

PLANO DE ACTIVIDADES PARA O ANO DE 2019

No que respeita ao enquadramento básico da atividade da Silopor no ano de 2019, não é expectável haver qualquer profunda mudança estrutural no país. A produção nacional de cereais continua a não dar satisfação à evolução das necessidades de consumo e não se espera, por outro lado, que o consumo global se afaste dos níveis atuais. Assim é possível prever que a importação nacional de cereais e oleaginosas se deverá globalmente situar entre os 5 e os 5,5 milhões de toneladas.

A exemplo do que se passou em 2017 e 2018 a quota de mercado da Silopor deverá rondar os 70% no que respeita ao Porto de Lisboa e 40% a nível nacional.

Ora, com esta situação de mercado não será possível à economia nacional dispensar a intervenção da Silopor, tanto mais que, no que respeita aos navios “panamax”, o Terminal Portuário da Trafaria é o único que no país oferece condições de fundos para a acostagem destes navios.

Foi esta influência da Silopor no conjunto das necessárias importações portuguesas e em particular a importância do Terminal Portuário da Trafaria que levaram a que o processo de liquidação da Silopor tenha ficado adiado, até que algum hipotético futuro concessionário viesse a gerir as instalações e a assegurar a mesma prestação de serviços. Acontece que, desde que em outubro de 2014 o Governo de então decidiu a extinção do concurso para a concessão da atividade da Silopor no porto de Lisboa, a empresa tem vindo a atuar em velocidade de cruzeiro, mantendo e fazendo crescer a sua rentabilidade, quer a nível de EBIDTA, quer a nível de Resultado Líquido, sendo que cada ano se tem vindo a revelar sucessivamente o melhor ano da vida da empresa.

Contudo, manter o nível de atividade e de rentabilidade implica reequacionar dois fatores que por força da situação de liquidação têm vindo a estar fortemente condicionados desde que a empresa iniciou a atual situação jurídica: a não admissão de pessoal e a não realização de investimentos estratégicos. Dado o longo período decorrido, muitos dos trabalhadores da empresa atingiram a idade da reforma e, dada a sua absoluta necessidade, apenas foram substituídos por trabalhadores precários alguns dos operacionais que se reformaram. Significa isto que, desde a entrada em liquidação, a empresa diminuiu os trabalhadores ao seu serviço, com exclusão do Terminal Portuário de Leixões, em 23%. E aqui chegados e perante a perspetiva de continuação de passagem à reforma ao longo de 2019 dos trabalhadores que para tal venham a atingir as condições legais, a empresa, para a manutenção de prestação de

serviços que constitui o seu objeto, terá de admitir um conjunto de trabalhadores que corresponda à substituição dos que forem saindo na justa medida em que tal acontecer.

É esta substituição que se encontra prevista no orçamento da empresa para 2019, onde, como se pode verificar, não há aumento do número de trabalhadores ao serviço mas sim uma diminuição do encargo, na medida em que os novos trabalhadores a admitir auferirão salários inferiores àqueles que, por força da sua antiguidade, se irão reformando.

Também no Plano dos Investimentos encontramos uma ligeira alteração. Até à data não se realizaram nos últimos anos novos investimentos e as funcionalidades operacionais foram satisfeitas através de manutenções plurianuais e, como tal tratadas. A exceção mais relevante nos últimos anos correspondeu a um investimento na receção dos camionistas e a automação das guias de transporte, conforme imposição da Autoridade Tributária, investimento este que permitiu uma grande automatização daquelas tarefas e redução do pessoal a elas afeto com substancial aumento da eficiência do serviço prestado.

No ano de 2019 prevê a empresa vir a realizar, se para tal autorizada, um investimento na área das energias renováveis, tanto mais que as instalações do Terminal Portuário da Trafaria, são consumidores intensivos de energia elétrica. Tal investimento no valor global de € 520.000 permitirá no primeiro ano de projeto uma economia de 8,5% em termos anualizados e uma economia de 12% na média de vida útil do projeto.

Também a empresa deverá vir a realizar em 2019 um investimento relacionado com o assoreamento que se tem vindo a verificar no Terminal Portuário da Trafaria. É que a empresa suportou já em anos anteriores encargos na manutenção dos fundos que já em 2017 e 2018 totalizaram encargos no valor de € 545.800 e não poderá continuar a acomodar encargos de intervenção em instalações exclusivas da Administração do Porto de Lisboa só porque aquela Administração não intervém na manutenção do que lhe é próprio. O investimento previsto propõe-se dotar a APL de soluções que a própria deverá suportar financeiramente ou, em alternativa, quem tutelar financeiramente o setor.

A nível da atividade quotidiana da Silopor não se preveem, como se disse, quaisquer alterações na composição do mercado, quer em termos de produtos importados quer em termos dos navios utilizados para o seu transporte.

No domínio da segurança irá manter-se a política de certificação do Sistema de Gestão de Segurança Alimentar com base na aplicação dos requisitos da Norma NP EN ISO:22000, estando prevista a manutenção do 4.º ciclo trienal de certificação, iniciado em agosto de 2018.

Também no que se refere à proteção (*security*) das instalações portuárias, nomeadamente quanto à aplicação aos Terminais do Beato e Trafaria das regras do Código ISPS - *International Ship and Port facilities Security Code*, está prevista a renovação anual das Declarações de Conformidade para ambas as Instalações Portuárias pela ACPTMP - Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e Portos e, ainda, a alteração da estrutura de proteção da Empresa através da acreditação e certificação de novos Oficiais de Proteção, cujas candidaturas ainda se encontram em fase de apreciação por aquela entidade.

Finalmente, a exemplo do que já aconteceu no Terminal do Beato, deverá ser concluído e testado no próximo ano o Plano de Emergência do Terminal Portuário da Trafaria, bem como irão prosseguir os trabalhos de elaboração do respetivo Plano de Segurança Interno no âmbito das Medidas de Autoproteção obrigatórias.

Será igualmente mantida a política de formação que tem vindo a ser seguida, nomeadamente em matéria de Higiene e Segurança no Trabalho.

Finalmente, em termos de objetivos, devem elencar-se os seguintes:

- manutenção de uma quota de mercado no porto de Lisboa semelhante à atual, isto é, da ordem dos 65%;
- manutenção da oferta de armazenagem com recurso ao silo de Vale Figueira e pontualmente a outra instalação no porto de Lisboa, no caso no TMB - Terminal Multiusos do Beato. Tal deverá proporcionar a manutenção dos níveis de satisfação dos seus clientes e do reconhecimento do mercado;
- e deverão permitir, como é orientação do Acionista, o integral cumprimento do protocolo assinado entre a Silopor e a DGTF em 02 de setembro de 2016.

A COMISSÃO LIQUIDATÁRIA



SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, S.A., em liquidação
DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS
PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019

RENDIMENTOS E GASTOS	31/12/2019 previsional
Vendas e serviços prestados	16.367.309
Custo das matérias consumidas	-250.000
Fornecimentos e serviços externos	-4.984.048
Gastos com pessoal	-4.119.754
Outros rendimentos	68.358
Outros gastos	-991.133
<i>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</i>	6.090.732
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-1.838.267
<i>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</i>	4.252.465
Juros e rendimentos similares obtidos	20
Juros e gastos similares suportados	-2.872
<i>Resultados antes de impostos</i>	4.249.613
Imposto sobre o rendimento do período	-1.083.836
<i>Resultado líquido do período</i>	3.165.777