

**Comissão Parlamentar de Inquérito para Apuramento das
Responsabilidades pelas Decisões que Conduziram ao Processo de
Subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo**

12.^a Reunião
(10.^a audição)
(30 de abril de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 17 horas e 37 minutos.

Após uma intervenção inicial, o Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de 2009 a 2010) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Abel Baptista (CDS-PP), Carla Cruz (PCP), Nuno Sá Costa (PSD), Sandra Pontedeira e Rui Paulo Figueiredo (PS) e Afonso Oliveira e Ângela Guerra (PSD).

O Sr. Presidente (Abel Baptista) encerrou a reunião eram 21 horas e 4 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Maria de Belém Roseira): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, está aberta a reunião.

Eram 17 horas e 37 minutos.

Srs. Deputados, o CDS-PP, ontem, não pôde estar presente e pediu para trocar a sua vez com o Partido Comunista Português, pelo que hoje iniciaria o período de interrogatório (chamemos-lhe assim) e, depois, seguiríamos a ordem normal, isto é, CDS-PP, PCP, BE, PSD e PS.

Acabam de me informar que, porventura, o Bloco de Esquerda não poderá estar presente — é o problema dos grupos parlamentares que, tendo menos Deputados, têm de se multiplicar, o que nem sempre é possível.

Informo ainda que já pedi ao Sr. Deputado Abel Baptista que me substitua a partir das 19 horas, uma vez que tenho aquele compromisso das quartas-feiras que é inultrapassável.

Assim sendo, Srs. Deputados, vou pedir aos serviços que façam entrar o Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo para darmos início à reunião.

Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo.

Em nome das Sr.^{as} e dos Srs. Deputados, quero cumprimentar o Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo e pedir-lhe desculpa pelo atraso no início desta reunião, que se deveu ao facto de termos, em sede de Plenário, um agendamento potestativo com votação precisamente às 17 horas, pelo que não fazia sentido que os Srs. Deputados fossem impedidos de votar aquele projeto de resolução.

Entretanto, já tinha vindo cá abaixo e falado com o Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, que compreendeu as nossas dificuldades e os nossos constrangimentos.

Vamos, então, dar, de imediato, início à reunião. O Sr. Doutor disse-me que gostaria de fazer uma curtíssima intervenção inicial, pelo que lhe passaria, de imediato, a palavra, agradecendo uma vez mais a sua disponibilidade para estar aqui presente.

Tem a palavra.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo** (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de 2009 a 2010): — Boa tarde, Sr.^a Presidente e Srs. Deputados.

Já é a segunda vez que estou nesta Casa. Estive cá em maio de 2009, na Comissão de Defesa Nacional, onde conheci algumas das caras que estou hoje aqui a ver. Com certeza, é sempre meu dever poder ajudar a esclarecer qualquer assunto.

A minha intervenção inicial é para chamar a atenção para um aspeto que, julgo, é importante. Entrei para a EMPORDEF em junho de 2008, ao mesmo tempo que o Eng.º Arnaldo Navarro Machado, que acumulava a presidência dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo com a presidência da EMPORDEF. Quando ele pediu a demissão e saiu, no final de dezembro de 2008, nós, eu e o Sr. Ministro Severiano Teixeira, naquela primeira semana de janeiro, estivemos a discutir o perfil, o que havíamos de fazer. Faltava um ano para o final do mandato do Eng.º Arnaldo Machado na presidência dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e não era fácil encontrar uma pessoa que dominasse ou, pelo menos, conhecesse um pouco o setor da construção naval e que tivesse alguma experiência em liderar projetos de reestruturação. Essa foi a nossa preocupação.

Mas também sabíamos que não podíamos demorar muito tempo, nem podíamos escolher uma pessoa que levasse quatro ou cinco meses para entrar nos *dossiers*. É que, como sabem, infelizmente, quando há mudanças, há empresas que, como alguns doentes, não aguentam esperar quatro ou cinco meses que entre uma pessoa, estude os *dossiers* e só depois comece a decidir.

Portanto, por instruções do Sr. Ministro, convidei uma pessoa, que tinha mais ou menos esse perfil, mas ela declinou o convite. Ora, durante o mês de janeiro, pensámos o que haveríamos de fazer e eu ofereci-me ao Sr. Ministro para poder liderar Viana do Castelo no ano que faltava para concluir o mandato do meu antecessor.

E por que é que me ofereci? Podem pensar: «É louco? É suicida?» Não, eu já conhecia minimamente os *dossiers* de Viana do Castelo, aqueles que «herdei» no bom sentido. Só tomei posse em fevereiro, pelo que tive algum tempo para estudar alguns dos *dossiers*, e o que precisávamos de fazer era atacar. Não podíamos estar muito mais tempo a estudar melhores soluções, isto ou aquilo.

Quero apenas chamar a atenção para os *dossiers* que me comprometi com o Sr. Ministro atacar (*slide 1*).

Passo a enunciá-los: havia o problema do relacionamento com a Marinha (e escuso de o referir, pois, ontem, já tiveram oportunidade de saber até que ponto os navios militares seriam ou não importantes para os Estaleiros); havia também algum (pouco ainda) barulho sobre os apoios da União Europeia; havia já coisas feitas pelo meu antecessor, nomeadamente o finalizar de uma parceria com um estaleiro europeu; havia também a necessidade de concluir as negociações e assinar o contrato dos asfalteiros [não sei se têm a noção, mas, desde o primeiro contacto, até ao dia em que assinei o contrato na Venezuela, passaram «só» nove anos (desde o primeiro contacto, o que não quer dizer que tivesse sempre havido

negociações)], que era uma das grandes preocupações que tínhamos; havia o *dossier* das contrapartidas, um *dossier* que vinha também dos relatórios da Inspeção-Geral de Finanças; havia a história, que já conhecem, do megaiate, do tal senhor que resolveu ir comer o melhor caril do mundo e teve o azar de ser assassinado; havia a necessidade de procurar novas áreas de desenvolvimento para os Estaleiros; havia também algo para que a Inspeção-Geral de Finanças tinha chamado a atenção, que era a aplicação ou não da contratação pública nos Estaleiros; havia sempre esse problema dos apoios financeiros da Direção-Geral do Tesouro; e havia o plano de reestruturação, que, para mim, era o grande *dossier*.

Relativamente a este último, o que eu disse ao Sr. Ministro, sendo eu Presidente da EMPORDEF e sendo o principal problema da EMPORDEF os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, é que achava que era minha obrigação ir para a frente dos «ditos» do boi. Portanto, eu disse que, sim senhor, iria estudar um plano de reestruturação, que não poderia limitar-se a uma folha *Excel*, pois isso era o que acontecia, por vezes, com os anteriores, e que teríamos de arranjar uma fundamentação para que pudéssemos depois justificar o que fosse necessário perante a Comissão Europeia. Mas aceitei esse desafio, de estudar um plano de reestruturação.

Tinha também o *dossier* do *Atlântida*, que, nessa altura, quando o aceitei, pensei tratar-se somente de um problema de prazo de entrega. E havia também o fundo de pensões.

Estes eram os *dossiers* com que me comprometi perante o Sr. Ministro. Aceitei fazer isto porque não podíamos estar à espera de escolher outra pessoa em vez daquela que recusou, e estarmos à espera cinco ou seis meses que ele os concluísse, porque faltava menos de um ano para o fim do mandato. Aceitei, pois, este desafio com a condição de que, acabando o mandato, ou seja, um ano depois, criadas as condições, eu deixaria de

acumular com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e ficaria só como Presidente da EMPORDEF.

Acho importante chamar a atenção para isto. Portanto, aceitei o desafio como uma missão. Pela minha experiência de 40 anos de empresa, a maior parte dos quais como CFO, achava que tinha condições para poder ajudar a mudar a situação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Não era para ser mais um.

Era isto que queria dizer.

A Sr.^a **Presidente**: — Vou, então, dar agora a palavra ao Sr. Deputado Abel Baptista, do CDS-PP, que vai iniciar a sua intervenção.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Dr. António Rolo e agradecer-lhe, desde já, esta primeira apresentação dos *dossiers* que efetivamente são relevantes no âmbito da gestão do Sr. Doutor, a partir de 2008.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Em Viana, a partir de fevereiro de 2009.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sim, mas, a partir de 2008, na gestão da EMPORDEF e, a partir de janeiro, fevereiro de 2009, em Viana do Castelo, já como Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Vou colocar-lhe algumas questões que o Sr. Doutor aqui avançou, não porque lhes fez referência mas porque o *dossier* também já está devidamente organizado no âmbito desta Comissão.

A primeira delas tem a ver exatamente com uma questão que o Sr. Doutor aqui referiu — e que é um dos *dossiers* que tinha —, que foi o ruído (as palavras são suas) sobre os apoios da União Europeia. O que lhe pergunto é se o Sr. Doutor tinha a noção de que os apoios que o Estado estava a dar eram considerados apoios de Estado.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O que posso dizer sobre isso é o seguinte: no meu tempo, o único aumento de dívida que houve, em relação à Direção-Geral do Tesouro, foi de 8 milhões de euros — e até posso referir que houve um despacho do Secretário de Estado das Finanças, em abril de 2010, a chamar a atenção para que, se a empresa não mostrasse capacidade de reembolso, os empréstimos pareciam mais «emprestados» do que emprestados.

Portanto, em todos os meus contactos com a Direção-Geral do Tesouro, a minha preocupação foi sempre a de que todos os financiamentos que a Direção-Geral do Tesouro desse não tivessem esse carácter de «emprestados». Ou seja, tínhamos de mostrar que a empresa tinha capacidade de reembolso. E o Sr. Secretário de Estado Costa Pina chama a atenção para isso neste despacho que ele faz, uma vez que o endividamento estava a aumentar bastante e que isso podia ser posto em causa.

O que é que eu sabia mais? Num estudo feito pelo BPI (do qual podemos falar mais tarde) e também pelo Eurogrupo, já havia alertas muito claros para que deveríamos ter todo o cuidado nos apoios que viéssemos a precisar para Viana de Castelo. É que o problema era se iríamos ou não pedir um aumento de capital ou se iríamos converter, e qualquer desses apoios teria de ser estudado. E o próprio BPI, na proposta que faz, em fins de abril, diz que o setor da construção naval, na medida em que implemente um plano de reestruturação, necessitará de comunicá-lo às entidades europeias. Portanto, nós sabíamos que havia isso (*slide 2*).

O que é que eu sei mais do tempo anterior ao meu? Em 2005 e 2006, tivemos como administrador uma pessoa que esteve vários anos em Bruxelas. Ele dominava bastante este aspeto e conseguiu, algures em 2005, esta decisão da Comissão, e havia o hábito de lhe recorrer. A partir de 2006, a empresa acabou por perder a possibilidade de receber qualquer auxílio (*slide 3*).

Portanto, eu sabia que o plano final de reestruturação que eu apresentasse devia ser preparado para poder obviar aos problemas de chamar os auxílios. Mas tínhamos a vantagem de ter por detrás de nós a questão dos navios militares. Isso era o que eu sabia.

Ontem, ouvi aí algumas questões sobre se havia já coisas antigas... Quando cheguei a Viana, ninguém me mostrou o tal despacho ou a informação das Finanças referente a 2005, desconhecia isso. Agora, eu estava consciente — e o nosso consultor, o BPI, também, e até o próprio Eurogrupo, que foi o consultor que utilizámos para a reestruturação quando achava que devíamos aumentar a capacidade de produção para a manutenção e reparação, e por isso lhes foi dito muito claramente que não podia haver — de que se nós mostrássemos que estávamos a aumentar a capacidade, então, de certeza absoluta que a Comissão Europeia recusaria qualquer programa ou plano de reestruturação. Portanto, tínhamos essa consciência e eu, até abril de 2010, enquanto liderei este processo de reestruturação, tive isso como preocupação.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, a questão do contrato que o Estado tinha com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo para a construção naval militar era um contrato comercial e, portanto, qualquer pagamento no âmbito do contrato comercial estava salvaguardado pelo próprio contrato, não se tratava de apoios nem de auxílios. Mas para apoios para empréstimos, empréstimos propriamente ditos, qualquer uma destas

circunstâncias poderia ou não ser considerada auxílio de Estado? E se havia a noção de que isso poderia ser considerado pela DGCom auxílio de Estado, a pergunta relevante é a de saber por que é que não foi comunicado previamente.

O Sr. Doutor sabe que os auxílios de Estado não estão proibidos, são possíveis, enquadrados em determinadas circunstâncias, e uma delas, *ab initio*, é que se notifique a DGCom de que aquele apoio, àquele auxílio — não é preciso necessariamente dar dinheiro — pode ser considerado apoio de Estado, mas está justificado e previamente notificado. Por que é que isso não aconteceu?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — No meu tempo, o único auxílio ou incremento que houve foi aquando da passagem dos 30 para os 38 milhões e, conforme eu disse, havia sempre a preocupação de mostrar que a empresa tinha capacidade de reembolso.

Houve também um outro facto que, nas audições anteriores, as pessoas não perceberam. Perguntam por que é que pedi mais 5 milhões de euros emprestados à Caixa Geral de Depósitos. Pedi porquê? Muito simplesmente porque, combinando com a Direcção-Geral do Tesouro, eles tinham emprestado dinheiro em tesouraria e o compromisso da empresa era o de que esses 10 milhões que tinham emprestado ao longo de 2009 seriam reembolsados no final do ano para mostrar que era uma simples aplicação ou um simples apoio de tesouraria.

Portanto, eu, como responsável máximo do Grupo pela área financeira, tinha essa preocupação e cumpri porque, no dia 31 de dezembro, a Direcção-Geral do Tesouro recebeu os 10 milhões que tinha emprestado dois ou três meses antes para escaparmos, se assim se pode dizer, a esta malha do que é emprestado ou «emprestado».

Portanto, eu tinha sempre esse cuidado. Não tinha de comunicar nada porque era um apoio de tesouraria, que foi reembolsado a 31 de dezembro de 2009 (*slide 4*).

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, apesar de tudo, foi um apoio de tesouraria sem juros?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com juros.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Em março de 2004, estando já o Sr. Doutor como Presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo foram assinados cinco contratos para a construção, ou um só contrato, eventualmente, para a construção de cinco lanchas de fiscalização costeira, no âmbito da Lei de Programação Militar para reequipamento da Marinha. Por que é que nenhuma destas construções acabou por avançar?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Em relação aos navios militares, o que é que posso acrescentar mais do que aquilo que as pessoas foram dizendo nestas audições anteriores? (*slide 5*)

Houve realmente uma complicação enorme com os dois NPO. Como sabem, dizem (mas eu não estava lá) que havia problemas.

Já agora, só para as pessoas terem uma noção, porque também temos de ser justos — sei que o Sr. Deputado esteve lá, assisti à sua visita —, havia uma preocupação muito grande com os NPO. É que a tripulação dos navios NPO, em vez de ser de 100 ou 120, passou a ser só de 32 ou 36. Portanto, o nível de automação foi bastante elevado e, graças a esse nível, foi possível fazer com que o navio reduzisse a tripulação necessária de cento e tal pessoas para 32 ou 36.

Portanto, isso foi muito importante. Ora, foi um grande desafio tanto para a Marinha como para os Estaleiros.

Só para terem uma noção direi o seguinte: quando põem as chaves do vosso carro na ignição acendem-se muitas luzes, penso eu. Sabem quantas luzes é que se acendiam naquele navio, naquele NPO? Cerca de 4000. Podem dizer. «É um exagero.» É, sim senhor, mas havia a possibilidade de, quando estivesse a navegar sem ser numa situação grave, duas pessoas serem suficientes para tripular o navio, porque ele tinha um elevado grau de automação.

Com certeza, como protótipo, foi complicado porque as pessoas tiveram de fazer, ajustar... Houve problemas com os motores... Dizem também que, quando vieram os motores, já não cabiam na sala de máquinas — e estou a falar da fofoque...

Mas, para responder à pergunta, o que é que foi importante? Houve lições. Tivemos de aprender com as lições, com erros que cometemos.

Nós e a Direção-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa (DGAED) fomos vendo até que ponto é que essas lições que tínhamos aprendido podiam ser ou não aplicadas aos dois navios de combate à poluição e às lanchas. Foi esse o combinado, digamos assim.

A Marinha, julgo que inteligentemente, começou por dizer que convinha que cada vez mais os equipamentos e outros materiais utilizados tanto no NPO, como no NCP, como nas lanchas fossem o mais *standard* possível, até para gestão da própria Marinha. Se cada um destes navios tivesse equipamentos muito diferentes era uma estupidez. Também houve essa preocupação.

Em relação às lanchas, o que é que houve a mais, graças às lições aprendidas? Foi acordado entre os Estaleiros e a DGAED que haveria uma revisão do desenho básico feita por uma entidade exterior. Para quê? Para termos a certeza, porque todos sabíamos que, infelizmente, a empresa tinha

deficiências nos projetos, que iríamos começar as lanchas de fiscalização com um desenho confirmado por uma entidade exterior e assinámos um contrato com a DAMEN, que veio fazer esse *review* do *basic design*.

A partir de uma certa altura deixei de acompanhar, mas julgo que houve problemas... Talvez possam perguntar ao Almirante Gonçalves Brito ou ao Dr. Carlos Veiga Anjos. Mas a ideia era não correr mais riscos e assegurar que não houvesse nenhum problema com as lanchas de fiscalização. Portanto, estava... Foi renegociado... Quando eles reduziram de 8 para 5, alterámos as condições dos preços, porque já não havia a certeza se eles iriam exercer os três opcionais, ou seja — era essa a palavra de ordem que existia no meu tempo —, tínhamos de recuperar a credibilidade, a competência e a competitividade. Portanto, foi muito importante fazermos isso.

Depois, sei que houve problemas com a DAMEN e não sei se esse contrato sobre a revisão do *basic design* chegou ao fim.

Mas foi muito importante fazermos isso para não ter qualquer problema. E podia estar aqui...

Por exemplo, tenho comigo uma carta da Navantia — que depois poderei mostrar quando falarmos das parcerias — onde eles dizem que a nossa incapacidade de acompanhar projetos militares era enorme. E nós tínhamos de assumir isso.

Por isso, na escolha das pessoas a seguir à minha equipa, fomos buscar o Almirante Gonçalves de Brito e tínhamos pensado também ir buscar o Comandante Luís Rebelo, que era um especialista em contratos de navios militares.

Portanto, isso era importante. A empresa tinha de criar condições para nunca mais ter problemas. Era essa a preocupação que havia.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, a seguinte afirmação é minha: 2009 foi um ano de eleições. Assinaram contrato para a construção de cinco navios militares.

Agora, a questão já é empresarial. Acha normal assinar um contrato para a construção de cinco navios militares num ano em que há eleições (a afirmação é minha), tendo ainda em carteira e contrato assinado, já com atraso para o início da construção, de dois navios de combate à poluição? Os Estaleiros tinham capacidade para, ao mesmo tempo, ter em construção cinco lanchas, dois navios de combate à poluição e mais os NPO que estavam em construção, com todos os problemas que o Sr. Doutor descreveu há minutos?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com certeza que assinar um contrato em março — julgo que foi em março — de 2009 não significava que iríamos começar a fazer os navios no dia seguinte. Portanto, há o prazo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Dezembro de 2009. Foi assinado em março de 2009, entrou em vigor em dezembro de 2009 e a previsão da entrega era em novembro de 2015.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Um momento só. Já sou sexagenário e já tenho alguns problemas de memória.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, o documento que temos foi entregue pela EMPORDEF.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Cada um tem a sua fonte. Portanto, está a falar dos...

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Estou a falar dos sete navios em relação aos quais não foi iniciada qualquer construção. São os navios de combate à poluição cujo contrato foi assinado em maio de 2004, que não foram iniciados, e depois as cinco lanchas, em 2009.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sim, senhor. Os contratos foram assinados em março de 2009 e entraram depois em vigor (*slide 6*).

Sr. Deputado, conforme eu dizia, a preocupação era atacar o problema do projeto. Portanto, iria demorar alguns meses a fazer.

Quanto a ter várias coisas ao mesmo tempo... É importante dizer — aliás, julgo que já se tem falado nisso — que a empresa tinha de planear a sua capacidade. Aqui tem-se falado muito, mas ainda não ouvi ninguém dizer, para a empresa ser rentável, quantos navios é que teria de fazer por ano. Dois? Quatro? Seis?

Não vi os meus antecessores terem...

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Quantos mais fizesse mais prejuízo tinha!

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não, porque há um problema de capacidade.

Só para terem uma noção, porque nunca ouvi ninguém dizer isto, sabem, em média, quantas toneladas de aço levava um navio militar? Levava 600. Sabem quantas toneladas de aço levavam os asfalteiros? Levavam 12 000.

Portanto, não é indiferente eu ter mais ou menos navios militares, porque havia o problema da parte da soldadura e da serralharia. Estar a fazer 600 t de aço ou fazer 12 000 para um asfalteiro não é a mesma coisa.

Sr. Deputado, quanto ao problema das eleições, considero-me um gestor e, portanto, não comento.

Eu achava muito importante para a viabilização e até para as parcerias que se soubesse — planeando, com certeza, e com calendário — os navios que a empresa tinha de fazer.

Depois de ter sido feito esse *review* do *basic design* pela DAMEN, depois de ter sido feito o projeto, eles podiam começar a ser planeados, porque é preciso comprar material, é preciso preparar, é preciso formar as pessoas.

Sr. Deputado, não é fácil começar um projeto de cinco navios. Nunca seriam feitos, com certeza, ao mesmo tempo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, mas isso é o que está no contrato. Recordo-lhe que um era entregue em novembro de 2015, outro em agosto de 2016, outro em fevereiro de 2017, outro em agosto de 2017 e outro em fevereiro de 2018. Os prazos estão cá. O contrato está assim.

O que lhe pergunto é como é que os Estaleiros assinam um contrato, estando ainda em vigor um outro anterior em relação ao qual ainda nada tinha sido iniciado, que garantias é que tinham de poder executá-lo e que garantias é que foram dadas pelo cliente Estado, neste caso através do Ministério das Finanças, de que havia vontade efetiva de fazer a construção.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, se as finanças ou alguém assinou do outro lado é porque havia essa vontade.

Conforme eu disse há bocado, a grande discussão, a grande dúvida que havia era a de saber como é que iríamos atacar os navios de combate à poluição Em que altura? Porque, com as tais lições aprendidas, houve

várias conversas com a Direção-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa para ver como era.

A coisa mais complicada que havia em termos de discussão entre nós e a DGAED era saber qual era a diferença entre os três navios, se a velocidade era praticamente igual ou se tinha de ser diferente, até que ponto é que as lanchas tinham de ser mais rápidas do que os outros. Havia essa preocupação de que os navios não ficassem todos muito iguais. Então, perguntava-se por que é que tinham nomes diferentes. E foi esse tempo para estudar bem as implicações dos erros que cometemos com os patrulhas que atrasou o começo dos navios de combate à poluição. Não houve mais nenhuma razão.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, deixemos agora a questão dos navios militares.

Quanto ao navio *Atlântida*, o Sr. Doutor disse uma frase que desperta ainda mais a minha curiosidade. Disse que, quando tinha o *dossier* do navio *Atlântida*, pensava que era só um problema de atraso.

O atual Presidente da EMPORDEF disse aqui que não compreendia, como gestor, por razões empresariais, como é que se firma um acordo relativamente ao *Atlântida* e ao *Anticiclone* de rescisão do contrato e de acionamento da garantia, que estava em vigor, de trinta e tal milhões de euros.

O Sr. Doutor era, na altura, o presidente do conselho de administração da empresa. O que é que se passou?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Julgo que os Srs. Deputados tiveram oportunidade de ouvir, ontem, o Dr. Geraldês e o Eng.º Navarro Machado dizerem que os contratos têm de ser bem feitos. Tem de se ter muito cuidado com os contratos.

Digo-lhe, por exemplo, que me lembro de ter a preocupação, no caso das lanchas, de que a Marinha não pudesse, em qualquer altura, renunciar ou devolver o navio militar. Caso não cumpríssemos com o navio militar, então o que é que fazíamos com ele? Não fazíamos nada. Portanto, teria de haver cláusulas que permitissem que a empresa, se alguma coisa corresse mal, pudesse ter alguma margem de manobra.

No entanto, este contrato que foi feito não nos deu qualquer margem de manobra. Quando assumi o cargo de presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo tive a preocupação de pressionar o senhor que fazia os interiores por causa do plano de entrega. Ele entregou-o em fevereiro. Quando foi das provas de mar, como nós as fazemos em março e o navio teria de ser entregue em maio, não houve qualquer margem.

Ora, o que é que acontece? Havia uma coisa chamada «garantias bancárias *first demand*», e isso foi um cutelo que tivemos em cima do pescoço.

Posso dizer que tenho de agradecer ao meu colega jurista Marco Capitão Ferreira que, muito bem, se lembrou de levar este assunto das garantias bancárias para a área do direito administrativo. E conseguimos uma coisa única: uma providência cautelar. Se não tivéssemos conseguido uma providência cautelar, a Caixa Geral de Depósitos tinha sido obrigada a pagar os 33 milhões das garantias bancárias. Não havia hipótese nenhuma. O que é que podíamos fazer? Se os Açores tivessem conseguido receber os 33 milhões das garantias bancárias... Nós não tínhamos nenhum poder de negociação. Nenhum!

O Sr. Deputado pergunta-me: «Mas por que é que fez o acordo?». Conforme se pode ver no mapa, (*slide 7*), fomos andando de tribunal em tribunal. Começámos em Braga, que disse que, afinal, não era o tribunal competente, que tinha de ser em Lisboa e chegou a uma certa altura, como podem ver pelo último quadrado da direita em cima... Peço desculpa, Srs.

Deputados, mas não sei se a EMPORDEF entregou o *dossier* completo, porque há um *dossier* completo com todos estes documentos. Para mim, o documento que mais me complicou a vida foi esse acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, que transferiu o processo para Ponta Delgada.

Não quero fazer mais comentários, não vou dizer que o juiz de Ponta Delgada seria ou não imparcial.

Mas o nosso poder de negociação junto da Atlânticoline... Se as garantias bancárias tivessem sido pagas pelo banco, estávamos trucidados, não tínhamos qualquer hipótese. Isso era certo. E nós conseguimos reter.

A partir do momento em que há o despacho conjunto das tutelas, a 12 de agosto, a dizer para tentarmos fazer um acordo extrajudicial, fomos gerindo esta informação, como também fomos avançando com o tribunal arbitral.

A certa altura, estava a jogar em três tabuleiros, três, para saber até que ponto é que tinha algum poder negocial, porque tenho a certeza absoluta de que seria trucidado pela Atlânticoline.

Os Srs. Deputados já tiveram a confirmação de que era impossível cumprir o prazo, que não se ligou... Aliás, está no relatório do técnico, como no relatório do Almirante Cabrita, como no relatório da Inspeção-Geral de Defesa Nacional que houve situações que podiam ter sido ultrapassadas e não foram. As pessoas pensavam que se ia resolver o assunto, mas, infelizmente, no momento de ir às provas de mar, tendo em conta que o prazo de entrega era curtíssimo, não foi possível.

Se eu deixasse que o banco pagasse os 33 milhões de garantias bancárias, no dia seguinte perguntava qual era o meu poder de negociação. Zero! Não tinha nenhum! A sério, não tinha nenhum.

E o que é que aconteceu mais tarde?

Srs. Deputados, deixem-me acrescentar o seguinte: nós tínhamos outro processo semelhante. Ontem, o Dr. Gerald des disse que tinha ganho o processo do *Lobo Marinho*. Pagar quase 3 milhões de euros no processo do *Lobo Marinho* não sei se é ganhar!? Com certeza que eles pediram 10 milhões e pagámos só dois milhões e tal. Isso é ganhar, de facto!

Aqui, como os Srs. Deputados poderão ver na documentação, há montantes de penalidades, acumula, não acumula... Fiz cálculos para saber quanto é que... Vamos ver: havendo corresponsabilidade no processo, mesmo que eu tivesse 25%, os 2,6 milhões que pagámos nunca seriam, dos 10 ou 15 milhões que eles podiam exigir, uma percentagem muito... Isso não tenho dúvida.

Se me perguntasse — e é isso que também tenho na minha apresentação — se a Atlânticoline, em algum caso, ficaria com o navio (essa é que é a questão), diria que, nessa altura, tinha várias propostas, e algumas com alguma credibilidade, de pessoas que queriam comprar o *Atlântida*. Se me perguntasse o que é que decidiria hoje, responderia: «Não sei se iria para o tribunal arbitral», mas não foram essas as orientações que tive da tutela, como os Srs. Deputados sabem.

Como se pode ver aqui (*slide 8*), no relatório da Inspeção-Geral de Defesa Nacional, em 28 de abril — portanto, o «corpo» ainda não tinha arrefecido, ainda estava quente —, já a Atlânticoline tinha cancelado todas as candidaturas a fundos. Todas! Esta é uma das notícias que tinha.

Portanto, a Atlânticoline havia de fazer todos os possíveis para não ficar com o navio.

Como também poderão ver (*slide 9*), no comunicado do dia 21 de abril de 2009 está escrito que a postura anterior não revestia da «solidez jurídica desejável». Não tenho dúvida: a Atlânticoline, já há uns tempos, estava muito desejosa que as coisas corressem mal para que não entregássemos o navio.

Por exemplo, posso mostrar esta notícia, de fevereiro de 2009 (*slide 10*). Nesta altura, já aparecia nos jornais que havia um problema com os salva-vidas. Isto em fevereiro de 2009. Não sei qual foi a intenção de aparecer nos jornais que havia um problema com o *Atlântida* dizendo que ele não cumpria as coisas!?

Também surgiu uma notícia, a 14 de março de 2009, no *Expresso*, em que se podia ler: «Dizem que é uma espécie de navio...» e que «O Governo dos Açores prepara-se para receber um navio novo (...)» (*slide 11*).

Portanto, havia todo um conjunto de informação.

Como também poderão ver neste recorte de jornal, há uma declaração do Dr. Carlos César a advertir que o «Governo dos Açores pode rejeitar navio de Viana» (*slide 12*).

Pergunto, e esta é a grande questão: a Atlânticoline ficaria com o navio? Porque com o *Lobo Marinho* ficou, uma vez que só descobriu o problema da vibração dos copos depois de lá terem o navio. Mesmo assim, estivemos cinco anos em processo de tribunal arbitral.

Neste caso do *Atlântida*, como é que eu conseguia obrigar a que levassem o navio? Procurei, mas não consegui, que as conclusões da Inspeção-Geral de Defesa Nacional pudessem dizer assim. «Faça-se uma viagem aos Açores para verificar qual é o impacto da velocidade.» Só que não havia qualquer flexibilidade.

Face a tudo isto, pergunto: o que é que eu fazia? Deixava pagar as garantias bancárias, mas, tendo em conta aquilo que a Atlânticoline seria capaz, ia exigir-nos, com certeza, indemnizações na ordem dos 10, 12 milhões de euros.

Portanto, o que paguei foi o correspondente aos juros que teria de pagar dos adiantamentos que recebi. Como sabem, nesses contratos, quando se devolve o adiantamento de uma *first demand*, tem de se pagar à

taxa de 4%. O que paguei foi precisamente, mais euro, menos euro, o equivalente a isso. Portanto, acho que foi um bom negócio.

Diz: «Mas não vendeu o navio.» Não. Mas, olhe, ainda no dia 29 de maio de 2010, eu e o meu colega de curso, o Dr. Serrasqueiro — ainda agora o encontrei —, como último recurso, tentámos e assinámos um memorando de interesse para que a PDVSA comprasse o *Atlântida*. Fizemos tudo!

Como sei que temos pouco tempo, posso fazer a lista de todos os potenciais compradores. O maior interessado, uma empresa de Vancouver — não se algum Sr. Deputado já foi a Vancouver, no Canadá? —, que transporta 22 milhões de passageiros por ano, repito, 22 milhões, mandou uma comissão de sete pessoas para vir ver o navio, e estavam interessados. Aliás, posso mostrar depois o *e-mail* que prova que eles mostraram interesse. Só que tiveram um problema qualquer com o Governo federal ou regional e não compraram. Mas tivemos várias propostas.

Srs. Deputados, é preciso não esquecer outra coisa. Os anos de 2009 e 2010 foram muito difíceis na construção naval. Para conseguir qualquer contrato, tínhamos de arranjar maneira de algum banco poder financiar. Por exemplo, relativamente aos asfalteiros, devido ao grande relacionamento que tínhamos com o BES, conseguimos que este banco financiasse a PDVSA para comprar o navio.

Fala-se que o *Atlântida* foi a «certidão de óbito», mas, depois deste caso do *Atlântida*, ainda foi assinado um contrato com a Hellenic Seaways para dois *ferries*, que é, por acaso, a maior transportadora de passageiros da Grécia. Portanto, não perdemos a nossa capacidade. No entanto, tínhamos e temos muitas dificuldades.

Posso contar mais um episódio que me contaram. Sou gestor, não percebo nada de construção naval. Srs. Deputados, muitas vezes, nestes *ferries*, uma maneira de reduzir o risco — como trabalhei em três empresas

multinacionais aprendi que a gestão do risco é importante — é imaginarmos que tudo pode correr mal e saber-se quais são os planos B e C.

Uma das coisas que devíamos ter pensado, em vez de termos andado com aquelas alterações, era, como alguns já fizeram, por que é que os últimos dois pisos não foram feitos em alumínio, em vez de aço. Já sei que o alumínio é mais caro em 25%, mas houve pessoas que me disseram que podíamos ter reduzido o risco se tivéssemos procurado alternativas. Mas a pessoa tem de ter a noção do risco que corre, porque, se não tem a noção do risco que corre, acontecem depois aquelas surpresas...

Ora, eu, face às instruções que tinha das tutelas, de fazer um acordo extrajudicial, tendo eu chamado a atenção de que não podia haver acordo extrajudicial se, no mínimo, não me financiassem 32 milhões de euros, não tinha outra opção a não ser pagar as garantias bancárias, que, com esse acórdão... Não sei se os Srs. Deputados estão ou não na posse desse acórdão do Tribunal Central Administrativo do Porto...

A Sr.^a **Presidente**: — Penso que não.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Então, eu faço a entrega, Sr.^a Presidente.

Voltando a este mapa (*slide 13*), foi ele que conduziu e limitou todas as minhas ações. Conforme disse há pouco, tinha três tabuleiros. O de cima corresponde a tudo o que é Tribunal Administrativo: de Braga, de Lisboa, de Ponta Delgada.

Pergunto: os Srs. Deputados — ou eu — sentir-se-iam sossegados se o processo tivesse ido para Ponta Delgada? Eu tinha o despacho conjunto das tutelas, tinha o relatório da Inspeção-Geral de Defesa Nacional... Independentemente disso, em paralelo, fomos avançando com o tribunal

arbitral nem que fosse para mostrar aos Açores que nós, até ao último minuto, iríamos lutar para que não houvesse o acordo. Não sei fazer de outra maneira.

Pergunta se hoje eu faria o mesmo. A única diferença que poderia haver, em relação há três anos, é que eu estava convencido de que conseguia vender o navio. Mesmo perdendo 10 ou 11 milhões, podia ter tentado.

Por exemplo, lembro-me que o Sr. Kommer Damen, que veio cá em agosto de 2010, dizia: «Vocês vão tentar ir às Canárias, ou à Malásia, porque aquele navio...»...

Não sei se os Srs. Deputados têm uma noção, mas sabem onde é que estava a porta daquele navio? De lado ou atrás? Estava quase de esquina.

Quando tentámos vender o navio aos gregos, eles diziam que não cabia um camião com um contentor. É que aquilo nem sequer estava preparado para carga e, quando fomos à Grécia tentar vendê-lo, eles diziam: «Bom, como sabe, aqui na Grécia temos muitas ilhas e estes navios têm, pelo menos, de visitar cinco ilhas por dia e têm de transportar um camião com carga».

Aquele navio foi feito à medida! Se me perguntarem a minha opinião, digo que aquele navio foi feito à medida, foi feito por alguém que idealizou aquele navio. Não sei se se recordam, mas estava prevista uma lareira no restaurante de luxo. Se me perguntarem se o navio ia viajar de inverno, penso que não. Mas ele foi feito e alguém — julgo que o Dr. Vasco Cordeiro, mas não posso dizer isso porque que ele nunca mo disse — terá descoberto que aquele navio não interessava à Atlânticoline.

Alguma vez aquele navio iria transportar 750 passageiros?! Porque aquela velocidade a 85% de carga era se transportasse 750 passageiros. Não sei se com todos os emigrantes açorianos que viessem cá às Festas Joaninas — penso que é assim que se chama — encheriam o navio!? Sei

que o navio foi feito à medida e que alguém, bem ou mal... E eu não fui enganado, digamos assim, mas, quando peguei no processo e me disseram que era um problema de prazo, com certeza que se eu soubesse que tinha havido problemas graves de velocidade, eles deviam ter sido antecipadamente... E eu julgo que, ainda ontem, o meu colega Eng.º Navarro Machado ou o Dr. Geraldês perceberam que alguém fez mal o contrato. E, para mim, a cláusula de «alguma coisa corre mal, pode denunciar e acabou» é uma cláusula muito má, muito má, e ele reconheceu que o contrato tinha sido muito mal feito.

Eu não tinha outra hipótese, Sr. Deputado. Está aqui este mapinha, de que já vos falei, que depois posso deixar. Como é que eu, no jogo destes três tabuleiros de xadrez, me conseguia safar?

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, confirme: recebeu da tutela instruções para fazer o acordo extrajudicial. Quem deu essas instruções?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Despacho conjunto das tutelas de 12 de agosto. Está lá!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Só esse despacho? Não recebeu mais nenhuma instrução, foi só esse despacho?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com certeza, foi só esse despacho.

Se me perguntar se houve tentativas... Eu assisti a uma reunião entre o Sr. Ministro Severiano e o Dr. Vasco Cordeiro e, nesse dia, o Dr. Severiano ainda tentou não digo sensibilizar mas alertou o Dr. Vasco Cordeiro que ia emitir este despacho...

Estas são as instruções que eu tenho escritas. O acionista deu uma ordem e eu cumpri. Não quer dizer que, em paralelo, eu não possa ir fazendo outras coisas para ver...

Também sei que os senhores me vão perguntar sobre aqueles pareceres que eu tinha de dois professores e que eram favoráveis. Com certeza que eu, quando vou para o mar, preparo-me em terra. Sabendo que íamos para tribunal arbitral, procurei ver — porque foi isso que na minha vida empresarial aprendi — que consultores é que poderiam existir no mercado e que amanhã, em tribunal arbitral, não fossem para o lado do inimigo, digamos assim.

Portanto, nós sondámos esses dois professores, explicámos o nosso problema e dissemos: «Olhem, procurem áreas ou maneiras de, se formos para tribunal arbitral, termos aqui alguma coisa que nos aconchegue.» Se os Srs. Deputados tiveram oportunidade de ler tudo, terão verificado que há uns parágrafos que não dão a certeza de que ganharíamos. Mas, mesmo não ganhando, mesmo tendo de pagar 25% ou 50% de responsabilidade, o acordo que eu fiz é sempre inferior a qualquer das partilhas que poderia haver no custo durante o tribunal arbitral.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado Abel Baptista, permita-me que dê a palavra ao Sr. Deputado Afonso Oliveira, que pretende fazer uma interpelação à Mesa.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, o Sr. Dr. Jorge Rolo, durante esta apresentação, fez várias referências a um documento que apresentou aqui.

Eu não faço ideia se esse documento é pequeno, se é grande, se o tem em suporte de papel ou não, mas seria interessante para nós termos já esse

documento ou, então, no final da audição. É possível ou não?

A Sr.^a **Presidente**: — Este ou todo o *PowerPoint*?

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — É porque o Sr. Doutor tem feito várias afirmações e por isso parece-me interessante...

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, nós já pedimos ao Sr. Doutor se, depois, nos deixava todas estas informações que ele esteve a condensar e a juntar para poder preparar a sua audição aqui.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não vou deixar toda a apresentação, mas, tudo o que eu mostrar, faço um resumo e depois faço-o chegar aos Srs. Deputados. Só não deixo tudo, porque são 400 *slides*...

Eu vivi intensamente os problemas de Viana e se me perguntar em 2009/2010 quem seria a pessoa que melhor conhecia era eu, porque aceitei isto como uma missão. Eu não ia a Viana passear...

A Sr.^a **Presidente**: — Penso que está satisfeita a interpelação do Sr. Deputado Afonso Oliveira.

Queira continuar, Sr. Deputado Abel Baptista.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Muito obrigado, Sr.^a Presidente.

Sr. Dr. António Rolo, o senhor está no Parlamento, numa comissão de inquérito, e não é normal, desculpe mas não é normal, um administrador de uma empresa pública dizer que não recorre porque desconfia que o tribunal de Ponta Delgada pode favorecer a empresa Atlânticoline.

O senhor acha normal justificar o não recurso ao tribunal numa circunstância destas porque o processo podia correr no tribunal de Ponta

Delgada?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Eu vou explicar.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Então, explique, por favor.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Eu disse: «Não pensem que é por eu pensar que o tribunal não é imparcial». Eu fiz essa nota.

Por isso é que eu perguntei aos Srs. Deputados se conheciam o conteúdo, porque, se conhecerem o conteúdo, verão perfeitamente que o que lá está refere que nós não vamos conseguir manter mais a providência cautelar.

Portanto, esta é que é a preocupação: o conteúdo do acórdão e não propriamente o facto de o processo correr em Ponta Delgada.

O que eu quero dizer é que este problema foi muito complicado para nós, porque andava de um lado para o outro sem se saber propriamente quem é que ia decidir e, a partir do momento em que este acórdão do tribunal saiu — e peço que o analisem —, nós sabíamos que, mais dia, menos dia, a providência cautelar iria ser cancelada.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, mais uma questão ainda relativa a este processo do *Atlântida*.

Confesso que não estou a ficar nada esclarecido relativamente às suas posições, mas deu aqui indicações para ouvirmos outras pessoas sobre esta matéria.

Há aqui a noção... A ideia que temos é a de que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo concederam em tudo: rescindiram um contrato por causa de um problema num dos navios — e havia um outro navio que estava em fase de construção, cujo contrato foi totalmente anulado —,

entregaram toda a indemnização que a outra parte pedia e não contestaram.

O que eu pergunto é: qual era a dificuldade em dizer: «Ok, vamos para tribunal...!» Aliás, o parecer que o Sr. Doutor falou há pouco do Dr. António Pinto Monteiro, no último ponto, o n.º 10, diz o seguinte: «Por último, a falta de culpa dos Estaleiros exclui a possibilidade de exigir o pagamento da pena, pois a cláusula penal estava assente na culpa do devedor, sendo certo que sempre haveria aqui lugar à aplicação do artigo 812.º, por se tratar de penas manifestamente excessivas e, portanto, suscetíveis de serem equitativamente reduzidas.»

Ora, uma das características do tribunal é, nestes casos, a justiça poder ser aplicada de forma equitativa. O que aconteceu? Os Estaleiros devolveram o total da verba que lhes era exigida pela Atlânticoline, não houve renegociação do preço daquele navio, não houve a construção do outro navio, podendo os erros que foram detetados terem sido corrigidos. Qual foi o ganho que os Estaleiros tiveram?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, o que lhe posso dizer é que nós fomos aconselhados por advogados — eu não sou licenciado em Direito — e, portanto, estes pareceres e outras informações que eu tinha, como já tentei mostrar e depois poderei indagar mais, mesmo que, conforme dizem os pareceres, haja uma repartição de responsabilidades, o que nós pagámos à Atlânticoline foi 2,7 milhões de euros e o resto foi a devolução. É que uma coisa é devolução dos adiantamentos; outra coisa é os custos que pagámos acima da devolução.

Os adiantamentos foram 37,3 milhões de euros, cobertos por garantias bancárias *first demand*. Este era o nosso problema! Se os bancos tivessem executado as garantias, nós, naquele momento, teríamos já desembolsado esses 37,3 milhões de euros.

Além disso, nós — e foi essa a nossa preocupação —, nunca iríamos

gastar muito mais do que 20 ou 25% do total de indemnizações que pudéssemos vir a ter de pagar. Se fôssemos para tribunal arbitral eram 10, eram 12, eram 15, eram 18 milhões... Sobre este montante, 2,7 milhões são sempre melhor. Em relação ao *Lobo Marinho*, eram 10 milhões e pagámos dois milhões e tal.

O Sr. Deputado pergunta por que é que não fomos para tribunal arbitral. Conforme eu disse, recebi este despacho e fui informando o Sr. Ministro. Tive sete ou oito reuniões com o Dr. Vasco Cordeiro e fomos conversando, porque, se não houvesse a intenção de dar os 32 milhões, nós nunca teríamos chegado a acordo porque não tínhamos dinheiro. O que podia acontecer é que o banco tivesse de pagar as garantias bancárias, que são 37,3 milhões de euros, todas, as referentes a adiantamentos. Se fôssemos para tribunal arbitral seriam 10, 12, 15, 18 milhões... O Dr. Vasco Cordeiro começou por falar em números desses, mas nós não, nós dissemos que não iríamos para além daquilo que fosse o correspondente aos juros que teríamos de pagar se houvesse a devolução das garantias bancárias. Foi esse o máximo que estaríamos dispostos a pagar.

Sr. Deputado, eu estava convencido de que conseguia vender o navio, essa é que era a grande questão. Poderia demorar um mês, seis meses, um ano, mas eu estava convencido disso e, como lhe disse, em maio de 2010, quando assinei o memorando na Venezuela, ainda estava convencido de que seria possível. Foi uma falha, se assim se pode dizer. Se não tivesse acontecido, o que é que podíamos fazer?

Sobre ir para a arbitragem não foi essa a orientação que recebi.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, no âmbito do processo que tinham de reestruturação da empresa para essa altura, quais foram os entraves para que a reestruturação não fosse feita?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, conforme disse há pouco, tive a possibilidade de, antes de ser presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ter estado seis meses como CFO na *holding*, onde fui estudando o *dossier* e fui-me apercebendo do que é que tinha ou do que é que não tinha acontecido nos dois planos de reestruturação anteriores — o de 1998 e o de 2005. Tive essa oportunidade.

Quando passei a dirigir a empresa, tanto a EMPORDEF como os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, tentei perceber o que estava a acontecer. Aliás, a reação normal de muitas pessoas com quem eu falava sobre o plano de reestruturação era a de que o plano tinha corrido mal, porque as finanças não tinham posto o dinheiro todo.

Na altura, em maio de 2009 — e já mostrei o *slide* quando cá estive da outra vez, mas posso mostrá-lo de novo (*slide 14*) —, em relação às verbas que estavam previstas, tanto num plano como noutro, foram realizados 56% no de 1998 e 73% no outro e a ideia que havia nas pessoas, tanto na EMPORDEF como nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, era a de que a culpa era das finanças, porque não puseram cá o dinheiro todo.

Mas eu, com a minha experiência profissional, disse: «Não, eu tenho de tentar perceber o que se passa.» porque eu não tenho cara para ir junto do Ministro das Finanças e dizer: «Olhe, dê-me cá mais 50...». Eu queria que ele percebesse que isto não era uma folha de *Excel* onde podíamos pôr mais ou menos navios.

Assim, aquilo que eu tentei fazer, faseadamente, e, na altura, também expliquei isso, foi, primeiro, ver por que é que os Estaleiros de Viana do Castelo funcionavam mal.

Houve uma auditoria organizacional — e também posso deixar cá os *slides*, mas da outra em que cá estive mostrei-os —, a empresa não tinha cultura e as pessoas não tinham capacidade. Eu sei que o Eng.º Navarro Machado, ontem, dizia bem dos gestores, mas eu tenho uma opinião

diferente. Depois do insucesso do *Atlântida* e do insucesso dos navios militares, eu não tinha confiança no diretor técnico. Portanto, eu não podia manter essa pessoa, e essa é uma das conclusões da auditoria.

Outra coisa que essa auditoria organizacional apontava era para a necessidade de haver um diretor de pessoal diferente e, portanto, eu fui buscar uma candidata para diretora de pessoal — e até fui buscar uma senhora — e achei que era importante haver uma diversidade. Portanto, fui buscar uma outra equipa para mudar a maneira. E porquê? O *reworking*, os erros de planeamento, os erros que as pessoas faziam... E não era o trabalhador o culpado.

Uma coisa que é preciso perceber bem e as pessoas têm de ter essa noção é que o Japão, a Coreia do Sul e a China têm setenta e tal por cento de quota de mercado dos navios *standard*.

Por exemplo, na Coreia e na China o custo dos homens por hora anda à volta dos 5 dólares, na Polónia e na Roménia anda à volta de 16/18 €, em Viana são 23 €... Eu não acredito que haja alguém que conseguisse ganhar encomendas quando partisse de um custo de 23 €!?

Eu sei que, ontem, os Srs. Deputados fizeram essa pergunta ao Eng.º Navarro Machado mas eu, porque trabalhei vários anos na construção civil, direi que há coisas que quem manda é o mercado. Eu não vou inventar um prédio e dizer que vou conseguir vendê-lo mais caro ou mais barato por metro quadrado, porque o mercado já fixou o preço, aquele prédio custa *x*.

Com os navios *standard* é a mesma coisa. Por mais que eu somasse os custos e quisesse pôr uma margem, eu não conseguiria ganhar nenhum concurso. Nenhum! Isso é uma coisa certa!

Portanto, como é que havemos de mudar? Bom, podem queixar-se que o diretor comercial não presta, mas nunca iriam conseguir ganhar um concurso e a verdade é que conseguiram ganhar aqueles navios, os tais 10 ou 12 porta-contentores para a Alemanha, porque foi ao abrigo das

contrapartidas. Havia uns a 19 milhões de euros e outros a 21 milhões de euros e mesmo assim perdiam dinheiro, porque a empresa não era competitiva. Isto é claro. Portanto, tínhamos de mudar as pessoas.

Agora, a empresa não é competitiva e engana-se como eles se enganavam? O *reworking* elevadíssimo, superior a 50%? Isso era inaceitável. Nós não podíamos ter enganar daqueles, não podia vir o motor e não caber na sala de máquinas ou, como dizia o Dr. Gerald, o tanque daqueles químicos que custou mais 20 milhões de euros... Ninguém leu bem o caderno de encargos porque, se as pessoas o tivessem lido, percebiam que não podia haver certas soldaduras no tanque... Não podia haver erros! Portanto, tínhamos de mudar.

A primeira coisa que eu fiz foi anunciar ao diretor técnico e à diretora do pessoal que iria...

Outra coisa que também achei importante foi o relatório da Inspeção-Geral de Finanças, quando mostra a rotação dos conselhos de administração. Como eu dizia há pouco, cada vez que há uma rotação há sempre uma opinião, ninguém decide, espera-se pelo próximo estudo, ou coisa assim parecida.

Eu tinha sugerido, no modelo que propus ao Sr. Prof. Severiano Teixeira, que devíamos ir para uma figura diferente, para um diretor-geral. Portanto, devíamos ter alguém profissional. Eu propus que o Duarte Silva fosse diretor-geral e que tivesse um diretor-geral de pessoal, um diretor-geral..., uma equipa que mudasse o governo, mudasse o que mudasse, não havia automaticamente mudanças na maneira de conduzir os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Porque esse é um problema grave — e não sou eu que o digo, é a Inspeção-Geral de Finanças que o escreve.

Assim, eu propus, no meu modelo de organização, essa figura do diretor-geral. Eu negocie com um senhor que, neste momento, é presidente do conselho de administração do estaleiro da Noruega, a STX, uma das

maiores empresas coreanas, um pacote para ele vir trabalhar para os Estaleiros. Eu disse muito simplesmente: «No primeiro ano levas 20% de bônus, no segundo ano 40% e no último ano 100%» para ter a certeza de que ele começava o projeto e de que não se ia embora a meio. Isto porque muitas vezes acontece isso: as pessoas acham difícil e vão-se embora.

Disse-lhe mais: «Se faz favor, trazes cá a tua mulher». Fui ver que idade é que tinham os filhos, porque ser expatriado para Viana do Castelo... Nem toda a gente gosta de ser expatriados e, portanto, tive de criar condições para que ele ao fim de três ou seis meses não se fosse embora porque a mulher não gostava. Por isso, disse: «Trazes cá a tua mulher».

Portanto, eu tinha uma equipa para mudar as normas e procedimentos. Se não houvesse uma mudança total, não havia hipótese nenhuma.

Aliás, posso dizer que essa pessoa aceitou o cargo e voltou atrás quando houve aquela discussão dos bônus por causa do PEC 3 ou PEC 4, já não me recordo, que não era permitido o pagamento de bônus a gestores. Nessa altura, ele hesitou um bocado e perguntou: «Então, como é? Estou a aceitar uma coisa e depois vocês não pagam?». E eu disse: «Para mim é mais importante eu escolher alguém que me venha fazer um bom planeamento do que um diretor técnico», porque ele chamou a atenção de que a empresa não tinha planeamento, portanto, não funcionava. E isso é gravíssimo.

Quando o Eng.º Navarro Machado, ontem, disse que tinha muitos navios ao mesmo tempo e que não sabia como é que havia de fazer, a verdade é que não havia organização nessa área.

O que eu expliquei ao Prof. Severiano é que tínhamos de pôr pessoas capazes. E o que é que fiz? Não fui buscar o BPI porque eu sabia que o BPI era um consultor financeiro, mas, numa primeira fase, para além desta

auditoria organizacional, fui buscar o Eurogroup, que trouxe uns consultores alemães chamados P3 — depois deixo cá a minha apresentação — e eles foram verificar a forma de trabalhar.

Uma das coisas que eles pediram para alterarmos foi que implementássemos o chamado «*bid team*», ou seja, não há nenhum concurso a que se responda sem estarem presentes à mesa todas as áreas da empresa. Julgo que os Srs. Deputados, ontem, tiveram essa conversa com o Dr. Geraldês no sentido de saber quem é o culpado. É o comercial? É o técnico? É o da produção? Quem é o culpado?

Depois dessa sugestão... Por exemplo, para um concurso, para o qual concorreremos, para a ilha de Cornualha, sentámo-nos todos à mesa — eu a tentar criar essa metodologia — para que todos nos atravessamos. É muito fácil, porque há muitas discussões — e eu sei isso porque trabalhei na construção civil —, tais como o comercial deve ser comercial ou deve ser técnico-comercial, ou deve ser a mesma pessoa? Se a pessoa não acompanha as mudanças nas tecnologias, nos materiais utilizados, com certeza que nunca há de conseguir melhorar os valores dos materiais que compra, e isso era importantíssimo. Portanto, tinha de haver essa mudança.

Ora, eu apresentei todo este projeto ao ex-Sr. Ministro Severiano Teixeira, ele próprio o batizou e chamou-lhe o 3C (*slide 15*). Nós queríamos recuperar a competitividade, a confiança e a credibilidade.

E mais: começámos por saber quais eram os *quick wins*. Nós tínhamos de atacar (*slide 16*)... Depois, deixo cá esta apresentação.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Era importante termos toda essa documentação.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com certeza.

Qual é a diferença entre o meu plano de reestruturação e os anteriores? Não era uma folha de *Excel*.

O que é que eu fiz a seguir? Depois de acabar este trabalho e depois de o Eurogroup, os tais P3, ter feito uma apresentação sobre a parte económica, então contratei o BPI, porque o BPI já tinha feito o plano de reestruturação da Lisnave e tinha feito este último de 2005. Portanto, tínhamos de separar o que era a maneira de trabalhar e, depois, o pacote a apresentar ao acionista. Isto porque o problema do BPI era, pura e simplesmente, um plano financeiro. Se não havia na empresa pessoas que quisessem pagar e implementassem todas essas medidas, mais uma vez ao fim de três ou seis anos, estavam todos a queixar-se que faltava dinheiro, que a empresa tinha perdido dinheiro.

Portanto, há uma mudança total e eu vou ter muito prazer em deixar cá o plano de reestruturação e até a parte que o consultor fez para mostrar que tinha de se «pôr as mãos na massa». Não era, pura e simplesmente, pedir dinheiro e dizer que se ia reduzir no pessoal — 100, 200 ou 400 pessoas.

Ainda há pouco chamei a atenção para isso. Eu veria com muita dificuldade como é que, fazendo os dois asfalteiros utilizando cada um 12 000 t de aço, se poderia de um dia para o outro reduzir no pessoal — 200 ou 300 soldadores. Era impossível! Aquilo tinha de ser gradual.

Outra situação para a qual posso chamar a atenção, não sei se alguns Srs. Deputados são contabilistas, é que trabalhar numa empresa em que tenho muito mais materiais, a percentagem dos custos com pessoal varia. Se eu tiver muito mais aço a utilizar, a percentagem de custos com pessoal nessa empresa é muito menor. Uma coisa é certa: se, nesta empresa, não se mudassem as normas e procedimentos era impossível.

Outra coisa que acho muito importante e o Eng.º Navarro Machado chamou a atenção para isso, e eu também vou fazê-lo...

Já agora, queria mostrar o seguinte (*slide 17*): estes são os tais navios em que uns foram vendidos a 19 milhões de euros e outros a 21 milhões de euros. Por que é que davam prejuízos? Porque o preço foi fixado na negociação das contrapartidas e estavam a contar que os primeiros navios recebessem o tal subsídio, que não receberam.

Então, o que é que fiz em relação aos 67 milhões de euros que faltavam? Chamei cá o senhor da empresa para ver se negociava com ele mais três navios, mas num sistema diferente, isto é, eu não comprava os materiais, porque, como ele podia comprá-los mais barato, eu só iria negociar com ele a mão de obra e os serviços e fornecimentos, portanto num sistema *open book*. Para quê? Para ver se eu resolvia este problema das contrapartidas.

É porque as contrapartidas emperraram nesta coisa: qual era o VAN? Eram 50% ou 37%? E, com esta guerra dos 50% e dos 37% , a CPC (Comissão Permanente de Contrapartidas) nunca deu luz verde e nunca mais se avançou (*slide 18*).

Sobre a história da cobertura da nave, avancei com ela porquê? Porque, em média, em Viana do Castelo, nos últimos 23 anos, chove 154 dias por ano — estão aqui os dados (*slide 19*). Só em Angra do Heroísmo é que é pior.

Porque é que era importante fazer a nave coberta? Para aumentar a competitividade. Se a empresa não atuasse nisto, nunca mais conseguiria ser competitiva. Portanto, eu completei aquilo que o Eng.º Navarro Machado tinha feito, mas quem decidiu avançar com a cobertura fui eu. Estava praticamente toda montada, só faltava, a seguir, a linha de painéis. Para quê? Para a empresa ser competitiva.

Portanto, a diferença do plano de reestruturação não era fazer, era executar, isto é, haver alguém, eu ou outra pessoa qualquer, que executasse; caso contrário, ao fim de dois ou três anos a situação era a mesma de 2005.

Conforme eu disse há pouco, a única diferença é que o BPI, que contratei e que ficou de apresentar a proposta final às Finanças, só faria a parte financeira.

Sr. Deputado, eu fui professor de Gestão Financeira durante 29 anos, portanto professor universitário também, e brinco com alguns números. Estar a dizer-se que os Estaleiros de Viana não podiam ter mais do que 9% de endividamento porque a Fincantieri tinha 9% não é uma adaptação à realidade. Com certeza que o que tínhamos de fazer nesse pacote era, em vez de estarmos a converter 100 milhões de euros em capital, porque a empresa precisava era de liquidez tentar fazer um sindicato bancário e com que os bancos aguentassem os 60 ou 70 milhões que tinham de endividamento. Isso é que era preciso negociar! Porque estar a dizer ao paizinho ou à mãe: «Olha, converte 90 ou 100» é fácil, era preciso, sim, atacar.

Eu tenho esta deformação de ter sido financeiro e a minha postura em relação ao plano de reestruturação era ir atacar cada um dos problemas e não me limitar a uma folha *Excel*.

Vão, também, ter oportunidade de saber que navios deveriam fazer os Estaleiros de Viana do Castelo — eu sei que já fizeram essa pergunta ao Eng.º Navarro Machado — e cada vez mais a empresa tinha de ser de assemblagem.

Nos dois *ferries* da Grécia, cujo contrato assinámos e que só não foi para a frente porque faltou financiamento, nós, para reduzir o risco (estávamos perfeitamente convencidos disso, se fosse necessário), mandávamos fazer o casco noutra sítio para podermos cumprir o prazo.

Já agora, permitam-me um comentário: a *Hellenic Seeways* é o maior frotista de navios de passageiros da Grécia. Eles, e muito bem, como outras pessoas aqui, em Portugal... O que fizeram essas pessoas, que têm liquidez, durante a crise imobiliária? Tentaram comprar umas coisas mais

baratas. O que fez a *Hellenic Seeways* durante o tempo da crise imobiliária? Procurou dois ou três estaleiros e disse assim: «Olhe, eu agora preciso de dois navios.» — e eles só precisavam dos navios quatro, cinco ou seis anos depois — «Vamos aqui apertar no preço.» Posso dizer que consegui que os fornecedores reduzissem bastante o preço para eu poder reduzir bastante o preço que fazia com ele.

Porém, o mais grave não era isso mas, sim, o contrato que era feito. Aquele contrato era leonino. Se nós não cumpríssemos nada, estávamos completamente tramados. E isso é que é muito importante nesta gestão.

Conforme disse há pouco, trabalhei na construção civil e a gestão dos contratos, os cuidados a ter, as saídas, são importantes. E é isso que é preciso ver. É preciso mudar esta maneira de ser, é preciso o tal *bid team* e outras coisas.

Quando eu deixar nesta Comissão a minha apresentação — e terei muito prazer em fazê-lo —, os Srs. Deputados terão ocasião de ver todo este plano de reestruturação.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Gostaria de colocar mais uma questão, pois o Sr. Doutor não me respondeu por que é que esse plano de reestruturação não avançou. Quais eram as parcerias que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O plano não avançou porque, a partir de abril de 2010, as tutelas informaram-me que era o Dr. Carlos Veiga Anjos que passava a liderar o processo. E eu nestas coisas... Foi essa a razão.

Quanto às parcerias (*slide 20*), o Eng.º Navarro Machado, conforme terá dito, começou os contactos com a DAMEN e no dia 24 de julho de

2010 foi assinado em Viana do Castelo esse memorando de entendimento com a DAMEN.

Por que é que era a DAMEN? Porque tinha já feito a remodelação das fragatas, portanto conhecia bem Portugal e a Marinha. Eles tinham-se mostrado interessados em fazer uma parceria connosco. Nós tínhamos uma «filha» muito bonita que é o tal LPD e eles estavam interessados em fazer o LPD.

O que é que abrangia a parceria até se fazer o LPD? (*slide 21*) Tínhamos um acordo estratégico, que nos ajudava a melhorar os processos internos na área de *marketing*, etc., tínhamos um acordo de colaboração, em que eles nos ajudavam a acompanhar tudo o que fosse navios militares e, depois, eles próprios comprometeram-se a ser acionistas em, pelo menos, 10% do capital — portanto, não era propriamente uma privatização, era um aumento de capital —, que esse dinheiro do aumento de capital entraria na empresa e que eles não sairiam da empresa no dia seguinte ao fazer o LPD — isso também foi assegurado.

Portanto, nós tínhamos a preocupação de arranjar um parceiro.

O que é que eu fiz? Trouxe cá o Sr. Kommer Damen, que é o dono da DAMEN, e aqui (*slide 22*) pode ver-se onde se efetuou a assinatura do memorando com o Sr. Ministro.

O que fiz, entretanto? Fiz uma coisa que não deveria ter feito. O memorando que assinámos com a DAMEN proibia-me de falar com outras «namoradas» — portanto, a pessoa tem uma «namorada» e não podia falar com outras —, mas mesmo assim, nas costas deles, fui falar com os representantes da Fincantieri para ver até que ponto estariam interessados em ser nossos parceiros, como plano B (tenho o resumo da troca de correspondência que houve entre eles) (*slide 23*). Eles também estavam numa altura complicada e explicaram-me que também precisavam de

fechar três estaleiros mas que podiam entrar em espécie no capital, com o *know-how*.

Fui falar também com os representantes da Navantia. Eles foram depois visitar os Estaleiros de Viana e escreveram uma carta em que recomendam até linhas de atuação para melhorar a gestão dos Estaleiros e fizeram também recomendações (*slide 24*). Ou seja, se por qualquer razão borregássemos com a DAMEN eu tinha tanto a Navantia como a Fincantieri como alternativas.

Posso dizer uma coisa: um estaleiro como o de Viana do Castelo *stand-alone*, sozinho, não tem qualquer hipótese de viabilização — isto, eu digo e escrevo onde quiserem. Não tem! Não quero meter-me na vida da Martifer, mas eles terão muitas dificuldades, a não ser que transformem os Estaleiros numa empresa metalomecânica, o que é diferente. Um estaleiro sozinho, que não tem capacidade...

O problema grande dos Estaleiros, conforme o Eng.º Navarro Machado terá dito, é os projetos. Se é um projeto novo, se nunca foi experimentado, os riscos de correr mal são enormes; haver alguém que já tenha feito e poder beber dessa experiência reduz enormemente o risco.

O problema dos estaleiros, nesta área, é começar a fazer o barco ou o navio, porque depois, como aconteceu com os Estaleiros quando começaram a construir os 10 ou 12 porta-contentores, as coisas entram em velocidade de cruzeiro. Mesmo assim, os prejuízos foram aumentando à medida que iam fazendo, mesmo quando podiam ter a curva da experiência nem sempre as coisas funcionaram.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, passo à última questão e depois já não falarei mais neste inquérito.

A Sr.^a **Presidente**: — Nesta reunião, Sr. Deputado, e não neste inquérito.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Nesta reunião, sim. Peço desculpa, Sr.^a Presidente.

O Sr. Doutor afirmou aqui que o principal problema da EMPORDEF eram os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que a empresa não era competitiva, que era também um problema a rotação dos conselhos de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, a DAMEN impedia ter outros parceiros e que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo sozinhos não têm qualquer viabilidade de sobrevivência.

Ou seja, na opinião do Sr. Doutor, se os Estaleiros Navais de Viana do Castelo se mantivessem na esfera pública continuariam, constantemente, a consumir dinheiros públicos. É esta a questão sobre a qual gostaria de ouvir.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, como tive ocasião de dizer, a DAMEN proibia mas, como ainda não tínhamos assinado o memorando, fui «namorando» as outras duas empresas antes de «casar» de vez com a DAMEN. Foi neste sentido que eu fiz a afirmação.

Por que é que era importante a DAMEN? Porque, para além de dar todo o apoio, permitiria, nalguns casos, fazermos permutas — julgo que o Eng.º Navarro Machado explicou isto. A ideia do LPD era no sentido de eles fazerem lá o LPD e, depois, darem-nos toneladas, portanto, fazerem cá a construção de navios em toneladas correspondentes — isso era importante.

Não digo que deixaria de ser empresa pública porque não estava escrito se eles iam ter só 10% ou 51% do capital. Julgo que isso não era importante. Nestas empresas, o parceiro ter 10% ou 51% não era

importante, o que era importante era ajudar-nos a fazer com que as coisas melhorassem substancialmente. Este era o problema.

Estes três ou quatro anos de crise que a empresa passou, desde 2009, eram uma boa oportunidade para se reorganizar e se preparar para outros voos. Como deve compreender, Sr. Deputado, e como disse o Eng.º Navarro Machado, os megaiates foi uma coisa caída do céu; quanto aos asfalteiros, posso dizer que eles tinham propostas de coreanos, em dólares, mais baixas do que as nossas, em euros, mas houve um relacionamento que ajudou bastante, porque nós não éramos competitivos. No caso dos *ferries*, cujo contrato foi assinado em junho de 2010, não foram para a frente porque não havia financiamento.

Houve certas alturas, nestes anos, em que a crise foi tão forte que se não houvesse financiamento... Eventualmente, a DAMEN podia encontrar-nos outras soluções. E não é fácil... Porque é que eu trouxe cá o Sr. Kommer Damen no dia 14 de agosto, salvo erro, de 2010? Porque ele é o dono da empresa. É que o CEO não estava muito interessado neste «casamento». Eu trouxe cá o Sr. Kommer Damen, ele gostou imenso, porque tinha um certo valor sentimental, e comprometeu-se a ajudar-nos. Ele próprio veio cá conhecer e falar comigo, mostrando toda a disponibilidade para ajudar os Estaleiros de Viana do Castelo. O CEO, o Sr. Berkvens, é um homem muito mais frio, não tinha sentimentos.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado Abel Baptista, uma vez que já terminou de colocar as suas questões, antes de dar a palavra à Sr.^a Deputada Carla Cruz, peço-lhe o favor de me substituir na presidência da Mesa.

Aproveito também para entregar ao Sr. Dr. António Rolo, para mostrar a capacidade organizativa das senhoras, uma folha, porque assim já pode identificar os *slides* com muita facilidade.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Obrigado, Sr.^a Presidente.

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente Abel Baptista.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carla Cruz, do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. António Rolo, os meus cumprimentos, bem como a todos os Srs. Deputados.

Sr. Dr. António Rolo, vou ter o confrontar com algumas afirmações que fez ao longo da sua audição.

Voltando ao navio *Atlântida*, o Sr. Doutor referiu várias vezes que era sua forte convicção de que há muito que a empresa açoriana não queria ficar com o navio. Confirma estas suas afirmações, ou seja, que há muito tempo a empresa não queria ficar com o navio?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O que digo é que, agora, é fácil, retroativamente, ver os sinais.

Lendo as notícias que apareceram em fevereiro e em março e o próprio conteúdo do comunicado, é minha convicção, mas é uma opinião pessoal (não o posso provar nem nunca ninguém mo disse), que tudo isso mostra que eles não queriam o *Atlântida*. Contudo, estes sinais, cujos *slides* mostrei, são fortes sinais, ou seja, a notícia a dizer que há só «600 balsas salva-vidas», portanto, tudo o que fui mostrando, e também o comunicado do Dr. Vasco Cordeiro (*slide* 25).

Não sei se os Srs. Deputados se recordam, mas fizemos uma proposta. Dissemos: «Levem o navio no verão e, depois, vamos arranjar uma solução no inverno...» Portanto, nós fizemos tudo. Uma coisa era

certa: não cumprimos a velocidade, ficámos nos dezasseis e qualquer coisa nós. Não cumprimos! O próprio *site* da empresa diz que o navio só tem 17 nós.

Eu não posso provar, mas tenho estes indícios. O que é que querem dizer estes indícios? *Governo dos Açores pode rejeitar navio de Viana* — notícia de 28 de março (*slide 26*); a notícia de Luísa Meireles no *Expresso* a 14 de março (*slide 27*); uma notícia com a história do *Atlântida*, em fevereiro (*slide 28*)...

Sr.^a Deputada...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Dr. António Rolo, a convicção que tem surgiu *a posteriori* ou durante o processo de negociação, em que era presidente do conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, nas reuniões que ia mantendo — acredito que tivesse reuniões com a Atlânticoline —, tinha essa convicção?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, se eu não tivesse essa convicção de que eles não iam aceitar o navio de qualquer maneira eu teria convencido fosse quem fosse a irmos para a comissão arbitral, porque eles levavam o navio. O meu problema era este: e se eles não levam o navio? Se eles não levam o navio e ficam com o dinheiro das garantias bancárias, o que é que eu faço? Sr.^a Deputada, esse era o meu problema!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Doutor, o que lhe pergunto é se durante o processo tinha esta convicção, não é no final, se levavam o barco ou não.

Disse várias vezes que há muito tempo que a empresa não queria ficar com o navio. Perguntei-lhe se foi cristalizando essa convicção durante

o processo negocial ou se só o fez *a posteriori*, quando começaram a sair as notícias. Portanto, foi esta a pergunta.

Esta formulação da sua convicção aconteceu durante o processo?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com certeza, durante o processo de negociação, portanto, a partir de março de 2009 (antes dessa data eu não tinha nada a ver com isso). Entre março e dezembro de 2009, eu tinha toda a convicção de que eles fariam todos os possíveis para não ficarem com o navio, e os indícios eram fortes.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Então, permita-me que lhe pergunte quais eram esses indícios. Acho que importa, até porque estamos numa Comissão de Inquérito para apuramento de responsabilidades e da verdade, que aqui fique claro quais eram esses indícios. Que indícios — claros, objetivos, concretos — tinha?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, são as notícias que aparecem nos jornais. Não acredito que as coisas apareçam por geração espontânea...!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Permita-me, então, que denote aqui uma contradição.

Em resposta a uma pergunta anterior disse que a sua convicção foi feita durante o processo e não *a posteriori* por causa das notícias e agora diz-me que os seus indícios são as notícias.

Gostaria que ficasse claro e esclarecido onde é que fundamentou essa sua convicção.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, nas conversas que tive com o Sr. Dr. Vasco Cordeiro ele não me disse: «Não quero o navio de qualquer maneira», mas tudo o que ele vinha a dizer levava a essa conclusão. Não tenho dúvidas. Ele nunca me disse: «Não quero o navio», mas toda a postura dele era a de que não ia aceitar o navio.

Conforme mostrei, eles cancelaram a candidatura aos fundos... Fizeram tudo!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Agora já foi um bocadinho mais à frente, já disse que nas conversas o Dr. Vasco Cordeiro ia dizendo, ia fazendo afirmações que apontavam para a criação da sua convicção. Peço que apele à sua memória e que tente encontrar afirmações que possam sustentar que a Atlânticoline não queria o navio.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — A única coisa que tenho na memória são os factos que apareceram na comunicação social, não tenho frases exatas que ele tenha dito. Não posso dizer isso porque não me recordo exatamente dos termos.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas o Sr. Doutor confirma que falou várias vezes com o Dr. Vasco Cordeiro, não é verdade?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sete vezes.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Nessas sete vezes não houve nenhum episódio mais relevante, alguma informação mais contundente que lhe permitisse ter essa convicção?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, era a postura de negociação. O modo como ele tentava negociar comigo, essa postura, é que me levava a concluir o que referi.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Disse também que estava convencido de que poderia vender o navio — são afirmações suas, hoje, nesta Comissão —, razão pela qual não foi para litigância, não foi para tribunal arbitral.

Ontem, um ex-presidente do conselho de administração disse aqui que estranhou que não se tivesse ido para litigância. E até se tinha o exemplo do *Lobo Marinho*, como aqui já foi referido. Havendo esse exemplo, o que o motivou a não ir foi essa convicção de que iria vender o navio?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, o Dr. Geraldês teve o cuidado de dizer que não percebia, mas também teve depois um laivo e disse: «a não ser que fosse o problema das garantias bancárias...». Porque se não houvesse garantias bancárias *on first demand* eu não estaria preocupado...! E ele, depois, disse: «a não ser que houvesse um problema de garantias bancárias...» Esse é que era o problema grave daquele contrato e de quem o fez ou de quem o assinou. Esse é o problema, Sr.^a Deputada.

Quando tive a visita dos canadianos, e, depois, tivemos outras propostas, na altura — estou a falar de outubro —, eu estava convencido de que, fazendo algum desconto, iria encontrar uma solução. Tal não foi possível, por isso é que, como último recurso, quando estava em Caracas com o Dr. Serrasqueiro e o vi falar com o ministro do turismo da Venezuela disse-lhe: «Eh, pá, Fernando, eles não têm cá a ilha Margarita? Vê lá se consegues despachar o navio». Foi esta a conversa.

Entretanto, eu deixei de estar à frente dos Estaleiros de Viana, mas teria continuado a fazer todos os esforços para encontrar uma solução. Eu pagava 5% de comissão a quem o quisesse vender nos primeiros seis meses, o que, aliás, seria normal.

Também tive propostas, mas eu teria de arranjar o financiamento. Havia quem me quisesse comprar ou alugar.

Vi no jornal, julgo que foi no domingo, no *Público*, que havia uns cubanos interessados — e confirmo. O problema é que ninguém financia cubanos.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Para além da questão da venda, foram equacionadas e discutidas outras alternativas? Por exemplo, ajustar o preço... Foram pensadas outras alternativas ou a questão era: «Nós ficamos com o navio e com o prejuízo e...»?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, o próprio contrato do *Atlântida* previa pelo atraso da entrega uma redução de 10% e depois era discutível se, pela falta de velocidade, se podia haver mais uma redução de 10%, se podiam ser cumulativas.

Nas negociações, com certeza que admitimos tudo. Falámos nisso tudo, mas não foi possível chegar a acordo, portanto não deu. Eles podiam dizer: «Sim, senhor, desconte os 10% pela falta de velocidade e mais 10% pela entrega fora de prazo», mas não houve essa hipótese. Falámos, mas não...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Pergunto-lhe, então, quais foram as alternativas postas em cima da mesa nesse processo de negociação.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, conforme eu disse, eles não queriam o navio. Portanto, era muito simples: qualquer solução, desde que eles não tivessem de ficar com o navio.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Disse aqui que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não sabiam fazer contratos.

Pergunto: está a dizer que as anteriores gestões e conselhos de administração fizeram uma gestão danosa dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Eu não disse que eles fizeram uma gestão danosa. O que digo é que nos contratos é preciso prever tudo aquilo que corre mal ou muito mal. Quem disse que o contrato não foi visto foi o próprio Dr. Geraldês quando se referiu ao contrato do *Atlântida*. Posso dizer que, por exemplo, em relação ao contrato das lanchas, que acompanhei, nós pusemos essa cláusula de que não podiam, no dia seguinte, dizer que não queriam, porque, se assim não fosse, não teríamos a possibilidade de, durante mais seis meses, resolver o problema. Mas são coisas que...

Sr.^a Deputada, como trabalhei na construção civil, sei que é muito importante a gestão dos erros e omissões dos contratos. Como trabalhei em três empresas multinacionais, pela minha vivência profissional, sei que isso é muito importante. Porém, não estou a dizer que tenha havido gestão danosa.

Posso também dizer que, em relação ao contrato dos asfalteiros, foi muito difícil a negociação da garantia bancária que eles exigiam. São casos muito, muito complicados, em que a pessoa ou está aflita e aceita ou tenta impor.

Portanto, eu não estou a dizer que houve uma gestão danosa. Isso vai-se aprendendo com a vivência ou com experiências passadas que a própria empresa teve.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Passemos, então, aos NPO e aos contratos com a Marinha.

Na sua apresentação inicial, disse que a relação com a Marinha era complexa. Confirma essas afirmações?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não sou só eu que o confirmo, os meus dois antecessores também confirmaram.

Portanto, a minha preocupação... Eu mudei um bocadinho de atitude em relação aos meus antecessores: não vale a pena lutar contra eles, vamos tentar perceber o que acontece.

É preciso não esquecer que as MAF, as missões de fiscalização, passavam lá a vida inteira. Portanto, tinham tempo para ver tudo e mais alguma coisa. Do que fui conversando com alguns, eles também queriam ajudar a resolver os problemas. Agora, é preciso que do outro lado também haja essa postura, porque se a pessoa disser que um navio militar é igual a um outro qualquer pintado de verde não vai a lado nenhum. Portanto, é isso que é preciso mudar: a mentalidade.

Tentei explicar — e nesse momento, nos Estaleiros de Viana, os navios militares eram praticamente a única coisa que a empresa tinha — que tínhamos de ter outra postura. Mesmo que tivéssemos razão, não interessava, tínhamos de ter outra postura.

Posso dizer que, por vezes, o próprio Professor Augusto Santos Silva interferia e chamava-nos, a nós e à MAF, à frente dele para ver se íamos eliminando essas coisas.

O que é que acontece? — e ontem, o Eng.º Navarro Machado referiu-o. O chefe da Missão cede nisto ou naquilo e, amanhã, há um problema com o navio: afundou-se. A pergunta que é feita é: porquê? Qual é a razão? O que falhou?

Portanto, a segurança do navio é muito importante e percebo que eles sejam um bocadinho perfeccionistas ou rigorosos. Agora, nós teríamos é que mudar a nossa maneira de ser.

Por isso, com essa preocupação, quando convidei o Almirante Gonçalves de Brito, que era da Marinha, ou quando o próprio Dr. Veiga Anjos convidou o Almirante Conde Baguinho, era para termos em casa alguém da Marinha que percebesse a maneira de pensar deles para poder dar a volta. Nós não ganhávamos nada em estar numa confrontação permanente, e por isso tentei que mudássemos. E disse-lhes: «Não vamos dizer que eles são isto, que têm razão ou que não têm razão. Vamos dar a volta.»

Por isso, fomos buscar o Almirante Gonçalves de Brito e, mais tarde, o Dr. Veiga Anjos foi buscar o Almirante Conde Baguinho, pessoas que conheciam... Nós tivemos na empresa, ainda antes do meu tempo, o Almirante Beirão Reis, um senhor, que também tinha estado na Marinha, chamado Fernando Manuel, que era o gestor de projetos de níveis militares... Portanto, houve sempre esta preocupação de ter alguém *in house*. Agora, não podíamos era dizer: «Eles não têm razão», porque eles passavam lá o dia e a segurança era importantíssima para eles.

Para irmos ajustando a maneira de trabalhar, posso dizer que tive várias conversas e perdi algum tempo com o Almirante Viegas Filipe e com o diretor — não me recordo agora do nome — e eles também foram mudando. Comecei a acompanhar as visitas de almirantes que estavam à frente desses serviços, eu próprio queria estar presente.

Eu não falo é na parte contratual, nisso não falo. Em relação àquilo que ouvi ontem, se houve mais um aditamento ou se houve menos um aditamento, devo dizer que não cheguei a ter esses problemas. Talvez os meus sucessores os tivessem tido. Eu estava mais interessado em que as coisas corresse bem para o futuro — corresse bem com as lanchas, corresse bem com os navios de combate à poluição e, mais, que conseguíssemos entregar o primeiro NPO. Esse é que era o grande objetivo. Nós tínhamos de entregar o primeiro NPO. A minha preocupação era ir eliminando os problemas.

Depois, era preciso uns manuais para dar informação às pessoas, porque as pessoas não aceitam o navio se não houver uma formação inicial. Portanto, há todo um conjunto de situações. Eu participei mais na parte final do que na parte de construção do navio. Mas eu, como comandante do navio, não posso aceitá-lo se não tiver o manual. Nele está tudo escrito: se apitar, deve fazer isto; se acontecer isto, deve fazer aquilo... Entra tudo num automatismo que é preciso formar e treinar as pessoas.

Com a minha maneira de ser, tentei ver se conseguia eliminar todos esses obstáculos para que tudo corresse bem com o primeiro NPO. E por que é que o primeiro NPO era importante? Era outra área de mercado. Nós tivemos visitas de Marinhas estrangeiras e tínhamos de ter um primeiro navio feito por nós a navegar. Eles começavam a gostar de algumas coisas feitas por nós — e estou agora a falar das outras empresas do Grupo EMPORDEF. Quando dos exercícios conjuntos da NATO, perguntavam: «O que é que tens aí? Mostra lá! É giro! Quem foi que fez isso?».

E com os navios militares era a mesma coisa. Eles perguntavam sempre, primeiro, onde é que estava o navio a navegar para eles poderem comprar ou ver como funcionava.

Portanto, era importantíssimo para a viabilidade dos Estaleiros de Viana poder ter um desses navios a funcionar e mostrá-lo às outras Marinhas.

Nós tivemos propostas estudadas para outros países. Mas perguntavam: «Onde é que está?». E de cada vez que vinha a visita de uma Marinha, eles prestavam-se a informar e a acompanhar as visitas para mostrar e para explicar como funcionava o navio. Eu não tive problemas com a Marinha. Eu não tive.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Quando refere — e, como disse, e bem, já ontem outros Srs. Ex-Administradores também o referiram — a dificuldade de negociação com a Marinha, está a referir-se, em concreto, a quem? A quem ia aos Estaleiros e fazia esses acertos ou essas pessoas eram transmissores, mensageiros de alguém, nomeadamente a tutela?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Era a própria MAF, as pessoas que lá estavam, as tais pessoas que não tinham mais nada para fazer e que passavam ali as 12 horas por dia e, portanto, tinham tempo para ver tudo e para chamar a atenção para tudo. Havia esse problema, não ao nível superior mas ao nível mais baixo da MAF, com as pessoas que estavam a fazer a construção dos navios. Julgo que foi para isso que o Eng.^o Navarro Machado chamou a atenção.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Partilha da opinião do Sr. Eng.^o Arnaldo Machado que, ontem, disse que havia na Marinha pessoas que queriam provar que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não tinham condições para construir os NPO?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não partilho, porque ele disse que era uma opinião pessoal. Não partilho. Ele pode ter tido um evento, um acontecimento.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Portanto, nas situações em que estive com os elementos da Marinha que estavam nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo nunca teve essa convicção, de que a Marinha queria não provar...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, senhor. Eu tive todo o apoio do CEMA, Almirante Melo Gomes, e da pessoa que estava à frente da Direção-Geral de Construções Navais. Durante o tempo que estive com eles, nenhum deu a entender, nunca, que gostaria que corresse mal, pelo contrário.

Eu tinha dois interlocutores: a Marinha, propriamente dita, e a DGAIED (Direção-Geral de Armamento e Infraestruturas de Defesa). Com quem eu tinha de negociar os contratos era com a DGAIED, com quem eu tinha de fazer com que as coisas corressem bem para poder entregar os navios e ver tudo era com a Marinha.

Portanto, há aqui entidades diferentes. Não partilho da opinião do Eng.º Navarro Machado.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Muito bem.

Digo isto porque, como sabe, recentemente, a Comissão de Defesa Nacional visitou o NPO e a Marinha tem grande apreço, falam da importância do NPO e da sua qualidade de construção, o que, de facto, atesta a qualidade da construção naval que se fazia nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Portanto, confirma essas dificuldades no relacionamento com a Marinha.

Em relação às contrapartidas, disse, e passo a citar uma sua afirmação: «Nunca mais se avançou com as contrapartidas».

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Exatamente!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Disse-o há pouco quando falou das contrapartidas.

Pergunto: da sua experiência enquanto administrador, que razões é que levaram a que não se avançasse com as contrapartidas.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Julgo que já foi aqui falado, mas vou esclarecer uma coisa que as pessoas têm confundido. Por que é que para efeitos de contrapartida o equipamento da Flender vale 250 milhões e por que é que para efeito de avaliação patrimonial vale 48 milhões? (*slide 29*). É o conceito do «peixe e da cana de pesca». Quer dizer, eu não discuto se o coeficiente 1 ou 5 é bom, não vou discutir porque há matrizes que explicam isso, mas alguém considerou que os benefícios que a empresa ia ter com a nave coberta e com a linha de painéis iriam permitir à empresa, no futuro, ter ganhos adicionais, e, por isso, valorizou em 250 milhões. Julgo que é importante esclarecer isto, porque são coisas separadas. Uma coisa é o valor patrimonial, que é quanto vale o equipamento... Agora, o que faço com a cana de pesca? Vou à pesca. Se vou à pesca, vou ter mais peixinhos, e aí, para os mais peixinhos que vou buscar, é que vale 250 milhões.

Conforme já aqui foi dito, além do tal projeto LPD que estava incluído nas contrapartidas, também — acho que é importante chamar a atenção para isto — estiveram cá alemães durante um certo período. Isto é só para dizer que, mais uma vez, prova que a empresa, em certas alturas, teve um apoio maior na parte técnica. Estiveram cá três alemães durante

uns tempos e ajudaram bastante na construção daqueles navios. Não sei se foram bons ou maus, mas eles estiveram cá.

O que digo das contrapartidas? O que estava estabelecido e que consta neste mapa (*slide 30*) eram os 367 milhões para navios. Chegou a uma certa altura, só se fizeram à volta de 362 milhões de euros, se não me engano, e faltavam 60 milhões. E porquê? Porque, e chamo a atenção, toda a questão estava no facto de a Comissão Permanente de Contrapartidas só aceitar as contrapartidas como cumpridas se o valor acrescentado nacional (VAN) fosse igual ou superior a 50% (*slide 31*).

Ora, em termos do previsto, como poderão ver neste mapa (*slide 32*), até dava 52%, enquanto o real era 37%. Isto criou uma guerra entre a empresa e a Comissão de Contrapartidas. E esta guerra sobre o VAN embrulhou-se de tal maneira que quem conduzia esse problema, se eles cumpriam ou não as contrapartidas, não eram os Estaleiros. A única preocupação que tive foi tentar ver até que ponto é que eu conseguia convencer os alemães a comprarem-me mais navios, em vez de eu fixar o preço de 23 milhões e perder dinheiro, se eles me compravam material e eu fazia só a mão de obra e o fornecimento destes serviços, que era para ver se nós «matávamos» isto. Mas, depois, a CPC (Comissão Permanente de Contrapartidas) é que conduzia este processo. Eu tentei dar andamento àquilo que a Inspeção-Geral de Finanças disse — para mim, era importante ter mais três navios a fabricar, mas não consegui fazer mais do que isto.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Portanto, no seu entendimento, o processo emperrou na CPC?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Na CPC, com esta guerra do VAN, do valor acrescentado nacional: se era o que estava previsto, se...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Na Comissão Permanente de Contrapartidas?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Na Comissão Permanente de Contrapartidas. Emperrou aí...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Referiu que os megaiates, tal como o Eng.^o Navarro Machado referiu ontem, na audição, seriam a «salvação» dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo — esta foi a expressão que ele usou ontem —, mas que a morte prematura do cidadão grego inviabilizou isso.

Durante o período em que esteve à frente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, o que é que fez no sentido de conseguir uma carteira de encomendas destes megaiates?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Isto era uma «menina» dele, do Eng.^o Navarro Machado. Ele gostava muito, não ponho isto em causa,...

Risos.

... mas os megaiates são navios muito complicados e, já agora, vou só tentar explicar (*slide 33*).

O Sr. Liveras era como outros, que procuram ter megaiates em carteira, para, em qualquer altura, quando surge um milionário que quer comprar um iate, a dizer «Olhe, eu quero um iate desta maneira e daquela»... É que se eles estão à espera que se mandem construir e estão dois ou três anos para receberem o iate, é complicado, porque eles não têm paciência para isso. Então, a vida do Sr. Liveras era ter em carteira iates em diferentes fases de construção. E para quê? Para quando a Sr.^a Deputada

chegasse lá, dizendo «Olhe, eu quero aí um brinquedo de 150 milhões», «Sim, senhora, como é que quer? Preto, branco, com isto ou com aquilo...», ele fazia. Portanto, esta era a vida dele.

O que é que aconteceu? Pouco tempo antes de morrer, de ser assassinado, ele tinha transmitido ao Eng.º Navarro Machado que a Caterpillar Financial, que era uma das empresas que estavam a financiar, com a história da crise, estava a aconselhá-lo a cancelar um dos navios. Quando digo que isto é um *dossier* que herdei é porque herdei este problema, de ele ter morrido e de ele ter transmitido ao Eng.º Navarro Machado que ele queria cancelar um deles.

Depois apareceram-me os herdeiros, a pedir mais três meses, a pedir mais seis, quer dizer, começaram ali a «embrulhar» e nós achámos que o melhor era chegarmos a acordo com os herdeiros, caso contrário não iríamos a lado nenhum. E eu, nessa altura, bem ou mal, gastei algum dinheiro, mas fui buscar um advogado que conhecesse a lei inglesa, que foi a Linklaters, porque isto era tratado em Inglaterra.

Quanto a esse mercado, Sr.ª Deputada, a Eurogroup, na avaliação que fez... Como nunca tínhamos feito um megaiate, nós não teríamos grande capacidade técnica para o fazer. O Eng.º Navarro Machado estava interessadíssimo, e ainda bem que estava entusiasmado, mas fui sempre aconselhado pelos consultores a não entrar nessa área.

E depois ainda tínhamos outro problema, que era o de termos que fazer obras na rampa, porque não conseguiríamos fazer este navio sem fazer adaptações na rampa. E se ocupássemos uma dessas rampas para construir o megaiate, teríamos outro problema: o que é que faríamos ao segmento de reparação? Portanto, nós, ao construirmos este megaiate, iríamos ocupar a doca ou iríamos afetar um pouco a doca de material de reparação. Mas a razão principal por que não me importei que tivesse sido cancelado e, portanto, termos recebido, brutos, 6,5 milhões de

indenização, foi o facto de termos que fazer obras na rampa e de ser um risco muito elevado, porque nunca tínhamos feito.

Se me perguntasse qual a vantagem da parceria com a DAMEN, dir-lhe-ia que, com certeza, teria ido bater à porta da DAMEN para que eles me ajudassem a fazer este megaiate, pois sozinho não o faria.

Mas nós não procurámos mais esse mercado.

Sr.^a Deputada, em 2009 (e eu não sou como a Rainha Isabel, que diz que foi o *annus horribilis*), foi o pior ano, se assim se pode dizer, das coisas que aconteceram em Viana do Castelo, mas também do que aconteceu, em termos de construção naval europeia. Na construção naval europeia, houve quebras elevadíssimas, portanto, nós não tínhamos qualquer hipótese de procurar alternativas ou segmentos de mercado, não tínhamos! O único segmento que ainda tentámos foi o dos *ferries*. Por isso é que a mesma pessoa que trouxe este Sr. Liveras, ou seja, o Sr. Kioukas, também trouxe a Hellenic Seaways, que foi também quem fez a remodelação do *Atlântida*. Portanto, tínhamos essa ligação do Sr. Kioukas, da DECON (Vianadeconaval, Lda.), que nos ia trazendo estas coisas, porque estes contratos são muito difíceis.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Já abordou uma questão que eu gostaria de lhe colocar, que tem a ver com a parceria com a empresa holandesa. O que lhe pergunto é se esta parceria — o «namoro», como lhe chamou! — com a empresa holandesa...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não, mas eu depois assinei o...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sim, certo, foi um namoro consumado, com uma união provavelmente de facto ou de direito...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — 24 de julho...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — ... mas aquilo que lhe pergunto é se este contrato que estabeleceu era do conhecimento da tutela — e quando falo da tutela, refiro-me ao Ministro?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com certeza, o Sr. Ministro assistiu, a 23 ou 24 de julho, à assinatura e ele teve sempre conhecimento. O Sr. Ministro Severiano percebeu perfeitamente que Viana do Castelo sozinha, sem um parceiro, não tinha qualquer hipótese. Portanto, tínhamos que arranjar ou estes, ou os espanhóis ou os italianos, e essa era a preocupação. O meu colega Navarro Machado já tinha estabelecido e já tinha começado o «namoro» com esta; eu, em março, e não sei o quê, fui sempre pensando «Ah, está bem, eu tenho este namoro, mas deixa-me cá dar uma voltinha, para ver se o noivado era assim tão bom como isso». Quer dizer, percebi que a Fincantieri não iria pôr dinheiro, só iria pôr em espécie, enquanto que os espanhóis explicaram que eles, naquela fase, ajudariam a fazer os navios militares. É que todos eles sabiam que nós tínhamos os navios militares, ou seja, eles olhavam para nós, não porque tivéssemos olhos azuis, mas porque tínhamos os navios militares! Julgo que o Eng.^o Navarro Machado, ontem, tornou a dizer isso: havia o LPD. Mas, se me trocassem o LPD por não sei quantas toneladas de navios comerciais, ótimo!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Presidente, só para terminar, duas questões: então, confirma que esta parceria era já um primeiro passo para a privatização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Privatização parcial.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Confirma isso?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Parcial! Estava no memorando de entendimento que eles seriam acionistas em, pelo menos, 10%.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Muito bem.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não podiam sair, a não ser três anos depois de ser feito o LPD, que era para ter a certeza de que, no dia seguinte, entregavam as ações aí a um mendigo que andasse na rua – «agora ficas tu dono e nós vamos embora!» Portanto, tudo isso foi acautelado.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Muito bem.

Uma última pergunta, mesmo para terminar: quando saiu, qual era o ponto de situação, relativamente aos asfalteiros?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Quando saí... Portanto, eu é que assinei o contrato e tive muito prazer, porque, nesse dia, no dia 29 de maio, até era o meu aniversário e festejei com o Sr. Hugo Chávez e com o Eng.º Sócrates!

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Festejou o aniversário?!...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com eles, quer dizer! Assinar o memorando, ali, no dia dos anos, foi...

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Em ótima companhia!...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Pois, portanto, em ótima companhia!...

O Hugo Chávez era interessante porque, sabendo... Por que é que ele assinou, também nesse dia, o memorando do *Atlântida*? Porque ele dizia «Eh pá, isto é para combater os capitalistas!». Era preciso saber falar com ele...

Mas o que eu quero dizer em relação a isso é que eu deixei Viana, formalmente, na primeira semana de julho...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — De 2010?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sim, e era preciso tratar a seguir... Eu, propriamente, a conduzir os asfalteiros, não, a única coisa que posso dizer é que a minha cláusula de indemnização é de 6% do valor dos navios e eu tenho ouvido por aí dizer que já é de 30 milhões! Eu assinei com 6%. Se nós não cumpríssemos... O problema dos asfalteiros... Por que é que os asfalteiros eram importantes? Primeiro, 12 000 toneladas de aço a trabalhar ali eram um modo de ocupar bastante as pessoas. Depois, era a questão de entrar neste mercado, neste segmento. Não sei se explicaram à Sr.^a Deputada, mas o navio tinha que transportar um líquido, um asfalto. E sabe a que temperatura? A 230°. Isto, só para dizer que não era uma coisa fácil. E poderiam dizer-me: «Ah, estás sempre a dizer mal de Viana, que não tem capacidade...», mas eu não estava preocupado, porque eu tinha uma parceria com a DAMEN e nós, de certeza absoluta, nunca tendo feito um navio asfalteiro, que tinha de ter paredes duplas, ou tanques duplos, só o faríamos com o apoio técnico da DAMEN.

Este era um segmento interessante e era interessante entrar nele. E nisto concordo com o Eng.º Navarro Machado, quando diz que nós temos de entrar em segmentos de maior valor acrescentado. Só que teríamos de reduzir o risco da construção, isso é que era!

Portanto, eu, a partir de julho, não acompanhei mais... Fui convidado, quando veio cá o Sr. Hugo Chávez, em outubro ou novembro, mas não acompanhei mais esse assunto.

A única coisa que posso dizer é que tentei também vender o *Anticiclone*, mas não consegui, porque eles queriam um casco duplo. O Embaixador de Portugal na Venezuela foi meu colega de curso e ainda tentei ver se eles... Mas eles queriam um casco duplo, porque queriam um navio com maior velocidade.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Presidente, só mesmo uma questão, e para terminar.

Na resposta que o Sr. Doutor aqui nos deu refere «estou convicto de que tinha a parceria com a DAMEN», certo? Foi isso que motivou a assinatura do contrato dos asfalteiros? Se não houvesse essa parceria...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não foi isso que eu disse. Eu disse que, sabendo que haveria dificuldade... Eu já explico... Eu trabalhei em três empresas multinacionais, portanto, a gestão de risco era uma coisa que estava no nosso ADN. Eu entrava naquela empresa e tinha de pensar que tudo podia acontecer, portanto, eu estava habituado a isso. O que quero dizer é que, já que critiquei a capacidade, poderiam perguntar-me a seguir: então, assinaste um contrato e, agora, como é? Não, eu estaria mais descansado, porque sabia que se estivesse aflito poderia recorrer à parceria da DAMEN.

Isto é só para lhe explicar qual é a vantagem de uma parceria: quando se tem uma «dor de barriga», pode-se ir ali ao lado e ver no que é que eles podem ajudar.

Eu não assinei o contrato dos asfalteiros por ter a parceria com a DAMEN.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — A Sr.^a Deputada Carla Cruz, do Partido Comunista Português, terminou.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Terminei, sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Sá Costa, do Grupo Parlamentar do PSD.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Presidente, gostaria de cumprimentá-lo, em primeiro lugar, e também ao Sr. Dr. António Garcia Rolo, pelos esclarecimentos que tem vindo aqui a prestar.

Indo diretamente ao que nos tem vindo a dizer ao longo da tarde, gostaria de lhe fazer uma pergunta.

O Sr. Doutor estava na EMPORDEF quando passa a assumir as funções de Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros. Disse aqui que conhecia muito bem a situação dos Estaleiros, que não lhe era uma situação nova. Julgo que era do conhecimento do Sr. Doutor, na altura, aquela auditoria da Inspeção-Geral de Finanças, que foi elaborada em 2008 e dada à luz, ao público, digamos assim, em 2009. Ora, sabendo da sua existência e das conclusões dessa auditoria, sabendo, também, que nos últimos 10 anos — até 2013, portanto, na altura, nos últimos 7 ou 8 anos — , apenas dois navios tinham dado lucro aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (um deles, um lucro de 1%, outro, um lucro de 6%), e todos os

outros tinham dado prejuízo, a pergunta que lhe faço, em concreto, é esta: o senhor estava descansado, em como iria recuperar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, descansado não estava, porque sozinho não iria conseguir fazê-lo. Eu teria de mudar a equipa e, com uma nova equipa e novos métodos de trabalho, iríamos tentar, com certeza, que não acontecesse o que estava a acontecer.

O que é que nós, na altura, já tínhamos, Sr. Deputado? Tínhamos uma carteira, muito interessante, dos navios militares. Isso dava-nos uma margem de descanso e, por isso, não teríamos de andar, muito aflitos, à procura de trabalho. No entanto, continuávamos à procura de trabalho, é preciso não esquecer...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Peço desculpa de o interromper, mas é só para dizer uma coisa. Todos os navios, até aí, estavam a dar prejuízo. O senhor estava descansado com navios que iriam dar prejuízo?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Eu não estava descansado!

Sr. Deputado, quando aceitei o desafio de ir para lá foi para ver se mudava essa situação. Eu aceitei esse desafio como uma missão. Assim, pensei: «Vamos para lá, vamos arregaçar as mangas e vamos arranjar outra maneira de trabalhar, porque não pode acontecer isto». Ou seja, eu não posso...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Doutor, para não nos dispersarmos muito, porque o Sr. Doutor tem tido a arte de se dispersar muito nas questões, em relação àquilo que é questionado,...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Peço desculpa, Sr. Deputado.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — ... quero perguntar-lhe o seguinte: o que é que o Sr. Doutor fez, em concreto, para alterar essa situação?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O que é que eu fiz em concreto? Tentei melhorar a maneira de trabalhar e reduzir o risco, interferindo naquilo que eu podia. Mas os contratos anteriores não fui eu que os assinei.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Esqueçamos os contratos anteriores. Perguntei-lhe o que é que o senhor fez em concreto. A auditoria da IGF diz, por exemplo, que, comparando, os Estaleiros de Vigo tinham 170 trabalhadores, mas tinham um volume de negócios superior em 50% ao dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Entramos em 2009 — o ano em que o Sr. Doutor assume — com 899 trabalhadores. O Sr. Doutor, em concreto, fez algo em relação a isto?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O que é que eu fiz? Tenho aqui um mapa com todos os prejuízos, tenho essa noção, e era algo que estava todos os dias à minha frente, pelo que eu sabia disto (*slide 34*).

O que é que eu posso dizer? Tentámos arranjar, em 2009 e 2010 (só posso responder por isso), mais contratos, responder a mais consultas.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — (*Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.*)

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, está ali, naquele gráfico! Eu assinei o contrato dos asfalteiros e assinei o dos *ferries*.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Então, peço desculpa, mas, no tempo em que foi Presidente do Conselho de Administração, só assinou o contrato dos asfalteiros?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — O Sr. Doutor, enquanto Presidente do Conselho de Administração,...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Assinei o dos asfalteiros e o dos dois *ferries* gregos, que depois foram cancelados...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Os megaiates?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não, navios novos.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Já está a dispersar-se.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não estou. Vou responder.

Sr. Deputado, no dia 11 de junho de 2010, foi assinado um contrato para dois *ferries* com a Hellenic Seaways, no valor de 57 milhões de euros (*slide 35*). E a empresa deve ter isso.

O que é que aconteceu? Está ali escrito — e está no próprio relatório e contas da empresa — que não foi possível avançar, porque havia uma cláusula dizendo que, se não houvesse financiamento, eles cancelavam o

contrato. Mas eu assinei o contrato. E tenho de reconhecer que o meu administrador do pelouro comercial, o Dr. Faria Luciano, fez tudo para que entrássemos neste setor. É que, para nós, entrar no setor dos *ferries* era, primeiro, apagar a má imagem do *Atlântida* e, segundo, mostrar que tínhamos capacidade. E, se fomos convidados pela Hellenic Seaways para apresentar esta proposta, é porque tínhamos alguma capacidade para isso.

E foram assinados, está aí, é só pedir os contratos com a Hellenic Seaways (*slide 36*).

Já agora, quero dizer que até apareceu uma notícia no jornal (*slide 37*).

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Pelo menos sabe do contrato, ontem não sabiam do contrato!

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, dos meus, eu sei; dos dos outros, não sei.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Doutor, há pouco, disse aqui que ainda ninguém tinha dito nesta Comissão quantos navios eram precisos por ano para dar rentabilidade aos Estaleiros. Pode dizer-nos isso?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Posso, com certeza.

Mas permita-me mostrar um *slide* para apoiar a minha resposta (*slide 38*). Como vê, estes são os navios que a empresa entregou nos últimos anos. E como pode ver, têm sido entregues dois por ano e houve só dois anos em que foram entregues quatro navios.

Ora, todos os consultores com que contactei diziam: «Ou nós conseguimos cumprir quatro e meio a cinco entregas de navios...» — é que, agora, como deve compreender, há navios mais complexos e menos

complexos — «... ou não seremos rentáveis». Portanto, tínhamos de fazer isso.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Quatro navios...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Quatro a cinco navios por ano. Também dependendo do navio de que estamos a falar.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Doutor, tenho aqui uns 15 a 20 navios, de 2003 a 2013, e posso escolher daqui quatro. Mas nem sequer tenho quatro a dar lucro. Como é que o Sr. Doutor garante, de certeza absoluta, que, com quatro navios, daria lucro?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, isso é para manter os custos fixos.

Já agora, Sr. Deputado, ainda bem que faz essa pergunta, porque posso dizer-lhe o seguinte: sabe quantas pessoas tem a Lisnave?

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Mas o problema de Viana do Castelo é que não tinha a possibilidade de subcontratar tanto como, por exemplo, a Lisnave ou os Estaleiros de Vigo fazem. Portanto, nós, para manter os custos fixos, para manter a pessoa que está nos projetos, tínhamos de fazer quatro. E quando digo que era preciso fazer quatro, não é para cada um deles ter lucro, é para que a margem que os quatro estejam a gerar compense os custos fixos, incluindo os custos financeiros que a empresa tem.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas se não gerarem margem...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Ah, pois...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — ... não compensa nada.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Foi por isso que, quando falaram em reestruturação, aceitei ir para lá, para ver se arranjavamos maneira de mudar, porque era inaceitável a empresa perder dinheiro.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, dá-me licença?

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Faça favor.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, tenho estado com atenção e a reparar que o Sr. Deputado do PSD, legitimamente, tem estado a interrogar. Só que ele interrompe tanto e tão rapidamente que o Sr. Presidente nem tem tempo de carregar no botão e o tempo não vai avançando.

Portanto, ou o Sr. Presidente tem de se concentrar mais nesta técnica de interrogatório, para ser mais rápido a carregar no «gatilho», ou então o Sr. Deputado tem de fazer interrupções um pouco mais longas, que é para o relógio ir andando.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, a mesa saberá gerir essas compensações de tempo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Era só por causa daquela preocupação do Sr. Deputado, que, há pouco, estava com pressa para sair daqui.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, dá-me licença?

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, não quero entrar em nenhuma polémica, mas não compreendo esta questão. É que as questões são colocadas nos termos em que devem ser colocadas, e até é bom que sejam rápidas para que haja respostas rápidas. O modelo é esse.

Agora, como sabe, estas audições têm sempre tempo suficiente para perguntar tudo. Portanto, estejam à vontade em relação a isso.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Muito obrigado, Srs. Deputados. A mesa saberá gerir esses procedimentos e não há de ser injusta nessa matéria; será, pelo menos, equitativa.

Faça favor de prosseguir, Sr. Deputado Nuno Sá Costa.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Presidente, irei tentar, a contento da bancada do PS, respirar fundo, de cada vez que fizer uma pergunta, para dar tempo.

Sr. Doutor, o senhor disse, há pouco, que não tinha confiança no diretor técnico da empresa. Quem era?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Era o Sr. Adolfo Magalhães — julgo que o primeiro nome era Adolfo... Enfim, era o Sr. Magalhães.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Portanto, podemos concluir (e fiz-lhe esta pergunta há pouco, mas o Sr. Doutor não me respondeu em concreto) que, no tempo em que o senhor ocupou o cargo de Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo — excetuando a assinatura do contrato destes dois navios *ferry* para a Grécia e o contrato dos asfalteiros —, em termos de reestruturação da empresa, de diminuição do número de trabalhadores, de tornar a empresa produtiva, de tornar a empresa com capacidade para que pudesse vir a ser competitiva no mercado da construção e reparação naval, o Sr. Doutor não fez nada.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, no meu tempo (se assim se pode dizer), reduzi o número de trabalhadores de 915 para 747, e sem barulho.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — E sem pagar 32 milhões de euros!

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado,...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sim, sim, tenho aqui os números. Por acaso, a informação que tenho da EMPORDEF é a de que havia 899 trabalhadores no final de 2008.

Mas também quero dizer-lhe o seguinte: se o Sr. Doutor tem um estudo da Inspeção-Geral de Finanças que diz que, para um estaleiro daqueles, a ter muito mais trabalho do que aquele tinha, superior em 50%, eram suficientes 170 trabalhadores, deixe-me dizer-lhe que, então, também se esforçou pouco para chegar a esse número.

Mas passemos, agora, a outra questão, que tem a ver concretamente com o *Atlântida*.

Há pouco, relativamente à assinatura do acordo global, retive uma frase que o Sr. Doutor disse, que foi «acho que foi um bom negócio». Ora, já foi dito nesta Comissão, e também na Comissão de Defesa Nacional, que o acordo global, assinado pelo Sr. Doutor, foi a certidão de óbito dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Doutor, em 20 de maio de 2009, disse ao *Diário Insular*, dos Açores, o seguinte: «A resolução do contrato de construção do navio *Atlântida* pelo Governo Regional foi extemporânea, abusiva e ilícita». E a notícia continua: «Segundo a mesma fonte, Jorge Rolo garantiu aos Deputados da Comissão que vai fazer todos os possíveis para que o navio *Atlântida* venha para os Açores».

Isto foi em maio de 2009. O que é que mudou, de maio de 2009 a 23 dezembro de 2009, para o Sr. Doutor mudar o seu comportamento da forma que mudou?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, eu não mudei o meu comportamento. Eu lutei para que o navio fosse para lá. Agora, como mostrei, há pouco, ao Sr. Deputado naquele mapa, além de eu ter recebido aquele despacho de 12 de agosto, além do vaivém dos tribunais, fui recebendo informação e, para o exterior, com certeza que dizia que ia lutar, mas isso não queria dizer que fosse conseguir. Ou o Sr. Deputado gostaria que eu tivesse dito «não, não, eles têm toda a razão, nós não vamos devolver o navio»?

Na altura, em 20 de maio, eu tinha de dizer isso — como diria até quase à véspera de assinar o acordo global. É que eu não cedi a meio do termo; a partir de 29 de outubro é que comecei a ter um modo de atuação diferente, sem dizer que eles tinham razão ou não tinham razão. Eu fui lutar!

Sr. Deputado, o que é que queria que eu dissesse?

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Doutor, deixe-me, então, colocar-lhe uma outra questão. O Sr. Doutor disse que lutou. Mas o Sr. Doutor tem vários documentos. Tem, desde logo, dois pareceres jurídicos, de eminentes juristas portugueses, professores de faculdade, e tem uma auditoria feita pela Inspeção-Geral de Finanças, recomendando que houvesse um acordo entre as partes e dizendo que não havia sequer razão para uma resolução unilateral do contrato, tal qual foi feita pela Atlânticoline. E o Sr. Doutor disse-nos aqui que a sua preocupação eram as garantias bancárias, porque lhe iam imediatamente executar 37 milhões de euros. Mas o Sr. Doutor, ao fim de seis meses, assinou um acordo em que lhes põe na mão 40 milhões de euros.

Qual é a diferença, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, a diferença...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — E fica com o navio, que era aquilo que o Sr. Doutor queria impedir.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, não vou dizer quanto é que os Açores queriam no início, porque eles têm aí cartas a pedir 11 milhões de euros e 12 milhões de euros de indemnização.

Portanto, vamos lá ver, estamos aqui a falar em termos diferentes.

Quando eu recebo o despacho conjunto, de 12 de agosto de 2009, e vou falando com quem devo falar, isto é, com as Finanças e com a tutela, não direi que vou tendo orientações ou instruções, mas fui dando satisfação ao relatório da Inspeção-Geral de Defesa Nacional. É que o relatório da Inspeção-Geral de Defesa Nacional diz que eu tenho uma parte de culpa. E

quanto é que é? É 20%, 50%, 80% de culpa? Quanto é que vou pagar? Esse é que é o problema, Sr. Deputado.

É que, quando digo que é um bom negócio, não é que seja um bom negócio. Digo é que, dentro da partilha, se eu tivesse de pagar 10, 12 ou 15 milhões de euros, se o dinheiro estivesse do lado de lá — e o meu poder de negociação foi por ter o dinheiro das garantias bancárias do meu lado —, ter pago 2,7 milhões de euros (sobre 12, 15 ou 18 milhões de euros que eu pudesse vir a ter de pagar), não será um bom negócio, mas é um mal menor, se assim se pode dizer.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Há pouco, o Sr. Doutor disse que era um bom negócio.

Mas deixe-me agora confrontá-lo com outra coisa. O seu antecessor na administração, o Dr. Fernando Manuel Geraldês, afirmou, ontem, nesta Comissão, o seguinte: «Não entendo como no caso dos Açores se pagou 40 milhões de euros sem litigar. Qual era o incómodo da velocidade?», referindo-se ao não cumprimento, em 1 nó, da velocidade contratada pelo armador. E continua: «Quanto é que o armador perdia por um atraso de 5 minutos?»

Peço-lhe que comente esta afirmação.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, ele pode dizer o que quiser. Ele não estava a fazer... Eu com certeza que fiz o possível, conforme referi, para ver se o navio ia até aos Açores para tirar a dúvida.

Já agora, vou explicar-lhe uma coisa. Sabe o que é um motor azimutal? Não? Um motor azimutal é o que todos nós gostaríamos de ter num carro, para podermos estacionar de lado. Por acaso, prestei serviço militar na Marinha, mas na administração naval. Portanto, tenho esse

defeito... Mas aquilo que percebi, aquilo que me foram explicando é que, primeiro, aquela velocidade só era necessária se o navio estivesse carregado a 85% — e, conforme referi, só se viessem todos os emigrantes açorianos é que talvez ocupassem o navio. Portanto, o que estou a dizer é que muito dificilmente seria necessário ter aquela velocidade, só carregado daquela maneira.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Mas uma coisa é a minha opinião, outra coisa é...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — O Sr. Doutor diz isso, mas depois assinou um acordo em que cede em toda a linha.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Eu não cedo em toda a linha, eu tenho instruções para fazer o acordo.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Isso é ceder em toda a linha!

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não é, não!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, então, o Dr. Geraldes...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não, eu não dei tudo! Como dizia, então, o Dr. Geraldês que tivesse feito um contrato diferente e que não tivesse possibilitado que eles exigissem a renúncia imediata sem nos dar sequer...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas foi ontem dito aqui, quer pelo Dr. Geraldês, quer pelo Eng.º Navarro Machado, que nenhum dos dois assinou o contrato e que nem sabiam quem foi.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Ah! Foi a avozinha deles, com certeza!... Sr. Deputado, por amor de Deus!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — O Sr. Doutor sabe quem foi?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Foi o Dr. Adriano Telles de Menezes, que, com certeza, tinha procuração e não assinou sem...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Na presidência de quem, no Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O contrato foi assinado pelo Dr. Adriano Telles de Menezes, na presidência de quem?

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Na presidência do Dr. Geraldês.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Na presidência do Dr. Geraldês.

Protestos do PSD.

O Sr. Deputado Jorge Fão leu a ata!

Protestos do PSD.

Contraprotestos do PS.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Srs. Deputados Jorge Fão, Nuno Sá Costa e Afonso Oliveira, façam favor de deixar o Sr. Dr. António Garcia Rolo continuar.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O Dr. Geraldês que tivesse feito um melhor contrato que não permitisse a devolução imediata disso tudo e que nos desse pelo menos seis meses para resolvermos o problema grave da velocidade.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas, então, volto a fazer-lhe a pergunta, e o Sr. Doutor vai ter de me responder.

O Sr. Doutor estava preocupado com a devolução imediata de 37 milhões de euros. Então, por que é que assinou um acordo que dá a devolução imediata de 40 milhões de euros?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, os 40 milhões de euros são 37 milhões de euros dos adiantamentos e mais 2,7 milhões de euros equivalentes aos juros.

Então, por que é que eu assinei? Eu já disse! Porque tenho um despacho conjunto que me dá orientações nesse sentido.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Então, foi pressionado pela tutela para assinar?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Eu não fui pressionado. Eu tenho aqui o despacho.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Importa-se de ler o despacho? É muito curto. O Sr. Doutor até o mostrou num *slide* (*slide 39*). E, já agora, diga de quem era o despacho.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O despacho diz: «Estabelecer como orientação que qualquer eventual solução que envolva uma transação judicial tenha em conta as conclusões da presente Auditoria, não devendo da mencionada transação resultar perdas adicionais para as entidades do setor empresarial do Estado». Para mim, como não ultrapassei os juros...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Peço desculpa de o interromper. É esse o despacho que acabou de ler? De quem é o despacho?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — É das duas tutelas, da Defesa e do...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas diga-me de quem, por favor.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Do Ministro das Finanças e do Ministro da Defesa Nacional. É um despacho conjunto de 12 de agosto de 2009.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Muito bem. Mas esse despacho não manda o Sr. Doutor fazer o acordo que fez. O Sr. Doutor diz que assinou este acordo por causa desse despacho. Ora, esse despacho não manda fazer este acordo, pelo que ouvi aqui.

Nesse despacho diz-se para os Estaleiros de Viana do Castelo aceitarem as recomendações do estudo do Instituto de Gestão Financeira e o Instituto de Gestão Financeira diz, entre outras coisas, tal como dizem os pareceres daqueles dois eminentes juristas de que falávamos há pouco, que não há razões para a rescisão unilateral do contrato, que a questão da velocidade não é motivo para a rescisão global do contrato e, quanto ao tempo, refere que há culpa de outras entidades na entrega do navio. Se o despacho não diz isto em concreto, por que é que o Sr. Doutor, tentando evitar a entrega imediata, em *first demand*, de 37 milhões de euros, assinou um acordo global que manda entregar 40 milhões de euros?

Sr. Doutor, peço imenso imensa desculpa, pode ser defeito meu, mas ainda não percebi.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, como deve compreender, para eu pedir o dinheiro é porque alguém estava de acordo com o acordo global, se não, nem sequer me tinham dado o dinheiro para eu fazer o acordo.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Quem era esse alguém que estava de acordo?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — As tutelas, Sr. Deputado.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Então, faça-lhe uma pergunta concreta: o Sr. Doutor foi...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O Sr. Deputado perguntou se me tinham pressionado e eu respondi que ninguém me pressionou.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Foi-lhe dito pelo Ministro da Defesa Nacional ou pelo Secretário de Estado das Finanças que assinasse este acordo que o senhor assinou?

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Isto aqui não é um tribunal!

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Deputado Jorge Fão...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Posso manifestar a minha opinião? Gostaria de fazer uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Presidente, manifesto a minha discordância quanto à forma como esta Comissão de Inquérito está a ser conduzida. Esta é uma Comissão de Inquérito, não é um tribunal nem é um julgamento. Portanto, acho que se deve ter contenção na forma como se dirigem impositivamente as questões à pessoa que está a ser auditada.

É esta a nota que faço. É a minha interpretação e peço ao Sr. Presidente para a considerar como entender.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Deputado, como sabe, numa comissão de inquérito, procuram apurar-se factos e não interfiro nas

perguntas. O Sr. Deputado Nuno Costa está a fazer perguntas sobre as orientações que o Sr. Doutor recebeu e como as recebeu. São factos.

Estamos numa comissão de inquérito, não se está a julgar ninguém nem se vai aplicar uma pena. Vão ser apurados factos que depois hão de ser refletidos no relatório final que haveremos de discutir só entre nós, Sr. Deputado.

Portanto, acho que os trabalhos devem ser conduzidos desta maneira, não me parece que deva ser diferente. A própria Sr.^a Presidente tem-no feito desta forma e apenas estou a seguir exatamente o que tem sido feito e o que é habitual fazer nas comissões de inquérito.

Sr. Deputado Nuno Sá...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Já agora, deixe-me acabar de responder.

O Sr. Prof. Santos Silva também teve ocasião de dizer aqui que houve, com certeza, da parte dele e da parte da outra tutela, autorização para fazer esse acordo global.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Houve autorização para o assinar, eventualmente.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — E deram-me o dinheiro para o assinar. Se eu não tivesse dinheiro, não o assinava.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas antes disso há um período de negociações, julgo eu.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Foram sete reuniões, em sete meses.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Foram-lhe dadas instruções pela tutela, quer financeira quer da defesa nacional, para assinar o acordo nos termos em que assinou?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, fui mandando as várias versões do acordo, para que quem as devia ver as pudesse ver. É isso que estou a dizer. Mande para quem devia mandar e viam, analisavam e faziam comentários.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — E que comentários é que faziam? Diziam, então, para assinar, conforme o Sr. Doutor assinou?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com certeza que, na véspera ou na hora antes de o assinar, foi visto pelas tutelas. Não iria assinar um acordo que não tivesse sido visto pelas tutelas, Sr. Deputado, concordasse ou não com ele.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Na cláusula 10.º deste contrato está escrito que ambas as partes — portanto, as partes que assinaram este acordo global — se comprometem a colaborar no caso de ser necessário intentar uma ação de indemnização contra quem teve responsabilidades nos desenhos e nos projetos do navio.

Diz-se nesse estudo que o despacho, que o Sr. Doutor acabou de ler há pouco, manda chegar a acordo, como diz o Sr. Doutor, assinar este acordo e que uma das razões, entre outras, foi o atraso dos desenhos.

O Sr. Doutor, enquanto Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros, diligenciou no sentido de ir à Portbridge, que foi a empresa

intermediária, com os arquitetos russos, para pedir uma indemnização pelo prejuízo do atraso que eles causaram?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, conforme disse, a partir de abril já pouco interferia e, a partir de julho, deixei de interferir. Portanto, deixei de acompanhar esse assunto. Se me perguntar se eu devia ter sido mais eficiente, se, no dia seguinte a assinar isso, devia ter ido procurar a Petrobalt, respondo-lhe que, com certeza, que devia ter sido. Mas, para mim, esse não era dos assuntos mais prioritários.

Concordo que podia ter sido eficiente no dia seguinte. Não o fui. A partir de uma certa altura já não tinha nada com Viana do Castelo. A partir de julho, deixei de ter...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas o Sr. Doutor disse há pouco que, ainda em agosto, levou o senhor da DAMEN...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Porque a parceria era com o acionista de Viana do Castelo, não era com... Quer dizer, quem fez os contactos e quem procurava tudo o que eram relações institucionais era a EMPORDEF.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas, sendo a EMPORDEF o acionista dos Estaleiros de Viana do Castelo e tendo o Sr. Doutor conhecimento, porque assinou este contrato, mesmo depois de sair do Conselho de Administração, não diligenciou, no sentido de ir à Portbridge ou aos arquitetos russos receber essa indemnização ou, pelo menos, pedi-la, depois do prejuízo que se tinha acabado de verificar?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Reconheço que podia ter sido diligente. Reconheço. Não o fui, porque tinha outras prioridades, a minha primeira prioridade não era essa.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Portanto, a primeira prioridade do Sr. Doutor não era recuperar dinheiro para os Estaleiros?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não... Tinha muitas prioridades, mas, com certeza, havia quem devesse tratar disso. Não tratámos. Era preciso fazer, também, ou não, em conjunto com a Atlânticoline...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — O que é que aconteceu no dia seguinte à assinatura do acordo? Que reações houve, por parte da banca, dos clientes, em relação à credibilidade e à imagem dos Estaleiros de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O que é que houve, em que aspeto?

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Depois da assinatura deste acordo, os Estaleiros continuaram a laborar normalmente, continuaram a construir barcos... O que é que aconteceu?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com certeza, continuaram a trabalhar. Conforme mostrei aqui, assinámos o contrato dos asfalteiros.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Que barcos fizeram depois disso?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Que barcos fizeram? Acabaram o NPO — foi um deles — e um destes alemães, conforme mostrei no mapa.

Portanto, a empresa continuou a trabalhar, a empresa continuou numa atividade comercial, de modo a obter os tais contratos com os *ferries* e houve muito esforço no sentido de procurar vender o *Atlântida*. Posso dizer que, de janeiro até eu sair, havia a grande preocupação de procurar uma alternativa para vender o *ferry* e a empresa trabalhou...

Nada, a mim, a história do *Atlântida*, com certeza... Para a vida financeira do Grupo e da EMPORDEF, dever mais 37 milhões à banca, com certeza, limita, mas não foi por isso que a empresa deixou de funcionar.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Portanto, não afetou a credibilidade dos Estaleiros?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, se eu consegui assinar o contrato dos asfalteiros, se eu consegui assinar dois contratos de *ferries*, se consegui responder a concursos, como, por exemplo, para a ilha da Cornualha, acho que não afetou, porque a Hellenic Seaways não é um cliente qualquer, Sr. Deputado. Não é!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Quando o Sr. Doutor esteve cá, na Comissão de Defesa Nacional, recorda-se de ter dito o contrário do que está a dizer agora ou não se recorda?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Desculpe, não sei o que é que eu disse na altura...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Também não sei, porque não estava cá, mas pergunto se se recorda de ter dito que o processo *Atlântida* afetou a credibilidade dos Estaleiros.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O Sr. Deputado perguntou se a empresa continuava a funcionar. Eu não disse que não afetou a credibilidade. Em termos de funcionamento, não afetou o funcionamento. Com certeza, ter um caso de insucesso, um caso em que fomos incapazes de resolver um problema, em que andámos ali a atrasar o problema da velocidade, etc., afeta a credibilidade. Disso, não tenho dúvida! Mas não afetou... O Sr. Deputado perguntou: «E no dia seguinte a assinar o contrato?». Ela afetou a credibilidade não foi no dia seguinte, foi no dia 28 ou 29 de abril. Quando estoirou a bronca é que afetou a credibilidade, agora, no dia 24 de dezembro não afetou, porque já estava afetada.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Doutor, se o valor a pagar à Atlânticoline era de 40 milhões, por que é que a empresa só contraiu um empréstimo de 37 milhões?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, uma das coisas que procuro fazer é quanto mais tarde pagar melhor, certo?!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Comigo é ao contrário!

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, está bem, isso é para quem tem muito dinheiro, quem tem pouco não o pode fazer. Eu não tinha dinheiro, consegui negociar com a Atlânticoline para pagar só 32 milhões e consegui que os outros 8 milhões fossem pagos a prestações, já não me lembro se era...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — O Sr. Doutor pediu 37 ...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Mas já expliquei por que é que pedi os 37. Pedi 37, porque, para evitar problemas de tesouraria, etc., comprometi-me, perante a Direcção-Geral do Tesouro, a devolver, até ao dia 31 de dezembro, os 10 milhões de euros que eles tinham emprestado, para não cairmos na malha do «emprestado».

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Portanto, o Sr. Doutor resolveu um empréstimo que tinha, contraindo outro empréstimo?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Com certeza, consegui. Tinha de resolver o problema de não aparecerem nas contas dos Estaleiros de Viana do Castelo mais 10 milhões que mostrassem incapacidade de reembolso, para não cairmos na malha dos auxílios do Estado ou do «emprestado». Portanto, essa era uma preocupação que eu tinha, conjuntamente com a Direcção-Geral do Tesouro.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Já disse aqui que tem muita experiência na área da gestão e, inclusivamente, já foi professor de finanças e de economia. O Sr. Doutor acha normal, no mesmo dia em que assina um acordo desta natureza, uma empresa, que estava numa situação financeira caótica e praticamente em falência técnica, conseguir da banca um empréstimo de 37 milhões de euros?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, a Caixa Geral de Depósitos, de uma maneira ou de outra... Se tivessem sido pagas garantias bancárias, o que é que acontecia à...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Ora aí está uma boa razão para o Sr. Doutor não ter assinado este acordo.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O Sr. Deputado fez-me uma pergunta.

A Caixa Geral de Depósitos... O Sr. Deputado também tem de acreditar na minha capacidade de falar com os bancos. Se eu tenho 40 anos de experiência de CFO, consegui, com certeza, convencer a Caixa Geral de Depósitos de que ou dever dinheiro por causa das garantias bancárias ou emprestar dinheiro... Mas não sei se reparou que houve uma mudança. A quem é que eles emprestaram o dinheiro, Sr. Deputado? Não foi à filha, foi à mãe — é diferente. Os bancos não emprestam dinheiro às empresas onde eu trabalho pela cor dos meus olhos, o que aconteceu foi: «Sim, senhor, nós emprestamos dinheiro, mas não é à filha, é à mãe». Portanto, houve aqui uma alteração da capacidade de garantia perante a Caixa Geral de Depósitos.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Presidente, peço-lhe a mesma tolerância que teve com o Partido Comunista Português.

É um facto que emprestaram, isso não está em discussão. Pergunto é se, ao longo da vida, nas empresas onde trabalhou, teve essa experiência, de, no mesmo dia em que contacta a Caixa, conseguir que o dinheiro caia na conta, porque, no mesmo dia 23, o dinheiro é transferido para a EMPORDEF, da EMPORDEF para os Estaleiros e dos Estaleiros para os Açores.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, isso só prova que os bancos são eficientes, quando os clientes lhes pedem, não é?!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Pergunto-lhe se, ao longo dos seus 40 anos de CFO, teve alguma experiência destas com algum banco?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, eu já não me lembro, mas já tive muitas situações dessas...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — De aprovar o empréstimo no mesmo dia?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não aprovei o empréstimo nesse dia. Quem aprovou o empréstimo foi, com certeza...

Sr. Deputado, nós tínhamos as coisas planeadas. Portanto, se o tribunal arbitral homologasse, se o Ministério das Finanças e as tutelas autorizassem... Havia aqui passos a fazer e, se esses passos não fossem cumpridos, com certeza, a Caixa Geral de Depósitos não autorizava.

Quer saber quem é que foi levar o documento à Caixa Geral de Depósitos? Vou dizer-lhe quem foi: fui eu! Fui eu que fui levar o documento à Caixa Geral de Depósitos, para que isso tudo pudesse acontecer nesse dia.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Presidente, mesmo para terminar, podemos concluir que, de facto, isto foi mesmo a «certidão de óbito» dos Estaleiros e que, ao contrário daquilo que o Sr. Doutor disse há pouco, não foi um bom negócio.

Faço-lhe uma pergunta muito concreta que tem a ver com o seguinte: o Sr. Doutor disse aqui que não quis deixar acionar garantias no valor de 37 milhões de euros, sendo certo que tinha uma providência cautelar, que até tinha ganho, tal como foi decretado pelo tribunal, mas, mesmo tendo ou

não argumentação, o Sr. Doutor, seis meses depois, deixa cair toda esta ideia de que iria litigar contra a Atlânticoline e entrega-lhes 40 milhões. Para mim, isto está mais do que esclarecido. O que pergunto ao Sr. Doutor, e peço desculpa pela pergunta, mas gostava que me esclarecesse, é o seguinte: se o Sr. Dr. Rolo fosse o maior acionista da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, se ela fosse sua, o Sr. Doutor assinava um acordo destes?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Se eu assinava um acordo destes? Não tinha era assinado o acordo que o Sr. Dr. Geraldês assinou uns anos antes nem tinha aceitado fazer um contrato cujo tempo de construção era impossível de cumprir. Sr. Doutor, esse é que é o problema! O problema não está em eu limpar a porcaria que os outros fizeram, eles é que assinaram esse contrato. Como é que assinam um contrato em que o tempo, de 19 meses, era igual ao da entrega dos motores?!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Presidente, vou mesmo terminar.

O Sr. Doutor, indo litigar, se perdesse, no máximo, tinha de devolver os 40 milhões que devolveu.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Era exatamente igual àquilo que o senhor quis pagar antecipadamente e sem litigar...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, não sei se iria pagar 40, porque eles iriam...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Pagava menos!

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Menos?

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Com os argumentos que tinha...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, eu, no final do jogo, também sei melhor qual é o resultado.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas, às vezes, é preciso ir a jogo, Sr. Doutor.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem, agora, a palavra a Sr.^a Deputada Sandra Pontedeira, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

A Sr.^a **Sandra Pontedeira** (PS): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, cumprimento o Dr. António Jorge Garcia Rolo e agradeço a sua presença, bem como as suas respostas nesta Comissão Parlamentar de Inquérito para Apuramento das Responsabilidades pelas Decisões que Conduziram ao Processo de Subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Certamente, estas respostas irão contribuir para um melhor esclarecimento do que se pretende.

Trouxe a esta Comissão muita informação, designadamente a que prestou oralmente, durante algumas horas, e a que deixará em suporte de papel, informações, essas, que necessariamente teremos de analisar, porque são muito vastas.

Mostrou ter um conhecimento muito profundo da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo e de tudo o que a esta diz respeito.

Como ponto prévio, começo por lhe referir que, para o Partido Socialista, ficou claro, e já há algum tempo, que o apoio de tesouraria

prestado pelo Tesouro à empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo — os referidos 5 milhões de euros — foi devidamente pago, como deveria ser. Digo isto, porque, na sua intervenção inicial, referiu que os Deputados ainda não teriam este problema esclarecido, mas faço questão de referir que os Deputados do Partido Socialista já têm esta questão devidamente esclarecida.

Nesta altura, e dados todos os esclarecimentos prestados, é sempre difícil colocar questões, depois de todas as intervenções efetuadas e, mais ainda, quando pormenorizou bastante as respostas que deu à medida que ia sendo inquirido. Verificamos, de facto, um conhecimento profundo dos referidos *dossiers*, mas, ainda assim, gostaria de lhe colocar algumas questões. Vou, pois, tentar não me repetir, mas peço, desde já, desculpa se houver alguma repetição.

Uma primeira questão relativa aos navios militares. Percebemos que houve algumas dificuldades de relacionamento entre a Marinha portuguesa e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, dificuldades, estas, que foram sendo ultrapassadas, muito graças quer à tutela, quer à administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. O protótipo foi complicado, como, aliás, referiu, aprendeu-se com os erros, e ainda bem, e os Estaleiros tiraram lições e entregaram o primeiro NPO (navio de patrulha oceânica).

Gostaria de lhe colocar a seguinte questão: como vê o cancelamento dos contratos com a Marinha portuguesa?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Como se pode ver nesta apresentação, a empresa, em 2007, já tinha recebido, por conta dos navios militares, 101 milhões. Ou seja, para a vida da empresa, independentemente de serem bons contratos, maus contratos, de terem andado à tarefa ou não, a importância dos navios militares para Viana do Castelo é esta.

Julgo que o Dr. Geraldês terá comentado que, a partir de uma certa altura, era o Dr. Mourato, da própria EMPORDEF, que geria este problema. Mas a empresa poder ter beneficiado de 101 milhões que recebeu até 2007 — e, neste mapa (*slide 40*), pode ver-se quanto é que a empresa foi recebendo do Estado — é importante. O mapa mostra que se não fosse este apoio... Não estou a dizer que tivessem dado mais dinheiro do que valia o navio nem que estão aqui subsídios camuflados — como o Dr. Geraldês deu a entender que podia haver —, não estou a falar disso. Não! Isto é um facto, está nas contas da empresa, ela recebeu este dinheiro e foi importante. Em 2009, recebeu mais 11 milhões, portanto a presença dos navios militares foi muito importante para a tesouraria da empresa.

O que mais foi importante? Como se pode ver, estão mencionados todos os custos e proveitos — estou a referir-me apenas ao que consta no Relatório e Contas, não tenho outra informação — e, das vendas que a empresa foi fazendo, quais foram os proveitos que obteve.

Mais, até chamo a atenção para o seguinte: apesar de ter sido entregue em 2010, os custos do NPO aumentaram de 56 para 59 milhões. Não quero pôr em causa a contabilidade da empresa. Estão aqui os mapas que o demonstram.

Também quero chamar a atenção para um assunto que não tem sido referido. Quando se fala no endividamento e nos bancos, há uma coisa que uma pessoa não se pode esquecer: para os bancos, as garantias bancárias são praticamente iguais a empréstimos.

Esta empresa tinha, em 2008, de garantias bancárias, junto da banca, 133 milhões (*slide 41*) e uma das coisas que tentámos fazer, mas que não conseguimos, foi que a Marinha não exigisse garantias bancárias. Foi a única coisa que, dentro do contrato, tentámos fazer, porque, eliminando o peso das garantias bancárias, poderia haver libertação de dinheiro para financiamentos. Julgo que também é importante chamar a atenção para isto.

Portanto, para mim, foi importante e era um descanso, face à crise que havia no setor da construção naval — e tenho pena de não termos tempo para ver todos os *slides* que trouxe, mas deixo à Comissão esta apresentação sobre a evolução do setor da construção naval... Como podem ver por este gráfico (*slide 42*), houve uma quebra de encomendas, em 2009, no setor de construção naval. Portanto, se uma empresa como esta não tivesse os navios militares, se não tivesse os asfalteiros, não tinha no horizonte qualquer viabilidade nos próximos três ou quatro anos. Os navios militares seriam uma garantia. Se os sabiam fazer bem, entregá-los a tempo e horas, sem custo, isso é outra história.

Quando se está a explicar a importância dos navios militares, deve ter-se em conta a evolução da construção naval. E, como já vimos, as quebras no ano de 2009 foram catastróficas.

A Sr.^a **Sandra Pontedeira** (PS): — Portanto, os navios militares foram uma lufada de ar fresco para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Se conseguissem gerir bem os projetos, porque não era só ter...

A Sr.^a **Sandra Pontedeira** (PS): — Exatamente! Não era só ter as encomendas.

Coloco-lhe uma outra questão ligeiramente diferente: a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo prestava ou não um importante serviço à Marinha portuguesa?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, faz-me sempre perguntas complicadas.

Eu tinha uma ideia diferente para a EMPORDEF, mas, a certa altura, fomos obrigados a apresentar o plano estratégico às tutelas, porque recebemos ordens.

Eu tinha um sonho, que era o chamado «pólo naval» da EMPORDEF. Se conseguíssemos fazer o pólo naval da EMPORDEF, entre o Arsenal e os Estaleiros, para se criarem sinergias entre estas empresas e, assim, complementarem-se, acho que este pólo naval poderia ser muito mais interessante. Tratava-se de aproveitar as duas empresas, Arsenal e Estaleiros, e não apenas uma ou outra. Tinha esse sonho, mas não consegui. Como podem ver (*slide 43*), estão aqui os números, por exemplo, de quanto é que vale o pólo naval da EMPORDEF, tudo somado, como é que em termos de gestão...

É que, como sabem, um equipamento tem um ciclo de vida, desde o início da sua construção até à altura de ser acompanhado. O Arsenal podia fazer uma fase, Viana do Castelo outra, e vice-versa. Penso que se tivéssemos conseguido criar esse pólo naval, poderia ser muito mais interessante para a Marinha, mas não foi possível.

Uma das coisas em que tinha pensado, embora não tivesse sido possível, era a seguinte: até que ponto é que seria possível, numa fase de privatização ou de convidar estrangeiros, ou fosse quem fosse, eles serem sócios, não do Arsenal nem dos Estaleiros, mas da *holding*, ou seja, criar-se uma *sub-holding*.

Com este pólo naval, havia possibilidade de potenciar o plano de modernização e criar sinergias com o pólo tecnológico — entretanto, já soube que venderam a EDISOFT —, fazendo-se um reforço da capacidade de projeto. Por exemplo, uma das coisas em que pensámos foi na hipótese de se poderem fazer os salva-vidas.

Mas não é só isso, como se pode ver na imagem (*slide 44*), há também novas áreas de negócio a estudar, como a energia dos mares, as

eólicas, os *robots*, ou seja, tudo isto permitiria que a EMPORDEF, com a criação deste pólo naval, tivesse outra capacidade de desenvolvimento.

A Sr.^a **Sandra Pontedeira** (PS): — Considera que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo construíam com elevada qualidade?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não sou engenheiro naval. Para mim, o que é que quer dizer qualidade? Ouvi dizer que ser perfeccionista é bom; se o cliente não paga o perfeccionismo, é mau. Se o cliente não paga o perfeccionismo, para que é que sou perfeccionista?!

Não tenho qualquer queixa em relação aos trabalhadores, eles fazem aquilo que lhes mandam. Mas se me perguntarem se a gestão de topo deveria ser melhor e deveria, digamos, ter melhorado as coisas, não tenho dúvida que sim.

Portanto, era preciso mudar muito a cultura dessas pessoas, o que era muito difícil.

A Sr.^a **Sandra Pontedeira** (PS): — Com a sua experiência, nomeadamente na administração dos Estaleiros e ao longo de 40 anos ao nível da gestão, verificou que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham potencialidades e fragilidades, logo à partida.

Essas potencialidades foram cuidadosamente exploradas ou as fragilidades sobrepuseram-se?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, por acaso, tenho pena, mas gostaria de ter apresentado o meu plano de reestruturação — a que chamo o tal «confiança, credibilidade e competitividade» —, aquele que foi aprovado pelo Ministro Severiano. Acredito que com este

plano teríamos conseguido. Portanto, isto estava faseado. Mais: havia alturas em que tínhamos de fazer *quick wins*.

Sr.^a Deputada, pela minha experiência, enquanto cidadão, preocupa-me sempre que, de cada vez que há uma mudança, tenha de se esperar um ano para que alguém decida outra vez. E isso aconteceu. No meu caso, saí em abril — formalmente, foi em junho — e o outro plano só apareceu em fevereiro do ano seguinte.

Cada vez que há estes ciclos, o que é que acontece à empresa? Isto é que é mau, porque provoca na empresa incertezas e indefinições. É mau quando isto acontece. Os diretores que estão abaixo de nós têm de ser capazes de ultrapassar isso. Se estiverem só à espera de que as administrações vão decidindo, a empresa para. Julgo que essas pessoas não tinham capacidade para, nestes períodos de maior incerteza, dar andamento aos problemas da empresa.

Como podem ver, a Egon Zehnder fez o primeiro *audit* ao desenho organizacional, concluindo que «Falta orientação estratégica», «Não existe uma liderança operacional» e «Falta rigor e sistematização de processos» (*slide 45*). Isto era sistemático em toda a empresa. Não são os trabalhadores que têm culpa. Não são! Criando situações em que muda a administração, essas pessoas, de baixo... É como a figura do diretor-geral na função pública, não é?!

A Sr.^a **Sandra Pontedeira** (PS): — Relativamente a este estudo que acaba de referir, no sentido de ajuizar sobre a adequação do perfil dos trabalhadores e respetivos cargos a desempenhar durante a fase de reestruturação, pergunto: este plano de reestruturação foi pensado ou elaborado pelo próprio Conselho de Administração? Durante esse período houve mudanças profundas ao nível da motivação dos trabalhadores ou das próprias funções que desempenhavam?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, conforme disse há pouco, tive várias conversas com a Comissão de Trabalhadores e até cheguei a fazer um plenário com todos os trabalhadores, organizei um almoço de Natal, inclusive com os trabalhadores do Arsenal, para mostrar o grupo.

O problema dos líderes é que, quando transmitem que vão fazer alguma coisa e isso não acontece ou é uma repetição do que aconteceu anteriormente, perdem ou, melhor, perdemos a nossa credibilidade. Esse é que é o problema de ter de gerir.

E em Viana, quando muda a administração, os trabalhadores dizem sempre «Ah, vai ser a mesma coisa que os anteriores», «O que é que vai mudar?». O arrastamento que houve no governo da sociedade e na nomeação dos novos administradores ou do diretor-geral não foi bom, porque criou nas pessoas o sentimento de que nada ia mudar. Portanto, tínhamos de mostrar que ia mudar.

Tenho pena de não ter conseguido acelerar, e não consegui, a nomeação dessa nova equipa com uma mentalidade totalmente diferente a nível de diretores, não a nível da administração.

Junto dos trabalhadores ficou sempre aquele sentimento de que era tudo igual. Para se pedir um esforço aos trabalhadores, eles têm de perceber que esse esforço tem de ser feito por eles, mas também haverá um esforço nas outras áreas. Se não houver esse esforço, ninguém compreende.

A Sr.^a **Sandra Pontedeira** (PS): — Quanto ao contrato com a Atlânticoline, pergunto-lhe: como reage às afirmações de anteriores administradores, quando dizem que não conhecem a data do contrato de construção do navio *Atlântida* para a empresa açoriana?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — É um tema quente e arde.

Enquanto que eu não sei quem é que o aprovou, tenho a certeza de que quem o assinou foi o Dr. Adriano Telles de Menezes, como também sei que foi ele que foi chamado pela Inspeção-Geral de Defesa Nacional para responder às questões do relatório da auditoria.

Estranho que o Dr. Geraldês diga que desconhece! Estranho que ele diga que desconhece! Não pode desconhecer, porque não é um contrato qualquer. Como o próprio Eng.º Navarro Machado explicou, eles contrataram a construção de dois navios quase em simultâneo, sabiam que não tinham capacidade para fazer os dois, iam subcontratar a construção do *Anticiclone* para Peniche... É complicado! E Peniche tinha condições para o fazer? Não sei!... Eu acho que a empresa, ao aceitar estas coisas todas, estava a aceitar riscos sem os controlar.

A Sr.ª **Sandra Pontedeira** (PS): — De acordo com o que já ouvi durante toda esta reunião, posso concluir — eu, pessoalmente — que a sua opinião é a de que este processo do contrato com a Atlânticoline termina, para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com o menor prejuízo possível? Esta era a resolução possível e foi, de facto, a melhor resolução para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Eu gostaria que tivesse sido outra, mas, face aos dados e ao que aconteceu, sim.

Já agora, sobre o *Anticiclone*, gostaria de dizer uma coisa: não sei se os Srs. Deputados tiveram oportunidade de ver, mas o *Anticiclone* também já estava «embrulhadíssimo» com o IPTM (Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos).

É que o problema todo é que, muitas vezes, nas empresas diz-se: «Eu mandei um *e-mail* para o IPTM, ele não responde, não faz mal». Mas

passaram-se três, quatro, seis meses, estávamos em maio de 2009 e ainda não sabíamos se íamos seguir o SOLAS I ou o SOLAS II, se tínhamos um subfator de divisão ou não. Isto é mau! As pessoas podem dizer que a culpa é do IPTM. Não! A culpa é da empresa, porque ela é que vai sofrer... É preciso não esquecer que o acordo é para o *Anticiclone* e é para o *Atlântida* simultaneamente...

Portanto, eu já tinha outro «embrulho» e não sabia até que ponto é que... Bom, aliás, é preciso não esquecer — e não sei se os Srs. Deputados sabem — quanto é que íamos perder, em termos de previsão, não em termos reais, no *Anticiclone*? Eram 7 milhões de euros! E nem sequer ninguém sabia o que é que ia acontecer com o fator de subdivisão.

A única coisa que fiz em relação ao *Anticiclone* — está a ver este bonequinho bonito? (*slide 46*) — foi tentar convencer o Ministério da Defesa Nacional a transformar o *Anticiclone* num navio hidrográfico. Porquê? Bom, utilizando fundos europeus, e dado que se estava a falar em aumentar a zona económica exclusiva e que seria necessário mais um equipamento, eu propus, em conjunto com o Arsenal e Viana do Castelo, a conversão do *Anticiclone* num navio oceano-hidrográfico. Quer dizer, nós tentámos tudo para que se pudesse aproveitar o que lá estava.

Agora, teríamos continuado com o *Anticiclone*? O que é que nos ia acontecer com o *Anticiclone*? Não cumprimos o prazo e nem sequer conseguimos cumprir os problemas com o IPTM... A culpa é do IPTM — era o que me diziam as pessoas!... Mas, se os Srs. Deputados quiserem, também poderão ver a troca de *e-mails* e de cartas entre o IPTM, os Estaleiros e a Atlânticoline e estava tudo «embrulhado»! (*slide 47*) Nós, em 7 de agosto de 2009, ainda andávamos a responder e a trocar correspondência com o IPTM sobre o *Anticiclone*, quando o navio deveria ter sido entregue, já com adiamento do prazo, em 31 de maio de 2009.

A Sr.^a **Sandra Pontedeira** (PS): — Sr. Doutor, uma última questão da minha parte, porque vou partilhar o tempo de que disponho com o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo e ele continuará as questões.

Relativamente ao processo de reestruturação da empresa, esta era ou não a solução que permitiria defender os interesses do Estado e a estratégia de manter a construção naval em Portugal?

Com um parceiro, com um saneamento financeiro parcial era possível, hoje, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo estarem em funcionamento, na sua opinião?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Bom, Sr.^a Deputada, o meu plano de reestruturação é diferente do da A.T. Kearney.

A A.T. Kearney pedia a conversão de 98 milhões em capital e eu precisava — e ainda não tinha acabado de quantificar — de um aumento de capital em dinheiro, que seria o último e que teria de ser submetido às entidades europeias, porque a empresa precisava de liquidez.

Se as pessoas estão muito preocupadas sobre se a empresa está falida, se obedece ou não ao artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais, quero dizer-lhe que há muitas empresas públicas que têm esse problema do artigo 35.º e não morrem por isso, quando ali isso seria importante.

Agora, a grande diferença do meu plano em relação ao seguinte ou aos anteriores, conforme eu disse, é que tinha uma fase operacional e, depois, uma parte financeira, que seria conduzida pelo BPI, que iria negociar com um sindicato bancário para obter outras condições — aliás, isso é que era importante, porque o BPI conhecia muito bem a empresa, conhecia o setor bancário e podia fazer isso, porque a empresa precisava dessa injeção de capital para poder...

Mas havia muita discussão sobre até que ponto certos navios podiam trazer maior necessidade de capital circulante e nós tínhamos, conforme mostrei, a vantagem dos navios militares, que ajudavam a mitigar ou a reduzir o aumento do capital circulante necessário.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Doutor, quero apenas colocar-lhe quatro ou cinco questões no seguimento, e de modo sintético, procurando até evitar a necessidade de uma segunda ronda de perguntas.

Há pouco, o Sr. Doutor disse que era um ponto quase essencial — e temos passado aqui algum tempo à volta dessa questão — o contrato com a Atlânticoline, mas, certamente por incapacidade minha de compreensão, ainda não consegui perceber quem é o «pai da criança».

É que temos uma ata de 2006, do mandato do Dr. Geraldês, em que é referido que é assinado o contrato, mas, depois — parece quase uma rábula que podia ser do programa «*Melhor do que falecer*» do Ricardo Araújo Pereira —, a discussão é mais ou menos assim: «Está aqui o contrato, está assinado». O outro diz: «Então, mas vamos ver o contrato». O outro responde: «Não, porque já o assinámos, mas já o estamos a alterar». E o outro diz: «Então, está bem, depois trazes cá isso! Então, e quando é que foi?». O outro responde: «Ah, é a seguir». Mas, depois, vem o sucessor e diz: «Não, não, comigo também não foi!». Mas está na ata que foi assinado o contrato!

Percebo que o contrato correu mal e temos tido várias referências à incompetência na celebração do contrato, mas, como acabou por ter vários contactos sobre esta matéria, pergunto-lhe: afinal quem é o «pai desta criança»?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O «pai da criança» é o Dr. Adriano Telles de Menezes, que era administrador e assinou o contrato por procuração de quem lhe deu poderes para isso. Disso, não tenho dúvida! Agora, não sei se ele foi sozinho, às escondidas de alguém... Com certeza, não foi!

Mas o Dr. Geraldês, como presidente, não acredito que desconhecesse, porque, Sr. Deputado, conforme eu disse há pouco, aceitar dois navios que não se podiam fazer ao mesmo tempo, tinham de colocar um em *outsourcing*, tinham de comprar equipamento, é uma coisa que... Por exemplo, eu percebo que, sendo eu presidente a meio tempo — estava em Lisboa e em Viana do Castelo —, isso pudesse ter sido decidido num dia em que eu não estivesse, agora, o Dr. Geraldês estava lá de segunda a sábado, como ele disse ontem, e isso não lhe passaria despercebido.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Bom, já que me fez uma pergunta, eu respondo-lhe: eu acho absolutamente estranho que isso possa ter sido discutido em reunião do Conselho de Administração e ter ficado nessa ata sem haver o documento do contrato.

Eu já estive em várias funções executivas, isso nunca me passou pela cabeça e, inclusive, eu e todos os meus colegas estamos em várias comissões e não discutimos nenhum texto nem nenhuma proposta numa comissão sem termos o documento.

Portanto, acho muito estranho como é que está na ata que foi aprovado o contrato, que foi feita uma delegação e é referido que iam fazer alterações ao contrato e ninguém, pelos vistos — e estavam todos na reunião —, viu o contrato. É estranho.

Uma segunda pergunta que gostava de lhe fazer é a seguinte: o senhor tem dito que tinha esperanças sinceras — e o meu colega do PSD

passou muito tempo à volta disso — de ganhar esse litígio com a empresa dos Açores. Acreditava mesmo nisso, sinceramente?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, fiquei muito surpreendido quando o Dr. Marco Capitão Ferreira descobriu que podíamos ir pelo direito administrativo, porque nas empresas onde trabalhei com garantias bancárias *first demand* não há qualquer hipótese. Quando vimos a carta a pedir, dissemos assim: «Acabou, morreu. Eles, com o dinheiro das garantias bancárias do lado de lá, vão cilindrar-nos, vão dar cabo de nós».

A história das garantias bancárias e da providência cautelar criou em mim, digamos, alguma expectativa, que foi sendo frustrada, quando comecei a ver os tribunais, entre eles, a dizerem: «eu sou competente ou não sou competente... Isto é administrativo ou é comercial...». Portanto, à medida que isso foi avançando, eu fui perdendo a esperança. No princípio, não tinha nenhuma; quando ganhámos a providência, bom, já não era mau, eu já tinha poder de negociação, e a minha preocupação era ter poder de negociação; depois, quando vi aquele despacho, reduzi muito a minha margem de... E, depois, quando veio o último acórdão — não é por ser em Ponta Delgada, é pelo conteúdo que lá está —, eu perdi muito a esperança.

Agora, uma coisa era certa: eu sabia que ou conseguia fazer o acordo até ao final do ano, porque os Açores tinham no seu orçamento um buraco de 32 milhões — e quem diz isto não sou eu é o relatório do Tribunal de Contas da Secção Regional dos Açores, aliás, eu gosto muito daqueles dois documentos que eles escreveram sobre a Atlânticoline... E, portanto, eles tinham esse buraco e havia que ver aqui quem era mais ou menos teimoso... Eu tinha um problema — o Sr. Deputado que está do meu lado direito não concorda comigo, e ainda bem —, que eram as garantias

bancárias, porque nunca tinha conseguido, na minha vida, uma providência cautelar para garantias bancárias *first demand*.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Independentemente disso, para lhe ser sincero, como jurista e até habilitado em termos de contratação pública, eu não vejo como é que podia ter esperanças de ganhar esse litígio com o...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Fui perdendo!...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — ... Governo Regional dos Açores.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Fui perdendo e, com o acórdão de 29 de outubro, perdi completamente a esperança.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — E os pareceres?!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Ó Sr. Deputado, com os pareceres, normalmente, quem paga tem os pareceres que quer.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, eu não ia pedir pareceres desfavoráveis.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — (*Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador*).

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não, nós pedimos para eles procurarem uma área que nos pudesse ajudar...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mas eu digo-lhe porquê, independentemente do que cada um de nós possa achar do barco, da encomenda e dessa construção — e eu sou crítico sobre toda essa matéria.

Eu estou a fazer-lhe a pergunta com base, apenas e só, nas audições que temos feito aqui, porque nós tivemos esta descrição anedótica ontem, do Dr. Geraldês, que assumiu aqui que é um mau contrato, que estão a fazer um contrato e que, quando o estão a fazer, já o estão a alterar e assumiu também — e isto já foi corroborado por várias entidades — que foram fazendo alterações sucessivas na construção sem sequer reduzirem a escrito essas alterações.

O atual presidente da EMPORDEF, quando aqui veio — e a ata até já está distribuída —, também disse que as variadíssimas alterações que foram sendo feitas eram «31 de boca» e não passavam a escrito.

Portanto, com toda essa incapacidade de fazer contratos, de fazer alterações sucessivas no projeto sem as passar a escrito, depois, quando há um litígio, no mínimo, a responsabilidade é partilhada. E não vejo como é que, do ponto de vista jurídico, essa responsabilidade podia ser imputada à empresa regional dos Açores, isentando os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Em nenhum sítio do mundo se vai alterando sucessivamente o projeto e a construção sem passar a escrito essas alterações ao contrato, esperando que, depois, porventura, por algum favor político, a coisa se resolva. Por isso é que eu estranho muito que houvesse essa expectativa de que um litígio político tivesse algum sucesso.

Uma terceira linha de perguntas, e não querendo alongar-me, porque não quero ir para uma segunda ronda.

Acho que, de todos aqueles que têm sido aqui inquiridos, o Sr. Doutor é quem tem uma opinião mais benevolente em relação à empresa.

Embora tenha feito algumas referências a que era preciso alguma alteração a nível da gestão de topo, a verdade é que tem feito comentários elogiosos em relação aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Tem, de facto, essa opinião ou interpretei mal?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, vamos lá ver: a empresa tem imensos problemas, porque se não tivesse problemas não perdia aquele dinheiro, e digo isto até para não pensar que eu estava de acordo com aqueles prejuízos.

Quando eu pedi uma análise — porque a primeira pessoa a pedir à Eurogroup para fazer essa análise fui eu —, eles disseram-me: «em 16 navios, o senhor só conseguiu perder em 13». Foi o que me disseram! Bom, quando me disseram isto... A pessoa fica aterrada! De quem é a culpa... Aquilo funcionava mal! Eles não falavam entre eles, e estou a falar da gestão de topo!

Portanto, quando digo que sou benevolente, eu, até 23 de dezembro, não podia dizer mal dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, para, se eu fosse para tribunal arbitral, não dar armas à Atlânticoline. E, portanto, contive-me sempre, mas sou muito crítico quanto à capacidade técnica, de acordo com aquilo a que estou habituado. Nós tínhamos de mudar as pessoas e pode ter a certeza de que, dada esta minha maneira de ser, de querer mudar, encontrei muitos obstáculos à mudança, Sr. Deputado, começando pelos meus colegas... Ou pensa que é fácil? E saiu-me do corpo, porque eu apanhava o comboio das 6 da manhã para ir para Viana. Eu queria mudar e era essa a minha intenção, agora, sozinho não o faria.

Pergunto: o Gonçalves de Brito, que depois veio a ser uma escolha, seria capaz?! O Almirante Gonçalves de Brito esteve sete ou oito anos à frente do Arsenal.

Sr. Deputado Nuno Sá Costa, nós conseguimos fazer a empresarialização do Arsenal reduzindo de 1600 para 1100 pessoas. Não sei se tem essa noção?! Foi no meu tempo. Ou seja, a empresa tinha várias coisas para fazer e fazer a empresarialização...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Essa palavra «despedir» é uma palavra... A pessoa vai conseguindo... Eu fui negociando...

Sr. Deputado, sabe o que eu fazia, quando tinha de ir a Viana do Castelo? Muitas vezes, sentava-me à mesa, na cantina, com os trabalhadores, para perceber o que é que eles queriam. E eu tinha lá 150 pessoas com mais de 38 anos de casa e 55 anos de idade que saíam no dia seguinte, sem esforço nenhum. Como o Sr. Deputado ainda ontem ouviu o Eng.º Navarro Machado dizer, houve alturas em que faltavam pessoas e recorria-se a subempreitadas. Portanto, era preciso criar condições para fazer os asfalteiros, mas não era despedindo 400 pessoas num só momento. Assim, não havia possibilidades de fazer os asfalteiros.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Para terminar, gostaria de fazer um comentário e uma pergunta: já tivemos oportunidade de ouvir várias personalidades em audição e, de facto, o que é que nos disseram ao nível da gestão de topo? Disseram-nos que havia deficiências na feitura dos contratos, isto é, os responsáveis pela elaboração dos contratos não os sabiam fazer. Lendo todas as atas — e eu tive oportunidade de lê-las —, temos referências sucessivas à necessidade de formação e de variadíssimas outras matérias relacionadas com os recursos humanos. Já foram feitas variadíssimas críticas pela direcção à direcção comercial, seja pela

incapacidade de arranjar encomendas, seja de outro tipo, e até foi aqui manifestado que foram entregues documentos escritos críticos à direção comercial.

O atual Presidente da EMPORDEF também nos disse que havia um assessor responsável por todas as matérias relacionadas com a comunicação das ajudas e considerou-o o principal responsável por todas essas trapalhadas. Todos criticam, também, a construção naval. De facto, só têm existido elogios ao nível da reparação... Eu estou sempre a citá-lo, porque confesso que gostei muito da audição do Presidente da EMPORDEF. Penso que ele fez uma análise bastante crítica e objetiva e, a determinada altura, disse uma coisa verdadeira — e, se calhar, até foi para todos nós refletirmos —, disse que os responsáveis políticos procuravam encontrar sempre as responsabilidades ao nível dos nomeados politicamente para os conselhos de administração ou ao nível dos secretários de Estado e dos ministros, mas que devíamos olhar para a gestão de topo. Daquilo que tenho ouvido, acho que a gestão de topo dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo era um autêntico filme de terror.

Termino, pedindo-lhe que, se pudesse, fizesse um balanço sobre uma matéria que foi aqui muito afluada — não gosto de falar dela, porque ainda há processos judiciais sobre essa matéria e não gosto muito da judicialização da política —, que é a matéria das contrapartidas e tudo o que está relacionado com o negócio dos submarinos.

Também sabemos que o Ministério Público, em determinada altura, andou à procura de discrepâncias financeiras nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e os meus colegas falaram aqui muito da questão das contrapartidas.

Para terminar, o que eu gostava era de saber se, com mais calma, e abusando da tolerância do Sr. Presidente, nos podia fazer um balanço

daquilo que o Sr. Doutor absorveu desta total incapacidade de se aproveitarem as contrapartidas.

Para além das peripécias, que são pouco relevantes do meu ponto de vista, embora respeite as perguntas dos meus colegas, o que é certo é que acho que foi um ponto positivo do Ministro Paulo Portas, o de tentar colocar essas contrapartidas para dinamizar os Estaleiros, mas, depois, houve uma total incapacidade para as aproveitar.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Eu não queria estar a falar sobre o que os meus outros colegas, antes ou depois de mim, dizem, mas gostava que alguns deles fossem diretores comerciais e tivessem recebido instruções de que o custo/hora era de 30 €. Isto, num orçamento... Não havia diretor comercial que ganhasse uma obra. Eu estou a dizer isto, porque durante os anos em que estive na construção civil aprendi bastante. Trabalhei com o Eng.º Godinho Lopes — eu não sou do Sporting, ele é — e nós, em cada 100, ganhávamos 10 concursos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Está sempre a tempo de evoluir!

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não, eu sou do Benfica. Mas, repito, em cada 100 concursos, ganhávamos 10 e a preocupação dele, depois de ganhar um concurso... É que é o mercado da concorrência que fixa o preço. A pessoa chegava e dizia assim: «Agora, vamos atuar para ver onde é que reduzimos os custos para ganhar dinheiro». Se a pessoa somasse aos 30 €/hora uma margem de 10%, como acontecia, ou mesmo de 0%, fosse qual fosse o diretor comercial, não ganhava o concurso.

Eu não estou a dizer que escolheria *A* ou *B* como diretor comercial, mas acho que é injusto estar a fazer-se isso, quando não há possibilidade de competir em termos de concursos. E é nisso que o Eng.º Navarro Machado tem razão, quando diz que têm de se procurar outros segmentos diferentes, porque *standard*, com aquelas diferenças de preço, de 3 ou 5 dólares para 23 €, não há hipótese alguma. Portanto, gostava de ver como diretores comerciais quem critica o diretor comercial.

Quanto ao problema das contrapartidas, gostaria de dizer o seguinte: como reparou, eu trouxe aqui a história da nave coberta, não houve mais ninguém. O Eng.º Navarro Machado começou-a, mas quem pegou a sério nisso fui eu e disse: «Não, nós temos de aumentar a competitividade. Se temos aqui o equipamento da Flender, não vai ficar armazenado», e havia também uma parte que estava na Alemanha e que mandámos vir, porque estarmos a pagar aluguer, não! Sabíamos perfeitamente que a nave coberta ia aumentar as condições de competitividade da empresa. A mim, fez-me confusão mais ninguém, depois de mim, se ter preocupado em completar essa obra, a não ser que já estivessem a pensar fechar a empresa, porque a nave coberta e a linha de painéis eram importantíssimos.

Acho estranho que o Dr. Portas, na altura, tivesse trazido este equipamento, para estar não sei quantos anos para alguém pegar nele a sério. Ou, então, não acreditavam... O Dr. Paulo Portas, ou alguém que o sugeriu, mandou para lá o equipamento só para estar estacionado? Havia, realmente, capacidade para isso. Eu fui o primeiro a pegar nele a sério, depois, não sei o que é que fizeram, mas faltava a linha de painéis. Isto, em relação a uma das partes.

Em relação aos navios (*slide 48*), são muitos e foram muito importantes. Tinham a vantagem de ser aquele segmento em que a empresa nem tinha grande dificuldade técnica. Começaram a fazer aquilo e era como «entrar o porco e sair a salsicha». Foi pena não terem completado os

três navios que faltavam, mas, se não fosse este contrato de contrapartidas, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham fechado em 2005/2006, não tenho qualquer dúvida. Este contrato foi muito importante, a perder dinheiro, com certeza, mas esse é outro problema. Então, por que é que aceitaram? Como é que podiam reduzir os custos?

Sr. Deputado, não sei se sabe, mas, normalmente, com a curva de experiência, à medida que o senhor vai avançando no número de navios que constrói, a tendência é o custo dos últimos ser mais baixo. Não aconteceu isso. Não sei se é algum problema de contabilidade, porque outra coisa que a Inspeção-Geral de Finanças acusa é a de que se deveria melhorar o *reporting*, o controlo de gestão. Se quiséssemos saber quanto é que estávamos a perder ou não num navio, havia alguma dificuldade, pois não havia informação para isso. Portanto, é difícil gerir quando não há esse tipo de informação, pelo que não só as chefias como o próprio sistema pecavam muito.

Por que é que não havia dinheiro, as pessoas não faziam investimentos em formação e não investiam em computadores? Não sei, pode haver muitas histórias sobre isso.

Eu tenho aqui estudos que mostram que, em dois ou três anos, os Estaleiros, em parceria com a DAMEN, com os navios militares, com o controlo e com uma equipa nova, poderiam começar a ganhar dinheiro e teriam possibilidade de sobreviver a esta crise e posicionar-se em segmentos que estão nos estudos da Eurogroup. Os Srs. Deputados têm os estudos da Eurogroup? É que eu não sei o que têm...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Doutor, gostaria de saber se nos vai deixar esses estudos e esse documento... Como disse que ia fazer uma seleção dos 400 documentos... Seria importante disponibilizar esses estudos que tem estado a referir.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — São 400 *slides*, porque eu estava preparado para responder a todas as perguntas que quisessem, e vou deixar na Comissão os estudos da Eurogroup e do BPI.

Não estou a dizer que sejam os melhores consultores do mundo, mas havia uma diferença, porque havia a parte financeira e a parte operacional, separadas, para não ser uma simples folha de cálculo *Excel*, que permite tudo. Essa era a grande mudança no meu estudo, e venho cá mais tarde entregá-lo.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista) — Sr.^{as} e Srs. Deputados, há a possibilidade de uma segunda ronda, caso manifestem interesse.

A proposta da mesa é a de que cada grupo parlamentar disponha de 2 minutos, se assim o entenderem. Estão de acordo?

Pausa.

Sendo assim, tem a palavra o Sr. Deputado Afonso Oliveira.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, nós temos só uma pergunta para fazer, e de modo muito rápido.

Há uma resposta a uma questão que me preocupa, pelo que gostava de ter a sua opinião muito clara.

Na anterior intervenção, o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo colocou aqui a questão dos dois pareceres jurídicos que suportaram os Estaleiros, e o Conselho de Administração de que era presidente, para o conflito no processo do *Atlântida*. Estes dois pareceres são do Dr. Menezes Cordeiro e do Dr. Pinto Monteiro, estão disponíveis na Comissão, pelo que todos terão oportunidade de os ler. Não é preciso referenciar aqui a

qualidade das pessoas, a sua idoneidade e seriedade, e foi aqui dito, pelo menos na opinião do Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, que os pareceres valem o que valem, que podem ser encomendados... Portanto, houve aqui comentários dessa natureza.

Assim, eu gostava de ouvir a sua opinião sobre esta matéria, que é muito importante. Esses pareceres, cuja idoneidade e valia não questionamos e que valem por si próprios, o que é que valiam, naquela altura, para a administração dos Estaleiros e por que é que foram solicitados? E, se a sua opinião é completamente contrária à forma como o Conselho de Administração seguiu todo o processo, para que é que foram solicitados?

Portanto, a questão fundamental é saber qual a sua opinião sobre a valia destes pareceres e se concorda ou não com as afirmações que acabámos de ouvir.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, conforme eu mostrei num daqueles mapas, estávamos em três tabuleiros. O tabuleiro da parte administrativa e comercial, o tabuleiro das negociações com a Atlânticoline e as tutelas, e a terceira linha era a do tribunal arbitral.

Tenho de reconhecer que tive a sorte de ter dois colegas juristas na comissão executiva, o Dr. Medeiros e o Dr. Capitão Ferreira, que era assistente na faculdade, pelo que tinha ali um certo conforto. Não era eu, como gestor, que tive cinco cadeiras de Direito em económicas, que me sentia à vontade para isso. Portanto, aquilo que me foram explicando, e que também sabia da minha vida profissional noutras empresas, é que, primeiro, quando se entra numa fase arbitral, nós temos de preparar pareceres; em segundo, temos de tentar fazer com que os professores mais reconhecidos não passem para o lado do inimigo.

Por que é que foram aqueles dois? Sr. Deputado, em várias empresas onde trabalhei, tivemos problemas de arbitragem e esta era a maneira de pensar. Como é que nós havemos de fazer? E fomos escolher pessoas que, depois, não fossem dar pareceres ao outro lado.

Para responder àquilo que o Sr. Deputado perguntou, eu não estou a dizer que os professores assinaram e inventaram uma história qualquer, não, senhor! Nas conversas que tivemos, e nós perguntámos até que ponto é que, utilizando algumas áreas que eles pudessem... Se for ver, os dois pareceres não atuam na mesma área, atuam em áreas diferentes. Como é que naquela área... O Sr. Deputado já leu e eu também já li... Há lá sempre umas páginas que dizem uma coisa e, depois, há umas linhas que podem dizer outra... Portanto, como é que nós, indo para a «guerra» arbitral, podíamos utilizar... Portanto, eu não digo que eles inventaram, eles procuraram áreas do direito administrativo ou comercial que nos pudessem servir de suporte para a «guerra» do tribunal arbitral. Eu não sou jurista, eu tive de confiar, e confiei plenamente, nos nossos advogados, no Dr. Capitão Ferreira e no Dr. Medeiros. Posso dizer que o Dr. Capitão Ferreira é um jovem com muita capacidade e que ajudou muito nesta situação, porque foi à última hora que nos lembrámos, aliás, foi ele que se lembrou do direito administrativo. Como disse ao Sr. Deputado, nunca ninguém alguma vez pensou que conseguiríamos a providência cautelar. Eu nunca pensei! Conseguimos. Tentámos e deu-nos alguma margem «para respirar».

Portanto, os pareceres foram pedidos para, caso avançássemos para o tribunal arbitral — e as instruções que eu tinha eram no sentido de ter sempre dois ou três planos, para, correndo mal um deles, termos outro —, serem utilizados na nossa «guerra» do tribunal arbitral.

Porém, se perguntar se eu acreditava que íamos ganhar ou que íamos sair ilesos, responderei que, pela minha experiência, com certeza, não iríamos. Cometemos muitos erros. Não sei se os Srs. Deputados leram o

relatório do Instituto Superior Técnico, o relatório do Almirante ou o relatório da Inspeção-Geral de Defesa Nacional. Acredito que, pelo menos, teríamos 50% de responsabilidades. Não tenho dúvida nenhuma disso! Nenhuma!

É o caso do *Lobo Marinho*. Não percebo como é que o Dr. Geraldês pode estar muito satisfeito a dizer que ganhou?! De 10 milhões de euros, pagámos 2,1 milhões de euros. É verdade! Isso é ganhar?! Isso não é ganhar! Nós nunca tínhamos feito um *ferry*.

Esse é que é o problema nos tribunais arbitrais. Posso dizer que isso me custou muito — já o disse e volto a dizer — e, se eu tivesse a certeza de que conseguia, pelo tribunal arbitral, que a Atlânticoline ficasse com o navio, com certeza, não teria desistido, teria feito todos os esforços para isso. Porém, ninguém me dava a garantia de que eles ficassem com o navio. Se alguém pudesse dizer isso...

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, vou já terminar, para cumprirmos rigorosamente o tempo definido.

Sr. Doutor, deixe-me dizer-lhe que não percebi, pela sua resposta, para que é que serviram os pedidos de parecer. Os pareceres são clarinhos ou, melhor, nas suas conclusões, apontam para um caminho que é contrário ao caminho que foi seguido pela administração. Portanto, se no final o resultado é o mesmo, de não fazer nada — permita-me que fale assim —, ou seja, se o montante em jogo, o que tem de pagar, é o mesmo, pergunto-lhe o seguinte: o que valeram para a administração, em todo o processo negocial, estes pareceres?

Termino as minhas questões, agradecendo as respostas.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr. Deputado, se fôssemos para a fase de arbitragem, conforme estávamos a prever, esses dois

pareceres seriam muito necessários. Foi nesse sentido que eles foram pedidos. Não foram pedidos para se saber como é que íamos resolver o acordo global, foram pedidos, pura e simplesmente, para o caso de irmos para arbitragem, situação em precisávamos de ter pareceres do nosso lado para apresentar. Foi nesse sentido e com esse objetivo, não houve mais nenhum objetivo.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, do Partido Socialista, dispondo de 2 minutos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Presidente, vou ser muito breve, aliás, pedi a palavra na decorrência da intervenção do meu colega do PSD, senão nem o teria feito.

Não sei se o Sr. Deputado Afonso Oliveira é jurista ou não...

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Não!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Já calculava que não. E penso que também não deve estar muito habituado à litigância da contratação pública. É que, de facto, os pareceres são pareceres, e são muito pouco inequívocos, ao contrário do que o Sr. Deputado está a dizer. Os pareceres são um suporte importante e são sempre pedidos, quando há litigância, para suportar, em tribunal arbitral, uma determinada posição. Mas, como excelentes juristas que são, eles suportam quem os contrata. E, se o Sr. Deputado ler os pareceres — e até podemos fazer uma leitura em conjunto, em termos lúdicos —, verá, no decurso do texto, aquilo que está nas entrelinhas e que deixa sempre margem de manobra para a solução contrária.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Não leu os pareceres!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Li os pareceres, sim! Eles encaminham, naturalmente, para a defesa de uma posição, e é essa a conclusão, mas, depois, abrem caminho.

Convenhamos que não há ninguém que ache — por isso também todo o aconselhamento para uma solução, embora possamos discutir se era naquele ponto ou se o deveríamos ter alongado —, e daí eu ter colocado esta pergunta, que se pode ganhar uma situação em que há um objetivo para cumprir, em que se vão sempre fazendo sucessivas alterações, em que se falha clamorosamente o cumprimento desse objetivo e, quando vamos ver quem é que fez as alterações, como é que se fez, foi tudo «31 de boca» e não está nada passado a escrito. No mínimo, a responsabilidade seria sempre juridicamente imputável, em 50%, a cada uma das partes. E desses 50% não sei se o valor não seria bastante superior, basta o Sr. Deputado ler o pedido inicial feito pelos Açores.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carla Cruz.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, há um aspeto que eu gostaria que ficasse de uma vez por todas claro, até porque agora, com as suas intervenções finais, fiquei com algumas dúvidas.

O Sr. Doutor disse: «Pedimos os pareceres para o caso de irmos para a guerra».

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, para o caso de irmos para o tribunal arbitral.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas utilizou a palavra «guerra» antes do tribunal arbitral.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Mas era para o caso de irmos para a arbitragem.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas, então, desde o início, não era essa a intenção, ir para a arbitragem? Fiquei com esta dúvida.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, vou explicar. Nós estávamos em três tabuleiros, repito, estávamos em três tabuleiros: estávamos na área do direito administrativo e do direito comercial; estávamos com as tutelas e com a inspeção; e estávamos com o tribunal arbitral.

A constituição do tribunal arbitral foi pedida em junho, portanto, mantivemos sempre em permanência três frentes abertas, e foi isso que disse. Só não fui para a arbitragem, porque, depois, chegámos a acordo, mas estávamos preparados — os pareceres vieram, julgo, na primeira semana de novembro, já não me recordo bem — para o que fosse necessário, se continuássemos para a arbitragem.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Quando o Sr. Doutor diz «estávamos preparados» refere-se aos Estaleiros e à EMPORDEF ou inclui também o parecer da tutela, do ministério?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — A tutela, tanto a Defesa como as Finanças, foi sempre informada sobre aquilo que acontecia. A tutela foi sempre informada, tinha informações e pedia o que fosse necessário. Portanto, os gabinetes tinham toda a informação.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sendo um gestor...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Quem tinha a responsabilidade de seguir para a «guerra», com certeza, éramos nós, mas eu não podia ir para um acordo global se não tivesse a concordância de que podia pedir 32 ou 37 milhões de euros emprestados, Sr.^a Deputada. Se me dissessem «Fazes tudo o que quiseses, mas não levas um tostão»...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Fez aqui várias vezes referência à sua experiência de gestor.

O que é que fez no sentido de mostrar à tutela que talvez fosse melhor, para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, passar de facto para um processo de litigância e não para um processo de aceitação tácita?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, tal como o Sr. Deputado, que é da área — porque eu não sou da área —, referiu, os assessores jurídicos dos gabinetes liam os documentos que lá apareciam e eles sabiam... Não me pergunte, porque agora não tenho evidências disso, do dia em que mandei ou não mandei, ou se mandei tudo — não me pergunte, porque agora não sei —, mas quando fomos avançando no processo... Eles tinham experiência! Nos gabinetes há muita gente que está muito à vontade na contratação pública.

Sr.^a Deputada, não sei, mas quem lê, como eu li, os relatórios da Inspeção-Geral de Defesa Nacional, do Instituto Superior Técnico e do Almirante Cabrita, vê que é muito complicado. Até mesmo quem lê o relatório do Tribunal de Contas, da seção regional. Eu não sei como é que alguma vez podia evitar pagar, no mínimo, menos de 50%. Não há dúvidas, para quem lê esses documentos!

Íamos fazer como fizemos com o *Lobo Marinho*, em que estivemos cinco anos com essa situação?! Cinco anos! Vale a pena?! E, se tivesse possibilidade de vender o navio, nem sequer me deixavam vender o navio?!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas, para a empresa, 50-50 não era mais benéfico do que...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, nós pagámos 2,7 milhões de euros. Vamos lá ver: se eles ficassem com o navio, com certeza que o acordo que fiz é péssimo; não ficando eles com o navio, eu pagar 2,7 milhões de euros, quando podia pagar 5, 10 ou 11 milhões de euros... Não sei se pagar 2,7 milhões de euros é mau, em relação a 5 milhões de euros! Eles começaram a pedir 11 milhões de euros, portanto, pagar 50% era pagar 5 milhões; eu paguei 2,7 milhões de euros, não paguei mais! Não sei negociar melhor do que isto!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Peço desculpa, mas isso é partindo do princípio de que ficava 50-50, mas até podia ser que os Estaleiros ganhassem a causa...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Sr.^a Deputada, qual é a sua formação?

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Eu não sou jurista!

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Ah!...

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Mas aqui fazem-se perguntas!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Aqui fazem-se perguntas, não tem a ver com a formação!

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Não, não! Conforme referi, eu tinha a sorte de ter comigo dois juristas, um dos quais muito conceituado em direito administrativo, o Dr. Medeiros, e o Dr. Capitão Ferreira, e não havia dúvidas.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Presidente, termino a minha intervenção.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem a palavra a Sr.^a Deputada **Ângela Guerra**, Relatora desta Comissão.

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Sr. Presidente, quero apenas pedir um breve esclarecimento.

O Sr. Doutor falou em duas pessoas, disse que tinha tido a sorte de ter dois colegas...

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Da comissão executiva da EMPORDEF.

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Sim, dois colegas que eram juristas. Um deles era o Dr. Capitão Ferreira, quem era o outro?

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — O Dr. Fernando Vaz Medeiros.

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Muito obrigada.

O Sr. Dr. **António Jorge Garcia Rolo**: — Eles ajudaram-me. Se não fosse o Dr. Capitão Ferreira, eu nunca me teria lembrado daquela coisa bizarra da providência cautelar. Ele foi suficientemente criativo ou «idiota» para se lembrar disso.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Dr. António Rolo, agradeço, em nome de todos os Deputados membros desta Comissão, os esclarecimentos prestados.

Conforme referiu, durante esta audição, fará chegar à Comissão toda a documentação que possa disponibilizar e que não seja violadora de nenhum segredo empresarial. Era importante que nos fizesse chegar toda essa documentação, para que cada uma e cada um das Sr.^{as} e dos Srs. Deputados possam utilizá-la conforme entenderem no âmbito desta Comissão de Inquérito, que é saber o que é que levou à reprivatização ou à subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Desejo a todas e todos os Colegas, bem como aos colaboradores da Comissão, um bom feriado de 1 de Maio, Dia do Trabalhador.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 21 horas e 4 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL