

REPORTAGEM



Trafigura acusada de vender combustível sujo

Cabo Verde compra em empresa visada por ONG suíça

Cabo Verde é um dos muitos países africanos que estarão a comprar combustível de baixa qualidade à empresa Trafigura que, junto com a Vitol e a BP, está a ser acusada de exportar diesel sujo para o nosso continente. A notícia tem por base um relatório da organização não-governamental Public Eye, que acusa estas três firmas de misturarem combustível com enxofre em quantidades não permitidas na Europa. A Vivo Energy reage, dizendo que a importação dos produtos petrolíferos no país é regulamentada e controlada pela Agência Regulação Económica (ARE) que lança todos os anos um concurso internacional, no qual participam diversos fornecedores, para o abastecimento de combustíveis ao país. A Vivo vai ainda mais longe e afirma que os participantes no concurso sabem que uma das condições é respeitar “em cada fornecimento as diversas especificações estabelecidas pela ARE para cada produto comercializado no mercado nacional”. A Enacol, afirma, por seu lado, que os critérios para o fornecimento internacional de combustíveis são em Cabo Verde muito claros e transparentes. Já a Agência de Regulação Económica (ARE) repete que o abastecimento de Cabo Verde é concluído, em cada ano, mediante um Caderno de Encargos, cada vez mais rigoroso. O PCA, Lívio Lopes, refuta a ideia de que seja sempre a mesma empresa a vencer todos os concursos anuais. Admite, entretanto, que esta notícia serve de alerta para a agência fortalecer o controlo e a fiscalização e respeitar o processo de selecção de modo ainda mais exigente e transparente.

POR: CONSTANÇA DE PINA

A divulgação deste relatório no jornal The Guardian de 15 de Setembro não despertou reacção das autoridades cabo-verdianas, instituições e empresas que importam combustível, apesar das denúncias graves, envolvendo a Trafigura. Uma firma que, há mais de cinco anos, abastece Cabo Verde, conforme uma fonte do Cifirão. Esta revela que Cabo Verde lança, uma vez por ano, um concurso para abastecimento de todos os combustíveis por uma única empresa. A decisão visa fazer economia de escala e baixar o custo de importação, dado que este é o principal factor que contribui para o elevado custo da electricidade no país. “O concurso é organizado pela Vivo Energy e Enacol e os resultados são confirmados pela ARE. Acontece que, nos últimos cinco anos ou mais, foi sempre a Trafigura que ganhou o concurso”, refere a fonte que vimos citando.

Apesar de que tudo parece transparente, fontes Cifirão alegam que as tentativas para que outras companhias internacionais participem no concurso são travadas pelas petrolíferas, que usam diversos subterfúgios para impedir a concorrência. Exemplo: segundo esta nossa fonte diz, a Vivo Energy e a Enacol enviam o aviso do concurso nas vésperas do fim do concurso, limitando o campo de manobra da ARE. A situação, entretanto, começou a ser revertida aquando do lançamento do último concurso, em Abril, com a ARE a envolver-se mais no processo, após uma contestação da Vivo Energy, que se sentiu “discriminada” pela Enacol, aponta a nossa fonte.

Vivo Energy não se compromete

Após muita insistência do Cifirão, a Vivo Energy decidiu reagir, mas optou por não se comprometer. Por exemplo, quando questionada sobre os critérios para a escolha da empresa que vai abastecer o país, tendo em conta que a Trafigura venceu os concursos internacionais nos últimos cinco anos, a petrolífera diz que “o mercado dos combustíveis em Cabo Verde está em constante crescimento e desenvolvimento”, pelo que “sabendo que o cliente mantém uma incessante procura por melhores produtos, a Vivo Energy dispensa um forte apoio na constante melhoria da qualidade dos combustíveis – gasóleo, gasolina, Jet A1, fuelóleo, lubrificantes e gás – que são comercializados no mercado nacional”.

Diz que a importação dos produtos petrolíferos é regulamentada e controlada pela ARE e que atualmente é lançado um concurso internacional, no qual participam diversos fornecedores, para o abastecimento de combustíveis ao país. “A base para participação no concurso é a garantia de que em cada fornecimento, as especificações estabelecidas pela ARE para cada produto comercializado no mercado nacional sejam obedecidas. A proposta mais competitiva é assinada entre as petrolíferas e o fornecedor internacional, mediante supervisão da ARE”, assegura, referindo que a Vivo Energy assume a grande responsabilidade que é a distribuição de combustível no país. Daí que a empresa procura, junto com a Shell, desenvolver recursos energéticos, produtos e serviços que reduzam as ameaças ambientais e para a saúde, o que passa por produzir e comercializar combustíveis e lubrificantes de elevada eficiência.

Salienta que, através da parceria com a Shell, a Vivo Energy tem acesso às últimas inovações em termos de combustíveis e lubrificantes. Aliás, como parte do acordo de licenciamento comercial assinado entre as duas empresas, a petrolífera goza da prerrogativa de realizar testes independentes e regulares aos produtos que a Vivo comercializa em Cabo Verde. “Oferecemos produtos diferenciados como a ‘Shell Gasóleo Extra’, que ajuda a aumentar a performance dos motores dos veículos e contribui para a redução do consumo de combustíveis, mediante a melhoria da eficiência do motor. Também oferecemos o ‘Lubrificante Shell Helix Ultra’, que é produzido com base na tecnologia ‘Pure Plus’, com a finalidade de beneficiar o consumidor final e o ambiente. Trata-se de uma tecnologia revolucionária que converte gás natural em óleo base cristalino e com total ausência das impurezas do crude”, exemplifica, realçando que tudo isso visa contribuir para aumentar a vida útil do motor, reduzir os custos de manutenção, aumentar a economia do consumo e melhorar a limpeza do motor.

Crítérios claros e transparentes

A Enacol, por seu turno, destaca os critérios “muito claros e transparentes” do concurso de importação de combustíveis para Cabo Verde. Segundo o DG desta petrolífera, Abílio Madalena, as empresas internacionais convidadas a participar são obrigadas a cumprir os requisitos que constam do caderno de encargos,



tais como as especificações dos combustíveis, quantidades a importar, condições de entrega, controlo de qualidade de produtos entregues, entre outros. “No último concurso foram convidadas 12 empresas e oito delas enviaram propostas. A abertura das propostas realizou-se na presença de representantes das duas operadoras do mercado, da Autoridade da Regulação de Energia (ARE) e também dos concorrentes que quiseram fazer-se representar”, exemplifica.

Realça este responsável que a ARE, enquanto entidade governamental responsável, participa de modo activo em todas as fases do concurso de importação dos combustíveis, desde a elaboração do caderno de encargos, à fase de consulta, adjudicação e execução do contrato. Por isso mesmo, defende que “Cabo Verde possui um processo muito estruturado e em linha com as melhores práticas internacionais para importação de combustíveis, o que lhe permite assegurar a aquisição dos produtos nas melhores condições”. Quanto ao controlo de qualidade dos combustíveis importados, Abílio Madalena diz que os procedimentos de controlo de qualidade dos produtos estão definidos no caderno de encargos para a importação e encontram-se em linha com as melhores práticas internacionais. Posição similar manifesta ao ser questionado sobre a empresa que abastece Cabo Verde e que está a ser acusada de misturar combustíveis baratos com enxofre, acima dos limites aceites na Europa, para vender em países africanos. “A empresa que fornece os combustíveis a Cabo Verde cumpre todos os requisitos de qualidade aplicáveis”, insiste.

O DG mantém a mesma linha de raciocínio quando confrontado com o facto de se apontar que os combustíveis nacionais utilizados causam rápida deterioração em muitos carros importados da Europa. “A qualidade dos combustíveis comercializados em Cabo Verde cumpre rigorosamente com standards internacionais, não podendo ser imputada à qualidade dos combustíveis eventuais deteriorações dos veículos. No que diz respeito à Enacol, estamos perfeitamente confortáveis com a qualidade dos combustíveis importados e naturalmente os colaboradores do grupo, incluindo os seus máximos responsáveis, abastecem nos postos da Enacol”.

Lembra este responsável que o custo do produto é um factor preponderante na selecção da empresa fornecedora. Entretanto, garante que todo o processo está estruturado para que o País receba o produto nas melhores condições, tanto a nível logístico e de qualidade como de preço e condições de pagamento. E, se há misturas, estas não são feitas a nível local. “Apenas na distribuição de combustíveis destinados ao mercado de automóveis, a exemplo do que é praticado no mercado europeu, se incluem “aditivos de performance” para melhorar o desempenho dos motores. Esta aditativa não

aumenta o preço de venda ao consumidor e é já uma prática no mercado cabo-verdiano numa lógica de concorrência pela oferta aos clientes de produtos com mais qualidade”, frisa.

Mais rigor

A Agência de Regulação Económica (ARE) explica, por seu turno, que o “Tender” para o abastecimento de combustível a Cabo Verde é concluído, no início de cada ano, de acordo com um Caderno de Encargos, cada vez mais rigoroso, discutido e aprovado entre as petrolíferas, com a supervisão da Agência e da Direcção-Geral da Energia (DGE). Para o actual Tender, em vigor de Abril 2016 a Março de 2017 e cujo concurso ficou concluído no dia 8 de Março, os critérios para a selecção da empresa fornecedora foram, segundo o PCA, reforçados, integrando para além, naturalmente, do “premium” (ou seja custo do frete), a qualidade, a regularidade no abastecimento e a segurança, entre outros.

“Nestes termos em matéria de qualidade, o último Caderno de Encargos contemplou melhorias significativas no sistema de controlo de qualidade com inspecções independentes à partida e à chegada do navio (inspecções que antes eram feitas apenas à partida), bem como observância das especificações do produto (definidas por diversas portarias), mas com incidência maior na gasolina, nos termos do Anexo I, da Portaria n.º 57/99 de 19 de Novembro, em convergência com o Annex 1-Unleaded Mogas Specification da União Europeia”, diz Lívio Lopes, que nega, entretanto, que seja sempre a Trafigura a vencer todos os concursos.

Cita por exemplo, a empresa Geogás que nos últimos três anos garantiu o abastecimento do gás butano ao país. Mas, a contradição destas afirmações de Lívio Lopes, foi a Trafigura que de 2013 a 2016 abasteceu Cabo Verde com os combustíveis gasolina, JET A1 e gasóleo – sendo a única excepção o fuel-380 fornecido pela Vitol em 2015. Várias empresas foram convidadas a participar nos concursos, mas entre as poucas que apresentaram propostas, estão a Petrogal, Vitol, Trafigura, BP, Shell e Geogás.

O PCA da ARE garante que Cabo Verde, por ser um mercado muito pequeno e pouco atractivo, não pode correr riscos tais como ruir o abastecimento, fornecimento de combustível de má qualidade ou mesmo irregularidade no fornecimento. Daí que tem de usar de precauções para evitar fornecedores menos credíveis. Foi por esta razão e em nome do interesse público, afirma Lívio Lopes, que o Governo intermediou, em tempo oportuno, o processo de abastecimento ao mercado nacional perspectivando estabelecer princípios gerais na

constituição de uma logística comum, bem como de, através de Memorandos de Entendimento, garantir o fornecimento sem sobressaltos.

Bola às petrolíferas

Lopes explica que a logística comum pressupõe a importação conjunta, num concurso prévio em “short list” definida pelas petrolíferas e baseada em critérios de excelência. Uma escolha natural porquanto, segundo a ARE, são as petrolíferas que melhor conhecem as empresas fornecedoras que podem garantir o abastecimento de qualidade. “Estes conhecimentos e garantias são determinantes, cabendo à ARE e à DGE, enquanto entidades públicas, proteger o país e os consumidores, garantindo um processo contínuo de fiscalização e controlo”, assevera, realçando que, embora seja da competência da DGE o controlo da qualidade, a ARE, enquanto entidade reguladora e fiscalizadora, participa no processo na vertente preço/qualidade.

É nesse quadro que em 2013, segundo o PCA, a reguladora realizou uma acção de controlo de qualidade, com apoio de um laboratório estrangeiro, e o resultado foi positivo. Em Março de 2016, perante indícios de incumprimento e de prestação de serviços de qualidade duvidosa, a ARE em articulação com a DGE emitiu um despacho determinando, entre outros, o envio da documentação relativa à carga a ser transportada e à data de chegada do navio, com pelo menos 72 horas de antecedência, autenticada por um inspector independente. Exigiu ainda o envio do certificado de qualidade e uma amostra, na descarga, também autenticada.

Quanto às denúncias de que a Trafigura estará a misturar combustíveis baratos com elevados níveis de enxofre, Lívio Lopes diz que a ARE estranha essa acusação de prática fraudulenta, uma vez que tanto quanto sabe, as irregularidades apuradas dizem respeito a um caso de abastecimento de gasóleo no limite de especificação exigida (densidade), em Novembro de 2014, e os restantes a incumprimentos sobre o abastecimento a tempo e horas. “Estamos a implementar, na íntegra as determinações do Despacho Conjunto que, para além dos pontos já enunciados, reordena, nos termos legais que as empresas petrolíferas estão vinculadas ao dever legal de informação sempre que se verifiquem situações de incumprimento por parte da fornecedora de combustíveis e que elas dispõem de mecanismos contratuais de penalização de eventuais incumprimentos da parte da empresa fornecedora de combustíveis a Cabo Verde, os quais devem ser accionados quando se revelar necessário”.

Além disso, as empresas devem enviar mensalmente o plano de importação que é remetido ao fornecedor e o plano de fornecimento acordado. Devem ainda, enviar as estatísticas mensais das vendas, por produto, ilha e mercado, até ao dia 10 de cada mês, enviar as informações relativas à posição de stock dos produtos, por ilha, estão, também, vinculadas ao dever de enviar as facturas relativas à importação de produtos e, por fim, devem exigir do fornecedor o envio atempado das cotações spot, de forma a não prejudicar o negócio de “bunkering”. “Estas medidas salvaguardam a qualidade do abastecimento, para além do reforço, doravante de outras medidas no concernente à qualidade, regularidade, preço, segurança, entre outras preocupações e determinações legais e contratuais”.

Indagado se os combustíveis comercializados no país são adequados aos veículos topo de gama, tendo em conta algumas queixas dos consumidores, o PCA da ARE explica que a importação engloba, para além do gasóleo, o petróleo, a gasolina, o fuel-380, o gás butano e o Jet A1. Estes são produtos que atendem os diferentes mercados, designadamente rodoviário, industrial e marítimo (bunkering). Conforme a mesma fonte, o problema é que em Cabo Verde há um défice de infraestruturas para armazenar os diferentes tipos de combustível, quando o ideal seria existirem espaços de armazenagem e distribuição distintos. Mas isto exige investimentos avultados e dependem, naturalmente, da política do Governo para o sector.

As duas petrolíferas – Vivo Energy e Enacol – importaram em 2014 e 2015 cerca de trezentos milhões de toneladas métricas (295.305.000 t m). Esse volume representou um custo de 20 milhões de contos em 2014 (ano esse em que os combustíveis estavam mais caros) e 15 milhões de contos em 2015.

ONG suíça incrimina multinacionais

A organização não-governamental Public Eye divulgou, no dia 15 de Setembro, o relatório “How Swiss Traders Flood Africa with Toxic Fuels” (Como os Vendedores Suíços Inundam a África com Combustíveis Tóxicos), que abalou os mercados internacionais. A imprensa internacional deu grande destaque ao assunto, mas, curiosamente, as autoridades dos países africanos que estarão a receber estes produtos – caso de Angola, Cabo Verde, Gana, Congo, Costa do Marfim, Mali, Senegal, Benim e Zâmbia – mantêm-se em silêncio.

O relatório da Public Eye, ONG sediada na Suíça, mostra que as empresas Trafigura, Vitol e BP estão entre as principais petrolíferas europeias que vendem combustíveis tóxicos e de baixa qualidade a países africanos. A mesma entidade explica que chegou a esta conclusão após analisar combustível comprado em bombas de gasolina em alguns países de África, onde constatou níveis de enxofre elevados e outras substâncias como a benzina e hidrocarbonetos aromáticos policíclicos, todos proibidos na Europa.

Segundo o documento, os combustíveis com alto nível de enxofre foram na sua grande maioria encontrados nas bombas operadas por companhias suíças, no caso, a Trafigura e a Vitol, com uma média de enxofre de 240 a 360 vezes superior aos padrões europeus, o que levou esta ONG a apelidar esses produtos de “diesel de qualidade africana”. A PE realça ainda que, quando o combustível é queimado, o enxofre transforma-se na atmosfera em dióxido de enxofre e outros compostos, provocando doenças respiratórias, como bronquite e asma.

Sobre esta questão em particular, a Agência de Regulação Económica (ARE) informa que não se mistura enxofre aos combustíveis. “O enxofre, que não se quer nos combustíveis, é parte integrante do crude, que precisa de tratamento para a sua extração dos combustíveis comercializados. Normalmente, o que se mistura são produtos refinados, para se obter uma determinada especificação, bem como aditivos para melhorar a qualidade”, esclarece Lívio Lopes, para quem misturar os “ingredientes” referidos não parece ter relevância comercial ou qualquer vantagem para as empresas fornecedoras. “O que pode ser preocupante é a mistura de combustível, de boa qualidade, com o de má qualidade. Para o efeito, as medidas que vêm sendo tomadas internamente asseguram o controlo no momento da carga, assim como na descarga, com o controlo de amostras feito por um inspector independente, entre outras medidas”, completa.

Entretanto, um relatório publicado pelo Banco Mundial e elaborado pelo Instituto de Metrologia da Saúde e Avaliação (IHME) mostra que a poluição do ar é a terceira maior causa de morte nos países de renda baixa e média-baixa. Estima-se que sozinha causou a morte de mais de 17.500 pessoas no Gana em 2013, fez perder mais de 542 milhões de dólares, uma estimativa que não inclui mesmo o custo do tratamento das doenças relacionadas com a poluição.

As empresas visadas defendem-se, dizendo que “não há nada de ilegal na prática exposta no relatório da Public Eye” e que “a mistura de combustíveis é prática padrão da indústria”. Todas negam qualquer irregularidade e dizem que cumprem a lei nos países em que operam. Mas a ONG Suíça não tem dúvidas de que, com esta prática, as referidas empresas pretendem maximizar os lucros à custa da saúde dos africanos. CP