



PETROGAL
Comissão Central de Trabalhadores

**ENCERRAMENTO DA
REFINARIA DO
PORTO**

**UM CRIME ECONÓMICO
CONTRA O
PAÍS**

**O APROVEITAMENTO
OPORTUNISTA DA
PANDEMIA**

**A DESTRUIÇÃO DO
REFERENCIAL HISTÓRICO DE
DIREITOS DOS**

**TRABALHADORES QUE A
PETROGAL REPRESENTA NO
SEIO DO GRUPO GALP**

ÍNDICE

Um Despedimento coletivo selectivo	3
Parte I – contestação ANEXO I (documento da Administração)	4
1.1. A pandemia não pode ser desculpa	4
1.2. O enquadramento regulatório não é desculpa	5
1.3. As contradições da Administração – “Position Paper”	7
1.3.1. <i>PÁGINA 3 – AS REFINARIAS COMO ELEMENTOS DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO, SOBERANIA ENERGÉTICA E COESÃO NACIONAL.</i>	8
1.3.2. <i>PÁGINA 4 – A QUEBRA NA PROCURA DE PRODUTOS PETROLÍFEROS ATÉ 2030 ESTÁ SOBRESTIMADA.</i>	8
1.3.3. <i>PÁGINA 5 - O RNC É UM DOCUMENTO IRREALISTA</i>	9
1.3.4. <i>PÁGINA 7 - O RNC PROMOVE UMA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA INJUSTA E A EXCLUSÃO SOCIAL</i>	9
1.3.5. <i>PÁGINA 11- O ESFORÇO DE REDUÇÃO DAS EMISSÕES ATÉ 2030 É EXAGERADO.</i>	9
1.3.6. <i>PÁGINA 13 - A PREVISÃO DA PENETRAÇÃO DE CARROS ELÉTRICOS ESTÁ BASTANTE ACIMA DA MÉDIA EUROPEIA.</i>	9
1.3.7. <i>PÁGINA 15 – AS REFINARIAS TÊM LUGAR NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA</i>	10
1.3.8. <i>PÁGINA 16 – O MERCADO DE COMBUSTÍVEIS PARA NAVIOS E AVIÕES VAI AUMENTAR – A REDUÇÃO DA CAPACIDADE REFINADORA LEVARÁ A MAIS IMPORTAÇÕES E MAIOR DEPENDÊNCIA DO PAÍS.</i>	10
1.3.9. <i>PÁGINA 18 – A APOSTA NA ELETRIFICAÇÃO RENOVÁVEL CORRESPONDERÁ A UMA TAXA DE INCORPORAÇÃO NACIONAL DE 15 % DE ENERGIA ELÉTRICA DE BASE NUCLEAR (IMPORTADA).</i>	10
1.3.10. <i>PÁGINA 18 – O PREÇO DA ENERGIA ELÉTRICA VAI AUMENTAR</i>	11
1.3.11. <i>PÁGINA 21 – O COMBUSTÍVEL DE AVIÃO IRÁ DURAR POR MUITOS ANOS</i>	11
1.3.12. <i>PÁGINA 21 – A PERDA DE RECEITAS FISCAIS NÃO É COMPENSADA.</i>	11
1.4. O enquadramento da Refinaria do Porto.	11
1.4.3. <i>O MERCADO</i>	11
1.4.4. <i>A COMPONENTE LOGÍSTICA.</i>	13
1.4.5. <i>A REALIDADE ESPANHOLA DO SECTOR REFINADOR</i>	14
1.4.6. <i>A REALIDADE EUROPEIA</i>	15
1.4.7. <i>O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REFINARIA DO PORTO</i>	15

1.4.8. O RISCO DE ENCERRAMENTO	17
1.4.9. A QUESTÃO POLÍTICA	17

Parte II – contestação do ANEXO II, III e IV - Um despedimento colectivo em vários atos e nulo 20

2.1. A informação negada	20
2.2. Categorias profissionais versus conteúdos funcionais	22
2.3. A avaliação de desempenho na componente individual - qualitativa, pela sua subjectividade, não pode ser um critério de comparação de trabalhadores	23
2.3.1. A AVALIAÇÃO TIPO “RUI PEDRO”	23
2.4. O esvaziamento da Empresa – uma fase qualitativamente mais avançada	23
2.4.1. A REESTRUTURAÇÃO DA UNIDADE COMERCIAL – NOVEMBRO 2019	25
2.4.2. UM PLANO SOCIAL EM PLENA PANDEMIA – MAIO 2020	25
2.4.3. 1º DESPEDIMENTO COLECTIVO – JULHO 2020	25
2.4.4. 2º DESPEDIMENTO COLECTIVO – NOVEMBRO DE 2020	25
2.5. O esvaziamento da Empresa em números	26
2.6. O trabalho suplementar – outra forma de redução do número de trabalhadores	27
2.7. O Parque da Boa Nova – Um exemplo prático e concreto	28

PARTE III – Proposta concreta 29

3.1. Impõe-se a manutenção de todos os postos de trabalho	29
Anexo I – Lista de Refinarias na União europeia (mais Reino Unido)	31
Anexo II – Risco de encerramento das refinarias europeias	36
Anexo III – Avaliação tipo Rui Pedro	37
Anexo IV - Estrutura organizacional da Empresa	39

Um Despedimento coletivo selectivo

A CCT, perante um crime económico de encerramento da refinaria do Porto, partilha com V. Exias as razões concretas da oposição a tal decisão da Administração que prejudica o país e promove o desemprego e a pobreza.

A CCT construiu a sua posição a partir de toda a documentação enviada pela administração e também com referência aquela que seria necessária e não foi fornecida, como ilustraremos mais à frente.

A posição da CCT divide-se em três partes, a primeira, contesta o anexo I que é resumido no ponto 36, demonstrando a falsidade dos argumentos invocados e a viabilidade das operações de refinação no Complexo Petroquímico de Matosinhos.

A segunda parte refere-se à contestação dos restantes anexos, ficando assente que o dever de informação previsto na lei não foi cumprido, por a Administração de forma unilateral ter recusado fornecer toda a informação relevante necessária para encontrar soluções para todos dos trabalhadores e evitar o seu despedimento, o que à partida contaminou toda a fase designada como “informações e negociação”. Daqui resulta a nulidade de todo o processo.

Não obstante todos os obstáculos colocados pela Administração, a CCT logrou construir uma proposta alternativa ao despedimento colectivo que salvaguarda todos os postos de trabalho, constituindo-se assim, a terceira parte.

Parte I – contestação ANEXO I (documento da Administração)

1.1. A pandemia não pode ser desculpa

O que fica comprovado desde logo é a razão do coro de condenação- gerado em Abril de 2020 - Assembleia Geral de accionistas – 24.4.20 - contra a consumação da distribuição de 580 Milhões de euros aos accionistas relativos a um exercício em que o resultado foi de 560 Milhões de euros (RCA – Replacement Cost Ajustado). Foi distribuído mais valor aos accionistas que o gerado pelo Grupo no exercício de 2019, descapitalizou-se o Grupo.

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

A 23 de Abril de 2021 o filme dos dividendos do Grupo teve uma sequela com a distribuição de 290M€ milhões de euros aos acionistas. O silêncio do Governo manteve-se sepulcral e o seu voto foi novamente favorável.

Num ano de pandemia foram distribuídos 870 M€ aos accionistas, efetuados dois despedimentos coletivos, com o terceiro em curso, centenas de trabalhadores foram empurrados para fora da Empresa em regimes de pré-reforma e rescisões por forçado mútuo acordo, a decisão de encerramento da Refinaria do Porto com o lastro pesado de destruição social e económica associado, eis o balanço do aproveitamento feito pela Administração de um período muito difícil para os trabalhadores em geral.

A única estratégia identificável na política da Administração continua a residir exclusivamente no governo em função dos dividendos distribuídos aos accionistas que teve como ponto de partida a Assembleia-Geral de 24 de Abril de 2020. Todos os receios colocados pela CCT, os perigos para os trabalhadores, para a Empresa e para o país foram confirmados

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

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

Relativamente ao exercício de 2020 a questão dos dividendos continuou a ter uma centralidade inaceitável e ainda mais escandalosa face ao resultado negativo de 42 milhões de euro numa base RCA e deixa antever para 2021, a continuação da política de destruição da Empresa/Grupo.

O rolo compressor dos dividendos é uma máquina impiedosa que exige ser alimentada e funciona como um buraco negro que suga tudo ao redor.

No caso da Empresa, a destruição de milhares de postos de trabalho directo e indirectos, o aumento da dívida em 631 milhões de euros, correspondendo à duplicação do rácio dívida líquida/EBITDA (RCA).

A venda dos activos que implicam o encaixe de verbas de curto prazo, mas que colocam em perigo o futuro da Empresa. Vide, a venda de 75,01% da participação da GGND e o respetivo encaixe de 368 M€ no primeiro trimestre deste ano.

A destruição de valor que representa o encerramento da Refinaria do Porto a que a Administração dá o nome de poupanças de 90 Milhões de euros anuais

Num ano de pandemia, a Administração obteve 999M€ em receitas extraordinárias (dívida e venda de activos) o que comparando com o volume de dividendos distribuídos (870M€) nos leva a concluir que os dividendos foram pagos com recurso a receitas extraordinárias e custos diferidos o que obviamente colide com o bom-senso e não compagina com as boas práticas de gestão. Por outras palavras, o ano de pandemia serviu para a Administração dar um passo de gigante no processo de destruição da Empresa que vem sendo seguido de há longo tempo para cá.

1.2. O enquadramento regulatório não é desculpa

O enquadramento regulatório que aponta no caminho da electrificação e de uma maior incorporação de biocombustíveis, mas também a uma reciclagem do carbono, em nenhum lado proíbe a existência de refinarias.

A Administração diz que tudo mudou com a publicação de vários documentos que estabelecem metas mais ou menos irrealistas para a redução das emissões de Gases com Efeito de Estufa, projecções para 2040 em termos da redução do consumo de petróleo, ou de incorporação de fontes renováveis, porém, a realidade concreta do sector petrolífero pouco ou nada se alterou. Referimo-nos, por exemplo, ao combustível para a aviação e às alternativas perspectivadas para este sector serem inexistentes num horizonte de vinte anos, tal qual afirmado no “position paper”.

Em síntese, citam-se, a crescente regulação ambiental, a “necessária” transição energética, a economia de baixo carbono, e as alterações nos padrões de consumo e mobilidade, ideias conceptuais que aparecem correlacionados, a nível internacional, com:

- *o Acordo de Paris;*
- *o Pacto Ecológico Europeu (Green Deal);*
- *a Diretiva (EU) 2018/2001 sobre Energias Renováveis;*
- *a Lei Europeia do Clima;*
- *a Cimeira do Clima de 22 e 23 de abril de 2021*

e, a nível nacional, com:

- *o Plano Nacional Energia e Clima - PNEC (RCM 53/2020, de 10 de julho);*
- *o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 RCM 107/2019, de 1 de julho)*

Tudo isto, diz a Empresa, coloca constrangimentos relevantes até 2030, atentas as metas energéticas e carbónicas que, na União Europeia e em Portugal, se pretendem atingir, em parte em 2030, e, no essencial, até 2050, e que se refletirão nas “tendências de mercado”, prevendo-se uma “redução do consumo de produtos petrolíferos na União Europeia em 19% até 2030 e em 44% até 2040”, e, em particular nos transportes, uma diminuição de “12% até 2030 e 29% até 2040”.

Face ao quadro descrito, a Empresa tenta considerar-se “obrigada a cumprir” aquilo que é descrito nos documentos programáticos de natureza política, nos quais, no entanto, apenas se regista um ideário prospectivo e cenarizado que, não será difícil alcançar, nada nem ninguém poderá garantir.

Nessa senda, a Petrogal alude ao Acordo de Paris como “contrato” europeu, dizendo que os diversos textos onde se exprime o desejo de transição hipocarbónica “estipulam” as diversas “reduções” até 2030 e 2050.

Ora, há que esclarecer, havendo embora diversos diplomas instrumentais que vêm aplicando tendencialmente parte das “orientações políticas” registadas nos guiões ideológicos acima referidos, designadamente no domínio fiscal e na precificação do carbono, não se poderá dar por garantido e inquestionável o rigorismo registado em números que pretendem antecipar o futuro num horizonte situado a três décadas.

Nada nas “leis” económicas e, sobretudo, no referencial técnico-científico, fundamenta com suficiente certeza e segurança aquilo que à Empresa dá jeito tomar como verdade absoluta e fixada em tábuas legais irrecusáveis.

Quem, com razoável honestidade intelectual, poderá dar como certo que “na Alemanha, Irlanda, Holanda e Reino Unido, a venda de novos veículos com motor de combustão interna não será permitida a partir de 2030” e que, em França isso “deverá acontecer a partir de 2040”.

No universo da mobilidade, face à grande carência europeia em materiais essenciais para a transição radical e rápida que se promete na propaganda institucional e na publicidade empresarial, em particular os metais de terras raras e outros, como o cobre e o alumínio, o mínimo que se pode desejar seria uma reflexão ponderada e honesta. A taxa de autossuficiência da Europa em minerais propiciadores de metais fundamentais para as transições digital e energético-climática é nula ou baixíssima. É o caso do disprósio, borato, molibdénio, neodímio, tântalo, ítrio, gálio, germânio, índio, magnésio, fósforo, platina e vanádio. Há algum (pouco) cobalto, cobre e uma quantidade interessante de Lítio, que, no entanto, devido à natureza do minério base, está muito longe de poder concorrer com as enormes reservas e rentabilidades existentes noutras latitudes, como a Bolívia, Austrália e a China. Na Europa, para além dos poucos já referidos, há, sobretudo, calcário!

Com a pressão da procura a aumentar sobre estes recursos estratégicos começa a ser visível o extraordinário impacto ambiental que ocorre em grande parte das minas, a exploração sociolaboral, a tensão geoestratégica e, até a ingerência política. Que convulsões nos esperarão se a transição radical e ecoliberal acelerar como se garante? E, no domínio dos preços, será que vão mesmo baixar, tornando os milhões veículos electrificados acessíveis não apenas às classes mais abonadas?

A alegada quebra estrutural da procura é um dado que está por provar, mesmo havendo previsões nesse sentido. Como a Administração avança no relatório de resultado de 2020, há uma série de condicionantes que poderão ainda determinar um ritmo e um rumo diferente daquele que a própria União Europeia pretende impor.

Ciente da grande incógnita que é o futuro, a Administração, no referido documento, recorreu a ferramentas de gestão de risco para traçar dois cenários distintos em que segundo as mesmas poderá desenvolver-se a realidade mundial e os mercados energéticos globais.

O modelo fragmentado a que a CCT apoda de “soberanista” em que as rivalidades entre os principais blocos geopolíticos sobrevêm e a transição energética seguirá a um passo mais lento. Um dado relevante neste modelo é o apontamento do papel muito importante reservado ao Gás Natural, tal como a extrema incerteza da viabilidade e do futuro de tecnologias como a produção de hidrogénio.

O modelo comprometido em que o mundo inteiro coopera em torno dos objetivos traçados pelo Acordo de Paris com resultado numa transição energética acelerada. Este cenário corresponde à teoria dominante que assegura que o abastecimento energético do país será entregue a comunidades de produtores independentes.

Ora, a Administração coloca dois cenários, mas posiciona-se apenas para o “modelo comprometido”, aquele a que a CCT poderá arriscar afirmar ser o menos provável em virtude das recentes evoluções da realidade mundial em termos geopolíticos, sendo este um dos aspetos avaliados pelos grupos de gestão de riscos.

A CCT refere-se ao resultado das eleições americanas que coloca os EUA numa posição de retorno a uma tática expansionista do seu poder e os acordos de cooperação entre a Rússia e a China que deixam antever um grande risco de confrontação entre os dois blocos político, económico e militar reabilitando eixos de poder adormecidos, mas que agora voltam a surgir. É também de notar a fragilidade europeia em termos geoestratégicos que desde o final da segunda guerra mundial surge sob a alçada e numa postura subserviente aos EUA.

Posto isto, verificamos que tanto a decisão da não continuidade da Refinaria do Porto, do projecto H2Sines, e da alienação dos activos do Gás Natural colocam a Administração e o país do lado errado das previsões de risco e do desenvolvimento económico, atirado para a ultraperiferia europeia.

Um exemplo do que afirmamos está no país vizinho em que a Cepsa e a Repsol continuam a anunciar investimentos nas suas refinarias para adaptá-las ao tão falado novo quadro regulatório. A Repsol de 1400 milhões de euros nas instalações de Tarragona destinados a projetos para a transição energética.

Fica assim demonstrado que a Administração apenas tem certeza que quer encerrar aquela instalação custe o que custar sem nenhum elemento público e concreto que sustente essa decisão. Nem os documentos elaborados por ela a corroboram.

1.3. As contradições da Administração – “Position Paper”.

O “novo” quadro legislativo não era desconhecido pela Administração, tendo esta até produzido um documento – Position Paper - no âmbito da consulta pública do Roteiro Nacional para a Neutralidade Carbónica 2050 que contraria todos os argumentos agora colocados e aponta múltiplas críticas ao Governo e às metas estabelecidas no âmbito da “Transição Energética” que atenderemos a seguir. Doravante citaremos apenas os argumentos da Administração usados no “Position Paper” sobre o Roteiro Nacional para a Neutralidade Carbónica 2050, onde, de forma sustentada, demonstra os erros, sobretudo, o enviesamento das estimativas retiradas dos modelos matemáticos que pecam por um optimismo excessivo, para forçar a transição energética em passo acelerado, independentemente da sua colagem à realidade.

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

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

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

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

Conteúdos do Position Paper confirmam a contradições que presidem á decisão de encerramento.

A saber:

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

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

A Galp alerta para o nível de financiamento necessário para a promoção da descarbonização proposta pelo RNC, salientando existirem potenciais caminhos alternativos que tiram melhor partido dos ativos já existentes, maximizando o retorno dos investimentos já realizados. Um exercício desta magnitude não está completo sem a incorporação de um modelo de financiamento que o suporte, avalie o seu impacto social, fiscal e económico na sociedade portuguesa e garanta os equilíbrios de coesão nacional necessários, nomeadamente orçamentais.”

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

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

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

“(…) Também a redução definida para a refinação de produtos petrolíferos tem impactos potencialmente subestimados no RNC, especialmente no crescimento económico e na estabilidade social do País, na balança

comercial e no abastecimento em território nacional do mercado internacional de bancas aéreas e marítimas. “

1.3.3. PÁGINA 5 - O RNC É UM DOCUMENTO IRREALISTA

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

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

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

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

1.3.4. PÁGINA 7 - O RNC PROMOVE UMA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA INJUSTA E A EXCLUSÃO SOCIAL

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

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

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

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

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

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

“A penetração considerada de veículos elétricos implicaria, ainda, que a totalidade das vendas de novos veículos a partir de 2026 fossem elétricos (figura 8). Esta previsão está bastante acima das previsões

¹ O sublinhado é da responsabilidade da CCT

existentes para a média dos países da União Europeia, que projetam uma quota entre 20% e 85% para 2030.”

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

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

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

“Em 2017, as exportações de produtos petrolíferos representaram 3,5 mil milhões de euros de receitas, mais de 6% do valor total das exportações nacionais. A redução projetada no RNC da atividade de refinação de produtos petrolíferos em 2050 implicaria, a preços constantes, uma perda de 2,7 a 2,8 mil milhões de €, apenas naquele ano. Esta redução impactará negativamente o grau de abertura ao exterior da economia portuguesa, assim como deverá reduzir o peso dos sectores transacionáveis na estrutura do valor acrescentado bruto (VAB) nacional

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4. O enquadramento da Refinaria do Porto.

1.4.1 O MERCADO

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

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

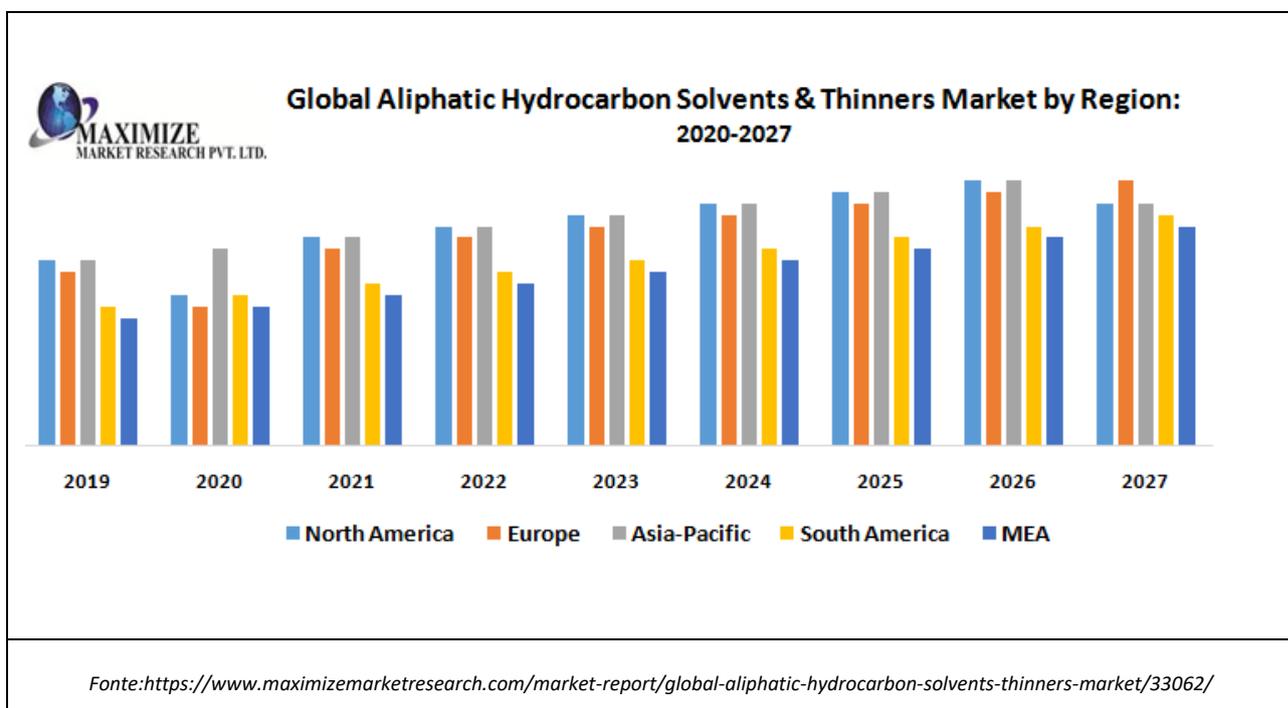
colas, tintas, vernizes, solventes de limpeza, impermeabilização de embalagens e alimentos, velas de decoração, óleos de isolamento, construção civil, impermeabilização de superfícies, etc.

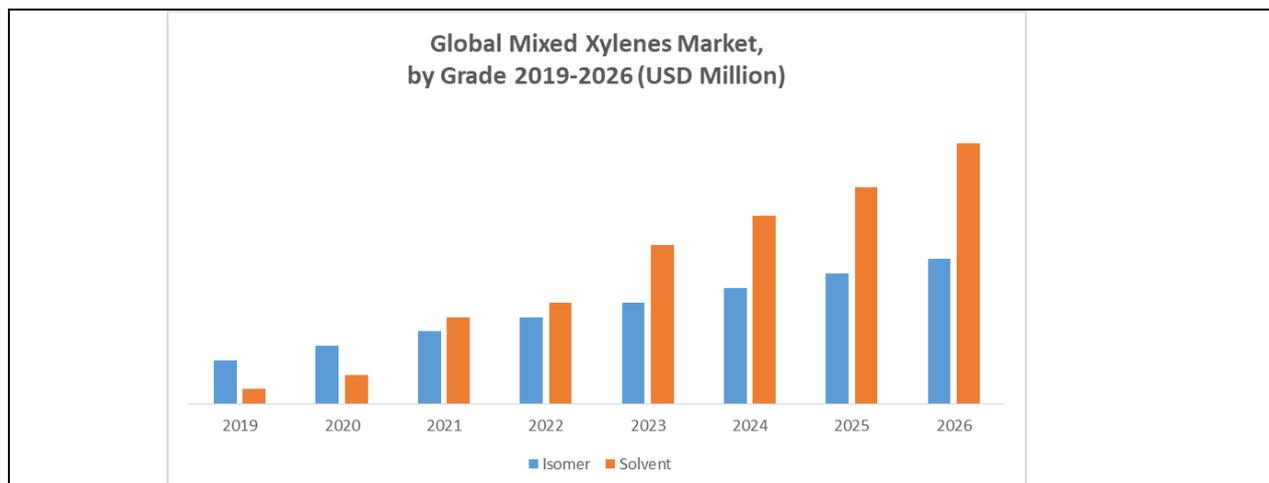
Todo este mercado será tomado por companhias concorrentes da Galp, nomeadamente, Espanholas. Estas aumentarão a sua produção para abastecer Portugal e criarão emprego à custa do desemprego conseguido pelo encerramento da Refinaria do Porto. O mesmo é dizer que iremos importar desemprego pela transferência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

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

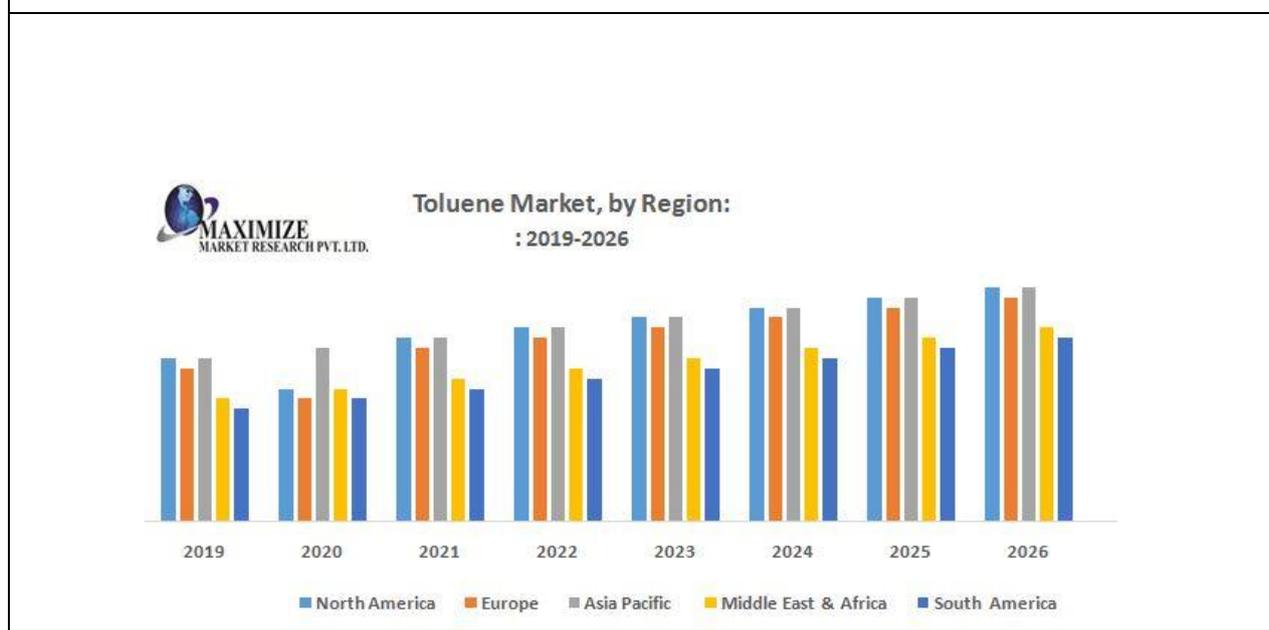
Deste Complexo Petroquímico saem diariamente cerca de 50 carros tanque de matérias - primas nobres que vão para Espanha, Polónia, França, etc, fora os que saem por navio (Betumes, Tolueno, Xilenos, C9Tipo 1, WS, etc), e que abastecem clientes exigentíssimos como a Farmacêutica Hovione, o líder mundial em vedantes e revestimentos para aeronáutica, tintas automóvel, etc, a PPG Industries, e ainda empresas portuguesas como Barbot, CIN, Promol, Manulena, etc.

No sentido de avaliar as perspectivas de futuro para os principais produtos petroquímicos produzidos na Refinaria do Porto apresentamos em seguida as crescentes perspetivas de mercado.





Fonte: <https://www.maximizemarketresearch.com/market-report/global-mixed-xylenes-market/89440/>



Fonte: <https://www.maximizemarketresearch.com/market-report/toluene-market/13903/>

1.4.2. A COMPONENTE LOGÍSTICA.

A Administração pretende transformar parte das atuais instalações da refinaria num parque logístico e importa esclarecer que esta solução será muito provavelmente transitória por não ser competitiva do ponto de vista comercial. A consequência mais grave será a entrega do Abastecimento da região de influência da Refinaria do Porto à Repsol e a outros operadores de mercado.

A Refinaria do Porto abasteceu em 2019, 25,4% do mercado português e em 2020, 28,07%, querendo significar que no ano passado esta área teve um comportamento mais resiliente face à quebra do mercado, consequência da pandemia.

Tal comportamento é respaldado na valorização positiva em média de 5 USD/ton face à cotação CIF NWE, também esta mais vantajosa comparativamente com a cotação FOB NWE (em termos históricos, o gasóleo deve ser considerado com uma apreciação de 10 USD), isto é, o posicionamento geográfico da refinaria representa em si, um aspeto muito vantajoso de valorização dos produtos ali refinados e vendidos aos vários operadores nossos concorrentes.

Os operadores de mercado, considerando o que já colocámos, compram na Refinaria do Porto, na íntegra, os produtos vendidos no mercado português, traduzindo-se numa redução das importações de refinados. Dito de outra forma, os combustíveis líquidos adquiridos na Refinaria do Porto são mais baratos quando comparados com a importação dos mesmos, logo, permitem um maior encaixe pela Empresa. A afirmação pode ser comprovada pela taxa de cobertura nacional das vendas GALP, de 2019 para 2020, este indicador subiu de 83,7% para 87,5%.

Já vimos que a Refinaria do Porto tem uma grande vantagem competitiva em termos de abastecimento dos combustíveis a norte de Portugal, porém, ficou ainda por avaliar se essa superioridade se manterá sem um aparelho refinador associado e continuar apenas como um mero parque logístico.

Neste cenário, não há forma de garantir que o produto esteja disponível à porta da refinaria o que corresponderá a um agravamento dos preços de venda que poderão ser onerados acima dos 5 USD/ton, anulando só por si a vantagem concorrencial atribuída agora à refinaria.

A esta desvalorização dos produtos ali vendidos acrescem os factores de incerteza como as dificuldades associadas ao transporte marítimo. De qualquer forma, as condições de mar serão iguais para todos os operadores e não representará nenhuma vantagem competitiva o que deixará os operadores de mercado mais livres para importar combustíveis também por essa via. Na mesma lógica aparece o abastecimento do norte do país via camiã-cisterna pela Refinaria de Sines ou pela CLC em Aveiras, sendo nestes casos mais vantajoso abastecer em Espanha.

Em função do exposto, a CCT abordará também o cálculo da Margem de Refinação da Refinaria do Porto que a Administração utiliza de uma forma individualizada e errada para justificar a má decisão anunciada publicamente. Considerar em exclusivo a Margem de Refinação é um duplo erro, na medida em que esta deve ser ponderada com a margem da Refinaria de Sines, fruto da interligação entre as duas e nesta margem, deve ainda ser incorporada a margem de comercialização obtida nas condições já explicadas e que a ela se devem em exclusivo.

Podemos então afirmar sem dúvidas que a Refinaria do Porto está a ser propositadamente desvalorizada e serve como travão ao aumento das importações, como ficou evidente da análise feita e que por essa razão deve ser preservada e potenciada. É esta a grande razão que está a motivar as movimentações dos operadores no sentido de encontrarem alternativas mais baratas para abastecerem as suas estações de serviço a Norte de Portugal, aproveitando uma dádiva inopinada que lhes caiu no colo, e a partir daí seguir o controlo do abastecimento do país.

1.4.3. A REALIDADE ESPANHOLA DO SECTOR REFINADOR

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

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

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

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

1.4.5. A REALIDADE EUROPEIA

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

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

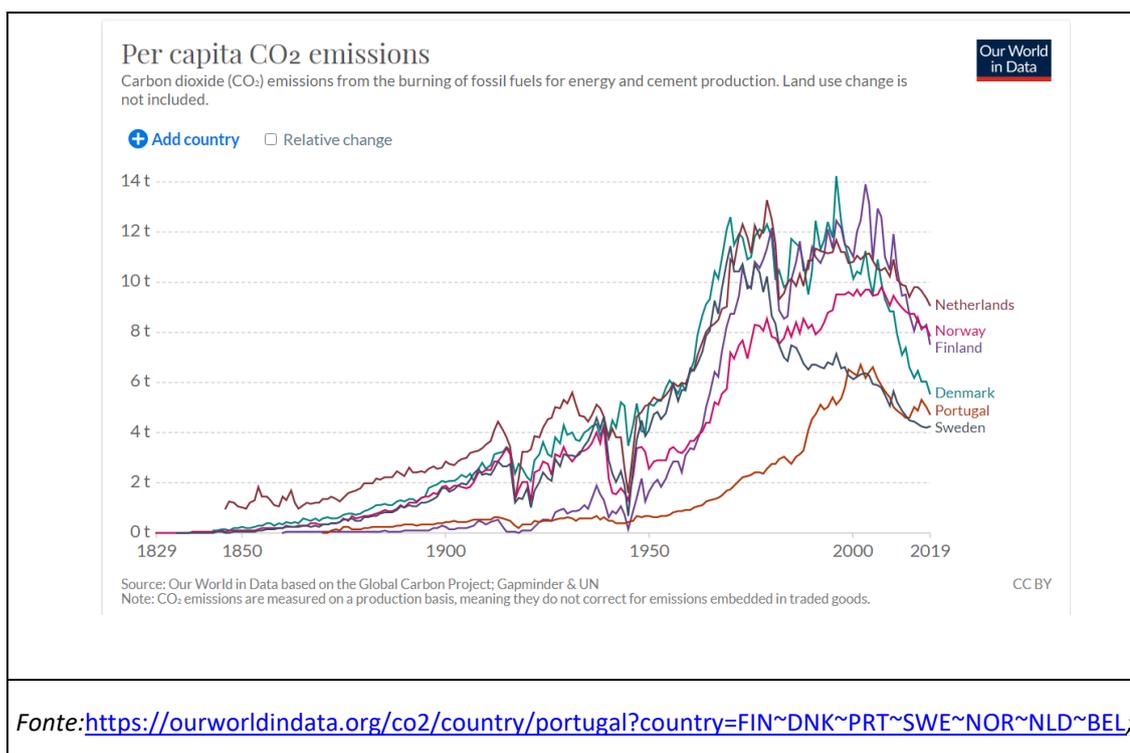
Refinaria	País	% da capacidade refinadora nacional
<i>Gunvor</i>	<i>Bélgica</i>	14,3
<i>Naantali</i>	<i>Finlândia</i>	22
<i>Grangemouth</i>	<i>Reino Unido</i>	15,7
<i>Porto</i>	<i>Portugal</i>	33,6

Da tabela percebemos o verdadeiro impacto que o encerramento da Refinaria do Porto representará no aparelho refinador português que é o maior de todos, sempre no pelotão da frente.

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

1.4.5. O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REFINARIA DO PORTO

As justificações ambientais para o encerramento do Complexo Petroquímico são uma falácia. Em rigor, o seu encerramento não diminui o consumo de energias fósseis. Aliás, Portugal é uns dos Países da Europa com Emissões CO₂ per capita, mais baixas. Emite menos que a maioria dos Países Nórdicos, ditos verdes e frugais. Portugal emite 4,75 ton de CO₂ per capita por ano.



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

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

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

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

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

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

Refinaria de Matosinhos: 29,3 kgCO₂/ CWT

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

Refinaria de Sines: 32,7 kgCO₂/ CWT

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

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

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

1.4.6. O RISCO DE ENCERRAMENTO

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

- Margem de refinação (net cash margin);
- Integração Petroquímica;
- Investimentos;
- Emissões de CO₂;
- Posição estratégica do País;
- Data da construção da refinaria e atualizações, proprietários/distribuição do Capital.

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

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

No método adoptado pela Wood Mackenzie, os critérios de comparação entre refinarias contam o investimento, isto é, a Administração tem sempre uma palavra a dizer no posicionamento da Refinaria do Porto, donde ela subirá na razão de um maior investimento, coisa que manifestamente não está nos planos da Administração. Este é o elemento central para alterar o perfil da Refinaria do Porto e torná-la mais rentável.

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

A principal ilação a retirar é precisamente a recusa da Administração em realizar os investimentos necessários para incrementar a rentabilidade da instalação e por outro lado embolsar poupanças imediatas relacionadas com a descontinuação da refinaria.

1.4.7. A QUESTÃO POLÍTICA

Até aqui discorremos sobre a razão primeira para a decisão da Administração de encerrar a Refinaria do Porto, a distribuição 870 M€ de dividendos aos accionistas no período de um “anno horribilis” (apenas para os trabalhadores) como aquele que vivemos, a descapitalização da Empresa/Grupo que motivou cortes em custos de centenas de milhões de euros e que esteve na origem da saída de centenas de trabalhadores a que infelizmente temos assistido, são uma tragédia e trarão um pesado lastro social para o futuro da Empresa e do país. Na mesma senda, foram cancelados investimentos muito importantes para dinamizar as refinarias e que porventura a sua inexistência poderá servir de argumento para vir a encerrá-las mais à frente.

A CCT reitera todas as afirmações feitas à data das duas Assembleias-gerais (2020 e 2021), agora perante a consumação dos alertas feitos nessa data, responsabiliza a Administração e o Governo que agem em consórcio por todas as consequências elencadas e sobretudo, a decisão de encerramento da Refinaria do Porto.

Cinjamo-nos então à imensa trapalhada em que a Administração se enreda quando tenta argumentar pela continuação das refinarias e o seu contrário, exhaustivamente demonstrada. Porém ficou ainda por elucidar o que terá acontecido entre Fevereiro de 2019 e a data presente e terá estado na origem na radical mudança de posição da Administração.

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

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

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

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

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

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

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

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

Todavia, os rumores sobre eventuais soluções para os terrenos da refinaria continuam a ser veiculadas na comunicação social sem desmentidos da Administração, referindo-se à refinaria de Lítio e à suposta parceria com a “Northvolt” para a produção de baterias, completando a fileira que começa na exploração de Lítio na mina do Barroso em parceria com a Savannah, cujo resultado desse concurso foi tornado público pelo Governo em favor da Empresa.

Desde o anúncio da decisão de encerramento da refinaria em que o ministro Matos Fernandes apareceu ufano e empenhado na instalação de uma refinaria de Lítio em Portugal e também na tal fábrica de baterias, moderando depois para um tom angustiado em jeito de um ponto no teatro que dá uma dica para entrada em cena que nunca mais se concretiza, provavelmente, tendo a Administração o intuito de manter uma pressão continuada sobre o Governo que este encaixou, permanecendo conivente com a destruição dos postos de trabalho.

O Plano estratégico poder-nos-ia abrir definitivamente o véu sobre os investimentos prospetivados para os terrenos da refinaria, isto é, a concreção dos estudos anunciados, desta vez pela pena da própria Administração na informação inicial enviada à CCT relativa à discussão do procedimento de despedimento colectivo em curso. Todavia, também esse plano tarda em debutar, tendo já sido anunciado para maio e depois adiado para 2 de junho, o dia seguinte ao que a Administração pretende fechar o processo de despedimento colectivo.

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

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

Parte II – contestação do ANEXO II, III e IV - Um despedimento colectivo em vários atos e nulo

2.1. A informação negada

A Administração apresentou à CCT um simulacro de despedimento colectivo que pretende justificar com informação truncada e nalguns aspetos irrelevantes e incorrecta sobre a matéria em discussão.

Os trabalhadores envolvidos no despedimento colectivo não são os apontados pela Administração, mas também, todos aqueles cujos contratos cessarão progressivamente nas fases subsequentes e no prazo de dois anos.

A informação fornecida continua a ser manifestamente insuficiente e a não permitir verificar critérios relevantes e não discriminatórios relativos a todos os quatrocentos e um trabalhadores da Refinaria do Porto que concretize o rol apresentado para despedimento.

Sem todos os dados solicitados pela CCT, apenas sobrarão um despedimento selectivo dos trabalhadores em questão, onde, por exemplo, se contam 5 membros da CCT (todos do norte), dirigentes e delegados sindicais.

Por maioria de razão, o mesmo se aplica à não disponibilização de dados como a avaliação de desempenho de todos os trabalhadores da Refinaria, ou as habilitações académicas e profissionais – entre outras, a área de formação superior daqueles que a possuem - relevarem para uma eventual colocação, mas também ignorada nos documentos recebidos, ou sobretudo, a informação das soluções discriminadas individualmente para a restante população de trabalhadores da Refinaria do Porto - de todos os trabalhadores - que não consta do processo de intenção de despedimento colectivo no anexo III

Não obstante, revisitamos toda a informação negada pela Administração e de uma forma sistematizada:

I - Em momento anterior, a Empresa referiu que laboravam na refinaria de Matosinhos 401 trabalhadores e já havia sido encontrada solução para 100 deles. Nos termos da comunicação inicial, afinal são 391 trabalhadores e apenas foi encontrada solução para 43. São 149 os trabalhadores agora a despedir. O que acontece aos demais trabalhadores que integram a Refinaria de Matosinhos?

A informação disponibilizada, além de escassa, tem erros relevantes como o anexo II – quadro de pessoal da Empresa onde apenas estão identificados trezentos e setenta e sete trabalhadores da Refinaria de Matosinhos, o que não confere com os quatrocentos e um nem com os trezentos e noventa e um trabalhadores apresentado como o quadro da instalação em momentos diferentes.

Dos 67 trabalhadores apontados para o futuro hub logístico apenas constam 14 no Anexo III.

Dos 39 trabalhadores colocados em empresas do Grupo Galp apenas constam 19 no anexo III

Dos 24 trabalhadores com acordos (RMA, RAT e pré-reformas) apenas constam 8 no anexo III

Dos 115 que permanecem no ativo nas subsequentes fases de descontinuação da refinaria apenas constam 53 no Anexo III.

Não foram fornecidas informações sobre os 10 trabalhadores que à partida estavam excluídos da informação fornecida pela Administração, isto é, quem foram os trabalhadores e quais as condições de soluções alternativas encontradas

II - Relativamente aos 43 trabalhadores apontados no documento com a situação já resolvida: Quem são? Com quem foi celebrado acordo de pré-reforma e quais as respectivas condições? Com quem foi celebrado acordo de rescisão por mútuo acordo (RMA) e quais as respectivas condições?

Não houve respostas sobre quem foram os trabalhadores e o detalhe das condições acordadas.

VIII - Requer o estudo efectuado pelo consultor Wood Mackenzie.

Não foi fornecido o estudo na íntegra, mas somente uma tabela descontextualizada.

XIII - Listagem dos trabalhadores a laborar no regime de prestação de serviço, afectos a empresas externas, permanente nas diversas instalações Petrogal e Grupo Galp.

Não foi enviada.

XVIII - Listagem detalhada dos trabalhadores aos quais foi efectuada proposta de mobilidade (quantos, quais e qual o desfecho) e esclarecimento quanto aos trabalhadores que aceitaram, relativamente à categoria profissional que exerciam e que passarão a exercer.

Não foi respondida.

XIV - Número de contratos de trabalho a termo vigentes no Grupo.

Não foi dada resposta quanto ao Grupo Galp.

A Administração teimou em fornecer à CCT a informação que ela entende ser relevante, isto é, apenas aquela que não permita à CCT perceber qual foi o critério aplicado a todos os trabalhadores e que veio a desembocar, para já, na intenção de despedimento de mais de uma centena de trabalhadores.

Bem assim, a Administração também não forneceu a informação que permita uma abordagem construtiva da procura de soluções alternativas às por ela apresentadas e que se resumem às rescisões por “mútuo acordo”.

Como foi explicado, os dados solicitados pela CCT estão ligados a caminhos alternativos e olhando todo o universo Galp amplia-se a possibilidade de encontrar soluções para todos os trabalhadores. Ninguém deverá ficar para trás.

Outro caminho alternativo preconizado pela CCT é a inversão do processo de esvaziamento da Empresa, para que estes trabalhadores voltem a ocupar os lugares-Petrogal em todas as instalações em que aqueles são desempenhados, de forma permanente, por trabalhadores contratados a prestadores de serviço.

A Administração também negou fornecer as informações concretas relativamente aos prestadores de serviço em todo o Grupo.

A ser concretizada a proposta alternativa da CCT de reversão do esvaziamento de reversão do “Esvaziamento da Empresa” que será desenvolvida na terceira parte deste documento, deve ficar bem claro, que todos os trabalhadores que a Administração quer despedir não seriam suficientes, ou seja, há lugares disponíveis para todos e ainda sobrariam vagas.

Face à recusa reiterada da informação exigida pela CCT que confirmaria os caminhos por esta apontados e já referidos, relevou-se mais uma vez a demonstração cabal da verdadeira intenção da Administração em efectuar um despedimento selectivo e não querer encontrar caminhos alternativos.

2.2. Categorias profissionais versus conteúdos funcionais

O anexo III tece uma série de considerações e pretensas comparações entre trabalhadores, tendo apenas por referência as unidades operacionais e dentro delas, os conteúdos funcionais. A Administração tenta arrumar a coisa por caixinhas a que cada uma corresponde uma unidade a encerrar e fica-se por aí, fechando ainda mais no conteúdo funcional, quando o método deveria ser o inverso, isto é, a abertura do leque segundo os perfis de categorias profissionais negociados com os sindicatos.

A Administração pretende iludir que a base operacional da Refinaria deve ser considerada na sua globalidade pois esta assenta nas categorias de Técnicos Operacionais de Produção I, II e III, Coordenadores Técnicos I e II, Chefes Operacionais e Supervisores de Manutenção I, II e III que estas categorias dentro da operação são de largo espectro e que a sua descrição constante no Acordo de Empresa firmado com as organizações sindicais permite, no limite, a operação em qualquer unidade da refinaria, também na Movimentação de Produtos.

A decisão da Administração é completamente arbitrária e inescrutável e por isso o processo de despedimento deve ser considerado nulo.

2.3. A avaliação de desempenho na componente individual - qualitativa, pela sua subjectividade, não pode ser um critério de comparação de trabalhadores

A Administração usa como critério de selecção de trabalhadores a avaliação de desempenho e finge acreditar que é um processo perfeitamente aceitável para comparar trabalhadores avaliados por diferentes hierarquias. É aqui que entra a subjectividade inerente ao processo de avaliação de desempenho e cuja, a Administração tem aplicado em doses crescentes desde 2017.

Para atalhar alguma discussão desta matéria, a CCT vem demonstrar o que afirma com dados concretos.

Segundo a Administração “o Sistema de Gestão de Desempenho constitui um componente essencial para o alinhamento do papel de cada trabalhador com a estratégia e os objectivos da Galp Energia. Cada trabalhador é avaliado pelo grau de cumprimento dos objectivos partilhados e individuais ...”

Este modelo sofreu até 2019 alterações, com um aumento exponencial do peso da “subjectividade” na avaliação individual de cada trabalhador, conforme se demonstra no quadro seguinte que compara o modelo vigente em 2010 com o modelo de 2019:

Modelo de Gestão de Desempenho		Contratos Gestão		Restantes Quadros Superiores		Funções Técnicas e de Coordenação (B;C e D)		Outras Funções (F a I)	
		2010	2019	2010	2019	2010	2019	2010	2019
		NR-001-2010		NR-001-2010		NR-001-2010		NR-001-2010	
Objectivos Partilhados	Empresa /UN	35%	56%	35%	42%	35%	30%	35%	40%
Objectivos Individuais	Pessoais Quantitativos	65%	24%	65%	28%	65%	30%	65%	0%
	Competências Comportamentais	0%	20%	0%	30%	0%	40%	0%	60%
Repartição Objectivos Individuais		Contratos Gestão		Restantes Quadros Superiores		Funções Técnicas e de Coordenação (B;C e D)		Outras Funções (F a I)	
		2010	2019	2010	2019	2010	2019	2010	2019
		NR-001-2010		NR-001-2010		NR-001-2010		NR-001-2010	
Objectivos Individuais	Pessoais Quantitativos	100%	55%	100%	48%	100%	43%	100%	0%
	Competências Comportamentais	0%	45%	0%	52%	0%	57%	0%	100%

Como se costuma dizer, a prova que o pudim existe é que se come, isto é a realidade é o único critério de verdade e que se consegue ler da tabela.

Em todas as categorias profissionais, entre 2010 e 2019, os objectivos individuais - pessoais quantitativos diminuiram significativamente o seu peso e para as funções entre os níveis I e E passaram de 100% para 0% enquanto as competências comportamentais de 0% para 100 %!

Como se pode verificar, o peso da avaliação das competências comportamentais era completamente inapropriado e excessivo em detrimento dos objectivos pessoais e de equipa, aliás, as alterações feitas em 2020 revelam o reconhecimento desta distorção pela Administração.

A CCT pretende que a Administração deixe de utilizar um critério tão injusto como a avaliação de desempenho para seriar trabalhadores em que a subjectividade continua a ser nota dominante e abre portas para a arbitrariedade.

2.3.1. A AVALIAÇÃO TIPO “RUI PEDRO”

A CCT evoca o caso mais acabado da manipulação da avaliação de desempenho como arma de arremesso sobre os trabalhadores, mais concretamente, um dos seus representantes, onde sobreveio o teor subjectivo e discricionário de todo o procedimento. A propósito, deve ser vincada a quantidade inusitada de representantes dos trabalhadores envolvidos no despedimento colectivo, onde todos constam para despedimento.

O caso tornou-se público pela fuga de informações sigilosas trocadas entre quadros dirigentes da Refinaria do Porto e ficou celebrizado com o nome do trabalhador e representante alvo.

De uma forma resumida, esteve em causa a propositada discriminação pelas chefias ao usarem alguns dirigentes sindicais como fiel da balança para conseguirem subir a nota a outros trabalhadores (mencionando o nome do dirigente sindical e membro da CCT, Rui Pedro como exemplo e que aqui é assumida como intencional), com o objetivo de prejudicar o representante dos trabalhadores. Uns meses mais tarde, ficaram evidentes as reais intenções da Administração ao utilizar os conhecimentos e capacidades do trabalhador, como argumento para colocá-lo e mantê-lo em tarefas ditas de elevada importância a realizar, não sendo aquelas refletidas nas avaliações de desempenho. A imposta transição do horário de Laboração Contínua para o Horário Normal, teve como como objectivo final implicar perda de rendimentos ao mencionado trabalhador.

Ao contrário, o trabalhador e a sua propositada penalização, em termos de avaliação de desempenho, foi adoptado como padrão - Avaliação tipo Rui Pedro - email que circulou em Março de 2016 entre chefias na Refinaria do Porto – tornado público e denunciado pela CCT – Anexo III.

2.4. O esvaziamento da Empresa – uma fase qualitativamente mais avançada

A Petrogal continua a ser a base do Grupo Galp Energia, tem uma importância fulcral para o País e todas as funções dos seus trabalhadores, consagradas no objecto dos Estatutos daquela, abrangem a totalidade de funções dos trabalhadores do Grupo Galp. Assim, a questão que se coloca em primeiro lugar é a razão pela qual foi criado o Grupo Galp Energia.

A CCT irá demonstrar em seguida, com dados concretos, como a criação do Grupo Galp continua a assumir um papel instrumental na destruição da Empresa e sobretudo na redução de salários e direitos dos trabalhadores, através da substituição destes por outros, contratados a terceiros ou através de empresas do grupo criadas de raiz para o efeito. Do mesmo modo se reduziu o universo de alcance da contratação colectiva, sob um intenso ataque, que abrange cerca de 25% dos trabalhadores do grupo Galp.

Se o aparecimento da Petrogal correspondeu à unificação de várias empresas do sector petrolífero, o nascimento do Grupo Galp marcou a tendência inversa. Manteve-se o âmbito global da actividade da Empresa, porém segmentou-se em várias outras empresas conforme a arrumação conjuntural dos interesses dos poderosos no sector energético, mas sobretudo para abrir as portas à precariedade, à eliminação de direitos e salários.

O âmbito de actuação e a respectiva dimensão económica da Petrogal tem-se alargado com os investimentos de conversão das refinarias na ordem dos 1400 M€ concluídos em 2012 e continua a liderar destacada a lista das empresas exportadoras. A actividade económica da Petrogal expandiu-se, todavia, a Administração prosseguiu o esvaziamento da Empresa no seu Capital Humano e levou a que nos últimos 5 anos tivessem sido empurrados para fora dela cerca de 33% dos trabalhadores sem o devido preenchimento desses postos de trabalho por trabalhadores com o mesmo vínculo.

Na área de manutenção industrial reina a terceirização de serviços onde se criou um corpo de aproximadamente 400 trabalhadores que satisfazem necessidades permanentes de manutenção das refinarias, porém, com vínculos precários, salários e condições inferiores às que aufeririam como trabalhadores da Petrogal. Esta situação traz consequências nefastas em termos económicos e de segurança, agravadas pelo excessivo grau de dependência de entidades terceiras, numa actividade tão vital para a segurança e sustentabilidade da refinação. Na operação das unidades industriais, o quadro de pessoal é manifestamente insuficiente para a sua operação normal e a prova disso é o recurso permanente e excessivo ao trabalho suplementar que todos os anos “estoura” os orçamentos.

Nas Áreas de Aprovisionamento, Trading Oil, Planeamento, Tecnologia, Planeamento e Controlo, Distribuição Oil Ibérica e Internacional, que em termos físicos se situam nas Torres de Lisboa, os trabalhadores da Empresa já são menos que 60% do total dos trabalhadores. O recurso a terceiros continua e cresce na eliminação de postos de trabalho ocupados do âmbito do vínculo Petrogal. Por outro lado, surge a modalidade da substituição daqueles vínculos por outros do universo Galp Energia, onde a Galpgeste assume um papel destacado.

O objectivo é sempre o mesmo, a sangria dos trabalhadores mais antigos, muitas vezes “empurrados” com extinção do vínculo. Hoje, existem áreas inteiras da Empresa em que nenhum trabalhador tem contrato com ela, dispersando-se no tal universo Galp Energia e na nebulosa dos direitos dos trabalhadores que aquele representa.

A própria Administração introduziu um novo elemento, a “família de funções”, que comprovam e resumem toda a argumentação da CCT, isto é, as funções são transversais a todo o grupo e não há razão nenhuma para trabalhadores com as mesmas funções terem salários e contratos com empresas diferentes da nossa. A “família de funções” corresponde à consolidação da Galp Energia como um todo, mas com um quadro salarial e de direitos muito inferior ao que seria, caso os mesmos trabalhadores fossem da Petrogal.

Nos últimos anos, as contratações de trabalhadores destinaram-se na esmagadora maioria para as áreas operacionais das refinarias e descuraram as áreas de gestão referidas acima, contribuíram de forma decisiva para o esvaziamento da Empresa sem nada que o justifique a não ser uma opção deliberada da Administração nesse sentido.

Em seguida serão enumerados vários processos por ordem cronológica, todos no ano de 2020 que representaram um crescendo e corresponderam a uma alteração qualitativa no esvaziamento da Empresa em que este despedimento colectivo é mais um exemplo.

2.4.1. A REESTRUTURAÇÃO DA UNIDADE COMERCIAL – NOVEMBRO 2019

A reestruturação, na unidade comercial resultou na disponibilização de cinquenta trabalhadores- todos da Petrogal - isto é, ficaram fora da estrutura e dos quais a Direção de Pessoas ficou encarregue de abrir a porta da rua. Obviamente, o linguajar corporativo fala nos acordos de pré-reforma e rescisões por mútuo acordo.

2.4.2. UM PLANO SOCIAL EM PLENA PANDEMIA – MAIO 2020

O lançamento de um plano “social” não é original na Empresa/Grupo, porém, as condições propostas foram as mais baixas de sempre e muito pouco atrativas, mesmo para trabalhadores que de alguma forma pretendessem sair da Empresa.

O plano “social” surgiu como uma forma sofisticada de despedimentos encapotados e pré-reformas “low cost” de forma a levar os trabalhadores a aceitarem voluntariamente as condições propostas pela Administração que claramente lhes era desfavoráveis. Ora, a única forma de convencer os trabalhadores por moto próprio a assumirem uma opção que os prejudica, apenas pôde ser arrancada com doses massivas de pressão ilegítima, também designada como chantagem e a indicação da porta de saída.

Num total de 200 trabalhadores abrangidos, 150 trabalhadores eram trabalhadores da Petrogal.

2.4.3. 1º DESPEDIMENTO COLECTIVO – JULHO 2020

Pela primeira vez na história da Empresa, a Administração avançou para um despedimento coletivo e fê-lo com seis trabalhadores, onde foram concretizados três por os restantes terem cedido aos acordos de rescisão.

Todos os trabalhadores envolvidos tinham formação superior, alguns com doutoramento na área de negócio e todos com muitos anos de experiência o que releva de uma manifesta má vontade da Administração quanto à recolocação daqueles no Universo Galp Energia.

Porém a questão não foi a má vontade, mas o quadro da chantagem e o estrito calculismo cujo fito foi lograr o objetivo proposto de destruição de centenas de postos de trabalho.

O empreendimento não foi assumido de uma forma direta, foi antes architectado para dar corpo a um procedimento nunca aplicado na vida da Empresa e se tornasse uma realidade enquanto espada sobre a cabeça dos trabalhadores contactados no âmbito do “Plano Social” em curso à data para as soluções para eles cozinhadas pela Administração e já enumeradas.

2.4.4. 2º DESPEDIMENTO COLECTIVO – NOVEMBRO DE 2020

A Administração alegou razões económicas para a pretensão de despedimento de doze trabalhadores, a que se juntam três despedimentos efectivos consumados em Outubro, resultado de igual procedimento lançado em Junho cuja motivação seria tecnológica.

Foram incluídos trabalhadores neste despedimento abrangidos na anterior reestruturação da unidade comercial por motivos diferentes daqueles antes invocados. Não é apenas uma contradição óbvia, prova que a intenção de despedimento se alargou a quinze trabalhadores e que as razões apresentadas, mais uma vez, não foram válidas.

2.5. O esvaziamento da Empresa em números

A CCT de há muito tempo para cá, vem afirmando estarmos perante um processo acelerado de destruição da Empresa, assente na saída contínua de trabalhadores em variadas modalidades, reformas e pré-reformas conforme reportam os relatórios únicos, faltando o documento relativo ao ano de 2020.

Ano	Quadro de pessoal da Petrogal (1)	R&D GE (2)	Diferença	Diferença GE
2017	1707	5406	-260	-106
2018	1654	5352	-48	-54
2019	1622	5345	-32	-7
2020	1327	5248	-295	-97
(1) Fonte: Relatório Único da Petrogal 2015,2016,2017,2018,2019				
(2) Fonte: Relatório integrado de resultados Galp Energia 2015,2016,2017,2018,2019,2020				

Para a leitura da tabela devem ser considerados que os dados de 2020 foram contabilizados à presente data, a partir do quadro de pessoal fornecido pela Administração. Não foram considerados os trabalhadores em pré-reforma contabilizados no quadro fornecido porque são trabalhadores que efetivamente saíram da Empresa.

A diferença reportada no ano de 2017 tem como referência o ano de 2015 a 31 de Dezembro, o que demonstra que em cinco anos e 4 meses o quadro da Empresa foi reduzido em 635 trabalhadores e que equivale uma percentagem de 32,36%.

A área Galp “Refinação e Distribuição” foi introduzida na tabela como elemento de comparação por integrar o grosso das funções originalmente desempenhadas por trabalhadores com vínculo Petrogal, por exemplo, onde se encontram as refinarias.

A coluna “Diferença GE” reflete que apesar do quadro da área Galp “Refinação e Distribuição” ter sofrido uma redução no período verificado, fê-lo de uma forma invariavelmente menor que o quadro da Petrogal, o que concretiza as alegações da CCT de que há uma substituição directa de trabalhadores com vínculo Petrogal por outros Galp Energia.

Perante os dados concretos que falam por si, fica demonstrado o processo de esvaziamento da Empresa em passo acelerado pela Administração, e cuja pandemia de Covid-19 foi aproveitada para acelerar ainda mais um processo já começado há alguns anos.

Posto isto, surge a conclusão que se evidencia a si própria, a Administração procedeu à substituição de trabalhadores em funções efectivas da Empresa por trabalhadores subcontratados a terceiros, porventura com vínculos precários. Esta política corresponde à exploração de todos os trabalhadores que geram cada vez mais valor sem retorno algum do mesmo modo em que tenta eliminar todo um histórico de direitos dos trabalhadores.

2.6. O trabalho suplementar – outra forma de redução do número de trabalhadores

A tabela que se segue representa o nº de horas trabalhadas de forma extraordinária na Refinação que inclui as refinarias de Sines e Matosinhos:

	2016	2017	2018	2019
Refinação	40927	58921	115113	115338
Fonte: listagem de trabalho suplementar fornecida pela Administração nos respectivos anos.				

Assim, a tabela demonstra a brutalidade do recurso ao trabalho suplementar e a sua tendência de agravamento quase exponencial o que evidencia um quadro insuficiente de trabalhadores para cumprir todas as tarefas permanentes necessárias ao funcionamento regular das instalações.

Se consideramos de forma individualizada a Refinaria de Sines que releva para o efeito de encontrar soluções para os trabalhadores ora destinados ao despedimento, encontra-se no ano de 2020, a realização de 7844 horas extraordinárias que se consubstancia na falta de 36 trabalhadores naquela refinaria.

2.7. O Parque da Boa Nova – Um exemplo prático e concreto

A Subcomissão de Trabalhadores da Refinaria do Porto informou a CCT que no decurso de uma reunião de carácter informal, sem acta e solicitada com urgência pela Direcção da Refinaria do Porto lhe foi comunicado que o Parque da Boa Nova passaria a ser gerido por uma empresa externa.

A CCT defende que deve ser declarada nula qualquer alteração na estrutura daquela área por evidentes irregularidades processuais e por carecer de fundamento.

A Administração voltou a cavar no esvaziamento da Empresa, isto é, na substituição de trabalhadores da Empresa por outros com um quadro salarial mais baixo, aliás, os concursos abertos pela empresa prestadora de serviços escolhida para operar o parque saíram no jornal com as condições oferecidas e requeridas para ocupar o lugar dos actuais trabalhadores.

A CCT tem conhecimento que os valores de salários base praticados pela nova empresa são 800€, o que diz muito sobre a responsabilidade ineludível da Administração na promoção dos baixos salários.

A atitude assumida pela Administração desde o início do processo indicia uma forma de estar comprometida com fins inconfessáveis num processo opaco e com um objectivo perfeitamente identificado e do qual a CCT venceu a sua distância e condenação.

Agora já se consegue perceber um dos objetivos traçado pela Administração quando verificamos os nomes de todos os trabalhadores (dezanove) do Parque da Boa Nova no processo de despedimento colectivo, quando a Administração afirma que vai manter aquela instalação a funcionar concessionada à Empresa “Sinal mais” cujos trabalhadores foram formados por aqueles no caminho da “rua”.

Dizer ainda que um desses trabalhadores do Parque da Boa Nova foi despedido no anterior despedimento colectivo que alegava razões económicas.

Este caso concreto é trazido aqui pela CCT para que fique claro que não pode valer tudo. Não há nenhuma legitimidade, nem dignidade em trocar trabalhadores por outros “mais baratos”, despejando os primeiros

num despedimento coletivo para o qual em nada contribuíram e nenhuma razão há, além de uma gestão rapace para concentrar cada vez mais recursos em cada vez menos mãos, ditos accionistas.

PARTE III – Proposta concreta

3.1. impõe-se a manutenção de todos os postos de trabalho

Perante a atitude predadora da Administração, assumida de forma oportunista durante a pandemia, relativamente à destruição de emprego, a CCT considera que o empenho para a preservação dos postos de trabalho deve ser uma prioridade para as instituições públicas.

Aliás, no atual contexto ainda pandémico, a preservação de todos os postos de trabalho assume uma relevância e urgência ainda maior e por isso também devia ser reflectida pelo atual governo que tutela a Direcção Geral do Emprego e das Relações do Trabalho (DGERT), uma parte no despedimento colectivo.

Sobre a manutenção dos postos de trabalho, Vide o compromisso assumido pela Administração na Resolução do Conselho de Ministros n.º 55/2008, aquando da realização do projecto de reconversão das refinarias e que garantiu um crédito fiscal de 160,5 milhões de euros em IRC.

“Este projecto de investimento ascende a um montante total de cerca de 1059 milhões de euros, envolve a criação de 150 postos de trabalho, bem como a manutenção dos 2049 já existentes (...)”. In Nota informativa C (2009) 8733 final da Comissão Europeia, referente ao Auxílio estatal C 34/2009 (ex. N 588/2008) – Portugal LI”

É de referir que a Administração não concretizou o crédito fiscal por ter feito as contas e ter considerado que a destruição líquida de emprego com vínculos Petrogal seria bem mais proveitosa do ponto de vista financeiro..

A substituição de funções do âmbito da Petrogal por outros trabalhadores contratados a prestadores de serviço e outras empresas do Grupo Galp é uma evidência também demonstrada, pelo que estão em aberto todo um conjunto de funções Petrogal que devem ser (re)ocupadas pelos trabalhadores agora envolvidos no despedimento selectivo.

A Administração assume no ponto 52 do anexo I que está ainda em curso o estudo sobre utilizações alternativas da estrutura industrial, pelo que qualquer cessação de contrato é extemporânea e deve a Administração utilizar todos os mecanismos previsto na lei com o alcance temporal necessário para assegurar todos os postos de trabalhos nas utilizações futuras e nas atuais instalações como a Refinaria de Sines, o Parque da Boa Nova, a Fábrica de Lubrificantes que irá continuar a laborar e no Parque de Perafita (PERGÁS) onde continua a haver trabalhadores com funções Galp.

Em coerência, a CCT propõe a integração dos trabalhadores de acordo com a tabela seguinte:

Instalação	Trabalhadores a integrar
Fábrica de Lubrificantes – Refinaria do Porto	36
Edifício Administrativo – Refinaria do Porto	3
Armazém – Refinaria do Porto	5
Parque Boa Nova – Refinaria do Porto	32
Terminal de Leixões	19
GOC Aeroporto Porto	20

Parque Pergás (antiga Perafita)	14
Parque Viana Castelo	1
Subotal (região norte)	130
Parque de Aveiras	10
Refinaria Sines	238
Terminal de Sines	64
Parque Madeira	15
Parque de SAAGA Açores	50
Parque de Valencia	12
Parque de Gijon Mérida	10
GOC Aeroporto Lisboa/Beja	11
GOC Aeroporto	88
GOC Aeroporto Santa Maria	5
GOC Aeroporto Ponta Delgada.	4
GOC Aeroporto Lages.	3
GOC Aeroporto Horta	3
GOC Aeroporto Porto Santo	1
GOC Aeroporto Faro	17
GOC Aeroporto Funchal	11
Subtotal	542
Total	672

Globalmente são propostos colocar 672 trabalhadores, um conjunto muito mais alargado face aos 137 trabalhadores envolvidos no despedimento colectivo o que significa em termos absolutos que haverá 5 vagas por trabalhador. Desta forma, a CCT pretende dar margem de manobra suficiente à Administração para gerir a colocação de todos os trabalhadores.

As vagas na área geográfica da Refinaria do Porto (130) cobrem quase a totalidade dos trabalhadores envolvidos no despedimento colectivo, pelo que, a proposta da CCT destaca a colocação dos trabalhadores nas instalações da região Norte.

A CCT anexa à proposta um organigrama com a estrutura da Empresa que será o Anexo IV.

Anexo 1 – Lista de Refinarias na União europeia (mais Reino Unido)

Fonte: McKinsey Refinery Capacity Database (2020)

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

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

Alemanha	Burghausen	OMV	76
	Gelsenkirchen	BP	265
	Harburg	Tamoil	105
	Harburg	Nynas	20
	Heide / Grasbrook	Klesch	93
	Ingolstadt	Gunvor	110
	Karlsruhe	Mineraloel (Shell / ExxonMobil / Rosneft / Phillips 66)	322
	Leuna	Total	227
	Lingen	BP	97
	Rheinland	Concha	350
	Schwedt	PCK (Shell / Rosneft / Eni)	239
	Vohburg / Ingolstadt / Neustadt	Bayernoil (BP / Eni / Rosneft / Vitol)	217
	Wilhelmshaven	Hesty	87
Grécia	Aghii Theodori	Óleo de motor	185
	Aspropyrgos	Helênico	150
	Elefsis	Helênico	100
	Thessaloniki	Helênico	100
Hungria	Szazhalombatta	MOL	165

Irlanda	Whitegate	Irving	75
Itália	Ancona	Api	83
	Augusta	ExxonMobil	198
	Busalla	Iplom	40
	Livorno	Eni	106
	Milazzo	Milazzo (ENI / KNPC)	248
	Priolo	Lukoil (Isab)	220
	S. Martino Di Trecate	Sarpom (TotalERG / ExxonMobil)	177
	Sannazzaro	Eni	223
	Sarroch	Saras	315
	Taranto	Eni	120
Lituânia	Mazeikiai	PKN	205
Países Baixos	Amsterdam	Smid & Hollander	10
	Europoort	BP	377
	Pernis	Concha	440
	Rotterdam	ExxonMobil	195
	Rotterdam	Gunvor	90
	Rotterdam	Vitol	84
	Vlissingen	Total / Lukoil	149

Polónia	Gdansk	Grupa Lotos	210
	Plock	PKN	360
Portugal	Porto	Galp	110
	Sines	Galp	220
Eslováquia	Bratislava	Slovnaft (MOL)	124
Espanha	Cartagena	Repsol	220
	Castellon de la Plana	BP	110
	Huelva	Cepsa	213
	La Coruna	Repsol	125
	Puertollano	Repsol	150
	São Roque	Cepsa	252
	Somorrostro	Petronor (Repsol)	240
	Tarragona	Asfaltos Espanoles (Cepsa / CAMPSA)	28
	Tarragona	Repsol	190
Suécia	Brofjorden Lysekil	Preem	230
	Gotemburgo	Nynas (Neste / PDVSA)	13
	Gotemburgo	Preem	115
	Gotemburgo	St1	80
	Nynashamn	Nynas (Neste / PDVSA)	30

Reino Unido	Eastham	Shell / Nynas (Neste / PDVSA)	27
	Fawley	ExxonMobil	270
	Grangemouth	Ineos (CNPC)	196
	Humber	Phillips 66	221
	Killingholme South Humberside	Total	110
	Pembroke	Valero	220
	Stanlow	Essar	205

Fonte: Wood Mackenzie (Junho de 2020)

 Wood Mackenzie A World of Energy					
Most at risk of closure	4th - bottom quartile	3rd Quartile	2nd Quartile	Least at risk of closure	1st (top) Quartile
Milazzo Grangemouth Orlen Lietuva Augusta Kralupy Gunvor Petroleum Rotterdam BV Cressier Donges Slagen Mongstad Lindsey Oil Refinery Livorno Kalundborg Antwerp Bosanski Brod Fredenicia Grandpuits Whitegate Hamburg (Holborn) Gothenburg (ST1) BP Raffinaderij Rotterdam	Gunvor Raffinerie Ingolstadt Karlsruhe MIRO Elefsis La Coruna Naantali Corinth Pembroke Preemraff Lysekil Thessaloniki Porto Schwechat Rijeka Sines Antwerp (ExxonMobil) Fos sur Mer Petromidia Kırıkkale Feyzin Port-Jerome Gravenchon Bayernoil Izmir	Falconara Sarroch Saras Gonfreville l'Orcher Taranto ISAB (Priolo) Cartagena (Repsol) Izmit Preemraff Gothenburg Trecate Litvinov Sannazzaro Somorostro Aspropyrgos Puertollano Lavera Burghausen Heide San Roque Stanlow Leuna (Milder) Pernis	Total Raffinaderij Antwerpen Rhineland Refinery La Rabida Fawley Pancevo Bratislava Rotterdam (Esso) Plock Castellon Gdansk Tarragona (Repsol) Petrobrazi Lingen Schwedt Humber Refinery Nefkochim Burgas Porvoo Duna Zealand Refinery Geilsenkirchen		

Anexo III – Avaliação tipo Rui Pedro

From: Paulo Rodrigues Santos
Sent: sexta-feira, 4 de Março de 2016 15:01
To: João Amorim; José António Silva Pinto; José Manuel Amorim Figueiredo; Maria Palmira M. Castro
Subject: FW: Reenc. KPI's 2015 - Indicador Operacional Individual
Sensitivity: Confidential

Boa tarde,

Para relembrar que combinámos analisar até 11 de Março. Envio o resumo das regras após comentários de todos expressos abaixo:

Aqui, vamos ter de apresentar a lista dos que devem ter 2.0 a 1.5, de acordo com o critério/razões abaixo ou outros. Compreenderão que se forem todos bons (como são a reivindicar contra o AE) terão que baixar todos e perderão o sentido ter este indicador no futuro.

Lembrem-se do que se passou o ano passado, certamente que os CT's conseguem discriminar. Devem ser criteriosos nos OCl e OE acima de 3.

Cumprimentos,
Paulo Santos

Adjuntos, entre 3.75 e 4.0.
Os Chefes de Turno entre 3.50 a 3.75.
Média de cada turno sem CT's = 2.75

O range abaixo de 1.5 e acima de 3.0 deve ser justificado por razões como sejam:

1.0

- Baixas ou ausências persistentes nas respetivas equipas

1.0 a 1.5

- Absentismo
- Indisciplina (comportamental ou operacional)
- Criação e conservação/passagem problemas nos turnos sem terem desenvolvido esforços para os resolver
- Outros (ao vosso critério)

3.0 a 3.5

- Colaboração (encaminhamento de amostragem, outros)
- Atitude positiva
- Capacidade aplicada de resolução dos problemas
- Outros (ao vosso critério).

Outro

Sinistralidade / Procedimento não cumprido

Absentismo

Média OCl

1.5

2.25

1

Com os melhores cumprimentos,
Paulo Santos

galp
 Ass/DOR: Refinaria de Matosinhos
 Direcção de Operações
 Tel.: 229 992 121 Ext. 21731
 Tlm: 964 543 652
 email: paulo.santos@galpenergia.com

galp

From: Paulo Rodrigues Santos
Sent: segunda-feira, 22 de Fevereiro de 2016 15:04
To: João Amorim; José António Silva Pinto; José Manuel Amorim Figueiredo; Maria Palmira M. Castro
Subject: RE: Reenc. KPI's 2015 - Indicador Operacional Individual
Sensitivity: Confidential

Boa tarde,

Enviem-me os ficheiros até ao dia 3 de Março (5ª feira), sff.

Cumprimentos,
Paulo Santos

From: Paulo Rodrigues Santos
Sent: terça-feira, 16 de Fevereiro de 2016 16:46
To: João Amorim; José António Silva Pinto; José Manuel Amorim Figueiredo; Maria Palmira M. Castro
Subject: RE: Reenc. KPI's 2015 - Indicador Operacional Individual
Importance: High
Sensitivity: Confidential

Ok, 2.75 sem CT's e responsáveis.

Sobre os dados de 2014 (com CT's e responsáveis), foram:

MOV	CT's
3.07	3.13
FLUB	CT's
3.03	3.00
FUT	CT's
3.13	3.32
FCO	CT's
3.05	3.26
FAR	CT's

2

3.08	3.19
FOB	CT's
3.06	3.30
GERAL	11 < 2.0
3.02	11 > 3.5

tenham atenção a que este ano não há superiores a 3.5 no quadro geral e que temos de identificar colaboradores inferiores a dois (o ano passado foram 11), sem contar com os que saíram durante o ano, esses terão 1.

Paulo Santos

From: Maria Palmira M. Castro
Sent: terça-feira, 16 de Fevereiro de 2016 12:55
To: Paulo Rodrigues Santos
Subject: FW: KPI's 2015 - Indicador Operacional Individual
Sensitivity: Confidential

Cumprimentos,
Palmira Castro

----- Mensagem original -----
 De : José António Silva Pinto <silva.pinto@galpenergia.com>
 Data: 15/02/2016 15:49 (GMT+00:00)
 Para: João Amorim <joao.amorim@galpenergia.com>; José Manuel Amorim Figueiredo <josm.figueiredo@galpenergia.com>; Maria Palmira M. Castro <palmira.castro@galpenergia.com>
 Assunto: RE: KPI's 2015 - Indicador Operacional Individual

Caros colegas, envio Draft para alterarmos a média URGENTÍSSIMO

Paulo Santos

De acordo com as simulações já realizadas nas Fábricas (FCA + FBL + FUT + MOV) e, em comparação com o valor médio de 2014 (ver email DO de Fev 2015 "A média por equipa de turnos tem de ser 3.0 resolvendo o CT's), propomos que a média sem CT's, seja no mínimo de 2.75 e não de 2.5 conforme já referido na reunião de 04. febr.

Nós não temos e os nossos CT's também não têm quaisquer registos internos, nem justificações técnicas para 2015 (eventualmente teremos para 1 ou 2 casos, tipo Rui Pedro e pouco mais), para atribuição de um valor do Indicador Operacional Individual que permita uma baixa na média de 3.0 para 2.5 na Média Geral Operacional sem CT's e, ainda com uma agravante, que considero muito importante, ou seja, a Disponibilidade Operacional da RM foi muito boa, diria mesmo excelente e até o CEO a dizer, face às alterações e filosofias processuais antes acordadas com a DIRM, bem como a falta de apoio e de conflito burocrático de algumas Áreas da RM.

Lembro também o esforço de todas as Fábricas na redução de custos variáveis em que os Operacionais tiveram um papel fundamental para a sua concretização.

Assim, proponho que seja revista a proposta DO para um mínimo de 2.75

Cumprimentos
J.J. Silva Pinto

From: Paulo Rodrigues Santos
Sent: sexta-feira, 12 de Fevereiro de 2016 15:03

3

To: João Amorim; José António Silva Pinto; José Manuel Amorim Figueiredo; Maria Palmira M. Castro
Subject: RE: KPI's 2015 - Indicador Operacional Individual
Sensitivity: Confidential

Correção após reunião de hoje, a verde abaixo.
Paulo Santos

From: Paulo Rodrigues Santos
Sent: quinta-feira, 11 de Fevereiro de 2016 00:01
To: João Amorim; José António Silva Pinto; José Manuel Amorim Figueiredo; Maria Palmira M. Castro
Subject: FW: KPI's 2015 - Indicador Operacional Individual
Importance: High
Sensitivity: Confidential

Bom dia,

Preparação do Indicador Operacional Individual, para discussão do critério numa reunião na sexta-feira às 10:00.

Proposta para as nossas equipas:

Adjuntos, entre 3.75 e 4.0.
Os Chefes de Turno entre 3.50 a 3.75.
Média de cada turno sem CT's = 2.5

O range abaixo de 1.5 e acima de 3.0 deve ser justificado por razões como sejam:

1.0

- Baixas ou ausências persistentes nas respetivas equipas

1.0 a 1.5

- Absentismo
- Indisciplina (comportamental ou operacional)
- Criação e conservação/passagem problemas nos turnos sem terem desenvolvido esforços para os resolver
- Outros (ao vosso critério)

3.0 a 3.5

- Colaboração (encaminhamento de amostragem, outros)
- Atitude positiva
- Capacidade aplicada de resolução dos problemas
- Outros (ao vosso critério).

Outro

Sinistralidade / Procedimento não cumprido

Absentismo

Média OCl

1.5

2.25

1

2

2.5

3

Indisciplina

Ausência permanente

Média OE

Colaboração

Encaminhamento da amostragem

Atitude

Resolução de problemas

4

From: Miguel Alexandre Ribeiro
Sent: sexta-feira, 5 de Fevereiro de 2016 16:03
To: António João Oliveira Silva; Manuel Gonçalves Barreira; Manuel José Rocha Carvalho; Paulo Miguel Ferreira Souto; Paulo Rodrigues Santos
Cc: Jose Fonseca Fernandes; Luis Artur Ribeiro Pereira
Subject: KPI's 2015 - Indicador Operacional Individual
Importance: High

Boa tarde, ,

Agradeço o envio dos resultados do "Indicador operacional individual", de cada uma das Direções da RM, com a brevidade possível.
Obrigado

Cumprimentos,
Miguel Ribeiro

Integração e Desenvolvimento de Processos
Ext.21709 ☎+351 229982100 - Matosinhos
Ext.32428 ☎+351 269810118 - Sines
✉ miguel.ribeiro@galpenergia.com

