



2

**VISITA DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS  
(DOCUMENTO DE APOIO)**

15 de Outubro de 2012





## **VISITA DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS**

### **1 - Descrição Geral**

A APVC,S.A. é uma sociedade anónima, de capitais públicos, inteiramente assegurados pela Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.. Rege-se pelo Decreto-Lei nº211/2008 de 3 de novembro, pelos seus estatutos, pelo regime jurídico do setor empresarial do estado (DL nº 558/99 de 17 de dezembro), pelos princípios de bom governo das empresas do setor empresarial do estado constantes da RCM nº 49/2007 de 28 de março, pelo Código das Sociedades Comerciais, pelos seus regulamentos e demais normas especiais ou setoriais que lhe sejam aplicáveis.

A APVC,S.A. entrou em exercício no primeiro dia do ano de 2009, fixando apenas 45 dos 64 colaboradores que, àquela data, integravam os quadros da autoridade portuária nacional (IPTM).

A sua jurisdição (ver planta anexa) estende-se por uma área de cerca de 330 hectares, Cerca de metade desta área é a nado e a outra metade em terra, por ambas as margens do rio Lima. Abrange todo o estuário do rio a começar, do lado nascente, numa linha que une ambas as margens a montante da ponte Eiffel e a terminar, do lado poente, numa linha imaginária a unir as luzes de sinalização marítima sobre os molhes de proteção da entrada do canal de acesso ao porto.

Em toda esta área o porto apresenta, em geral, quatro valências que importa referir: comercial na margem sul e, na margem norte, as valências industrial, de pesca e de recreio.

Todos os três meses, a empresa vê as suas contas auditadas e o relatório anual de contas escrutinado por empresa externa oficialmente certificada. O relatório anual de contas assim como o orçamento e plano de investimentos são aprovados em sede de assembleia geral com a presença, também, dos auditores externos.

### **2 – Organização interna**

Logo nos primeiros meses de funcionamento foram Introduzidos novos instrumentos de trabalho designadamente o sistema de informação ao nível da gestão financeira



(Enterprise Resource Planning) e do movimento portuário (Janela Única Portuária). Foi uma adaptação que correu em paralelo com a adoção, a partir de janeiro de 2010, do novo Sistema de Normalização Contabilística o que exigiu grande capacidade e agilidade de adaptação dos recursos humanos a estes novos processos e ferramentas de trabalho.

Os métodos de trabalho são semelhantes aos da APDL o que permite parcerias funcionais aproveitando sinergias virtuosas com o acionista único. Estes são processos a que se tem dado prioridade e energia sempre acautelando as diferenças de escala e de contexto operacional e de modelo de exploração.

Todos os meses a empresa divulga e avalia internamente um relatório de movimento e de execução financeira, um mapa de acompanhamento de ações e objetivos e um quadro de indicadores de gestão portuária reportados ao movimento portuário + receitas&despesas + produtividade.

A empresa apresentou em 2011 um volume de negócios anual (prestação de serviços), de cerca de €2,85 milhões, um cash flow de €4,4 milhões e despesas com pessoal de €1,87 milhões. As suas contas apresentam um desenvolvimento favorável que culminou, no fecho de 2011, com um resultado de cerca de €235 mil, antes de impostos.

A APVC,S.A. apresenta um prazo médio de pagamento de 45 dias o que, dadas as atuais circunstâncias do mercado e da conjuntura económica, é motivo de reforço da confiança junto dos nossos fornecedores.

### **3 - Planeamento estratégico**

Há três fatores primordiais e que nos parecem influenciar qualquer estudo prospetivo que a autoridade portuária possa empreender. Em primeiro lugar a área de influência territorial do PVC que apresenta um tecido industrial dimensionado a uma base de consumo pequena da qual resultam poucas unidades industriais de média dimensão e capazes de exportar os seus produtos. Depois, a situação geográfica do PVC ele próprio, abrangendo ambas as margens do estuário do rio Lima onde acontecem, como já foi dito, 4 diferentes valências operativas: comercial, industrial, pesca e recreio náutico. Finalmente, o fato do PVC ser um "Tool operator port" que assegura uma diversidade de serviços na área da exploração que noutros portos, de média dimensão, estão entregues em regime de concessão ou "outsourcing" como, por exemplo, amarração, pilotagem e operação de equipamentos de elevação.

Todos estes aspetos integram o "Plano de Ação e melhoramento do PVC" mandado elaborar e aprovado em janeiro de 2010 e que estabelece um quadro de referência e de intervenção tendo como horizonte o ano de 2016. Ali está definida a missão do PVC ""*Servir os seus clientes e tráfegos existentes, criando as melhores condições*



para o serviço prestado, que facilitem a recuperação e a captação de novas cargas, assim como as condições de localização de actividades económicas de forma integrada e sustentável "e estão propostas as principais linhas de expansão da sua plataforma comercial na margem sul (ver planta anexa).

#### **4 – Segurança e Navegação**

4.1. Foram efetuadas dragagens de emergência e de manutenção, nos três primeiros anos, colocando os fundos – acesso marítimo, canais, bacia de manobra e junto aos cais sul - nas cotas de projeto. Foram aplicados cerca de €2 milhões neste esforço conforme mostra o quadro:

<b>Obra</b>	<b>Volume dragado (M3)</b>	<b>Custo em €</b>
<b>Dragagem de Emergência 2009</b>	100.000	410.000
<b>Dragagem de Emergência 2010</b>	200.000	687.000
<b>Dragagem de manutenção 2010</b>	360.543	712.004
<b>Cais do Bugio 2011</b>	45.000	219.372
<b>Total</b>	<b>705.543</b>	<b>2.028.376</b>

As dragagens de manutenção e melhoria dos fundos junto ao cais do Bugio, terminadas em dezembro de 2011, passaram a permitir a acostagem de navios de maiores dimensões e calado para operações de carga e descarga junto às unidades fabris da Enercon (componentes eólicas) circunstância que agilizou a logística desta empresa e melhorou a resposta do PVC às necessidades deste cliente.

4.2. A nova lancha dos pilotos foi construída, juntamente com uma embarcação gémea destinada à APDL, nos Estaleiros Navais de Peniche após concurso internacional. Constituiu um investimento de €160 mil e garante, ao substituir uma lancha muito antiga, um serviço de pilotagem em melhores condições de segurança, fiabilidade e economia.



## **5 – Intervenções principais**

### **5.1. Plano de reabilitação dos Guindastes**

Está concluída a reabilitação dos 2 primeiros guindastes (€630 mil de investimento) e em fase de lançamento o concurso para a reabilitação de mais dois com obra a iniciar ainda este ano. O plano de reabilitação ficará concluído no fim do próximo ano de 2013 ou 1º semestre de 2014 com a reabilitação dos restantes 2 guindastes (6 ao todo).

### **5.2. Valorização da área de expansão**

Está em curso uma intervenção que procura valorizar e tirar partido operacional e na exploração do PVC. Entrou em laboração no dia 01 de Outubro p.p. uma unidade fabril da “Euronete” que constitui um novo cliente cuja produção se destina inteiramente à exportação através do porto comercial. A restante área útil do terraplano nascente dentro da área de expansão vai sofrer pequenos trabalhos de preparação para consolidar cargas em processo de expedição pelo PVC.

### **5.3. Nova acessibilidade rodoviária**

As expropriações amigáveis estão praticamente todas concluídas. Pedido de renovação da DUP por mais um ano foi publicado em julho de 2012. Aguardamos financiamento para a obra através, eventualmente, de verbas FEDER no âmbito do POVT ou da ON-Norte com a componente nacional a ser assegurada por verbas do PIDDAC. A construção do novo acesso com cerca de 8,8 quilómetros de extensão (ver planta anexa), a preços de 2008, importará no total de cerca de €6,9 milhões

### **5.4. Porto de Pesca**

Investimento de cerca de €2,3 Milhões para acomodar toda a frota de pesca artesanal de Viana do Castelo que foi assegurado por verbas do “Promar” e PIDDAC. Estão em vias de conclusão as obras “a nado” e partiremos agora para a organização e execução de pequenas obras do lado terra. A atribuição da



concessão a parceiros do setor (parceria público&privada?) é um desígnio estratégico para que a APVC espera poder encontrar resposta no curto prazo. Estamos a preparar candidatura ao programa "Promar" para financiar as referidas obras do lado terra do porto de pesca.

## 5.5. Marinas

Ficou gorado o concurso de concessão das marinas com resolução do contrato em Maio 2012 por incapacidade de consórcio vencedor na apresentação da garantia bancária prevista no contrato de concessão para trinta anos. Estamos a preparar uma parceria com a CMVC no sentido de habilitar os 3 planos de água das marinas (Montante, Jusante e Atlântica) para o acolhimento de cerca de 520 embarcações de recreio. É um processo de obras e dotação de equipamentos que exige um investimento na ordem dos €7 milhões num esforço a repartir por diferentes entidades e fontes de financiamento e que se estenderá por três ou mais anos económicos.

## 6. Porto Industrial

6.1. Os ENVC são uma concessão que ocupa cerca de 22 hectares na margem norte, junto à cidade. Por esta concessão é paga uma contrapartida financeira cuja base de partida, renegociada em 1989, é baixa e se tem vindo a agravar, em desfavor da autoridade portuária, por força da fórmula contratual aplicada na atualização da contrapartida. A situação agravou-se no último ano e meio, com o persistente incumprimento dos ENVC no pagamento da anualidade. Acresce que o escasso trabalho de construção ou reparação naval registado nos últimos anos se reflete, também, na diminuição dos serviços que a autoridade portuária costuma prestar aos estaleiros acabando a APVC por encaixar uma dupla penalização que resulta, por um lado, do fato da diminuição do movimento nos ENVC provocar uma baixa na venda dos serviços prestados pela APVC e, por outro lado, pela falta de pagamento da anualidade da concessão.

O processo de reprivatização dos ENVC em curso, pode alterar esta situação caso seja encontrado consórcio interessado em reativar o potencial instalado e reanimar o movimento de construção e reparação naval.

6.2. A Enercon possui, em regime de subconcessão aos ENVC, uma parcela de terreno com 10,6 hectares na qual produz torres e pás eólicas que exporta pelo PVC. A autoridade portuária não auferir nenhum benefício pecuniário por esta subconcessão a não ser o que resulta do movimento gerado pelas cargas da Enercon e destas, apenas duma parte, visto que todas as cargas contentorizadas estão a sair ou a entrar por outros portos. A evolução das cargas da Enercon nos cais dentro da de jurisdição portuária tem sido a seguinte:

	2009	2010	2011	1/2 de 2012
<b>Cais sul</b>	304	5.780	11.970	995
<b>Cais do Bugio</b>	0	19.060	34.474	43.844
<b>total</b>	304	24.840	77.150	48.305

*Em toneladas*

A APVC entende que, no quadro da reprivatização dos estaleiros, lhe cabe assumir a subconcessão da Enercon e garantida a exploração do cais do Bugio cabendo-lhe a obrigação da manutenção das obras e acessos marítimos como, de resto já demonstrou nas dragagens de manutenção mais acima referidas.

## 7. Abertura ao exterior

Pretendemos que a perceção do PVC, feita pela comunidade, melhore e valorize não apenas com o reconhecimento de que somos um parceiro indispensável no desenvolvimento da região e um valor acrescido da cidade, mas também como uma empresa responsável na gestão e valorização da sua área de intervenção.

Temos ativo desde 2010 um plano comercial que entre os seus aspetos principais privilegia o conhecimento dos atuais clientes e busca novos clientes e novas cargas.

O desígnio é ampliar a base territorial de influência do porto de Viana do Castelo e acrescentar valor e negócio a todos os parceiros e à região.

A APVC edita semestralmente uma "Newsletter" onde dá conta das suas principais iniciativas, operou o lançamento em 2011 da "Comunidade portuária" e realizou, no verão deste ano, a primeira "Semana Aberta" que teve a visita de expressivo número



de alunos de todos os agrupamentos escolares do Concelho de Viana do Castelo que ficaram a conhecer o PVC nas suas diferentes valências funcionais.

## 8 - Movimento portuário

A movimentação total de cargas no PVC, nos últimos anos, e até à primeira metade do corrente ano de 2012 foi a seguinte:

Ano	Ton. Carga
2005	604.989
2006	561.093
2007	592.786
2008	475.470
2009	406.058
2010	524.140
2011	490.493
1.º semestre 2012	259.961

Importa salientar que ocorreu, entretanto, uma alteração estratégica na movimentação e estrutura de cargas do PVC. Passámos de porto importador em 2009 (73% importação/27% exportação) para porto exportador em 2011 (45% importação/55% exportação) situação que se confirma no presente ano de 2012. Com efeito, no primeiro semestre, crescemos cerca de 47% na carga movimentada quando comparada com período homólogo do ano passado da qual 66% foi exportação e os restantes 34% foi importação.

