



**MEMORANDO ATLANTICEAGLE SHIPBUILDING, LDA**

1. O projeto Atlantic Shipbuilding teve início à cerca de dois anos com o objectivo de criar uma estrutura de construção e reparação naval no âmbito dos países de língua portuguesa, com especial enfoque em Portugal, Brasil e Angola;
2. Nesse âmbito apresentamos à Empordef e Ministério da Defesa um projeto para recuperação/reactivação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo;
3. Quando tivemos conhecimento do que se estava a passar com o processo de insolvência dos Estaleiros Navais do Mondego, em Abril 2012, fizemos uma avaliação da situação e chegamos à conclusão que as Instalações tinham condições para desenvolver atividade de construção e reparação naval e se adequavam perfeitamente à estratégia por nós delineada;
4. Nessa data o futuro que já estava programado para a massa Insolvente dos Estaleiros Navais do Mondego, era a venda para a sucata de todos os equipamentos e conseqüentemente o desmantelamento do estaleiro de tal forma que nunca mais seria possível dedicar-se à construção e reparação naval. Basta ver o estado de grande degradação, vandalismo e destruição dos outros dois estaleiros aqui vizinhos, a Navalcentro e a Navalfoz;
5. Informamos os membros da Comissão de Credores, o Administrador de Insolvência de que teríamos um projeto para a reativação dos Estaleiros, evitando assim o seu desmantelamento;
6. Ficou então decidido a Administração do Porto da Figueira da Foz (APFF) lançar um concurso público para concessão dos Estaleiros Navais e a Comissão de Credores lançar um concurso para venda da massa insolvente com a obrigação dos interessados também terem concorrido ao concurso lançado pela APFF;
7. Concursos estes que foram lançados em Maio 2012;
8. Criamos uma nova empresa para concorrer aos concursos, a Atlanticeagle Shipbuilding, Lda., constituída por três sócios. Dois profissionais dos sector e uma empresa financeira.
9. No concurso lançado pela APFF fomos os únicos concorrentes;
10. No concurso lançado pelo Sr. Administrador de Insolvência, apareceram três propostas, tendo a nossa ganho com um valor de 500 mil euros tendo a proposta seguinte um valor de apenas 180 mil euros;
11. Assim, em Junho de 2012 tínhamos conseguido ganhar ambos os concursos preenchendo todos os requisitos requeridos;
12. O contrato de concessão só foi assinado em Setembro de 2012;
13. Iniciámos a exploração em Novembro 2012;
14. Por essa altura começamos a perceber que o parceiro/sócio financeiro – Flyfordgest - não conseguia honrar com os compromissos assumidos;
15. Esta situação derivava de uma outra empresa, a Consfly, também participada pela Flyfordgest, cujo principal trabalho em carteira consiste na promoção do empreendimento Gaiarte em Vila Nova de Gaia. O empreiteiro geral, J. Coutinho, tinha-se apresentado à insolvência obrigando a Consfly a duplicar pagamentos aos subempreiteiros dessa obra. Isso originou o escoamento dos fundos que estavam previstos para o projeto Atlanticeagle Shipbuilding;
16. Demos um prazo até ao final do ano para a Flyfordgest encontrar uma solução alternativa;
17. Como tal não se veio a verificar, desenvolvemos contactos com outros grupos económicos e financeiros;
18. A Flyfordgest cedeu a quase totalidade da sua participação para facilitar a entrada de novos parceiros;
19. Dentro dos contactos que mantivemos, houve um grupo constituído pelas empresas Amal (portuguesa) e MPC (alemã) que chegamos a um entendimento de parceria;
20. Fizemos a apresentação dessas empresas (Amal e MPC) às entidades que de alguma forma estão envolvidas neste processo, a comissão de credores, o administrador de insolvência, a APFF, o sindicato e representantes dos trabalhadores;
21. Por uma questão de cortesia informamos o Presidente da Câmara da Figueira da Foz, Dr.

- João Ataíde, que se prontificou a promover uma reunião que juntasse todos os interessados e onde este também pela primeira vez contactou com os responsáveis dessas empresas;
22. Essa reunião teve lugar em Fevereiro 2012 na Câmara Municipal da Figueira da Foz;
  23. Estranhamente a partir dessa data soubemos de reuniões promovidas pelo Dr. João Ataíde com a Amal e MPC, tendo convidado outras entidades mas nunca nos tendo dado conhecimento de tais reuniões;
  24. Fomos contactados pela Amal/MPC, que nos disseram já não querer fazer a parceria connosco, antes que lhes cedêssemos a posição contratual, a uma sociedade que constituiriam para o efeito, junto da APFF;
  25. Disseram-nos que queriam ser corretos connosco e que apresentássemos as despesas por nós incorridas assim como as nossas condições de cedência;
  26. Nesse mesmo dia enviamos o solicitado onde apresentamos os valores assim como as condições de a Amal e MPC honrarem os compromissos decorrentes do contrato de concessão e garantissem os postos de trabalho;
  27. Apenas recebemos uma resposta lacónica em que nos informavam que nessas condições não tinham interesse no negócio;
  28. Entretanto, desenvolvemos os outros contactos com outros grupos económicos que tinham sido interrompidos;
  29. Chegamos a acordo com um outro grupo e estamos em fase final de conclusão das formalidades da operação;
  30. Pedimos à APFF um prazo até meados de Maio que, por ausência de resposta, entendemos que terá sido aceite;
  31. Para nossa surpresa, fomos confrontados com um jornalista do Jornal de Negócios informando-nos (ainda antes do seu anúncio na Assembleia da República) que o Bloco de Esquerda tinha feito um requerimento pedindo explicações ao Governo;
  32. Apesar da longa conversa e das explicações feitas ao jornalista do Jornal de Negócios, tanto os títulos, como o texto não são de maneira nenhuma aderentes á verdade do que se passa hoje nos Estaleiros Navais;
  33. Fizemos vários telefonemas ao Bloco de Esquerda e ao Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda para colocarmos à disposição todas as informações e documentos que entendessem, para ficarem devidamente esclarecidos. Apesar de nos terem dito que iriam contactar, nunca o fizeram;
  34. Esta situação foi amplificada pela generalidade dos órgãos de comunicação social que se limitaram a repetir o já noticiado com títulos falsos, não tendo respeitado os princípios éticos básicos do jornalismo, nomeadamente contactando-nos pedindo esclarecimentos e o contraditório;
  35. Esta situação acarretou prejuízos de várias naturezas, nomeadamente junto de fornecedores e muito em particular junto dos clientes para os quais estamos neste momento a trabalhar;
  36. Atlanticeagle Shipbuilding, cumpre neste momento todos os requisitos contratuais com a APFF, à exceção da apresentação da caução financeira de 100 mil euros;
  37. Os trabalhadores de produção dos antigos ENM, foram todos readmitidos conforme nosso compromisso. Os salários estão em dia;
  38. Temos uma carteira de encomendas, destinada sobretudo à exportação;
  39. Fizemos investimentos importantes na recuperação de edifícios e equipamentos, sem os quais não seria possível colocar os Estaleiros a funcionar segundo as exigentes normas europeias, estando tudo devidamente certificado;
  40. Temos acordos de parceria tecnológica com os estaleiros do Arsenal do Alfeite e a Rolls Royce Marine na Noruega;
  41. À exceção das dívidas correntes de funcionamento e liquidação da massa insolvente, não temos qualquer outro passivo;
  42. Ficamos ontem a saber numa reunião, a nosso pedido, com a APFF, que esta, por instruções da tutela, se prepara para nos retirar a concessão alegando que ainda não apresentamos a referida caução financeira;
  43. Isto apesar de termos solicitado o prazo até meados do próximo mês de Maio e de nunca nos terem respondido negativamente;

