bem assim, dar-lhes a mesma publicidade que a este seu documento, tendo em vista contribuir para mais amplo esclarecimento possível da opinião pública e dos contribuintes.

2 CONCLUSÕES

Da auditoria realizada junto da APA⁶, tomando como referência o limite temporal do trabalho de campo que decorreu entre 19 e 23 de Junho de 2006, apuraram-se as seguintes conclusões:

❖ Quanto às orientações estratégicas por parte do Conselho de Ministros e da Tutela

1. O Conselho de Ministros, sob proposta dos Ministros da Tutela e das Finanças, no período compreendido entre 2002 e 2005, não definiu linhas de orientação estratégica para a APA, não fixou metas de gestão aos seus gestores, nem adoptou modelo de avaliação de desempenho dos mesmos, de modo a permitir apreciar o cumprimento das referidas metas, tal como o prescrito nos n.ºs 1 e 2 do art.º 11.º do DL 558/99, de 17/12.

Esta situação significa que o accionista público se demitiu de exercer até agora as competências e de assumir as responsabilidades que lhe estavam legalmente fixadas relativamente às grandes linhas de orientação que devem pautar o agir das empresas que detém ou controla.

❖ Quanto à organização interna

2. A totalidade dos custos suportados com o pessoal, referente a 2005, não pode deixar de se considerar elevada, já que representa 43 % dos proveitos e ganhos da empresa.
3. O pessoal da APA, com excepção dos trabalhadores com a categoria de piloto⁷, encontram-se sujeitos ao Estatuto de Pessoal da Administração Portuária, publicado em anexo ao Decreto-Lei 421/99, de 21/10, documento que se mostra hoje inadequado a uma gestão de recursos humanos moderna, já que não privilegia nem o mérito, nem a avaliação por objectivos.
4. A organização operativa revela dificuldades relacionadas com as competências da Direcção de Exploração Portuária, da Divisão de Segurança e do Departamento de Pilotagem e da Capitania, daí podendo resultar, em situações de elevado tráfego, deficiência de coordenação, nos aspectos relacionados com a movimentação portuária.
5. Não existe também regulamento de exploração que harmonize os aspectos relacionados com a segurança, operação marítima e terrestre, bem como um sistema de qualidade que abranja a actuação de todos os intervenientes portuários.

⁶ Tendo por base as respostas da APA ao questionário do TC, os relatórios e contas dos anos analisados, as reuniões com a Administração e com os técnicos envolvidos nas áreas abrangidas por esta acção.

⁷ Que se encontram sujeitos ao Regime do ex-INPP.

6. Por outro lado, não existe, igualmente, qualquer estrutura do tipo gabinete de apoio ao cliente, dotada de recursos motivados para a prestação desse serviço e que centraliza as reclamações dos utentes do porto.
7. O Terminal Ro-Ro e o TEDP que se encontravam concluídos desde 2004, não foram concessionados porque a APA ainda não concluiu as dragagens de aprofundamento da bacia, investimento que esta considera indispensável para se proceder às concessões.
8. A APA não cumpriu, no ano de 2004, o estipulado no artigo 275º do Decreto-Lei nº 59/99, de 2 de Março, que determina a publicação em Diário da República de todas as adjudicações de obras públicas, independentemente do seu valor, o que, além de ilegal não contribuiu para a adequada transparência do mercado de obras públicas. O Tribunal apurou que, naquele ano, o montante total das empreitadas de obras públicas atingiu o valor de 636 mil euros.
9. A APA tem como meta a conquista do mercado ibérico, mas terá de potenciar uma estratégia direccionada para aspectos essenciais para esse fim, entre eles, comerciais e promocionais, insuficiência que leva a dispersar sinergias na promoção e prospecção de novos mercados para o porto.

❖ Quanto ao desempenho operacional

10. Em 2005, o porto de Aveiro movimentou, na sua totalidade, cerca de 3,3 milhões de toneladas de mercadorias, o que traduz um crescimento de 6% (+195 mil toneladas), face a 2004. Este crescimento resulta essencialmente do aumento das exportações, em 191 mil toneladas, o melhor resultado alcançado no quadriénio.

❖ Quanto à situação económico-financeira

11. Entre 2002 e 2005, a APA recebeu do Orçamento de Estado, via PIDDAC, 16,5 milhões de euros e do Orçamento Comunitário o valor de 38 milhões de euros, o que corresponde a 60% do financiamento total.
12. O endividamento bancário ascendia, em Dezembro de 2005, a 22 milhões de euros, distribuídos por dois empréstimos de médio e longo prazo, estando estimado que, até à maturidade dos mesmos, serão dispendidos 799 milhares de euros em encargos financeiros.
13. A APA embora apresente bons indicadores de gestão e segurança, revela baixos indicadores de rentabilidade; porém os seus resultados operacionais, apesar de se apresentarem negativos, têm evidenciado uma melhoria significativa.

❖ Quanto aos investimentos realizados referentes aos terminais Ro-Ro e TEDP

14. O investimento na empreitada de construção do Terminal Ro-Ro, concluído em 2004, visou antecipar futuras necessidades dos clientes emergentes das políticas comunitárias, com o objectivo de diminuir o transporte rodoviário, ascendeu a 15.655 milhares de euros, apresentando um desvio financeiro de 22% em relação ao contrato inicial.
15. O investimento na empreitada de construção do Terminal Especializado de Descarga de Pescado (TEDP), concluído em 2004, vocacionado para pesca longínqua e devidamente adaptado para a inspecção fitossanitária de descarga de pescado importado proveniente de Países Terceiros, ascendeu a 5.327 milhares de euros, registando um desvio financeiro de 9% em relação ao contrato inicial.



Apesar da APA ter evidenciado esforços para iniciar as operações neste terminal, o mesmo ainda não se encontrava em funcionamento, em Setembro de 2006, situação que se considera inexplicável e que tem afectado gravemente o desenvolvimento não só da actividade portuária, como da indústria ligada às pescas sedeadas na Gafanha da Nazaré e aos operadores estrangeiros utilizadores deste porto.

❖ Quanto às concessões de serviço público destinadas à movimentação de mercadorias

16. Existem terminais que ainda não foram colocados à disposição concorrencial do mercado, tendo-se constatado que, apenas em 2006, foi promovido o estudo de viabilização económico-financeira referente ao Terminal Norte, encontrando-se previsto o respectivo concurso público internacional só para o ano de 2007.
17. A APA contratou prazos para a concessão da empresa Socarpor, de 25 anos, prorrogáveis por mais 5 anos. Apesar de respeitarem o limite permitido pelo artigo 29º, nº 1 do Decreto-Lei nº 298/93 de 28-08, o facto é que o desenvolvimento exponencial do mercado a nível mundial, não aconselhava tão dilatados prazos para estes contratos, pois os mesmos encerram o mercado por períodos muito longos, ultrapassando manifestamente o tempo necessário para a rentabilização do negócio.

❖ Quanto à regulação do sector portuário

18. O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos acumula funções de regulação e de gestão de infra-estruturas portuárias, que são, por natureza, incompatíveis.
19. Por seu turno, a APA também acumula funções de operadora e de regulação, o que potencia a existência de indesejáveis conflitos de interesses e de falta de adequada transparência.

❖ Quanto às acessibilidades terrestres

20. Ao porto de Aveiro falta-lhe ainda concretizar vários investimentos importantes, a nível de acessos terrestres, marítimos e ferroviários, para poder melhorar a sua competitividade. Note-se, aliás, que tais investimento só virão a produzir efeitos a médio e longo prazos.

❖ Quanto ao desenvolvimento da actividade portuária

21. O porto de Aveiro partilha de uma parceria entre as administrações dos três maiores portos nacionais para a constituição de um Balcão Único que visa combater o excesso de burocracia que envolve os portos nacionais, o que lhe proporciona um acesso mais rápido na promoção do transporte marítimo de curta distância, através da constituição da Auto-Estrada Marítima, o que é manifestamente positivo.

3 RECOMENDAÇÕES

Atendendo ao conteúdo e às conclusões do presente Relatório, assim como às respostas das entidades ouvidas em sede de contraditório, o Tribunal de Contas formula as seguintes recomendações:

Ao Estado, enquanto entidade tutelar da empresa

- ☞ Defina formalmente orientações estratégicas para a APA que reflectam as prioridades e objectivos de longo prazo, contenham metas de gestão realistas e estejam integradas na visão de desenvolvimento concertado de todos os portos nacionais.
- ☞ Proceda à alteração do EPAP – Estatuto do Pessoal da Administração Portuária, tornando-o um verdadeiro instrumento de gestão de recursos humanos adequado à realidade empresarial das administrações portuárias.

☞ Crie uma verdadeira entidade reguladora do sector portuário que actue unicamente no âmbito das competências de uma entidade reguladora e que seja dotada do estatuto de independência e dos recursos necessários para que possa ser actuante no sector.

✓ Pondere a redução das taxas para os movimentos superiores aos expectáveis no plano de negócios, de modo a incentivar a actividade.

*Ao Conselho de Administração da APA –
Administração do Porto de Aveiro, S.A.*

☞ Desencadeie medidas de gestão, com enfoque na contenção de custos, de modo a conduzir, no geral, a empresa a obter sustentáveis resultados operacionais e, em particular, a reduzir os custos com pessoal.

☞ Em futuros contratos de concessão, aquando da fixação das taxas variáveis cobradas aos concessionários pela movimentação de carga, tenha em conta as seguintes boas práticas:

✓ Determine um limiar mínimo de actividade, não muito abaixo do previsto do plano de negócios, de modo a evitar situações em que o concessionário opte por não operar no terminal e rentabilize outro, explorado por si, por vantagem económica.

✓ Nos períodos de recessão económica, por razões de interesse público, se baixem as taxas a cobrar aos concessionários desde que essa redução seja percentualmente equivalente nas tarifas cobradas aos utentes.

✓ Pondere a prática de uma taxa padrão em função do previsto no plano de negócios, uma vez que é sobre este plano que assenta o equilíbrio financeiro da concessão.



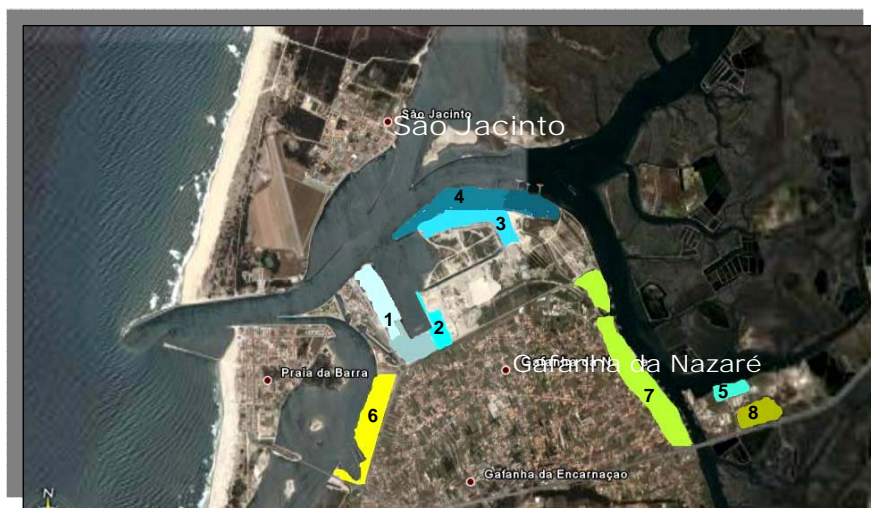
II Corpo de Relatório

4 CARACTERIZAÇÃO DA ZONA PORTUÁRIA

A APA dispõe de terminais especializados, vocacionados para a movimentação de carga seca, granéis sólidos e líquidos, *roll on/roll off* contentorizada e para a transacção de pescado.

A zona portuária administrada pela APA, onde se insere o porto de Aveiro, situa-se dentro da ria de Aveiro e junto à Reserva Natural das Dunas de S. Jacinto, exceptuando o Terminal Sul que se insere na freguesia da Gafanha da Nazaré.

Este porto dispõe de terminais adequados a actividades ligadas ao comércio marítimo, que correspondem a uma oferta de 2.160 metros de cais acostável, vocacionados para a movimentação de carga seca, 3 pontes cais para tráfego de granéis líquidos, serviços de terraplenos com uma área total de 50 hectares e um porto de pesca costeira e de pesca longínqua, além de reserva de terrenos, para implementação de actividades logísticas e industriais, conforme se pode visualizar no ortofotomapa.



- 1 Terminal Norte
- 2 Terminal Ro-Ro e Contentores
- 3 Terminal de Granéis Sólidos
- 4 Terminal de Granéis Líquidos
- 5 Terminal Sul
- 6 Porto de Pesca Costeira
- 7 Porto de Pesca do Largo, incluindo o TEDP
- 8 Ligação Ferroviária ao Porto de Aveiro

As características do canal de acesso ao porto limitam a entrada de navios de dimensão máxima de 140 metros de comprimento e calado de 8 metros, (um dos portos com acesso mais restrito dos principais portos ibéricos), classificando-se como um porto de tráfego de curta e média distancia (*short sea port*).

As actividades principais do porto consistem na prestação de serviços portuários, na concessão da exploração das suas infra-estruturas ou de serviços (reboques) e no licenciamento/concessão em regime público ou privado dos terrenos/instalações localizados na zona portuária e em zona do domínio público marítimo que integram a sua área de jurisdição.

Os terminais portuários comerciais existentes são de movimentação pública e de uso privativo. Assim:

Terminal Portuário de Serviço Público

Terminal Norte – vocacionado para a movimentação de carga geral e granéis sólidos, tem como principais mercadorias cimento e derivados, cereais, pasta de papel, perfilados metálicos, aglomerados de madeira e argila. Deficiente em equipamentos, a APA admite concessionário, prevendo-se no estudo de viabilidade financeira a hipótese de as renovações necessárias e os melhoramentos deste terminal, serem imputados à futura entidade concessionária.

Terminal Roll-On/Roll-Off e Contentores – concluído em 2004, devidamente infraestruturado, com áreas definidas para estacionamento e (des)embarque, encontrando-se à data da auditoria com pouca actividade, salientando-se que o seu acesso só está garantido para navios com um gabarito de 6 m de calado e 100 m de comprimento.

Terminal Especializado de Descarga de Pescado – concluído em 2004, destina-se aos armadores de pesca do largo e às indústrias de pescado instaladas na Gafanha da Nazaré. Apesar de este terminal se encontrar dotado de infra-estruturas necessárias ao funcionamento de uma unidade desta natureza ainda não se encontra a funcionar.

Terminais Portuários de Uso Privativo

Terminal Sul – Multiusos (concessionado à SOCARPOR, SA) – cais destinado ao cimento, pasta de papel e produtos agro-alimentares.

Terminal de Granéis Líquidos – explorado por diversas entidades privadas (Cires, Petrogal, Dow Portugal, etc), exclusivamente destinado ao tráfego de granéis líquidos, utilizado para o armazenamento de cloreto de vinílico, combustíveis, anilinas, metanol e vinho.

Porto de Pesca Costeira (concessionado à Docapesca – Portos e Lotas S.A.) – destinado à descarga, armazenagem e comercialização de pescado efectuado por embarcações de pequeno porte, inclui uma fábrica de gelo e uma lota.

A APA desenvolve actividades no âmbito da sua missão de autoridade portuária, de operadora e de gestora de concessões. Contudo, constatou-se que, após a realização dos investimentos referentes às empreitadas de construção dos terminais Ro-Ro, Norte e do TEDP, não foi célere na área de gestão de concessões, com as vantagens que daí advêm para a obtenção de uma eficiente e eficaz gestão.

Em sede de Alegações, o Presidente do CA argumentou relativamente ao Terminal Ro-Ro e ao TEDP o seguinte:

“O processo de concessão do terminal Ro-Ro não foi efectuado sem ter sido concluída a dragagem de aprofundamento da bacia de manobras adjacente aos 650m do cais antigo do Terminal Norte, prevendo-se que a empreitada seja concluída em 12/2006 o que corresponde ao processo de concurso público para a sua concessão seja lançado no final do 1º trimestre de 2007.”



No que toca ao TEDP o Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e o Presidente da CA alegaram que: *“a sua exploração deverá ser assegurada pela APA. S.A, em cumprimento da alínea e) do nº 1 da Cláusula Quinta do contrato de comparticipação financeira do projecto no âmbito do QCAIII, Programa Operacional Regional do Centro”*.

5 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

O Conselho de Ministros, sob proposta dos Ministros da tutela e das Finanças, não definiu linhas de orientação estratégica, para a APA, tal como o prescrevem os nºs 1 e 2 do artº 11º do Decreto-Lei nº558/99, de 17/12.

A definição de linhas de orientação estratégica, de acordo com o diploma acima citado, encontra-se expressamente prevista no seu artº 11º, ao estipular que cumpre ao Conselho de Ministros, sob proposta do Ministro das Finanças e do Ministro responsável pelo sector, determinar essas orientações, as quais serão revistas, pelo menos, com referência ao período de duração do mandato da administração.

As orientações estratégicas poderão envolver metas quantitativas e contemplar a realização de contratos entre o Estado e as empresas públicas, reflectindo-se nas orientações anuais definidas em assembleia-geral e nos contratos de gestão a celebrar com os gestores, nos termos do nº 2 e artº 11º do citado diploma.

Não existem na empresa quaisquer linhas de orientação estratégica formalizadas e oriundas do Conselho de Ministros, de acordo com a lei de bases do SEE; permanecendo somente a indicação expressa do actual Ministro da Tutela para que seja elaborado o Plano Estratégico do Porto de Aveiro.

Neste contexto, a Administração Portuária definiu o seu plano fixando os objectivos estratégicos para o período de 2006/2015, os quais foram colocados à discussão dos seus parceiros de negócio em 3 de Abril p.p., e continuam as seguintes linhas de acção:

1. Alargar e potenciar o “*hinterland*”
2. Realizar o potencial de capacidade de reserva
3. Melhorar a oferta dos serviços portuários

Objectivos que visam melhorar as infra-estruturas marítimas e portuárias, aumentar a eficiência da operação portuária e da gestão de espaços, bem como a promoção comercial dos seus serviços.

Face ao exposto, é de realçar que o aludido plano estratégico não tem por base qualquer orientação prévia da tutela, antes reflecte tão-somente os objectivos unilateralmente propostos pelos administradores da APA.

Esta ausência de definições de estratégias por parte do Conselho de Ministros, para além de representar uma violação das normas legais vigentes, assume também relevância dado ser essencial que:

- as prioridades e os objectivos de longo prazo da empresa estejam claramente definidos e associados a indicadores mensuráveis, reflectidos no plano anual, para daí, também, se poder aferir do desempenho dos gestores;
- exista um desenvolvimento concertado entre todos os portos nacionais, uma visão global e coerente para a prossecução da actividade portuária que estimule e potencie investimentos racionais, realizados em função da procura portuária e da complementaridade que deve existir entre estes portos nacionais;

- o accionista publico assuma, nos termos expressamente previstos na lei, a competência e a responsabilidade relativamente às grandes linhas de orientação que devem pautar o agir das empresas que detém ou controla.

Em sede de contraditório o Gabinete do Ministro, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações refere sobre esta matéria que, “a Tutela Sectorial sentiu necessidade de fixar Orientações Estratégicas para todo o sector Marítimo-Portuário, as quais se encontram em fase de ultimação (...)”.

6 ORGANIZAÇÃO INTERNA DA APA

A totalidade dos custos suportados com o pessoal, referente a 2005, é excessivamente elevada, representando 43 % dos proveitos e ganhos da empresa.

A APA apresenta, em 2005, um efectivo de 124 trabalhadores, sendo 120 do quadro e 4 noutros regimes. Adopta um modelo organizacional estável, pouco hierarquizado, com cerca de 17% de efectivos a ocuparem lugares de chefia, ascendendo neste ano a 5.226 milhares de euros os custos totais com o seu pessoal (QI).

Quadro 1 (euros)	2002	2003	2004	2005
Número médio efectivos	131	123	124	124
Custos com pessoal	5.129.793	5.121.848	5.037.106	5.226.229

O decréscimo dos Custos com Pessoal, ocorrido em 2003, ficou a dever-se à redução do número de efectivos da empresa.

Enquanto que no exercício seguinte (2004), apesar de a alteração, no que toca aos efectivos, ser insignificante, assiste-se a uma diminuição dos seus custos, em cerca de 85 mil euros, explicada esta diferença por ter sido reduzida a provisão decorrente do pagamento de futuras pensões.

À semelhança dos anos anteriores o aumento constatado em 2005 referente aos custos suportados com o pessoal é dos mais relevante, representando 43 % dos proveitos e ganhos da empresa, montante este excessivamente elevado, devendo a Administração recorrer à implementação de medidas adequadas e urgentes para a sua redução.

Nesta perspectiva, é fundamental que se potencie o aumento dos proveitos por via da prestação de serviços ou pela concessão de operações que são actualmente realizadas pela empresa⁸.

Salienta-se ainda, sobre esta matéria, que, embora se trate de uma entidade empresarial, continua a ser aplicado ao seu pessoal o Estatuto de Pessoal da Administração Portuária (EPAP)⁹, publicado em anexo ao Decreto-Lei 421/99, de 21/10, documento muito semelhante ao estatuto do funcionalismo público. Diploma que se mostra inadequado com uma gestão de recursos humanos moderna assente em critérios que estimulem a flexibilidade, o mérito e o trabalho por objectivos.

Neste âmbito, refere-se que está em curso um novo Sistema de Avaliação do Desempenho, visando premiar o mérito e a responsabilidade dos seus trabalhadores.¹⁰

⁸ Ponto 2 das Alegações apresentadas pelo Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e pelo Presidente do CA da APA em sede de Princípio de Contraditório.

⁹ Excepto para os trabalhadores com a categoria de piloto, que se encontram sujeitos ao Regime do ex-INPP.

¹⁰ Ponto 3 das Alegações apresentadas pelo Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e pelo Presidente do CA da APA em sede de Princípio de Contraditório.



A actual estrutura organizacional da APA apesar de ser pouco hierarquizada, evidência dificuldades de coordenação entre a Direcção de Exploração Portuária, o Departamento de Pilotagem, a Divisão de Segurança e a Capitania, que se reflectem na relação com os clientes, agentes e armadores.

No que concerne à organização operativa, esta revela alguma dispersão relacionada com as competências da Direcção de Exploração Portuária, Divisão de Segurança e Departamento de Pilotagem e da Capitania (unidades organizacionais distintas), podendo dela resultar em situações de elevado tráfego, dificuldades de coordenação nos aspectos relacionados com a movimentação portuária.

Esta questão é consequência, salvo melhor opinião, da inexistência de um regulamento de exploração que harmonize os aspectos relacionados com a segurança, operação marítima e terrestre, bem como de um sistema de qualidade que abranja a actuação de todos os intervenientes portuários

As soluções das questões expostas anteriormente prendem-se com a concretização de acções estratégicas definidas no Plano Estratégico do porto¹¹.

A APA ainda não implementou uma estrutura credível, visando uma adequada estratégia comercial que possibilite a conquista dos mercados ibéricos.

À semelhança de políticas adoptadas por portos espanhóis citando-se a título meramente exemplificativo Barcelona, Valência e Gijón, a APA podia implementar uma área especializada – Direcção/Departamento - para actividades comerciais, de apoio ao cliente e de marketing que possa congregar sinergias afim de projectar o porto a nível internacional, tendo especial atenção em fidelizar os clientes

¹¹ Ponto 4 e 5 das Alegações apresentadas pelo Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e pelo Presidente do CA da APA em sede de Princípio de Contraditório.

actuais e captar um maior número de clientes novos, diversificando as mercadorias e aumentando as regiões de origem/destino das mesmas.

No entanto, sobre esta matéria evidencia-se a colaboração da APA no projecto de desenvolvimento e construção do porto seco de Salamanca, integrado na rede Cylog (plataformas logísticas da região de Castela e Leão), concretizada por protocolo celebrado entre a APA, S.A a APDL S.A., o Ayuntamiento de Salamanca e a Junta de Castilla Y León e ainda a elaboração do seu Projecto para o Plano de *Marketing*¹².

Afigura-se curial que fosse criada e divulgada uma estrutura do tipo “gabinete de apoio ao cliente”, dotada de recursos motivados para a prestação desse serviço. Unidade que deveria acumular a centralização das reclamações dos utentes do porto, prevendo-se a criação desta estrutura para 2007¹³

Salienta-se ainda que, no que concerne ao estipulado no Decreto-Lei nº 59/99, de 2 de Março, a APA não cumpriu o disposto no artº 275º deste diploma que determina a publicação de todas as adjudicações de obras públicas efectuadas no ano anterior, embora apenas para o ano de 2004.

Contudo, constata-se que este lapso ocorrido no ano de 2004, não reflecte a prática normal da APA¹⁴.

¹² Ponto 9 das Alegações apresentadas pelo Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e pelo Presidente do CA da APA em sede de Princípio de Contraditório.

¹³ Ponto 6 das Alegações apresentadas pelo Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e pelo Presidente do CA da APA em sede de Princípio de Contraditório.

¹⁴ Ponto 8 das Alegações apresentadas pelo Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e pelo Presidente do CA da APA em sede de Princípio de Contraditório.

Esta omissão não só violou o disposto naquele preceito legal como não contribuiu para a maior e mais adequada transparência do mercado de obras públicas, tal como desejado pelo legislador.

Acrescente-se que, segundo informação prestada ao Tribunal pela APA, o valor total das adjudicações de obras públicas no ano de 2004, atingiu o montante de 635.667,77 euros.

A evolução do movimento de mercadorias, por tipo de carga (após os investimentos realizados e em fase de conclusão), assim como a sua variação face ao ano transacto, expressam-se seguidamente (Q2).

7 DESEMPENHO OPERACIONAL DO PORTO DE AVEIRO

Em 2005, o porto de Aveiro movimentou cerca de 3,3 milhões de toneladas de mercadorias, o que traduz um crescimento de 6% (+195 mil toneladas), face a 2004. Este crescimento resulta essencialmente do aumento das exportações, em 191 mil toneladas.

Antes do início do “Plano de Ordenamento e Expansão”, a taxa de utilização indicava níveis de congestionamento elevado, tendo atingido, várias vezes, cerca de 80% no Terminal Norte (situação que provocava mais dilatados tempos de espera dos navios para entrarem no porto), não assegurando, por este motivo, um nível de qualidade adequado.

Este plano, que estava previsto terminar em 2005, acabou por deslizar, por razões várias, até 2006, tendo o actual Plano Estratégico incorporado as infra-estruturas em curso.

Em meados de 2006, o porto tem uma capacidade global do volume de tráfego de 5,6 milhões de toneladas de mercadorias, das quais 5 milhões referem-se a carga seca e, 600 mil respeitam a carga líquida. A taxa de utilização é de cerca de 59%.

Esta taxa envolve um acréscimo da oferta das instalações portuárias, decorrente da entrada em exploração, durante o 2º semestre de 2004, do prolongamento dos terminais Norte e Ro-Ro.



Quadro 2 (toneladas)	Movimento de mercadorias entre 2002 e 2005					
	Carga		+ Descarga		%	
	2002	2003	2004	2005		
Granéis Sólidos	1.216.438	1.066.701	1.070.887	1.416.231	32	o Granéis sólidos, verifica-se um crescimento de 32% (+ 345 mil toneladas), devido sobretudo à importação de cereais do Norte da Europa.
Cereais	576.564	434.246	373.949	594.453	59	
Carvão	24.315	20.862	4.801	0		
Cimento	419.999	402.451	381.990	347.004	-9	
Outros	195.561	209.142	310.147	474.774	53	
Granéis Líquidos	463.994	606.228	607.571	536.257	-12	o Granéis Líquidos, regista um decréscimo de 12% (-5 mil toneladas), devido essencialmente à diminuição da exportação de vinho a granel.
Prod. Petrolíferos	681	712	3.569	903	-7	
Minerais	12.982	8.282	12.034	13.976	16	
Outros	450.331	597.234	591.968	521.378	-12	
Carga Geral	1.336.308	1.291.691	1.455.171	1.376.628	-5	o Carga Geral Fraccionada, representa uma diminuição de 5% (-78 mil toneladas), motivada pela baixa de importação de produtos metalúrgicos.
Contentores	53	1	0	0	0	
Roll On/ Roll Off	0	0	0	0	0	
Outra	1.336.254	1.291.690	1.455.171	1.376.328	-5	
TOTAL	3.016.740	2.964.620	3.133.629	3.328.816	6	

Das 3.328 mil toneladas de mercadorias movimentadas no porto durante o ano de 2005, 1.416 mil toneladas foram de granéis sólidos, 536 mil de granéis líquidos e 1.376 mil toneladas de carga geral, na qual predomina carga fraccionada.

Foi o sector de Granéis Sólidos que desempenhou papel decisivo no movimento portuário, superando o tráfego tradicionalmente mais significativo movimentado no segmento de Carga Geral Fraccionada dos outros anos. Tal facto deveu-se a um reajustamento pontual na repartição por tipologias das cargas.

Quadro 3 (toneladas)	Movimento de Mercadorias por terminal					
	2002	2003	2004	2005	2004/2005	variação
Terminal Norte	1.768.770	1.579.051	1.684.348	1.825.777	141	8,3%
Terminal Sul	794.459	784.063	848.008	935.211	87	10,2%
Terminal Granéis Líquidos	462.433	601.508	598.940	531.673	67	-11,2%
Terminal Ro-Ro	0	0	2.359	35.252	32	13,9%
Terminal de Descarga Especializado de Pescado	0	0	0	903	0	0
TOTAL	3.016.792	2.964.621	3.133.659	3.328.816	195	6,2%

No movimento do porto, em 2005, comparativamente a 2004, em função dos terminais, verificou-se que o Terminal Norte regista um acréscimo de 8,3%, de granéis sólidos, justificando-se este aumento pela entrada em exploração da ampliação deste terminal realizado em Julho de 2004, permitindo desta forma uma maior capacidade de oferta de cais.

Movimentando principalmente carga fraccionada, o Terminal Sul apresenta um crescimento de 10,2%, o mais acentuado no conjunto dos terminais, pelo facto de ter havido um reajuste de tipologias de mercadorias e por ser o único que se encontra concessionado.

Por sua vez, o Terminal de Granéis Líquidos acentua uma quebra de 11,2 %, dado ter ocorrido não só um abrandamento nas exportações de vinho, anteriormente referida, como ainda se ter verificado uma diminuição na importação de produtos químicos.

O Terminal Ro-Ro obteve um aumento de 32 mil toneladas, face ao ano anterior, pelo facto de ter iniciado a sua actividade só a partir de 01-06-2004 e o Terminal Especializado de Carga de Pescado revela uma situação pontual de movimento de fuel, não tendo nada a ver esta mercadoria com a finalidade do terminal.

Quadro 4 (toneladas)		Movimento de Mercadorias agrupado por continentes						
		Europa	África	América do Norte	América do Sul	Ásia	Oceânia	Desconhecido
2002	Total	2.877.680	64.998	61.006	0	0	0	13.107
	Carga	498.569	15.876	8.031	0	0	0	225
	Descarga	2.379.111	49.122	52.975	0	0	0	12.882
2003	Total	2.782.326	57.672	23.183	17.285	69.460	0	14.694
	Carga	536.333	16.765	2.959	0	65.839	0	164
	Descarga	2.245.993	40.907	20.224	17.285	3.621	0	14.530
2004	Total	2.530.932	45.877	26.655	25.442	494.019	0	10.703
	Carga	589.501	8.536	2.648	0	61.594	0	1.248
	Descarga	1.941.431	37.341	24.007	25.442	432.425	0	9.455
2005	Total	2.760.665	109.566	1	15.762	449.937	1	3.686
	Carga	721.148	60.200	0	0	74.040	0	11
	Descarga	2.028.714	49.366	1	15.762	375.897	1	3.675

As importações representam mais de 74% do tráfego com o exterior. Contribuíram para este facto os produtos metalúrgicos, os cereais e a energia eólica, esta última proveniente da Holanda. No cômputo geral verificou-se um aumento de 0,13% face a 2004.

Por outro lado, as exportações, constituídas essencialmente por *cliquer*, apresentam uma variação positiva de 26%.



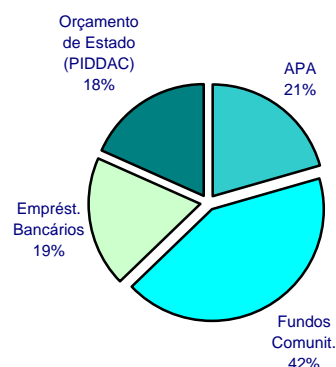
Urge referir, devido às características da classificação da zona portuária quanto ao enquadramento, que este porto mostra tendência para se aproximar de um porto de tráfego de curta e média distância (*short sea port*), salientando-se no entanto as trocas comerciais com a Ásia que se iniciaram a partir de 2003.

8 ESFORÇO FINANCEIRO DA ESTADO JUNTO DA APA

Para financiar os seus investimentos a APA recebeu, de 2002 a 2005, o montante de 71 776 milhares de euros de Fundos Comunitários, Orçamento de Estado e Empréstimos Bancários.

Quadro 5 (milhares de euros)	Estrutura do Financiamento				
	2002	2003	2004	2005	TOTAL
APA	7.185	9.351	2.119	0	18.655
Fundos comunitários	7.983	17.489	10.599	2.143	38.214
Empréstimos bancários	0	8.096	8.902	0	16.998
Orçamento de Estado (PIDDAC)	3.362	4.170	4.675	4.357	16.564
Custo do Investimento	18.530	39.106	26.295	6.500	90.431

O financiamento do Orçamento do Estado e Comunitário representa 60% do financiamento total. Os restantes 40% foram sustentados pela APA com o recurso a fundos próprios e a um empréstimo inicialmente de curto prazo, convertido para médio e longo prazo (mlp), conforme se detalha no gráfico seguinte.



A APA recebeu, para financiar os seus investimentos, do Orçamento de Estado, via PIDDAC, 16.564 mil euros, do Orçamento Comunitário (Fundo de Coesão, FEDER e FSE) o valor de 38.214 mil euros e, de Empréstimos Bancários, a quantia de 16.998 mil euros.

No período de 2002 a 2005 o investimento total promovido pela APA ascendeu a 90.431 mil euros. Foi o ano de 2003 que registou o valor máximo de investimento, cifrando-se em 39.106 mil euros, contribuindo especialmente os projectos de construção dos terminais de granéis sólidos, ro-ro e líquidos e a ampliação do Terminal Norte.

Em 2004, o custo total do investimento realizado foi de 26.436 mil euros, do qual 25.430 mil euros corresponderam a projectos de investimento estruturais e 1.006 mil euros a projectos funcionais. No âmbito dos investimentos estruturais, prosseguiu-se, essencialmente, com a execução das acções que estavam em curso, ou seja, a construção dos terminais de Granéis Sólidos, Ro-Ro, TEDP, ampliação dos terminais Norte e Granéis Líquidos e a continuação do processo de reestruturação dos sistemas de informação da APA.

Relativamente aos investimentos funcionais, destaca-se, essencialmente, a intervenção de emergência para reacondicionamento dos mantos de protecção do Molhe Norte.

No ano de 2005, o investimento decresceu consideravelmente, atingindo o total de 6.500 mil euros, sendo os investimentos estruturais, no valor de 5.627 mil euros, e os restantes 673 mil euros respeitantes a investimentos funcionais, tendo a ver com a continuação das obras iniciadas, uma vez que não houve financiamento necessário para suportar novos investimentos.

9 ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO

No âmbito da política financeira, a APA contraíu dois empréstimos, ascendendo o seu endividamento bancário, em Dezembro de 2005, a 22 milhões de euros.

No Balanço referente ao exercício de 2005, o endividamento bancário da APA totaliza cerca de 22.537 mil euros, respeitante ao empréstimo do Sindicato Bancário e do BEI (Q6).

Quadro 6		Montante da dívida bancária em Dezembro de 2005				
(milhares de euros)		Valor do Empréstimo	Data do Empréstimo	Data do vencimento	Finalidade	Dívida em 31/12/2005
20.000	(BEI)	06-01-2005	15-06-2029	Financiamento investimento	ao	20.000
38.906	(Sindicato Bancário – BPI, CGD, BES e BCP)	14-07-2000	18-07-2015	Licenciamento dos trabalhadores portuários		2.537

Foi celebrado, pela APA, um contrato de financiamento e um empréstimo de longo prazo, junto ao Banco Europeu de Investimentos (BEI), no montante de 20 000 milhões de euros, o qual substituiu a linha de crédito de curto prazo utilizada entre 2002 e 2004.



Este empréstimo visou completar o financiamento dos investimentos definidos no plano, uma vez que estavam a decrescer os fundos dos Orçamentos comunitário e nacional.

Para a concretização do referido contrato foi exigida, pelo BEI, a obtenção de um aval junto do Estado Português, que garantisse o pagamento pontual e integral de todas as obrigações financeiras decorrentes do mesmo.

Por outro lado, a Associação dos Portos Portugueses (APP), contraiu um empréstimo obrigacionista; para proceder ao licenciamento dos trabalhadores portuários, de acordo com o despacho nº 21/94/SEAP.

Em 2005, a quota-parte de APA, ascende a 3.007 milhares de euros. O capital mutuado será amortizado em 24 prestações, tendo-se vencido, a primeira prestação, em 18/07/2004, e reportando-se, a última, a 15/06/2015.

Relativamente aos juros e custos similares referentes ao BEI verificou-se que os encargos financeiros já pagos são de 404 milhares de euros, não constando amortização de capital, uma vez que a primeira prestação só se vence em 2008.

No que toca ao outro empréstimo, os juros e custos similares ascendem a 221 milhares de euros.

Está estimado que, até a maturidade desses dois empréstimos, ainda serão dispendidos 799.milhares de euros, em encargos financeiros.

10 SITUAÇÃO ECONÓMICO-FINANÇEIRA DA APA

A APA, embora apresente bons indicadores de gestão e segurança, aponta para baixos indicadores de rentabilidade.

A APA apresenta algumas fragilidades, com os proveitos de prestações de serviços associados à operação portuária a revelarem-se insuficientes para cobrir os custos de exploração, resultando numa dependência de outros proveitos, designadamente os resultantes da venda de inertes, os quais nos últimos anos, decresceram drasticamente.

Quadro 7 (mil euros)	Evolução do Volume de Negócios ¹⁵			
	2002	2003	2004	2005
Volume de negócios	6.389	6.048	6.612	7.696

O volume de negócios da empresa tem evoluído favoravelmente, alcançando, em 2005, 7.696 milhares de euros, valor que representa um aumento de 16%, em comparação com o ano anterior.

Quadro 8 (mil euros)	Evolução do Capital Próprio			
	2002	2003	2004	2005
Capital Social	30.000	30.000	30.000	30.000
Capitais Próprios	215.513	212.295	212.214	213.615

Constata-se uma melhoria da rentabilidade dos capitais próprios, embora o último ano não tenha sido acompanhado pela injeção de capitais próprios necessária, resultando numa redução progressiva ao nível da autonomia financeira.

Quadro 9 (mil euros)	Resultado líquido dos exercícios			
	2002	2003	2004	2005
RLE	(3.218)	(415)	334	1401

¹⁵ Considerou-se para cálculo do volume de negócios o somatório das contas 71 e 72 da demonstração de resultados.

A APA revela bom desempenho evolutivo ao nível dos resultados líquidos, tendo alcançado, nos últimos dois anos, resultados positivos, situando-se, em 2005, o melhor resultado deste período, um RLE de 1.401 mil euros; o que significou uma melhoria de 1.067 mil euros (319%), face ao ano anterior. Este valor decorreu da constituição de Impostos Diferidos sobre o Rendimento (Directriz Contabilística nº 28), referentes aos encargos com pensões que a Administração irá suportar até 2008, conforme estabelece o DL 469/99.

Quadro 10 (mil euros)	Estrutura de Resultados			
	2002	2003	2004	2005
Resultados operacionais	(2.728)	(3.515)	(2.684)	(1.428)
Resultados financeiros	(405)	1.384	199	(416)
Resultados extraordinários	1.470	1.722	2.873	1.960

Resultados Operacionais

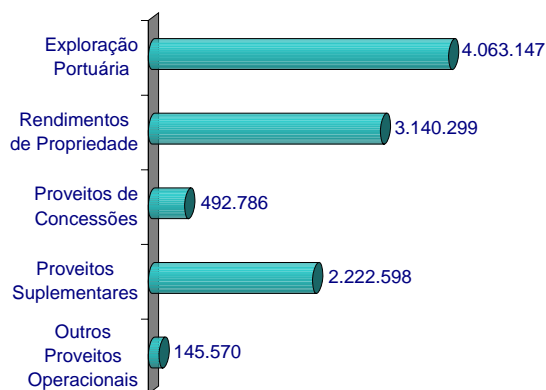
Ao longo do quadriénio em análise, apesar de negativos, os resultados operacionais têm evidenciado uma melhoria significativa. A diminuição deste prejuízo operacional, notada em 2005, teve como principal causa o aumento do volume de negócios em cerca de 1.084 milhares de euros.

Da observação dos gráficos que seguem, retira-se que os proveitos são insuficientes para cobrir os custos da empresa.

Custos Operacionais – 2005



Proveitos Operacionais – 2005



Relativamente à estrutura de custos operacionais, são os custos de pessoal que apresentam maior peso em relação aos custos totais, assistindo-se, até, a um acréscimo relativamente ao ano anterior. Tal facto contraria a actual política de gestão de pessoal, cujo principal objectivo tende para uma diminuição nestas áreas.



No que respeita ao conjunto dos Proveitos Operacionais, os que revelam maior importância são os provenientes dos rendimentos de propriedade, no valor de 3.140 mil euros, e os obtidos da exploração portuária, que importam em 4.063 mil euros, prevendo-se um aumento significativo quando se concretizarem novas concessões.

Resultados Financeiros

Em 2005, obteve-se resultados financeiros negativos, inferiores ao ano anterior. Tal alteração deveu-se essencialmente aos encargos financeiros, respeitantes ao empréstimo do BEI, no valor de 404 mil euros e ao ajustamento das responsabilidades financeiras originadas pelo empréstimo obrigacionista APP, que importaram em 221 mil euros.

Resultados Extraordinários

A variação de -913 mil euros, verificada no ano de 2005, face ao ano anterior, resultou essencialmente do registo efectuado em 2004, referente à reversão de activos, concessionados à “BEMSECA – Comércio de Bacalhau, S.A.”.

Indicadores Financeiros de Estrutura

Da análise da evolução dos indicadores financeiros relativos aos anos de 2002 a 2005, constata-se que a APA apresenta um desempenho muito tímido, pois quanto à rentabilidade do capital, além de se verificar uma aceleração branda, só passa a positiva a partir de 2004.

No que concerne ao rácio de liquidez geral, este sofreu uma deterioração em 2003, em consequência do aumento significativo do passivo a curto prazo, atendendo ao elevado esforço de investimento neste período, mostrando uma evolução crescente nos últimos anos do período em análise.

O restabelecimento do equilíbrio financeiro decorreu das situações seguintes: redução das dívidas de curto prazo, implicando uma diminuição do custo de investimentos durante 2004 e 2005; conversão da generalidade da sua dívida bancária de curto para médio e longo prazo; e melhoria, neste último ano, provocada pelo aumento do seu volume de negócios.

Quadro 11

	Indicadores			
	2002	2003	2004	2005
Rentabilidade dos Capitais Próprios (%)	(1,51)	(0,19)	0,16	0,05
Rentabilidade do Activo total (%)	(1,32)	(0,15)	0,12	0,04
Liquidez Geral	2,41	0,42	1,29	2,77
Endividamento	0,13	0,22	0,29	0,29
Autonomia Financeira	0,87	0,78	0,71	0,71
Solvabilidade	6,75	3,5	2,5	2,4

Entre 2002 e 2005, o grau de Endividamento da APA passou de 13% para 29% e, conseqüentemente, a sua Autonomia Financeira teve um decréscimo de 87% para 71%. Tal ficou a dever-se à necessidade de financiamento bancário, provocado pelo arranque do plano de investimentos estruturais, acrescido de uma diminuição dos níveis de dotações do O.E., via PIDDAC, continuando-se a agravar, especialmente a partir de 2003.

11 INVESTIMENTOS REALIZADOS

O Terminal Especializado de Descarga de Pescado (TEDP), concluído em 2004, e cujo investimento¹⁶ ascendeu 5.327 milhares de euros ainda se encontra sem movimento.

O Terminal Ro-Ro, concluído em 2004, cujo investimento¹⁷ ascendeu 15.655 milhares de euros, começou a laborar após a sua conclusão.

Um dos principais objectivos da APA prende-se, fundamentalmente, em assegurar um crescimento sustentado do porto.

Neste contexto, e uma vez que as capacidades de movimentação de carga nos espaços dos terminais existentes, o Sul (1º terminal comercial do porto) e o Norte se encontram congestionadas, foi definido como prioridade, no seu plano de investimentos, a construção e ampliação das infra estruturas portuárias e a melhoria das acessibilidades marítimas (bacia de manobras) e terrestres do porto.

Os investimentos promovidos pela APA, que decorreram nos anos de 2002-2005, ascenderam a 90.430 milhares de euros.

Da listagem destes projectos verificou-se que alguns sofreram desvios financeiros não muito relevantes, em relação aos contratos iniciais.

Assim, optou-se por seleccionar as construções dos terminais, constantes do (Q13), incidindo não só na expressão dos seus desvios financeiros mas também na pouca rentabilidade do Terminal Ro-Ro e na inoperabilidade do TEDP.

Quadro 13 (milhares de euros)	Investimentos Concluídos			
	Valor Adjudicado ¹⁸ das Empreitadas	Custo das Empreitadas	Desvios	
			Abs	%
Terminal Norte (empreit.de const/ampliação)	14.015	16.630	2.615	18
Terminal Ro-Ro (empreit.de construção)	12.813	15.655	2.842	22
TEDP (empreit. de construção)	4.879	5.327	448	9

As decisões dos projectos de investimento referentes ao Terminal Ro-Ro e ao TEDP não foram suportadas por uma análise sustentada no custo-benefício que acautelasse a mais valia destas construções.

Assim, destaca-se que o Terminal Ro-Ro foi concluído em 2004, visando antecipar futuras necessidades dos clientes emergentes das políticas comunitárias com o objectivo de diminuir o transporte rodoviário.

Porém, uma vez que as acessibilidades marítimas do porto permitem apenas a escala de navios com calado máximo de oito metros, não se perspectiva que o tráfego Ro-Ro venha a ter um peso preponderante no tráfego do porto. Considera-se, assim, que este projecto não foi precedido de um estudo que tivesse devidamente acautelado no seu custo-benefício.

¹⁶ Refere-se apenas à construção da empreitada do TEDP, excluindo os trabalhos de aprofundamento da bacia, por não se encontrarem concluídos.

¹⁷ Refere-se apenas à construção da empreitada do Terminal Ro-Ro.

¹⁸ Conforme resposta ao questionário do TC, referente ao quadro 5.1.3.



O Terminal Especializado de Descarga de Pescado (TEDP), concluído em 2004, está localizado no Porto de Pesca Costeira. Vocacionado para a pesca longínqua, contempla, nas suas instalações, o Posto Fronteiriço de Inspeção Fitossanitário, designado por PIF, que corresponde a uma exigência Comunitária que inclui os portos que pratiquem descarga de pescado importado proveniente de Países Terceiros.

Após prolongadas divergências (1999 a 2004) entre a Direcção-Geral de Veterinária e a APA, na sequência do cumprimento da Decisão Comunitária 2001/812/CE, foi o referido PIF concluído, também em fins de 2004, não se encontrando ainda em funcionamento em Setembro de 2006.

Trata-se de uma questão importante que tem, entretanto, afectado gravemente toda a economia relacionada não só com a actividade portuária, como com a indústria ligada às pescas, sediada na Gafanha da Nazaré, e bem assim, os operadores estrangeiros utilizadores deste porto.

Muito embora não se ponha em causa o custo total destes terminais, importa referir que, ambos, não foram precedidos por uma eficiente análise de custo-benefício que justificasse a rentabilidade dos investimentos realizados.

Em sede de alegações, o Presidente do Conselho de Administração da APA argumenta sobre as questões anteriores que: *“Os projectos de construção do terminal ro-ro e TEDP foram precedidos de uma análise de custo-benefício no âmbito das respectivas participações comunitárias apresentadas. Fica claro pelos estudos realizados que ambas as infra-estruturas, apesar de não gerarem receitas suficientes para recuperar o investimento em 30 anos, são projectos que geram avultados benefícios económicos e sociais. Por outro lado, julgamos que ainda é muito cedo para avaliar a rentabilidade destas infra-estruturas, em face ao seu curto período de vida útil”*.

12 CONCESSÕES

A carteira de contratos de concessões celebrados pela APA subdivide-se em:

Concessões para a exploração de serviços portuários:

1. Navalria – Docas, Construções e Reparações Navais, SARL.
2. Socarpor – Sociedade de Cargas Portuárias, S.A.
3. TINITA – Transportes e Reboques Marítimos, S.A.

Concessões de Usos Privativos de terrenos/instalações em zonas afectas à actividade portuária:

4. Químigal – Química de Portugal S.A
5. Docapesca Portos e Lotas, S.A
6. Docapesca Portos e Lotas, S.A
7. Repaveiro – Reparações Navais e Industriais de Aveiro, Lda.
8. DPB – Depuradora Portuguesa da Bivalves, S.A.
9. APDQUIMICA, S.A.
10. Sociedade de Desenvolvimento e Exploração da Marina da Barra, S.A.
11. VEIROCIR – Comércio de cimentos Lda.,
12. CNE – Cimentos Nacionais e Estrangeiros, S.A.
13. BEMSECA – Comércio de Bacalhau, S.A.

O Tribunal considerou oportuno debruçar-se, no âmbito desta auditoria, apenas sobre os contratos de concessão de serviço portuário (públicos).

Neste contexto, foram analisados apenas dois contratos: um que se ocupa da movimentação de mercadorias e um outro que se destina aos serviços de reboques.

Terminal Sul

Designação – Contrato de concessão para a exploração comercial do Terminal Sul.

Procedimento— concurso público internacional.

Concessionário— SOCARPOR, Sociedade de Cargas Portuárias, S.A..

Objecto— Direito de Exploração Comercial, em regime de serviço público, do conjunto das actividades de movimentação de carga geral de e para os navios atracados nos cais convencionados, cargas unitizadas, nomeadamente contentores e as diversas operações inerentes à movimentação do terminal.

Data do contrato— 2001-10-26.

Prazo da concessão— 25 anos (susceptível de uma única prorrogação de 5 anos).

Responsabilidades atribuídas à concessionária— exploração comercial.

Responsabilidades atribuídas à concedente— fiscalizar o estabelecimento e acompanhar as actividades concessionadas.

Serviços de prestação de reboques nos terminais.

Designação – prestação de um serviço portuário a todos os navios e objectos flutuantes que utilizem o porto.

Procedimento— Concurso público internacional.

Concessionário— TINITA, Transportes e Reboques Marítimos, S.A.

Objecto— concessão em regime de serviço público, da actividade de serviços de reboque, em regime de exclusividade, a todos os navios que necessitem da sua utilização na área do porto, serviços de apoio em situações de emergência e sinistros marítimos, combate a incêndios e à poluição marítima e participação em treinos e simulacros, nos termos estabelecidos pela autoridade portuária.

Data do contrato— 2004-01-30.

Prazo da concessão— 10 anos, já foi concedido a prorrogação por 5 anos, não se podendo verificar mais nenhuma prorrogação de prazo.

Responsabilidades atribuídas à concessionária— exploração.

Responsabilidades atribuídas à concedente— acompanhamento das actividades concessionadas.

Dar-se-á realce, seguidamente, às questões que se consideram críticas, não nos debruçando sobre os processos de concurso e respectivos contratos.

No que se refere ao concurso público internacional efectuado para prestação de serviço de reboques, apenas concorreu a empresa TINITA, ficando esta com o monopólio “regulado” dos serviços de reboque, durante 10 anos, na área de jurisdição do porto, restringindo, desta forma, a concorrência durante este espaço de tempo.

Acrescenta ainda em sede de contraditório o Chefe do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e o Presidente do CA da APA que “ *nesta fase (...) não é economicamente sustentável a manutenção de mais de uma empresa com as obrigações que foram fixadas em sede de processo de concessão (...)*”

No decurso dos trabalhos de campo, de 19 a 23 de Junho, constatou-se que, além de existir, por parte da APA, uma visão crítica das concessões e um conhecimento fluido das várias áreas a concessionar ainda se encontravam atrasados os respectivos processos de concurso.

Com efeito, existem terminais de serviço público que ainda não foram colocados à concorrência do mercado, tendo-se verificado que, só no ano de 2006, foi promovido o estudo de viabilização económico-financeira referente ao Terminal Norte, encontrando-se previsto o respectivo concurso público internacional, apenas para o ano de 2007.

A APA concede prazos de concessão que, por um lado, não são fixados em função do montante dos investimentos, como estipula o DL 298/93; e, por outro, são excessivamente alargados, não favorecendo a concorrência e ultrapassando largamente o tempo necessário para a rentabilidade do negócio.



O prazo de concessão máximo que a APA concedeu foi de 25 anos, no tocante ao Terminal Sul. Apesar de não terem sido ultrapassados, os limites de prazo estipulados no DL 293/93, de 28 de Agosto, o contrato deveria ter tido em linha de conta os investimentos em equipamento fixos ou em obras portuárias e adequado aqueles prazos a estes, de forma razoável e não excessiva, como foi o caso.

Em muitos aspectos, o desenvolvimento exponencial do mercado a nível mundial, não se coaduna com os dilatados prazos dos contratos das concessões, previstos na lei portuguesa, muitas vezes com prorrogações automáticas, como acontece no caso do porto de Aveiro com a empresa TINITA.

Estas matérias deveriam ter sido melhor acauteladas e revistas em cada triénio a fim de melhor responder à realidade do mercado.

Salienta-se ainda que a APA está dotada de contabilidade analítica, a qual lhe permite afectar os custos partilhados e saber os montantes realizados pelas concessionárias.

Investimentos realizados pelas concessionárias:

Da análise efectuada ao contrato da empresa Socarpor, os investimentos executados pela concessionária da exploração comercial do Terminal Sul, entre 2001 e 2004, ascenderam a um total de 4.377 mil euros, do qual, o montante de 4.334 mil euros correspondeu à execução de investimentos previstos no modelo financeiro do contrato e o de 43 mil euros a novos investimentos.

No que toca à concessão do serviço de reboque, constata-se que os investimentos realizados foram também os previstos no modelo financeiro do contrato, ascendendo a 1.104 mil euros. Salienta-se que estes investimentos foram na sua totalidade da responsabilidade da concessionária.

Investimentos realizados e custeados pela concedente no âmbito da concessão do Terminal Sul

A APA procedeu à execução de diversos investimentos, sendo o de maior relevo o da empreitada de dragagem dos fundos da bacia de manobras do Terminal Sul, com um custo de 1.041 mil euros condição publicitada no processo de concurso.

Note-se que uma das obrigações da concessionária é a manutenção da cota de profundidade da bacia de manobras, devendo fazer as dragagens que forem necessárias. O custo total destes investimentos do Terminal Sul foi de 5.418 mil euros, tendo sido pago pela concessionária, o valor de 4.377 mil euros e pela concedente, a importância de 1.041 mil euros.

A APA cobra taxas fixas e variáveis às concessionárias, transferindo para elas o risco de negócio e partilhando da rentabilidade do mesmo.

Pelas concessões de serviço público, a APA cobra às concessionárias taxas fixas determinadas, atendendo à área da concessão, e taxas variáveis, em função do movimento de mercadorias e da arqueação bruta dos navios que escalam no terminal.

Quanto à concessão do serviço de reboques, a concedente recebe um renda fixa¹⁹ anual e uma renda variável²⁰, esta última devida a partir do 5º ano de vigência da concessão, tendo, como base de cálculo, uma percentagem sobre o valor total dos proveitos operacionais da concessão.

Nesta perspectiva, e independentemente da evolução do negócio, à concedente fica garantido o valor pago pela ocupação do espaço, e a partilha, ainda, com a concessionária, da rentabilidade da concessão.

¹⁹ Actualizadas de acordo com o indicador de Preços da Habitação.

²⁰ Actualizadas de acordo com o Índice de Preços do Consumidor.

De realçar que, dado as concessionárias “Socarpor” e “Tinita” só terem iniciado a sua actividade em 2001 e 2004, respectivamente, a tendência será a de crescimento da actividade e, conseqüentemente, das taxas variáveis cobradas.

Não sendo possível fazer uma apreciação comparativa da evolução das receitas arrecadadas pela APA, por as concessionárias terem características diferentes, apenas se constata que:

A Socarpor – Terminal Sul -, proporcionou em termos de taxas um total de 797.591 euros, sendo 499.301 euros, referente a taxa fixa e 298.290 euros, respeitante a taxa variável e que a TINITA – que começou a operar em 2004, nos terminais com actividade, apenas regista taxas fixas de 60.586 euros, começando a ter taxas variáveis após o 5.º ano de funcionamento²¹

Em razão da matéria auditada, e atendendo a que a APA efectuou apenas duas concessões de serviço público, considera-se oportuno clarificar como boas práticas as que se resumem a seguir:

- ✓ Que se determine um limiar mínimo de actividade, não muito abaixo do previsto do plano de negócios, de modo a evitar situações em que o concessionário opte por não operar no terminal e rentabilize outro, explorado por si, por vantagem económica.
- ✓ Que nos períodos de recessão económica, por razões de interesse público, se baixem as taxas a cobrar aos concessionários desde que essa redução seja percentualmente equivalente à verificada nas tarifas cobradas aos utentes.

- ✓ Que se pratique uma taxa padrão em função do previsto no plano de negócios, uma vez que é sobre este plano que assenta o equilíbrio financeiro da concessão.
- ✓ Que se preveja a redução das taxas para os movimentos superiores aos expectáveis no plano de negócios, de modo a incentivar a actividade.

13 REGULAÇÃO

A auditoria à APA permitiu constatar e confirmar que no sistema portuário nacional, não existe uma verdadeira entidade reguladora, já que o IPTM acumula funções antagónicas de regulação com as de gestão de portos. Por outro lado, também as administrações portuárias acumulam funções de regulação da área sob sua jurisdição com a gestão de terminais portuários.

O Instituto Portuário e dos Transportes – IPTM, criado pelo DL 247/2002, de 22-11, visa três áreas complementares distintas:

supervisiona, regulamenta e fiscaliza o sector marítimo-portuário;
promove a navegabilidade do Douro;
administra os portos sob sua jurisdição.

Concretamente, o Instituto não é uma verdadeira entidade reguladora do sistema portuário nacional, uma vez que acumula funções incompatíveis: as de regulação e as de gestão de infra-estruturas portuárias. Ou seja, em determinadas situações, regula-se a si mesmo, o que representa um insustentável conflito de interesses.

²¹ Conforme estipula o nº2 da cláusula 23 do contrato.



De acordo com a APA, e segundo as respostas recebidas ao Questionário do TC, as funções de regulação que têm vindo a ser exercidas pelo IPTM são parcas e reduzem-se a acções no domínio:

- do trabalho portuário (licenciar as empresas de trabalho portuário e fiscalizar o preenchimento e manutenção dos requisitos de licenciamento).
- do estabelecimento das regras técnicas a que devem obedecer as operações de dragagem e de imersão de materiais no mar.
- e da segurança (coordenação da implementação do código ISPS – Código Internacional para a Protecção de Navios e Instalações Portuárias).

As administrações portuárias exercem também funções que visam regular as áreas portuárias sob sua jurisdição (artº 3º do DL 338/98, de 3 de Novembro), sendo simultaneamente operadoras. Igualmente, esta situação traduz um insustentável conflito de interesses.

No sentido de solucionar este grave problema é fundamental a constituição de uma entidade, autónoma da gestão portuária, com atribuições exclusivamente de regulação bem definidas para que, com independência, isenção, transparência e ausência de conflito de interesses, possa ser mais interveniente e atenta às necessidades do sector.

Por sua vez, também as administrações portuárias deveriam evoluir para exercerem exclusivamente funções de autoridade portuária da área da sua jurisdição e, bem assim, de gestoras dos contratos de concessões.

Em sede de Contraditório o Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, manifesta intenções que vão de encontro às questões detectadas²².

14 ACESSIBILIDADES MARÍTIMAS E TERRESTRES

Ao Porto de Aveiro falta-lhe ainda concretizar vários investimentos importantes, a nível de acessos terrestres, marítimos e ferroviários, para melhorar a sua competitividade, os quais, porém, só serão realizados, previsivelmente, até ao ano de 2015.

O porto de Aveiro está ligado às principais cidades do País pelas auto-estradas A1, A29 e A25. Esta facilidade de acessos é fundamental para o desenvolvimento do Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD) e para a concretização das Auto-Estradas do Mar (AEM), em que a Administração se mostra empenhada.

Quanto às acessibilidades marítimas, o porto está limitado a navios de gabarito máximo de cerca de 8 metros de calado e 140 metros de comprimento.

No sentido de colmatar esta fragilidade, foram incluídos no plano de investimentos, a realizar a partir de 2007, dragagens periódicas para estabilização da barra à cota de 12,5 Z.H. A primeira dragagem estará a cargo do IPTM e do INAG (Instituto da Água). A partir de 2008, este trabalho, ficará a cargo da APA.

Uma outra estrutura de grande importância, actualmente em fase de planeamento, é a criação de uma Zona de Actividades Logísticas Industrial (ZALI), encaixada entre os terminais Norte e Ró-Ró, Granéis Sólidos e Líquidos, a qual possui áreas, destinadas ao tratamento de granéis líquidos (prevendo-se as ligações por *pipeline* aos postos de acostagem do Terminal de Granéis Líquidos) e áreas para os granéis agro - alimentares, os produtos metalúrgicos e componentes de automóveis e acessórios de habitação.

Está prevista a ligação ferroviária entre os terminais Norte, Granéis Líquidos e Granéis Sólidos e a linha do Norte, em Cacia, até ao final de 2009.

²² Conforme página 8/9 do Contraditório.

Perante o exposto, conclui-se que a nível de melhoria das acessibilidades só se virão a sentir os seus efeitos a médio/longo prazo.

15 SITUAÇÕES RELATIVAS AO DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO

O porto de Aveiro partilha da parceria entre as administrações dos três maiores portos nacionais para a constituição de um Balcão Único que visa combater o excesso de burocracia que envolve os portos nacionais.

Este projecto consiste essencialmente na actualização de plataformas tecnológicas nas quais todos os intervenientes (comunidade intra/extra) na operação portuária possam, através deste meio comum, fornecer e receber informação sobre o movimento dos navios, passageiros e mercadorias que escalam nos portos portugueses.

A aplicação desta medida é essencial para melhorar a competitividade do sector, uma vez que estarão criadas as condições para reduzir o tempo necessário ao cumprimento das formalidades inerentes ao processo de gestão de navios e de cargas.

Salienta-se, ainda, que a APA integra-se num estudo que se enquadra num programa de promoção do transporte marítimo de curta distância, conjugando a cadeia logística através da constituição da Auto-Estrada Marítima.



III Recomendação final, Destinatários, Publicidade e Emolumentos

16 RECOMENDAÇÃO FINAL

☞ Tendo em conta o conteúdo do presente Relatório e, em especial, as suas Recomendações, o TC entende instruir o Governo, através do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, para, por si ou por quem determinar, bem como a Administração da APA – Administração do Porto de Aveiro, SA, para, por escrito e no prazo de seis meses, lhe transmitir as medidas adoptadas e seu estado de desenvolvimento, acompanhadas dos competentes comprovativos, tendentes a dar seguimento às Recomendações neste Relatório formuladas pelo Tribunal de Contas. Existindo Recomendações não implementadas, no final daquele prazo, deverá o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ou quem este determinar, bem como a Administração da APA explicar, detalhadamente e por escrito, ao Tribunal, as razões que a isso conduziram.

- Comissão de Orçamento e Finanças;
- Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- Líderes dos Grupos Parlamentares.

■ Ao Governo, com a distribuição que se segue:

- Primeiro-Ministro;
- Ministro das Finanças
- Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

■ Ao Conselho de Administração da APA – Administração do Porto de Aveiro, S. A.

■ Ao representante do Procurador-Geral da República junto do Tribunal, nos termos do disposto pelo n.º 4 do art. 29.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto.

17 DESTINATÁRIOS

Deste Relatório e do seu Anexo (contendo as respostas remetidas em sede de contraditório) são remetidos exemplares:

- À Presidência da República;
- À Assembleia da República, com a seguinte distribuição:
 - Presidente da Assembleia da República;

18 PUBLICIDADE

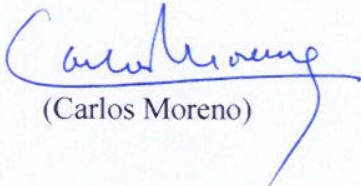
Após entregues exemplares deste Relatório e seu Anexo às entidades acima enumeradas, será o mesmo, em tempo oportuno e pela forma mais adequada, divulgado pelos meios de Comunicação Social e, bem assim, inserido no sítio do Tribunal de Contas.

19 EMOLUMENTOS

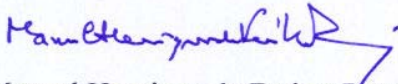
Nos termos do DL 66/96, de 31-05, e de acordo com os cálculos feitos pelos Serviços de Apoio Técnico do Tribunal de Contas, são devidos emolumentos, por parte da APA – Administração do Porto de Aveiro, S. A., no montante de **16.096€** (Dezasseis mil e noventa e seis euros).

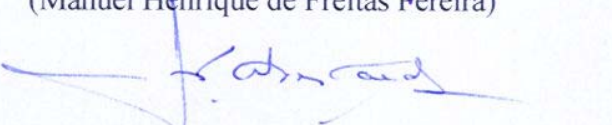
Tribunal de Contas, em 29 de Novembro de 2006

O Conselheiro Relator

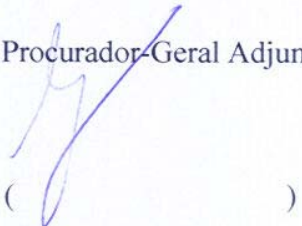

(Carlos Moreno)

Os Conselheiros Adjuntos


(Manuel Henrique de Freitas Pereira)


(José Alves Cardoso)

Fui presente
O Procurador-Geral Adjunto


(António Cluny)



IV Anexos

- 1) Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
- 2) Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração da APAveiro



Tribunal de Contas

**Resposta remetida, em sede de contraditório
pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**



Tribunal de Contas



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

A equipa para qualificação e ponderação despendida para efeitos de preparação do auto- projecto de relatório para a obra - Projecto de qualificação.

11.OCT.2006*008897

Exmo. Senhor
Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas
Dr. Carlos Moreno

Preparar a mesma análise sumária da presente supra.

17.10.06

C/ CONHECIMENTO
Exmo. Senhor Chefe do Gabinete de Sua
Excelência a Secretária de Estado dos
Transportes

Assunto: Relato de Auditoria - Auditoria à APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.
Exercício do contraditório
V. ref. DA IX - Proc. nº 03/06-AUDIT

Na sequência do processo de auditoria acima referenciado, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de remeter a V. Exa., em anexo, em sede de contraditório, um conjunto de observações relativas ao Relato de Auditoria *supra* referenciado.

Com os melhores cumprimentos

M O Chefe de Gabinete

Guilherme Dray

PEDRO ABREU
Adjunto em substituição do Chefe do Gabinete
(Dep. 12128/2006, 2.ª Série de 1/8/2006)

06TC 13 10 06 19695





RELATO DE AUDITORIA À APA – ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A. EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO

RESPOSTAS

Nota Introdutória

No presente documento seguiu-se a estrutura do Relato de Auditoria, atendendo apenas às matérias relativamente às quais a Tutela se deve pronunciar, isto sem prejuízo do exercício do princípio do contraditório pela Administração do Porto de Aveiro, S.A. (doravante, abreviadamente, designada por APA).

Quanto às orientações estratégicas por parte do Conselho de Ministros e da Tutela

1. Quanto à definição de Orientações as mesmas foram sendo transmitidas pela Tutela Sectorial às respectivas Administrações Portuárias e, em concreto, à APA. Foi, nomeadamente, aprovado o Plano de Investimentos e o Orçamento de Exploração para 2005, o que consubstancia, à partida, a definição expressa de orientações, orientações estas que na relação entre Tutela e tutelado nortearam a elaboração dos referidos documentos.

Contudo, a Tutela Sectorial sentiu a necessidade de fixar Orientações Estratégicas para todo o Sector Marítimo-Portuário, as quais se encontram em fase de ultimação, para posterior transmissão e divulgação, ainda no presente ano (Novembro). Estas Orientações Estratégicas para o sector, permitirão definir, também, as orientações específicas de cada uma das Administrações Portuárias e, em concreto, da APA.

Nesta medida, serão fixados objectivos e, conseqüentemente, avaliado o desempenho das diferentes Administrações Portuárias, em função de diferentes indicadores: de desempenho económico-financeiro, relativos a investimentos, relativos ao mercado e clientes e, por fim, relativos aos recursos humanos.

As Orientações abrangem não só a realidade actual, como, também, o futuro a médio e longo prazo. Desta forma, o accionista público assume responsabilidades relativamente às grandes linhas de orientação de sociedades de capitais exclusivamente públicos, como são as cinco Administrações Portuárias Portuguesas.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Quanto à organização interna

2. Com efeito, os custos com pessoal suportados pela APA absorvem quase metade da riqueza gerada pela sua actividade operacional, facto que lhe dificulta a libertação dos meios necessários à concretização da sua política de investimentos.

Para obviar este problema, a APA propôs como principais linhas estratégicas de desenvolvimento as seguintes:

Executar os investimentos necessários à melhoria dos acessos marítimos e terrestres;

- a) Promover o Ordenamento Territorial;
- b) Melhorar o enquadramento organizacional e regulamentar;
- c) Promover a actuação comercial;
- d) Reforçar um maior envolvimento da Comunidade Portuária.

Na óptica da redução dos custos com o pessoal, importa referir a orientação estratégica de «Aprofundar o conceito de «Landlord Port», com a assunção pelo concessionário de operações que são, actualmente, realizadas pela administração portuária.

Importa salientar que o quadro de pessoal da APA registou uma redução, entre 1999 e 2002, em cerca de 33% do quadro existente no momento da sua transformação em empresa pública. Esta redução do pessoal decorreu da aposentação antecipada dos trabalhadores que reuniam as condições previstas no Decreto-Lei n.º 467/99, facto que, no entanto, não se traduziu em qualquer variação no custo suportado pela APA, já que esta continuou a suportar os respectivos custos, por força do mesmo diploma legal, e não contratou novos trabalhadores operacionais.

3. Os trabalhadores com a categoria de piloto não estão sujeitos ao Estatuto de Pessoal da Administração Portuária, mas sim ao Regime do ex-INPP.

Encontra-se presentemente a ser desenvolvido pela APA um novo sistema de avaliação do desempenho dos seus trabalhadores, através do qual se premeie o mérito e a responsabilidade.

4. Um dos pontos fracos identificados no Plano Estratégico do porto de Aveiro é o facto da actual organização hierárquica da Direcção de Exploração Portuária, da Divisão de Segurança e do Departamento de Pilotagem favorecer a



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

ocorrência de descoordenações entre os seus serviços, facto que poderá implicar em perdas de qualidade para os serviços portuários prestados. Prevê-se que esta ineficiência organizacional seja eliminada através da concretização de uma das acções estratégicas propostas pela APA de “Reorganização dos serviços de coordenação e controlo do movimento portuário dos navios”, a qual deverá ser implementada em 2009, após a estabilização do modelo de concessões no porto.

5. A APA está a elaborar um regulamento de exploração, para que possa ser apreciado e aprovado, correspondendo, desta forma, às melhores práticas internacionais.
6. Está prevista a criação de um Gabinete de Apoio para 2007.
7. A capacidade instalada do porto de Aveiro foi, no final do 1º semestre de 2004, incrementada em mais 950 metros de cais, com a conclusão da construção da ampliação do cais do Terminal Norte, e do Terminal ro-ro. Embora estas infra-estruturas estejam desde a sua conclusão a ser exploradas pela APA, prevê-se a sua futura concessão, no âmbito do aprofundamento do modelo de gestão de «Landlord Port».

No que respeita ao Terminal Especializado de Descarga de Pescado (TEDP), a sua exploração deverá ser assegurada pela APA, em cumprimento da alínea e) do n.º 1 da Cláusula Quinta do contrato de participação financeira do projecto no âmbito QCAIII, Programa Operacional Regional do Centro.

8. No que concerne ao estipulado no artigo 275.º do Decreto-Lei n.º 59/99, de 2 de Março, convirá salientar que, desde a entrada em vigor do identificado diploma legal, a APA tem pugnado por dar rigoroso cumprimento à obrigação legal imposta no aludido artigo.

De facto, no período de 1999 a 2005, esta Administração Portuária procedeu à adequada publicitação na 2.ª série do Diário da República, de todas as adjudicações de obras públicas efectuadas no ano anterior, constituindo o ano de 2004 a **única excepção** a esta prática reiterada.

Porém, a listagem dos contratos de obras públicas celebrados em ambos os semestres de 2004, foi remetida à entidade nacional competente para a regulação do mercado de obras públicas, em concreto, o Instituto dos Mercados de Obras Públicas e Particulares e do Imobiliário (IMOPPI), em conformidade com o disposto no artigo 276.º do diploma legal em referência. De resto, igual procedimento foi adoptado nos anos de 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 e 2005.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Apesar da inexistência de publicitação “*a posteriori*” da listagem de obras públicas adjudicadas no ano de 2004, os respectivos procedimentos pré-adjudicatórios foram individual e oportunamente publicitados e sujeitos a adequada concorrência, em conformidade com os imperativos legais decorrentes do *supra* aludido diploma.

Finalmente, conforme se refere no Relato de Auditoria em referência, “(...) o valor total das adjudicações de obras públicas no ano de 2004, atingiu o montante de 635.667,77 euros”, resta acrescentar, porém, que este foi o mais baixo montante de adjudicações no período compreendido entre os anos de 2002 a 2005 e o segundo mais baixo se àquele período juntarmos os anos de 1999, 2000 e 2001.

Assim, o lapso em apreço constituiu uma omissão isolada e pontual, que não reflecte a prática normal da APA, a qual, não só tem colaborado com o IMOPPI, no sentido de contribuir para a efectiva regulação do mercado de obras públicas, como tem assegurado o cumprimento dos procedimentos pré-adjudicatórios consignados no Decreto-Lei n.º 59/99, de 2 de Março, prosseguindo, assim, os imperativos legais de transparência, publicidade e concorrência na contratação de obras públicas.

9. Um dos objectivos estratégicos propostos pelo porto de Aveiro é o alargamento do seu *hinterland*, em especial para a região de Castela e Leão de Espanha, atendendo à localização privilegiada deste porto àquela região (não só em termos de proximidade como também pelos seus acessos rodoviários des congestionados).

São várias as medidas que a APA tem vindo a levar a cabo para promover a sua posição na região de Castela e Leão. Destas salienta-se, a colaboração activa da APA no projecto de desenvolvimento e construção do porto seco de Salamanca, recentemente integrado na rede Cylog (rede de plataformas logísticas da região de Castela e Leão), materializada por protocolo celebrado entre a APA, a APDL, o *Ayuntamiento de Salamanca e a Junta de Castilla Y León* e a elaboração do Projecto do seu Plano de Marketing. A execução desta acção foi iniciada em Setembro do corrente ano, sendo que um dos seus objectivos consiste no estudo dos fluxos de mercadorias registado entre o actual *hinterland* do porto e a mencionada região espanhola.

Por outro lado, têm sido realizadas reuniões informais com investidores, operadores e entidades bancárias com vista ao crescimento das relações com esta região. Um exemplo dos resultados destas acções foi o recente anúncio de investimento, no montante de 15 milhões de euros, num armazém para descarga de granéis agro-alimentares localizado no Terminal de Granéis



Tribunal de Contas



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Sólidos do Porto de Aveiro, cuja movimentação se destina, em grande parte, àquele mercado espanhol.

Quanto ao esforço financeiro do Estado junto da APA

O nível de financiamento do Estado, quer através do Orçamento do Estado, quer através de Fundos Comunitários não é superior, em Portugal (antes pelo contrário) ao que acontece noutros países da Europa e, até, na América. Com efeito, o investimento em obras integra o domínio público do Estado e contribui, decisivamente, para o desenvolvimento local, regional e nacional. Há, contudo, nos últimos contratos de concessão uma transferência do investimento em obras para as concessionárias.

Quanto à situação económico-financeira

Os indicadores de gestão referem-se à avaliação do equilíbrio financeiro da APA, compreendendo, nomeadamente, os rácios de liquidez geral, de endividamento e de autonomia financeira. Pelo que, ao nível da gestão, importa referir que, em 2005, se registou um rácio de liquidez geral bastante elevado, indiciando a cobertura do passivo de curto prazo pelo activo circulante em mais de 177%. Por outro lado, verifica-se que, embora, o nível de endividamento tenha aumentado ao longo do período de análise, o valor do capital próprio, em 2005, era 9,6 vezes superior ao valor da sua dívida de médio e longo prazo.

Apesar do aumento do endividamento da APA ao longo do período de análise, o valor do seu capital próprio possui ainda uma margem significativa em relação ao valor da sua dívida de MLP, revelando, por conseguinte, um bom grau de independência financeira.

O próprio Relato de Auditoria do Venerando Tribunal de Contas reconhece que «a APA revela bom desempenho evolutivo ao nível dos resultados líquidos, tendo alcançado nos últimos dois anos, resultados positivos...».

Investimentos Realizados

O custo total de investimento do TEDP, o qual integra todas as componentes que são essenciais à sua operação, ascendeu a 6.199 mil euros, que relativamente ao adjudicado, 5.744 mil euros, corresponde a um desvio financeiro positivo de 8%.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

O projecto de construção do Terminal Ro-Ro foi concluído em Julho de 2004, tendo ascendido a 16,2 milhões de euros (incluindo todos os investimentos que foram necessários realizar por forma a tornar o terminal operacional).

10. O projecto de construção do Terminal Ro-Ro foi concluído em Julho de 2004, após a conclusão da empreitada de dragagem da sua bacia de manobras. A exploração da referida infra-estrutura teve o seu início logo após a sua conclusão, e não “dois anos após a sua construção”.

Acresce informar que o custo do projecto de construção do Terminal Ro-ro foi superior ao, inicialmente, contratado em cerca de 22%, justificando-se este desvio pela necessidade de executar trabalhos imprescindíveis ao seu bom funcionamento e que, grosso modo, só puderam ser detectados durante os trabalhos de construção civil do terminal, como foi o caso dos trabalhos de reabilitação do esteiro *oudinot* e o aparecimento de um achado arqueológico na zona de intervenção do projecto.

11. Neste ponto importa esclarecer que:

- O investimento do Terminal Especializado de Descarga de Pescado (TEDP) foi concluído em Junho de 2004 e não, tal como referido no relato, “ (...) construído em 2004 (...)”;
- O custo de investimento total ascendeu a 6.199 mil euros, que relativamente ao contratado, 5.744 mil euros (conforme resposta à questão 5.1.3 do questionário do TC), corresponde a um acréscimo de custo de 8% e não de 33%, tal como mencionado no relato.

Não obstante o projecto de construção do TEDP ter sido concluído em meados de Junho de 2004, este àquela data ainda não reunia as condições necessárias para poder entrar em funcionamento. Para este efeito havia, ainda, que construir o ramal de ligação do Posto de Transformação do Terminal à rede pública de abastecimento de energia eléctrica, cujo projecto teve que ser aprovado e posteriormente verificado em sede de obra pela EDP. Estes trabalhos foram concluídos em Junho de 2005 e ascenderam a 7 mil euros.

A Administração do Porto tem envidado esforços, no sentido de iniciar as operações no referido terminal, o que já sucedeu em Julho e Setembro do ano corrente, embora ainda com uma expressão reduzida em termos de toneladas movimentadas.



Quanto às concessões de serviço público destinadas à movimentação de mercadorias

12. Está em curso a preparação do Processo de Concurso para o lançamento da Concessão dos terminais de carga seca que compreendem o Sector Norte do porto de Aveiro, e que se prevê que venha a ser concluído no primeiro semestre do próximo ano. Note-se que só agora estão reunidas as condições mínimas para iniciar o referido processo de concurso público, atendendo ao final dos trabalhos de dragagem da bacia de manobras interna dos terminais que farão parte do seu objecto.

Todos os terminais estão, efectivamente, colocados à concorrência do mercado, nele prestando serviços quatro operadores portuários em regime de licenciamento.

13. Os prazos da concessão definidos em sede dos respectivos processos de concurso público resultaram da equação linear cujas principais variáveis foram o montante de investimento e a taxa normal de rentabilidade do mercado. Estes vieram, posteriormente, a ser confirmados em sede dos modelos económico financeiros apresentados pelos respectivos concessionários, em face aos montantes efectivos de investimento propostos e a uma taxa de retorno considerada atractiva para os mesmos em função do nível de risco por estes incorrido.

Inclusivamente, os contratos de concessão possuem um conjunto de cláusulas que minimizam o risco de não acompanhamento do mercado pelos concessionários. Desde logo a obrigação de prestação de um serviço público; a obrigação de prática de tarifário competitivo quando comparado com a concorrência intra e inter-portuária; a obrigação de investimento para acompanhar a procura do mercado (investimento em meios tecnologicamente adequados); são exemplos destas obrigações. Assim, os riscos de prazo poderão ser minimizados, ou mesmo anulados, por uma acção efectiva por parte das administrações portuárias junto dos respectivos concessionários.

Adicionalmente, outra das cláusulas que poderá monitorizar a obtenção de eventuais ganhos adicionais dos concessionários em face aos previstos no modelo económico-financeiro do contrato, decorrentes da verificação de melhores condições de mercado e de uma conseqüente recuperação mais rápida dos investimentos realizados, corresponde à possibilidade dada à concedente pelo DL n.º 86/2003, de 26 de Abril, de partilhar os benefícios financeiros em função da variação registada entre a Taxa Interna de Rentabilidade efectiva e contratada, sendo que um dos mecanismos previstos consiste na alteração do prazo de concessão.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Os prazos das duas concessões de serviços portuários vigentes no porto de Aveiro são de 25 anos e de 10 anos, sendo que a do prazo de 10 anos não pode ser objecto de qualquer prorrogação adicional.

Concessões

Os projectos de construção do Terminal Ro-Ro e TEDP foram precedidos de uma análise de custo-benefício no âmbito das respectivas participações comunitárias apresentadas. Dos estudos realizados resulta que ambas as infra-estruturas, apesar de não gerarem receitas suficientes para recuperar o investimento em 30 anos, são projectos que geram avultados benefícios económicos e sociais.

A TINITA possui uma situação de monopólio regulado dos serviços de reboque na área de jurisdição da APA. Desta regulação constam um conjunto vasto de obrigações, cuja monitorização inclui comparações com as melhores práticas de mercado em outros portos (ex.: o tarifário da concessionária deverá ser sempre competitivo com o dos portos ibéricos). Neste fase do Porto de Aveiro não é economicamente sustentável a manutenção de mais de uma empresa com as obrigações que foram fixadas em sede de processo de concessão – sobretudo as obrigações de segurança e de frota mínima permanente.

O período de concessão é de 10 anos e não 15 anos como referido pelo Venerando Tribunal de Contas.

Os investimentos em equipamentos fixos são considerados nos modelos económico financeiros desenhados pela APA, verificando-se que na sua generalidade possuem períodos de vida úteis superiores aos prazos de concessão.

Até ao final de 2005, a concessionária do Terminal Sul não realizou investimentos para efeito de cumprimento da cota da bacia de manobras do Terminal Sul. O custo total apresentado, 5.418 mil euros, refere-se a um conjunto diverso de investimentos e não apenas a custos de dragagem.

Regulação

Encontra-se em fase de revisão a Lei Orgânica e os Estatutos do IPTM, no sentido de consagrar este organismo, verdadeiramente como regulador, afastando e/ou abrindo caminho para afastar quaisquer situações conflitantes que advenham da administração dos portos secundários.



Quanto às Administrações Portuárias é fixado, em sede de definição de Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário, a necessidade de «aprofundar» um novo modelo de gestão, o modelo de *Landlord Port*, afastando, conseqüentemente, qualquer, eventual, conflitualidade que possa advir do exercício de poderes de Autoridade Portuária com a gestão directa, nomeadamente, de terminais.

Situações constringedoras do desenvolvimento portuário:

Para evitar potenciais constringimentos do desenvolvimento e competitividade portuários estão em curso projectos, nos quais a APA, se integra como: a Janela Única Portuária (com um papel de destaque para a gestão da informação no nó porto, numa perspectiva de simplificação de procedimentos) e as Auto-Estradas do Mar.

Com efeito, as Auto-Estradas do Mar (este conceito parte de uma noção de continuidade, em que as componentes marítimas e terrestres são complementares e os fluxos de mercadorias se movimentam da mesma forma que numa auto-estrada terrestre) visam:

- o *Diminuir a situação de relativa periféricidade da economia nacional face às regiões centrais da Europa;*
- o *Integrar vários modos de transporte, promovendo a intermodalidade;*
- o *Disponibilizar alternativas de transporte competitivas e sustentáveis à indústria nacional;*
- o *Desenvolver massa crítica de tráfego para novos serviços marítimos;*
- o *Desenvolver e implementar sistemas para a gestão e controlo do tráfego marítimo, tendo em vista a optimização dos serviços marítimos;*
- o *Fomentar o desenvolvimento de novos corredores de tráfego inseridos nas redes trans-europeias de transportes;*
- o *Contribuir para a implementação sustentada das auto-estradas marítimas e o reforço da coesão no espaço da União Europeia.*

Desta forma, foram encontrados meios, que estão a ser implementados, onde se aposta na competitividade dos portos nacionais, em geral e, em concreto no porto de Aveiro.

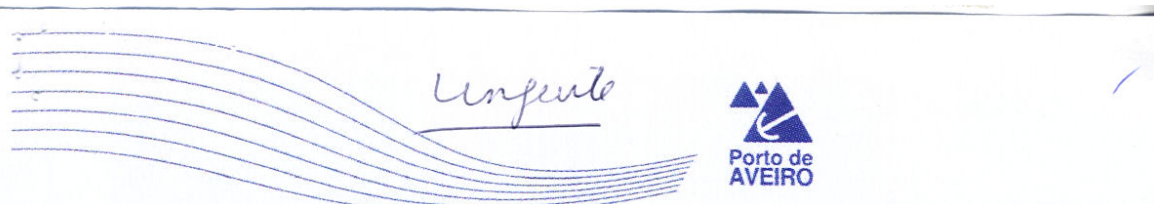


Tribunal de Contas

Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração da AP Aveiro



Tribunal de Contas



Para consideração da equipa
e tomada em conta, em todo o
meio foi pertinente ao Juiz
ponto do relatório em que se
razão para minha apre-
ciações.

Venerando
Juiz Conselheiro Carlos Moreno
Responsável pelo Departamento de Auditoria IX
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069-045 LISBOA

peço-me sign e elaborando quadro
conteúdo a análise da resposta:

Local/Data	N/ Referência	S/Referência	S/Data
Forte da Barra, 10 de Outubro de 2006	N.º 178 CA	P.º I.15.2 C. Azul	DA IX-Proc. N.º 03/06-AUDIT

Assunto: **Auditoria à APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.
Exercício do Contraditório**

A APA, S.A., tendo sido notificada do teor do Relato de Auditoria referenciada em epígrafe, vem, nos termos do disposto nos artigos 13.º e 87.º, n.º 3 da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, exercer o seu direito de contraditório, e que faz nos seguintes termos:

Relação de Siglas:

ZALI, significa Zona de Actividades Logísticas e Industriais;

1. Introdução

É referido na página 4 do Relato da auditoria que o porto de Aveiro atingiu em 2005 "3,3 milhões de toneladas de mercadorias e 16 mil toneladas de peixe, tendo registado um volume de negócios de 7.699 mil euros."

Informamos que o movimento efectivo de peixe, em 2005, foi de 14,9 mil toneladas e que o volume total de negócios da APA, S.A., ascendeu a 10 milhões de euros. O admitido no Relato exclui o valor das rubricas "Proveitos suplementares" e "Outros proveitos operacionais".

Adicionalmente, refere-se ainda no ponto 1 do Relato que "O porto movimentava essencialmente carga fraccionada, constituída por produtos metalúrgicos, (...)". A este respeito informamos que para além da carga

geral fraccionada (representou, em 2005, 41% do tráfego total de mercadorias), outra das cargas muito importantes para o porto de Aveiro são os granéis sólidos (representou, em 2005, 42% do tráfego total de mercadorias), em particular o movimento de cimentos e de produtos agro-alimentares.

2. Conclusões

Quanto à organização interna

2. Efectivamente, verifica-se que os custos com pessoal suportados pela APA, S.A. absorvem quase metade da riqueza gerada pela sua actividade operacional, facto que lhe dificulta a libertação dos meios necessários à concretização da sua política de investimentos.

Para obviar este problema, considera-se que, em consonância com o definido no Plano Estratégico do porto de Aveiro, apresentado em 3 de Abril de 2006, seja fundamental potenciar o aumento dos proveitos da prestação de serviços em valor suficiente para cobrir a totalidade dos seus custos operacionais. Para este efeito (óptica dos proveitos), estabeleceu-se que a actuação futura da APA, S.A. teria como principais linhas estratégicas de desenvolvimento as seguintes:

- a) Executar os investimentos necessários à melhoria dos acessos marítimos e terrestres;
- b) Promover o Ordenamento Territorial;
- c) Melhorar o enquadramento organizacional e regulamentar;
- d) Promover a actuação comercial;
- e) Reforçar um maior envolvimento da Comunidade Portuária.

Na óptica da redução dos custos com o pessoal, importa referir a linha estratégica de Passagem para o Modelo de *Landlord port*, com a assunção pelo concessionário de operações que são actualmente realizadas pela empresa.

Importa salientar que o quadro de pessoal da APA, S.A. registou uma redução, entre 1999 e 2002, em cerca de 33% do quadro existente no momento da sua transformação em empresa pública. Esta redução do pessoal decorreu da aposentação antecipada dos trabalhadores que reuniam as condições previstas no DL n.º 467/99, facto que, no entanto, não se traduziu em qualquer variação no custo suportado pela APA, S.A., já que esta continuou a suportar os respectivos custos, por força do mesmo diploma legal, e não contratou novos trabalhadores operacionais.

3. Em relação a este ponto esclarece-se que os trabalhadores com a categoria de piloto não estão sujeitos ao Estatuto de Pessoal da Administração Portuária, mas sim ao Regime do ex-INPP.



Tribunal de Contas

Encontra-se presentemente em estudo, pelos directores de cada uma das áreas funcionais da APA, S.A., um novo sistema de avaliação do desempenho dos seus trabalhadores, que premei o mérito e lhes incuta maior sentido de responsabilidade.

4. Um dos pontos fracos identificados no Plano Estratégico do porto de Aveiro é o facto da actual organização hierárquica da Direcção de Exploração Portuária, da Divisão de Segurança e do Departamento de Pilotagem favorecer a ocorrência de descoordenações entre os seus serviços, facto que poderá implicar em perdas de qualidade para os serviços portuários prestados. Prevê-se que esta ineficiência organizacional seja eliminada através da concretização da acção estratégica de "Reorganização dos serviços de coordenação e controlo do movimento portuário dos navios", a qual deverá ser implementada em 2009, após a estabilização do modelo de concessões no porto.
5. A actual inexistência de um regulamento de exploração foi identificado no Plano Estratégico do porto de Aveiro como um dos pontos fracos da APA, S.A.. Trata-se de uma insuficiência regulamentar presentemente em fase de resolução.
6. A falta de um gabinete de apoio ao cliente foi outro dos pontos fracos identificados no Plano Estratégico do porto de Aveiro, cuja sua criação e desenvolvimento é uma das acções estratégicas nele definidas. A criação do referido órgão está prevista para 2007.
7. A capacidade instalada do porto de Aveiro foi, no final do 1º semestre de 2004, incrementada em mais 950 metros de cais, com a conclusão da construção da ampliação do cais do Terminal Norte, e do Terminal ro-ro. Embora estas infra-estruturas estejam desde a sua conclusão a ser exploradas pela APA, S.A., refira-se que a sua intenção é a de, em tempo oportuno, proceder à sua concessão, em conformidade com o definido em sede do seu Plano Estratégico. Considerou-se que, entre outras condições, o processo de concessão das referidas infra-estruturas não deveria ser lançado antes de concluída a dragagem de aprofundamento da bacia de manobras adjacente aos 650m do cais antigo do Terminal Norte, para a mesma cota que a existente na darsena que serve a sua ampliação e o Terminal Ro-Ro (-12m Z.H.). Prevê-se que a referida empreitada seja concluída em Dezembro de 2006 e que o correspondente processo de concurso público para a sua concessão seja lançado no final do 1º semestre de 2007 (encontra-se actualmente em fase de preparação).

No que respeita ao Terminal Especializado de Descarga de Pescado (TEDP), informa-se que a sua exploração deverá ser assegurada pela APA, S.A., em cumprimento da alínea e) do n.º 1 da Cláusula Quinta do contrato de comparticipação financeira do projecto no âmbito QCAIII, Programa Operacional Regional do Centro. Junto anexa-se cópia do referido contrato (Anexo I).

8. No que concerne ao estipulado no artigo 275.º do Decreto-Lei n.º 59/99, de 2 de Março, convirá salientar que, desde a entrada em vigor do identificado diploma legal, a APA, S.A., tem pugnado por dar rigoroso cumprimento à obrigação legal imposta no aludido artigo.

De facto, ressalta da análise da documentação constante do anexo II, que no período de 1999 a 2005, esta Administração Portuária procedeu à adequada publicitação na 2.ª série do Diário da República, de todas as adjudicações de obras públicas efectuadas no ano anterior, constituindo o ano de 2004 a **única excepção** a esta prática reiterada.

Ora, conforme oportunamente esclarecido a esse Tribunal, só por lamentável lapso dos serviços, detectado somente aquando da realização da auditoria em referência, esta Administração Portuária não procedeu à publicitação das obras públicas adjudicadas no ano de 2004, nos termos impostos no artigo 275.º do Decreto-Lei n.º 59/99, de 2 de Março.

Não obstante, parece-nos relevante ressaltar que a listagem dos contratos de obras públicas celebrados em ambos os semestres de 2004, foi remetida à entidade nacional competente para a regulação do mercado de obras públicas, em concreto, o Instituto dos Mercados de Obras Públicas e Particulares e do Imobiliário (IMOPPI), em conformidade com o disposto no artigo 276.º do diploma legal em referência (vide anexo III). De resto, igual procedimento foi adoptado nos anos de 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 e 2005.

Ademais, convirá salientar que, apesar da inexistência de publicitação "*a posteriori*" da listagem de obras públicas adjudicadas no ano de 2004, os respectivos procedimentos pré-adjudicatórios foram individual e oportunamente publicitados e sujeitos a adequada concorrência, em conformidade com os imperativos legais decorrentes do supra aludido diploma.

Finalmente, conforme se refere no Relato de Auditoria em referência, "(...) o valor total das adjudicações de obras públicas no ano de 2004, atingiu o montante de 635.667,77 euros", resta acrescentar, porém, que este foi o mais baixo montante de adjudicações no período compreendido entre os anos de 2002 a 2005 e o segundo mais baixo se àquele período juntarmos os anos de 1999, 2000 e 2001, conforme ressalta do confronto das listagens constantes do anexo II com o mapa do anexo IV.

Atento o exposto, infere-se que o lapso em apreço constituiu uma omissão isolada e pontual, que não reflecte a prática normal desta Administração Portuária, a qual, não só tem colaborado com o IMOPPI, no sentido de contribuir para a efectiva regulação do mercado de obras públicas, como tem assegurado o cumprimento dos procedimentos pré-adjudicatórios consignados no Decreto-



Tribunal de Contas

Lei n.º 59/99, de 2 de Março, prossequindo, assim, os imperativos legais de transparência, publicidade e concorrência na contratação de obras públicas.

Nestes termos, a omissão da publicação em Diário da República da listagem de obras públicas adjudicadas no ano de 2004, não poderá, salvo melhor opinião, ser valorada como um substancial obstáculo à transparência do mercado de obras públicas.

- Um dos objectivos estratégicos do porto de Aveiro é o alargamento do seu *hinterland*, em especial para a região de Castela e Leão de Espanha, atendendo à localização privilegiada deste porto àquela região (não só em termos de proximidade como também pelos seus acessos rodoviários descongestionados).

São várias as medidas que a APA, S.A. tem vindo a levar a cabo para promover a sua posição na região de Castela e Leão. Destas salienta-se, a colaboração activa da APA, S.A. no projecto de desenvolvimento e construção do porto seco de Salamanca, recentemente integrado na rede Cylog (rede de plataformas logísticas da região de Castela e Leão), materializada por protocolo celebrado entre a APA, S.A., a APDL, S.A., o Ayuntamiento de Salamanca e a Junta de Castilla Y León e a elaboração do Projecto do seu Plano de Marketing. A execução desta acção foi iniciada em Setembro do corrente ano, sendo que um dos seus objectivos consiste no estudo dos fluxos de mercadorias registado entre o actual *hinterland* do porto e a mencionada região espanhola.

Por outro lado, têm sido realizadas reuniões informais com investidores, operadores e entidades bancárias com vista ao crescimento das relações com esta região. Um exemplo dos resultados destas acções foi o recente anúncio de investimento, no montante de 15 milhões de euros, num armazém para descarga de granéis agro-alimentares localizado no Terminal de Granéis Sólidos do Porto de Aveiro, cuja movimentação se destina, em grande parte, àquele mercado espanhol.

Quanto ao desempenho operacional

- Sem comentários.

Quanto à situação económico-financeira

- A comparticipação do Orçamento de Estado, através de fundos PIDDAC, e do Orçamento Comunitário, entre 2002 e 2005, no respectivo custo de investimento, não está correcta. O valor total da comparticipação ascendeu a 54,5 milhões de euros, do qual 16,5 milhões de euros correspondeu a fundos PIDDAC e 38 milhões de euros a fundos comunitários.

12. Sem comentários.

13. No que diz respeito aos indicadores de rentabilidade previstos em sede do questionário do Tribunal de Contas (TC), e que se referem à rentabilidade dos capitais próprios e do activo total, é um facto que a APA, S.A. regista níveis de rentabilidade baixos, fruto da sua situação operacional deficitária e do esforço de investimento que tem vindo a realizar desde 2000.

Os indicadores de gestão referem-se à avaliação do equilíbrio financeiro da APA, S.A., compreendendo, nomeadamente, os rácios de liquidez geral, de endividamento e de autonomia financeira, conforme definido no questionário do TC. Neste caso não se compreende que o Relato da Auditoria anuncie que a APA revela baixos indicadores de gestão. Em 2005 registou-se um rácio de liquidez geral bastante elevado, indiciando a cobertura do passivo de curto prazo pelo activo circulante em mais de 177%. Por outro lado, verifica-se que, embora, o nível de endividamento tenha aumentado ao longo do período de análise, o valor do capital próprio, em 2005, era 9,6 vezes superior ao valor da sua dívida de médio e longo prazo.

Por fim, também não concordamos com a afirmação efectuada no Relato de Auditoria de que a APA, S.A. revela baixos indicadores de segurança, e que nos termos do questionário do TC se refere essencialmente ao rácio de solvabilidade. De facto, entende-se que apesar da diminuição do peso do capital próprio no valor total da dívida remunerada, em resultado do aumento do nível de endividamento da APA, S.A., aquele continua a ser elevado, demonstrando que esta Administração Portuária não incorre em risco de solvabilidade no médio prazo.

Quanto aos investimentos realizados referentes aos terminais Ro-Ro e TEDP

14. O projecto de construção do Terminal Ro-Ro foi concluído em Julho de 2004, após a conclusão da empreitada de dragagem da sua bacia de manobras. Informa-se que, ao contrário do que é enunciado neste ponto do Relato de auditoria, a exploração da referida infra-estrutura teve o seu início logo após a sua conclusão, e não “dois anos após a sua construção”.

Acresce informar que o custo do projecto de construção do Terminal Ro-ro foi superior ao inicialmente contratado em cerca de 22%, justificando-se este desvio pela necessidade de executar trabalhos imprescindíveis ao seu bom funcionamento e que, grosso modo, só puderam ser detectados durante os trabalhos de construção civil do terminal, como foi o caso dos trabalhos de reabilitação do esteiro *oudinot* e o aparecimento de um achado arqueológico na zona de intervenção do projecto.



15. Este ponto possui as seguintes incorrecções:

- O investimento do Terminal Especializado de Descarga de Pescado (TEDP) foi concluído em Junho de 2004 e não tal como referido no relato "(...) *construído em 2004* (...)";
- O custo de investimento total ascendeu a 6.199 mil euros, que relativamente ao contratado, 5.744 mil euros (conforme resposta à questão 5.1.3 do questionário do TC), corresponde a um acréscimo de custo de 8% e não de 33%, tal como mencionado no relato.

Para além dos referidos factos, informa-se que não obstante o projecto de construção do TEDP ter sido concluído em meados de Junho de 2004, esta àquela data ainda não reunia as condições necessárias para poder entrar em funcionamento. Para este efeito havia ainda que construir o ramal de ligação do Posto de Transformação do Terminal à rede pública de abastecimento de energia eléctrica, cujo projecto teve que ser aprovado e posteriormente verificado em sede de obra pela EDP. Estes trabalhos foram concluídos em Junho de 2005 e ascenderam a 7 mil euros.

Para efeitos do início da exploração do TEDP, o C.A. estabeleceu, após a sua conclusão efectiva, contactos com as duas associações da actividade da pesca longínqua, entidades que pela sua natureza representam os interesses dos potenciais utilizadores do terminal, e que portanto teriam uma palavra a dar quanto à sua exploração. Estas entidades mostraram falta de interesse em explorar o terminal, por o considerarem pouco competitivo quando comparado com os congéneres espanhóis. Para torná-lo mais atractivo, consideram ser essencial flexibilizar o regime da mão-de-obra portuária e possibilitar a oferta de condições de processamento fiscais semelhantes às praticadas pelos portos espanhóis.

O C.A. tem coordenado esforços no sentido de iniciar as operações no referido terminal, o que já sucedeu em Julho e Setembro do ano corrente, embora ainda com uma expressão reduzida em termos de toneladas movimentadas.

É convicção da empresa que a viabilidade económico-financeira do investimento não está em risco, existindo um plano de contingência caso as quantidades movimentadas não aumentem.

Quanto às concessões de serviço público destinadas à movimentação de mercadorias

16. Está em curso a preparação do Processo de Concurso para o lançamento da Concessão dos terminais de carga seca que compreendem o Sector Norte do porto de Aveiro, e que se prevê que venha a ser concluído no primeiro semestre do próximo ano, tal como definido no cronograma de acções do Plano Estratégico. Note-se que só agora estão reunidas as condições mínimas para iniciar o referido processo de concurso público, em face à conclusão no final do corrente ano dos

trabalhos de dragagem da bacia de manobras interna dos terminais que farão parte do seu objecto.

Refira-se que actualmente todos os terminais estão efectivamente colocados à concorrência do mercado, nele prestando serviços quatro operadores portuários em regime de licenciamento.

Ademais, as conclusões preliminares do Estudo realizado pelo Banco BPI e concluído em 2005 apontavam no sentido de que a optimização da viabilidade financeira da concessão, quer na óptica da concedente quer na óptica da concessionária, dependeria, entre outros factores, da realização de melhoramentos nas acessibilidades ao Porto de Aveiro, designadamente na construção do acesso ferroviário e na estabilização do acesso marítimo. Estes projectos não foram ainda concretizados, sendo intenção da empresa incorporar estes cenários e respectivos riscos no processo de concessão.

17. Os prazos da concessão definidos em sede dos respectivos processos de concurso público resultaram da equação linear cujas principais variáveis foram o montante de investimento e a taxa normal de rentabilidade do mercado. Estes vieram posteriormente a ser confirmados em sede dos modelos económico financeiros apresentados pelos respectivos concessionários, em face aos montantes efectivos de investimento propostos e a uma taxa de retorno considerada atractiva para os mesmos em função do nível de risco por estes incorrido.

Sem prejuízo de, no plano conceptual, se reconhecer pertinência ao comentário do Tribunal de Contas deveremos referir que os contratos de concessão possuem um conjunto de clausulas que minimizam o risco de não acompanhamento do mercado pelos concessionários. Desde logo a obrigação de prestação de um serviço público; a obrigação de prática de tarifário competitivo quando comparado com a concorrência intra e inter-portuária; a obrigação de investimento para acompanhar a procura do mercado (investimento em meios tecnologicamente adequados); são exemplos destas obrigações. Parece-nos que os riscos de prazo poderão ser minimizados, ou mesmo anulados, por uma acção efectiva por parte das administrações portuárias junto dos seus concessionários.

Adicionalmente, outra das cláusulas que poderá monitorizar a obtenção de eventuais ganhos adicionais dos concessionários em face aos previstos no modelo económico-financeiro do contrato, decorrentes da verificação de melhores condições de mercado e de uma conseqüente recuperação mais rápida dos investimentos realizados, corresponde à possibilidade dada à concedente pelo DL n.º 86/2003, de 26 de Abril, de partilhar os benefícios financeiros em função da variação registada entre a Taxa Interna de Rentabilidade efectiva e contratada, sendo que um dos mecanismos previstos consiste na alteração do prazo de concessão.



Tribunal de Contas

Por fim, informamos que os prazos das duas concessões de serviços portuários vigentes no porto de Aveiro são de 25 anos e de 10 anos, sendo que a do prazo de 10 anos não pode ser objecto de qualquer prorrogação adicional.

Quanto à regulação do sector portuário

18. Sem comentários.
19. . Situação transitória até à estabilização do processo de concessões. Refira-se, no entanto, que a APA, S.A. presta, historicamente, serviços de operação portuária para suprir falhas de mercado e que estes serviços são contratados pelos operadores portuários, e não pelos clientes finais.

Quanto às acessibilidades terrestres

20. Sem comentários.

Quanto a situações inibidoras ao desenvolvimento da actividade portuária

21. Sem comentários.
22. Sem comentários.

Em complemento às observações realizadas no âmbito no número 2 do relato, importa ainda apresentar alguns comentários aos pontos que suportam as conclusões retiradas, sendo que as observações já efectuadas, mesmo que não sejam reiteradas, devem ser reflectidas nos pontos que a seguir se analisam.

3. Caracterização da Zona Portuária

Neste ponto indica-se que os terminais norte, ro-ro e especializado para a descarga de pescado são infra-estruturas de uso privativo, quando são explorados em regime de serviço público (uso público).

Por outro lado, julgamos que seria esclarecedora uma referência aos terminais em fase final de conclusão, como sendo o Terminal de Granéis Sólidos (TGS) e a expansão do Terminal de Granéis Líquidos (TGL). Estas infra-estruturas também serão exploradas em regime de serviço público.

Como já mencionado no ponto anterior deste documento, o Terminal Ro-Ro não foi "construído em 2002" mas sim concluído em Julho de 2004, assim como o Terminal Especializado de Descarga de Pescado

(TEDP) que não foi "construído em 2004" mas sim concluído em 2004 (no que respeita às suas infra-estruturas mais importantes, vide nota ao ponto 15 do número anterior).

6. Desempenho Operacional do porto de Aveiro

A nota exarada ao lado do quadro 2, quanto à carga geral fraccionada, a diminuição em 2005 daquele tipo de carga deveu-se à baixa de importação de produtos metalúrgicos.

Apesar de em 2005 predominar o movimento de granéis sólidos, verifica-se que nos anos anteriores do período em análise, a carga geral fraccionada foi a que mais contribuiu para o tráfego do porto de Aveiro. Deverá, contudo, esclarecer-se no relato de auditoria que o movimento de granéis sólidos é muito importante na actividade do porto, já que o seu peso no tráfego total de mercadorias oscilou entre os 34% e os 42%.

7. Esforço financeiro do Estado junto da APA

Efectivamente, foi no ano de 2003 que a APA, S.A. registou o valor máximo de investimento, sendo, no entanto, a justificação dada no relato de auditoria incorrecta. Refere-se no citado documento que o montante de investimento ascendeu a 39.106 mil euros e que correspondia " (...) aos trabalhos desenvolvidos na dragagem da bacia de manobras do Terminal Sul.". Informa-se que este projecto foi concluído em 2003, tendo o seu investimento sido residual face ao custo total de investimento (39 mil euros). Os projectos que mais contribuíram para o referido custo de investimento foram os de construção dos terminais de granéis sólidos, ro-ro e líquidos e a ampliação do Terminal Norte.

Não se compreende o último parágrafo deste ponto, quando se refere "*No ano de 2005, o investimento decresceu consideravelmente, (...), isto é na elaboração de estudos de ampliação e na continuação das obras iniciadas (...)*". Poderá resultar a impressão que em 2005 a APA, S.A. realizou estudos de ampliação, quando tal não foi efectuado.

8. Endividamento Bancário

Em 31 de Dezembro de 2005 a dívida bancária da APA, S.A. ascendia a 22.537 mil euros e não a 22.283 mil euros. O Quadro 6, deverá ser corrigido no que respeita à dívida contraída para efeitos do licenciamento dos trabalhadores portuários. Embora a APA, S.A. tenha uma quota parte de



responsabilidade na sua liquidação, esta foi contraída pela APP- Associação de Portos de Portugal junto de um Sindicato Bancário formado pelo BPI, CGD, BES e BCP. Note-se, que no final de 2005, a dívida da APA, S.A. estimada era de 2.537 mil euros, discriminada em sede de balanço entre dívida de m.l.p., 2.285 mil euros, e de c.p, 253 mil euros.

Em face ao exposto, a afirmação proferida no Relato de auditoria por *"Ao transitar para a APA foi integralmente liquidado, no 3º trimestre de 2000. Na mesma data, foi contraído um empréstimo bancário junto do Santander, da responsabilidade da APA e de igual montante."* deverá ser corrigida.

9. Situação Económico-financeira da APA

O quadro 7, referente à evolução do volume de negócios, não espelha a realidade da APA, S.A.. Por volume de negócio dever-se-á entender todos os proveitos operacionais da empresa, já que os mesmos são comparados neste ponto com o valor dos custos operacionais (ver informação prestada pela APA, S.A. no âmbito do inquérito do TC).

Notamos, que a constituição, em 2005, de impostos diferidos foi não só referente aos encargos com pensões que a APA, S.A. prevê ter que suportar até 2008, mas sobretudo por conta dos prejuízos fiscais até à data registados.

Não se compreende o significado da afirmação efectuada no Relato de auditoria no que respeita aos indicadores financeiros de estrutura. Neste refere-se que *"Atendendo a que, os indicadores de autonomia financeira, nos anos de 2002 a 2005, oscilam entre 62.2 e 9.6, conclui-se que a APA continua a revelar um baixo grau de independência financeira."* Não concordamos com tal conclusão, dado que apesar do aumento do endividamento da APA ao longo do período de análise, o valor do seu capital próprio possui ainda uma margem significativa em relação ao valor da sua dívida de MLP, considerando-se que revela um bom grau de independência financeira.

10. Investimentos realizados

O custo total de investimento do TEDP, o qual integra todas as componentes que são essenciais à sua operação, ascendeu a 6.199 mil euros, que relativamente ao adjudicado, 5.744 mil euros, corresponde a um desvio financeiro positivo de 8%.

O projecto de construção do Terminal Ro-Ro foi concluído em Julho de 2004, tendo se cifrado em 16,2 milhões de euros (refere-se a todos os investimentos que foram necessários realizar por forma a tornar o terminal operacional).

O quadro 13 deverá ser corrigido, ao nível de todos os projectos considerados, em função da resposta dada pela APA, S.A. à questão 5.1.3. do questionário do TC.

Acresce informar que os projectos de construção do Terminal Ro-Ro e TEDP foram precedidos de uma análise de custo-benefício no âmbito das respectivas participações comunitárias apresentadas. Fica claro pelos estudos realizados que ambas as infra-estruturas, apesar de não gerarem receitas suficientes para recuperar o investimento em 30 anos, são projectos que geram avultados benefícios económicos e sociais. Por outro lado, julgamos que ainda é muito cedo para avaliar a rentabilidade destas infra-estruturas, em face ao seu curto período de vida útil.

11. Concessões

A designação da Socarpor enquanto entidade concessionária está incorrecta. Deverá ser corrigida de acordo com a informação prestada no âmbito do inquérito do TC.

Parece-nos que a afirmação proferida no âmbito da concessão do serviço de reboques poderá induzir em erro. A TINITA possui uma situação de monopólio regulado dos serviços de reboque na área de jurisdição da APA. Desta regulação constam um conjunto vasto de obrigações, cuja monitorização inclui comparações com as melhores práticas de mercado em outros portos (ex.: o tarifário da concessionária deverá ser sempre competitivo com o dos portos ibéricos). Nesta fase do Porto de Aveiro não é economicamente sustentável a manutenção de mais de uma empresa com as obrigações que foram fixadas em sede de processo de concessão – sobretudo as obrigações de segurança e de frota mínima permanente.

O período de concessão é de 10 anos e não 15 anos como referido.

A questão levantada no que respeita à não consideração dos investimentos em equipamentos fixos pela Administração Portuária para efeitos de determinação do prazo, não corresponde à realidade. Estes investimentos são considerados nos modelos económico financeiros desenhados pela APA, S.A., verificando-se que na sua generalidade possuem períodos de vida úteis superiores aos prazos de concessão.

Até ao final de 2005, a concessionária do Terminal Sul não realizou investimentos para efeitos de cumprimento da cota da bacia de manobras do Terminal Sul. O custo total apresentado, 5.418 mil euros,

APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.

Edifício 9 - Forte da Barra - Apartado 91 - 3834-908 Galanha da Nazaré • Tel.: +351 234 393 300 • Fax: +351 234 393 399 • geral@portodeaveiro.pt • www.portodeaveiro.pt



Tribunal de Contas

refere-se a um conjunto diverso de investimentos e não apenas a custos de dragagem como se quer transparecer da leitura do 2º parágrafo da página n.º 29 do relato de auditoria.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho de Administração,

(José Luís de Azevedo Cacho)

APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.

Edifício 9 - Forte da Barra - Apartado 91 - 3834-908 Galinha da Nazaré • Tel.: +351 234 393 509 • Fax: +351 234 393 389 • geral@portodeaveiro.pt • www.portodeaveiro.pt

FIM