

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

10.^a Reunião
(8.^a audição)
(29 de abril de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 10 horas e 10 minutos.

Após uma intervenção inicial, o Sr. Dr. Fernando Manuel Geraldês (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de 2004 a 2007) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Rui Paulo Figueiredo (PS), Abel Baptista (CDS-PP), António Filipe (PCP), Mariana Aiveca (BE), Carlos Abreu Amorim (PSD) e Jorge Fão (PS).

A Sr.^a Presidente encerrou a reunião eram 12 horas e 41 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Maria de Belém Roseira): — Srs. Deputados, embora não tenhamos ainda quórum — o Sr. Deputado António Filipe informou a Comissão de que ainda demorava 10 minutos a chegar —, estão presentes neste momento três grupos parlamentares.

Fazendo uma repristinação do Regimento anterior, como estão presentes três coordenadores, se achassem bem, para não atrasarmos muito os trabalhos, iniciáramos a reunião com as perguntas do Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, do PS.

Pausa.

Como a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca acabou de chegar, já temos quórum, pelo que declaro aberta a reunião.

Eram 10 horas e 10 minutos.

Vou pedir aos serviços o favor de acompanharem o Sr. Dr. Fernando Manuel Galdes à sala.

Apesar de já ter dito a dois Srs. Deputados Coordenadores, aviso os restantes grupos parlamentares de que vamos pedir a interrupção das reuniões da Comissão durante o período de suspensão dos trabalhos na Assembleia da República por força das eleições europeias.

Entretanto, deu entrada na sala o Sr. Dr. Fernando Manuel Galdes.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, vamos dar início à audição do Sr. Dr. Fernando Manuel Galdes, na qualidade de Presidente do Conselho de

Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de 2004 a 2007.

O Sr. Dr. Fernando Manuel Geraldês transmitiu-me que gostaria de fazer uma intervenção inicial de cerca de 5 minutos, pelo que lhe dou, de imediato, a palavra, agradecendo a sua total e imediata disponibilidade para vir aqui, à Comissão de Inquérito.

Tem a palavra, Sr. Dr. Fernando Manuel Geraldês.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês** (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de 2004 a 2007): — Bom dia, Sr.^a Presidente e Srs. Deputados.

Prometo ser rápido, mas, basicamente, quero falar de alguns aspetos que considero importantes e dos quais me lembro relativamente à empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Em primeiro lugar, acho que tomei posse em março de 2004 e saí em março de 2007. Os aspetos que, na altura, considerei mais relevantes foram os seguintes: a empresa tinha os capitais próprios negativos em cerca de 48 milhões de euros e, com duas obras que estavam a decorrer, de um navio, salvo erro, químico, contratado a um armador finlandês, acumulou, durante esse ano de 2004, mais cerca de 20 milhões e, portanto, chegou ao final do ano com os capitais próprios negativos em 63 milhões de euros. Como, na altura, o acionista não tinha capital para injetar, a única forma de repor os capitais foi através da reavaliação de ativos que se fez e a empresa foi incorporada, se não me falha a memória, em 2005, na EMPORDEF. Qual a razão? Na altura, a razão de incorporação desta empresa, que até poderia estar ligada ao Ministério das Finanças ou ao Ministério da Economia, na EMPORDEF, teve um aspeto essencial: primeiro, tentar, de alguma forma, incorporar mais valor acrescentado nacional nas construções que estavam a

ser feitas. Porquê? Porque, na altura, faziam parte do universo da *holding*, da EMPORDEF — e não tenho a certeza, mas acho que ainda fazem —, duas empresas: a EID e a EDISOFT. Não sei se a situação ainda se mantém, mas a parte das comunicações, telecomunicações e *software* desenvolvidos por essas empresas estava incorporada nas construções militares, concretamente nos patrulhões, contrato, este, assinado anteriormente, pelo que tinha alguma lógica essa integração, para incorporar mais valor acrescentado nas construções. É que aquilo que era incorporado na construção naval, competindo com mercados bastante agressivos, era mão de obra, já que todo o restante material — motores, hélices, o que fosse — era importado e, portanto, não era valor acrescentado nacional. Este era o primeiro aspeto que gostava de salientar.

Segundo aspeto, e esta foi uma constatação *a posteriori*: se, na altura, a empresa tinha, penso eu, mão de obra direta mais ou menos suficiente (não era muita nem pouca, acho que era suficiente), mesmo que estivesse a construir cerca de duas embarcações/ano, tinha, do meu ponto de vista, mão de obra indireta em excesso.

Outro aspeto relevante, que só depois de algum tempo de trabalho é que se consegue perceber, é que, do ponto de vista da capacidade de gestão da parte do quadro diretivo, basicamente, não existia. Portanto, era um quadro diretivo que estava incorporado nos restantes colaboradores da empresa, mas que, para além, obviamente, da capacidade de construção e do respetivo *know-how*, não tinha capacidade de gestão e de motivação dos recursos humanos e até, muitas vezes, de *forcing* dos recursos humanos, por exemplo, quanto à parte do controlo de custos e de horas extraordinárias.

Outro aspeto que acho relevante, por último e para me calar, é o facto de a empresa ter alguns riscos contratuais. Vou dar só um exemplo, que

ocorreu no final de 2004, porque nos apercebemos de que, no caso deste navio químico que acabei de referir, que incorporou, em 2004, cerca de 20 milhões de euros de prejuízos à empresa, o contrato não permitia que, por iniciativa do armador... Peço desculpa, por iniciativa do armador, o armador podia rescindir o contrato com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, mas, por sua vez, se os Estaleiros pretendessem rescindir o contrato com o armador, não o podiam fazer. E estou a dar-lhe este exemplo, porque essas embarcações, salvo erro, foram vendidas por cerca de 25 ou 26 milhões cada uma e só a primeira, além dos 25 milhões que a empresa recebeu, incorporou mais 20 milhões de prejuízo. As embarcações tinham um preço superior, facto que observámos no mercado, tentámos colocar estes navios químicos no mercado, rescindindo o contrato, mas, simplesmente, quando fomos ver, o contrato não permitia que tal acontecesse.

Acho isto importante, porque os riscos contratuais que existiam não estavam devidamente suportados nem identificados. Sendo assim, o importante era arranjar construções — passe a expressão —, independentemente até, um pouco, do preço, não pensando na rentabilidade, mas, depois, quando davam prejuízo, obviamente...

Acho que esse era um processo que devia ser travado. Nós tentámos travá-lo o mais que pudemos, aliás, não me recordo com precisão, mas acho que houve umas embarcações que fizemos para o Mário Ferreira, da Douro Azul, que deram lucro — foram duas embarcações que deram lucro à empresa —, os outros desvios, de uns contentores, não me lembro, mas, se deram prejuízo, do meu ponto de vista, poderiam, de alguma forma, ter sido evitados, se existisse, na área da produção, mais algum controlo e capacidade de gestão por parte da respetiva direção.

Acho que já chega, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente**: — Muito obrigada, Sr. Doutor.

Vamos iniciar o período de inquérito de hoje com a intervenção do Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Muito obrigado, Sr.^a Presidente.

Quero agradecer ao Dr. Fernando Geraldês a disponibilidade para estar presente, bem como a sua intervenção inicial e, naturalmente, todas as respostas que dará, certamente, ao longo desta audição.

Penso que o Dr. Fernando Geraldês está numa situação privilegiada em relação a esta matéria, porque foi Presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ao contrário de outras pessoas que vamos ouvir, durante um período relativamente longo, aliás, não diria longo, porque só é longo quando comparado com todos os outros que se lhe seguiram, mas manteve-se, pelo menos, durante um mandato, com alguma estabilidade e até abarcando mais do que um Governo.

Já referiu alguns aspetos importantes e relevantes na sua intervenção inicial e, ao mesmo tempo, acabou também por dizer alguma coisa e, penso eu, revelar algum conhecimento sobre tudo o que tem a ver com as encomendas que foram feitas aos Estaleiros pela Armada, assunto que, juntamente com o do processo de contrapartidas, será, naturalmente, interessante para nós abordarmos.

Gostava de lhe fazer uma primeira pergunta que tem a ver com o seguinte: o Dr. Paulo Portas, enquanto Ministro e um pouco neste período, referiu — e nós, Partido Socialista, partilhámos, na altura, e continuamos a partilhar, algumas ideias — que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo podiam ser importantes para a Marinha, em termos de serviço, poderiam

ser importantes, em termos de internacionalização da nossa economia, podiam ter um papel relevante, em termos de estratégia para o mar, de economia azul, que agora está muito em voga, e até poderiam ter algumas potencialidades, em termos de abertura à internacionalização. E referia, na altura, exatamente, que o Estado deveria continuar nos Estaleiros enquanto pudesse ter este tipo de políticas e de articulação, em termos de segurança e de defesa nacional, dizendo que o interesse público assim o exigia.

Com a sua experiência e com tudo aquilo que encontrou e que já referiu, pergunto-lhe se acha que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham todas estas potencialidades ou tinham muito mais fragilidades que acabavam por obviar ao potenciar destes desígnios, que eram, na altura, os do Ministro Paulo Portas e que nós, no Partido Socialista, sempre acompanhámos.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Sr. Deputado, do que me apercebi, deixe-me dizer-lhe o seguinte: se me pergunta se existia capacidade de construção naval em Viana do Castelo para desenvolver o projeto dos patrulhões, a minha resposta é «sim». Tinha algumas deficiências, bastante grandes, na área de projeto, mas, simplesmente, o investimento nessa área, que é uma área que reputo com valor acrescentado para a empresa e que podia ser desenvolvida, requeria, pelo menos do meu ponto de vista, bastante investimento.

No entanto, a minha resposta à sua pergunta é «sim», aliás, penso que essa seria a única forma de tentar modernizar a empresa, pela via do desenvolvimento dos patrulhões, incorporando, como eu disse inicialmente, tecnologia nossa, desenvolvida pelas empresas, nomeadamente, EID e EDISOFT, e era um produto que acho que era bastante vendável para outras marinhas.

Reconheci mais tarde, depois de ter saído, que os atrasos, que, mais uma vez, digo que têm a ver um pouco com os contratos que eram completamente... Não sou formado em Direito e peço desculpa pelo que vou dizer, porque estão aqui Deputados formados em Direito, mas acho que estava muito puxado para o Estado, e, quando digo Estado, refiro-me ao Ministério da Defesa. Se for ver isto no contrato dos NCP (navios de combate à poluição), por exemplo, no qual já participei um bocadinho... Este contrato está ligeiramente diferente, mas vou dar-lhe um exemplo concreto do contrato dos patrulhões. Havia uma parte do contrato que dizia, basicamente, o seguinte: «O Estado (...)» — entidade, Ministério da Defesa — «(...) pagará à empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo contra a apresentação da fatura (...), com o andamento de (...) obra do projeto, se assim o entender». «Se assim o entender» é um clausulado que, se calhar, do ponto de vista legal ou de direito, tem toda a lógica, mas para mim é um absurdo. Não é «se assim o entender», porque, se a empresa que fez o trabalho apresentou uma fatura e se o trabalho está de acordo com o plano de construção, a entidade, neste caso, o cliente, o Ministério da Defesa, tem de pagar e ponto final no assunto. Portanto, é um normativo perfeitamente escusado.

Mas, respondendo, acho que sim, que tinha. A primeira embarcação, mesmo apresentando prejuízos, até poderia servir como um investimento, digamos assim, para as outras que se seguiam, porque, basicamente, pelo que me apercebi, e não sou propriamente engenheiro naval, as alterações eram marginais, sediavam-se na ré da embarcação, pelo que estes custos seriam diluídos nas outras embarcações.

Acho que seria uma forma efficientíssima de financiar a empresa com o preço da construção apresentado pelos patrulhões. Seria a forma de financiar a empresa pela venda dos patrulhões.

Não sei se respondi à...

O Sr. Rui Paulo Figueiredo (PS): — Sim.

Gostaria de lhe fazer uma outra pergunta, que tem a ver com os aspetos que aqui referiu e que agora voltou a pegar, ou seja, esta matéria dos riscos contratuais e da elaboração dos contratos. Além disso, também fez referência à falta de capacidade de gestão da empresa.

E isto está em linha com o que já nos disse aqui o atual Presidente da EMPORDEF. Ele fez uma análise dos últimos 20 anos da empresa e até referiu que, muitas vezes, há a tendência para olharmos só para as tutelas políticas e para as várias administrações, da EMPORDEF ou dos Estaleiros, mas que, de facto, havia problemas ao nível da direção comercial, ao nível da gestão dos contratos, ao nível da construção naval, do projeto. Ele isentou dessas deficiências a área da reparação. Gostava, uma vez que também já referiu isto e está em linha com essas declarações, que pudesse aprofundar um pouco mais estas questões.

O Sr. Dr. Fernando Manuel Gerales: — Vou tentar ser o mais sintético possível.

Do que me apercebo da parte de projeto, o que aconteceu, e foi acontecendo, sobremaneira (eu não estava já lá, mas fui ouvindo), foi que a Marinha quis comprar pelo preço de um *Fiat* e levou um *Ferrari*! E foi repassado para a empresa um custo, extremamente grande e oneroso, da construção de um navio que tinha determinado tipo de características, as partes técnicas que estavam anexas ao contrato, que foram tratadas não faço a mínima ideia por quem, tinham lá incorporadas todas as alterações e, portanto, permitia que a Marinha fosse alterando o contrato sem que a empresa pudesse dizer: «Eh pá, chega, acabou, não passamos isto».

Portanto, isso foi sucessivamente feito e onerando, penso eu, a construção da embarcação, dos NPO, com as consequências que obviamente trouxe para os resultados da empresa.

Mas, respondendo à sua questão, em relação às deficiências do projeto: é verdade, deficiências de projeto, acho que... Mas dizer que a empresa tinha deficiências de projeto e que a parte dos técnicos da Marinha as tinha vai uma grande diferença, porque acho que as alterações solicitadas pelos engenheiros e pela comissão da Marinha que estava presente na empresa podiam até ter alguma lógica mas, quer dizer... não posso pegar num relógio que tem uma fivela já antiga de pele e pôr-lhe uma fivela em ouro! Continua a ser uma fivela, mas acho que deveria haver um bocadinho de bom senso nesse aspeto.

Não sei se respondi, se não respondi, não faço a mínima ideia, peço desculpa.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Portanto, no fundo, acha que essas alterações foram exageradas, recorrentes e que não estavam salvaguardadas do ponto de vista contratual?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Não, não é que não estivessem salvaguardadas. Acho que nos *dossiers* técnicos — nisso não tenho habilitação rigorosamente nenhuma — elas podiam estar lá incorporadas e acho que até houve boa-fé de ambas as partes — por parte de quem fez o contrato e de quem o assinou. Não ponho isso minimamente em causa. O que digo é que, por um carro de 20 000 €, não posso levar um Ferrari! Não posso! Mesmo aceitando e percebendo que a primeira embarcação seria assim, teria um custo e um investimento, mas que esse prejuízo poderia ser, de alguma forma, diluído ao longo das restantes

embarcações que viessem a ser construídas, para mim, teria lógica, mas se me pergunta se essas especificações técnicas estavam lá, não tenho capacidade de lhe responder, porque do ponto de vista técnico não sei. Mas que estavam, estavam, porque elas eram incorporadas, e o meu colega da administração, que era o Sérgio Fonseca, dizia-me que não conseguiam contratualmente dizer isso, porque elas estavam lá explicitadas no contrato, na parte de anexos do contrato técnico.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Tanto quanto tem conhecimento, esse era um problema recorrente nas várias encomendas que os Estaleiros tinham?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Não. Do que me apercebi, isto acontecia quando eram embarcações de um tipo novo, ou seja, não eram embarcações tipificadas ou que os Estaleiros já tivessem construído, porque se fosse um tipo de embarcação que a empresa já tivesse construído, as alterações seriam marginais e, portanto, o impacto que elas teriam em termos de horas ou de materiais seriam perfeitamente marginais. Mas embarcações deste tipo que está a dizer, que é a primeira vez que a empresa as vai construir, obviamente que considero que teriam um tempo inicial de aprendizagem. O que tem lógica, tem lógica! Se quer que lhe diga, nem acho estranho que a primeira embarcação apresentasse prejuízo. Acho lógico. Acho que poderia ter sido, de alguma forma, mais amortizado. Não estive lá até ao fim, mas, do que me apercebi, acho que poderia ter sido um bocadinho mais amortizado.

Posso dar um exemplo: diziam-me que aquela embarcação da Marinha, se levar com intempéries complicadas em alto mar, pode ser controlada de 20 ou 30 sítios diferentes. Ora, isso implica passagem de

cabos, controlo de *software* suficiente... Mas agora pergunto: por que é que precisa de ser controlada por 20 ou 30 sítios diferentes? Se calhar, se perguntar a um marinheiro, ele diz-lhe que precisa. Eu, sinceramente, não vejo isso desse ponto de vista.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Estava a ouvi-lo falar dos navios da Marinha e estava a pensar no contrato com os Açores. Os problemas que identifica parecem rigorosamente os mesmos, ou seja, falta de capacidade de projeto (que já me disse que é recorrente em todas as embarcações novas) e, também, falta de segurança jurídica e constantes alterações. O próprio Presidente da EMPORDEF, a propósito desse assunto, também referiu que foram feitas várias alterações e que várias não foram passadas a escrito.

Em termos desse procedimento, nestas alterações sucessivas que foi referindo a propósito da encomenda da Marinha, elas eram todas passadas a escrito, introduzidas no contrato?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, deixe-me dizer-lhe uma coisa, e peço desculpa, mas entusiasmo-me imenso a falar destas coisas...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Tem todo o tempo do mundo, nós é que não temos!

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — O exemplo que lhe dei, dos navios químicos (eu até tenho receio de aplicar aqui termos técnicos que não sejam os corretos). Mas sabe que o primeiro navio químico, que foi de um armador finlandês, se não me falha a memória, deu, no ano de 2004,

20 milhões de euros de prejuízo, quando o navio tinha sido contratado pela empresa em 2002, se não me falha a memória, por 26 milhões de euros. Custou 46 milhões de euros. Sabe porquê? Como deve imaginar, «saltou-me a tampa» 550 mil vezes, não é?!

É porque havia uma especificação no contrato, não me lembro do nome técnico mas, no fundo, queria dizer (como aquele navio era para navegar nos mares do Norte, era uma especificação que a soldadura teria de ter) que se eu passasse a mão na soldadura (suponha que isto é a soldadura de duas chapas) não poderia sentir nada! Sabe quantas vezes os artífices do Estaleiros fizeram isto? *N!* Sabe quantas vezes incorporaram isto no contrato e aumentaram o preço? Zero! Sabe porquê? Porque fazia parte da cultura dos Estaleiros, de um ponto de vista que acho até positivo: gostavam de fazer bem. Acho que aquela empresa tinha excelentes... gostavam de fazer bem. Só que o «fazer bem» tem um pouco esta consequência, que é o fazer bem, ser rigoroso, mas que tem de passar depois para o outro lado, porque costuma-se dizer... Eu até adorava que fizessem 550 mil alterações, desde que fossem pagas! Não me importava nada que a Marinha fizesse alterações. Pois que fizessem até mais, desde que fossem pagas!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E, já agora, que fossem passadas a escrito e fizessem parte do contrato.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — E pagas! E pagas!

Até posso aceder em relação aos atrasos (e sei que os houve) e até posso considerar estes atrasos como um investimento para que a empresa pudesse aprender com os erros e depois desenvolver os restantes navios da mesma classe. Mas os aspetos que me disse são aspetos que deveriam ser

tratados com outro tipo de... não é rigor, mas de relevância, incorporados, porque a empresa não deveria suportar esse tipo de custos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Falou há pouco de um outro aspeto importante, que teve a ver com esta encomenda da Marinha e, depois, com a incorporação na EMPORDEF e com os benefícios que se pretendiam obter. Penso que, em tese, quase toda a gente concorda que era um bom plano.

Do ponto de vista prático, todos nós sabemos que há, por vezes, dificuldade de mudar, ou seja, reformar organismos, incorporar novas entidades num outro ministério, diferentes culturas. Aquilo que fomos percebendo, das audições que fomos fazendo e que a Comissão de Defesa Nacional também fez, é que havia alguns choques entre a cultura militar da Marinha e do Ministério da Defesa com essa cultura dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Gostaria que, pela sua experiência, comentasse um pouco sobre este aspeto, ou seja, pareceu sempre que a Marinha não estava muito confortável que a encomenda fosse feita em Viana do Castelo, em vez de, por exemplo, no Alfeite ou noutra entidade, e, depois, todas essas sucessivas alterações, não passadas a escrito, esses «choques»... ou seja, que a coisa nunca funcionou muito bem e, por isso, toda essa construção foi sendo sistematicamente atrasada.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, pergunta-me qual é o entendimento da Marinha e eu não lhe sei responder. Se me perguntar se havia ou não disposição por parte da Marinha, é um bocado complicado de lhe responder. Não sei como isso poderia ser feito, mas acho que o que acabou de dizer não vai minimamente contra a integração da

empresa, pelas razões que apresentei. Mas eu costumo dizer que alguém podia ter dado um murro na mesa! Alguém podia ter dado um murro na mesa. Eu não disse que os vários ministros que passaram pelas respectivas pastas o pudessem fazer, mas alguém tinha que ter dado um murro na mesa! Porque estar a ver derrapar um processo destes, com incorporação de um determinado tipo de custos, refletidos na empresa... Eu até posso imaginar e, no limite, entender que, se calhar, é mais suave incorporar esses custos na empresa do que pô-los no Orçamento do Estado. Se calhar, é. Se calhar, pôr mais 40 ou 50 milhões no orçamento da Marinha é mais complicado de explicar do que uma empresa apresentar custos, não sei. Honestamente, não sei se foi essa a razão, mas esse relacionamento... Lembro-me de várias reuniões que tive com a Marinha e com os engenheiros... Oiça, eu, do ponto de vista técnico, não lhe posso dizer...

Se havia esse aspeto que me estava a dar a entender, se construíam aqui ou ali, honestamente não lhe consigo dizer. Não tenho nenhum elemento concreto para lhe poder dizer que sim senhor, que alguma vez senti que a Marinha estava desagrada em construir ali, que iria construir noutro lado. Mas, para ser honesto, digo-lhe que não me admira! Acho que estas coisas dos militares — e eu fiz tropa, não na Marinha, mas na Força Aérea —, às vezes, é um bocadinho... Querem com pouco e, depois, tentam «esticar a corda». Eu percebo: têm pouco dinheiro e querem «esticar a corda», e eu concordo com isso. Mas acho que, por esse facto, não devem estar a incorporar na empresa os prejuízos que incorporaram.

Não sei se consegui responder, mas, honestamente, não tenho elementos reais, concretos, com que me sinta confortável para poder dizer que sim ou que não.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Pessoalmente, e para que saiba, acho que foi uma boa ideia e até sou a favor dessa integração.

A questão que lhe estava a colocar é que, na teoria, parece uma boa solução mas, do ponto de vista prático, vimos que teve vários problemas na construção e na articulação entre aquilo que a Marinha queria e aquilo que, pelos vistos, os Estaleiros ou não conseguiram responder ou foram respondendo mas com prejuízos para a empresa e, ainda por cima, pelo que me está dizer, era prática recorrente haver problemas depois, ao nível da feitura dos contratos e na sua execução.

Era mais nesse sentido que lhe coloquei a pergunta.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, deixe-me voltar a frisar um aspeto.

Como lhe disse, a incorporação da EMPORDEF... Honestamente, acho que a empresa ficava muito mais acompanhada, digamos assim, tendo uma *holding* que tratasse e gerisse várias empresas que poderiam estar interligadas do que uma empresa... Vou dizer-lhe aqui uma coisa completamente de cor: não sei como é que funciona uma empresa com o Ministério da Economia ou com o Ministério das Finanças, uma empresa do Estado. Não sei! Honestamente, não sei. Porque como disse, e bem, eu passei por três governos. Parou tudo. E estava numa *holding*, estava na EMPORDEF. Pára! Em Portugal, quando cai um governo, pára! O senhor faz assim: «Oi, eu preciso de...». E não está ninguém!

Portanto, até acho que a EMPORDEF ficava mais integrada e dava mais apoio direto à empresa do que uma empresa que estivesse ligada ao Ministério da Economia ou ao Ministério das Finanças. É um pouco nesse sentido.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Pois, tem razão. De facto, esse é um problema.

Referiu, há pouco, em termos de situação orçamental da empresa, que tinha capitais próprios negativos e houve necessidade de fazer essa incorporação. E, de facto, já em 2004, quando iniciou o mandato, as atas refletem todos esses problemas.

Gostava que pudesse detalhar um pouco mais todos esses problemas e o plano de reestruturação que se procurou implementar e que também está várias vezes referido nessas atas.

Já agora, gostaria que abordasse um outro ponto. É que as atas da empresa também já referem, na altura, a apresentação de cartas de conforto por parte do Governo, relativamente a todos esses problemas financeiros que a empresa tinha.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Cartas de conforto nunca houve! Não sei o que está a referir, se está a mencionar que existiam, mas nunca houve uma carta de conforto. E não sei se sabe, Sr. Deputado, mas eu venho da banca (na altura, estava no Santander) e basicamente os dois bancos que apoiavam a empresa eram o Millennium BCP e o BPI. A única forma que existiu, como lhe disse, de limpar os capitais próprios negativos foi com reavaliação de ativos e incorporação desses ativos no balanço.

E esse plano de reestruturação mencionado, que foi realizado com o BPI, incorporava exatamente isso. Ou seja, a incorporação e a construção dos navios militares, que era uma forma de financiar a empresa, faziam parte desse plano de reestruturação. E a incorporação da respetiva empresa na *holding*, com a construção destes navios militares, facilitava esse plano de reestruturação.

O BPI, bastantes vezes, e a Dr.^a Celeste Hagatong e o Dr. Alípio Dias várias vezes nos pediram, a mim e ao Meira Fernandes que estava comigo na administração, se nós arranjávamos uma carta de conforto. Agora, a Dr.^a Rosário Ventura e o Dr. Carlos Tavares disseram: «Não há cartas de conforto para ninguém! Os senhores, que vêm da banca, desenrasquem-se!» E foi isso que se fez.

Mas se me perguntar como é que uma empresa, que, com dificuldade, pagava basicamente cerca de 1 milhões de euros de salários todos os meses, estava a gerir uma tesouraria daquelas, digo-lhe que era complicado, muito complicado.

E posso dizer-lhe que a primeira coisa que eu e esse meu colega da administração fizemos foi ligar para a Dr.^a Celeste Hagatong e o Dr. Alípio Dias a dizer que havia duas contas correntes (se bem me lembro, uma de 10 milhões de euros e outra de 5 milhões de euros) que se iam vencer e que renovassem (e nem valia a pena perguntar se eu queria ou não renovar, porque, não tendo eu meios para pagar, tinham de renovar). E foi aí que nos comprometemos a apresentar esse tal plano de reestruturação que, penso, está a mencionar, do BPI, que, depois, foi alterado quando mudou... Não me recordo... Salvo erro, foi quando foi para lá o Dr. José Mourato, que não seguiu por aí, decidiu seguir por outro caminho, e, portanto, esse plano foi posto de lado. Mas basicamente a ideia foi essa.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Concretamente, na ata n.º 2, de 2007, também refere que o plano de reestruturação demonstrou resultados positivos em 2006, ou seja, toda esta execução de 2004, 2005 e 2006. Referiu aí uma outra vicissitude dessa implementação e já referiu há pouco que passou por três Governos (e é verdade), com os problemas inerentes a essas mudanças de governo.

Mas considera que, mesmo assim, com todos esses problemas, se conseguiu implementar este plano e que esses resultados foram positivos, ou não? Que balanço é que faz?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, vou dizer-lhe, com toda a sinceridade, o seguinte: aquela empresa tem características que eu não conhecia minimamente. Eu saía de Lisboa à segunda-feira e regressava a Lisboa no sábado. E digo-lhe que fizemos, durante esse tempo, um acordo de empresa com uma pessoa que eu não conhecia e tive o prazer de conhecer e que era do Sindicato dos Metalúrgicos de Viana do Castelo. Essa pessoa era o Branco Viana, com o qual conseguimos fazer um acordo de empresa de três anos, durante os quais basicamente ele honrou escrupulosamente tudo com o que se tinha comprometido e nós honrámos escrupulosamente a nossa parte. Foi um acordo de empresa que funcionou lindamente. Até posso dizer-lhe que houve aspetos, na altura, com os quais a comissão de trabalhadores nem concordava e dos quais o Branco Viana se encarregou de tratar. Este era um ponto que há pouco queria frisar e me passou. É que estas coisas não se fazem, julgo, sem a colaboração das pessoas.

Agora, se me pergunta se valeu a pena, acho que valeu a pena. A única coisa muito importante que acho que se podia ter alterado, mas isso honestamente não consegui fazer... São muitos anos, sabe... Houve uma altura em que propus (propus, mas não foi aceite) que x colaboradores da empresa (já não me recordo da percentagem, pelo que não quero estar aqui a dizer um número qualquer), nomeadamente da área da mão de obra indireta, fossem para casa com o pagamento de 65% do ordenado. Isto aliviaria o sistema dos custos fixos, porque o grande problema daquela empresa é que tinha uma rigidez de custos fixos enorme,

independentemente da capacidade ou não capacidade de criação de trabalho, o que numa altura em que se tem trabalho... É que aquela empresa nem a mão de obra tinha disponível, e nós tínhamos de subcontratar mão de obra. O problema é a rigidez que existe quando não existe capacidade para contratar, porque se contrata a perder dinheiro, e sabe-se que se está a contratar a perder dinheiro, para dar empregabilidade basicamente só às pessoas que estão lá (que até percebo que obviamente é necessária), mas isso tem a devida consequência.

Portanto, para mudar, acho que este processo tinha de ter continuidade, tinha de haver abertura e alguma flexibilidade para reduzir especialmente esta rigidez que a empresa tinha. E acho que, se esta rigidez tem sido alterada — e não sei se o programa dos patrulhões continuou ou parou, se está em vigor ou não —, a empresa podia continuar a navegar. Mas não faço a mínima ideia se esse programa continua ou não.

Mas a mão de obra tinha de ter essa flexibilidade, porque era impossível estar a pagar continuamente 1 milhão de euros, 1,2 milhões de euros ou 1,3 milhões de euros de custos salariais todos os meses, independentemente de termos embarcações a ser construídas ou não.

Não sei se respondi à pergunta.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Quero ainda questioná-lo sobre dois aspetos. As atas referem que era intenção da administração elaborar documentos de orientação estratégica, planos anuais, planos plurianuais. Ora, gostaria que aprofundasse um pouco essa matéria.

Depois, também tem sido muito focada, em todo o assunto dos Estaleiros, a questão das contrapartidas, matéria que também gostaria que abordasse com todo o grau de conhecimento que tem.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Do ponto de vista estratégico, que mencionou, esse era um aspeto que um indivíduo que esteve comigo na administração, o Adriano Telles de Menezes, gostava imenso de incorporar na ata, e foi ele com certeza que o fez.

Depois, perguntou-me... Desculpe, foi sobre as contrapartidas?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Desde que a Sr.^a Presidente não me desconte o tempo, repito.

Questionei-o sobre os documentos de orientação estratégica, planos anuais, planos plurianuais e as contrapartidas.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Os documentos de orientação estratégica deveriam incidir sobre estes aspetos que acabei de mencionar, pondo o foco na construção dos navios da Marinha. Sendo que nós tentámos, até determinada altura, agilizar, de alguma forma, o organograma da empresa e retirar até alguma rigidez que existia, nomeadamente na parte das funções, que era um rol de 30 ou 40 funções completamente discriminadas. Quer dizer, um indivíduo que punha um prego, não podia pôr um parafuso, o que não tinha lógica absolutamente nenhuma. Eu precisava de pessoas para pôr um parafuso e ele dizia-me que não podia pôr um parafuso porque só tinha pregos.

Quanto às contrapartidas, as contrapartidas de que tenho conhecimento, uma foi os estaleiros da Flender que pedimos para serem reavaliados pela American Appraisal como uma forma de incorporar nos ativos da empresa, e outras, de que me lembro, foram encomendas feitas (honestamente, não me lembro de quantas) de embarcações de porta-contentores, que foram construídos em 2005 ou 2006. Portanto, que me lembre, foram as contrapartidas de encomendas e dos estaleiros da Flender.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E foram tendo sempre os mesmos problemas, que já identificou, de execução, de funcionamento, etc.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Não, não! Quanto a esses contratos, contra a vontade de muitos na empresa, nós contratámos um escritório de advogados exatamente para evitar esses problemas que existiam anteriormente. Era um escritório de advogados que era mais caro, mas que minimizava substancialmente esses riscos. Independentemente de se dizer — e isso foi comentado na altura — que a empresa era pequena e que havia advogados ali perto. Mas escolhemos esse escritório de advogados para resolver esse tipo de problema. Como, aliás, resolvemos o problema do navio *Lobo Marinho*, em que era pedida uma indemnização de 5 milhões de euros, mas nós pusemos a questão no tribunal arbitral e acabámos por ganhar, e pagámos o que devíamos ter pago à empresa por uma desvalorização, salvo erro, de 300 000 € ou 400 000 €. Até já nem estava na empresa e só soube isso porque, na altura, o Almeida Fernandes me ligou, assim como o advogado, a dizer que tínhamos ganho isso no tribunal arbitral.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Em relação à contratação dos navios *Atlântida* e *Anticiclone*, em termos da redução a escrito desse contrato, também teve os mesmos problemas, ou não?

E aproveito para lhe fazer esta outra pergunta: que opinião tinha da direção comercial dos Estaleiros? É que já tivemos aqui o atual Presidente da EMPORDEF e outros intervenientes, que também eram muito críticos a esse nível.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Quanto ao contrato, acho que a pessoa mais indicada para responder, porque ele tinha a área financeira e a área comercial (foi o pelouro que lhe foi distribuído, na altura, pela EMPORDEF), era um colega meu que estava na administração, o Adriano Telles de Menezes, e que se encarregou basicamente da negociação desse contrato dos Açores. Tenho a ideia de que ele nunca chegou a levar esse contrato a conselho de administração, quando eu estava lá, porque dizia que havia umas alterações. Penso que até o levou posteriormente a conselho de administração, mas eu já não estava lá.

Relativamente à direção comercial, não lhe vou dizer o que deixei por escrito, mas pode fazer esta pergunta ao Dr. José Mourato. É que deixei escrito ao Dr. José Mourato a minha opinião sobre a direção comercial. Eu não gostava da direção comercial. E deixei escrito alguma coisa sobre isso para o Dr. José Mourato o transmitir, e não só verbalmente, ao presidente que me veio substituir.

Mas eu não gostava da direção comercial. Esta minha opinião até pode ser um pouco subjetiva da minha parte, mas não gostava da direção comercial. E tanto que não gostava que expresssei a minha opinião por escrito ao Dr. José Mourato, antes de me vir embora.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Resta-me agradecer-lhe todas as suas respostas. E, para terminar como comecei, quero dizer-lhe que as suas respostas acabam por corroborar — e estou a dizê-lo porque gostei particularmente das respostas e da intervenção do atual Presidente da EMPORDEF — tudo aquilo que o atual Presidente da EMPORDEF referiu, em termos da estrutura da empresa.

Era só para deixar esta nota e agradecer-lhe as respostas.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Muito obrigado.

A Sr.^a **Presidente**: — Vou dar, agora, a palavra ao Sr. Deputado Abel Baptista, do CDS-PP.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, Sr. Dr. Fernando Manuel Geraldes, muito obrigado pelas informações já aqui transmitidas.

Porém, há aqui questões, umas, já referidas pelo Sr. Doutor e que gostaria de ver aprofundadas e outras que ainda não foram colocadas e relativamente às quais gostaria de ouvir as suas respostas.

O Sr. Doutor referiu — e nós temos essa informação documentada — que foi Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, entre março de 2004 e março de 2007, tendo, portanto, cumprido um mandato de três anos à frente da empresa.

O que gostaria de perguntar tem a ver com o seguinte: sabemos que, durante este período, houve alguma instabilidade relativamente aos restantes membros do conselho de administração, que foram entrando e saindo e sendo substituídos alguns. O que lhe pergunto é se eles saíram por iniciativa própria, por discordância das orientações do conselho de administração ou por indicação ou reestruturação da empresa ou do acionista Estado através da EMPORDEF.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Sr. Deputado, do que me recordo, basicamente, saiu um colega meu da banca (passe a expressão), o Meira Fernandes, saiu o Sérgio Fonseca e saiu... Peço imensa desculpa mas não me recordo do nome. Eu não o conhecia mas gostei imenso dele. Era engenheiro e vivia em Aveiro. Não me recordo do nome dele.

Mas, basicamente, a saída do Meira Fernandes foi muito simples: foi após uma reunião que tivemos na EMPORDEF, por desacordo com a parte financeira do BPI, que eu mencionei há pouco, com a EMPORDEF, com o Dr. José Mourato, na altura.

O Sérgio Fonseca quis sair também por esse mesmo desacordo e é nessa altura que entra (não me recordo do nome dele) essa pessoa que vivia em Aveiro.

A empresa fica sem pelouro na área financeira e o Dr. José Mourato menciona e nomeia só mais tarde o Adriano Telles de Menezes para ficar com a área financeira, em substituição do Meira Fernandes.

Mas as pessoas saíram basicamente por desacordo com o acionista, não foi por desacordo comigo. Foi por desacordo com a estratégia que o acionista devia seguir. Com muita pena minha, por acaso.

Não sei se respondi?

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sim, sim.

Relativamente à questão que referiu, terá ficado sem pelouro na área financeira durante quanto tempo?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Fernandes**: — Peço desculpa, mas não ouvi.

A Sr.^a **Presidente**: — Estava a atentar ajudar o Sr. Doutor com o nome do engenheiro de que não se lembra o nome. Porém, não ajudei e impedi de ouvir a pergunta do Sr. Deputado.

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

Repito a pergunta: o Sr. Doutor refere que ficou sem pelouro na área financeira. Pergunto: durante quanto tempo?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Não quero precisar, mas talvez durante 4 ou 5 meses. Sem ter esse pelouro, fiquei a acompanhar a gestão das contas e a ligação à banca. Enquanto não veio o Adriano, fiquei eu a tratar desses assuntos. Foram 4 a 6 meses, talvez.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Uma das críticas constantes da Inspeção-Geral de Finanças no âmbito da auditoria financeira que fez aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo foi pelo facto de não ter avançado ou de não ter sido completada a reestruturação, definida em 2005, dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com base no estudo elaborado pelo conselho de administração a que o Sr. Doutor estava ligado, com o apoio de uma consultora do BPI. São apontadas várias questões do estudo, que depois não foram implementadas.

O Sr. Doutor é capaz de nos recordar os motivos pelos quais essa reestruturação acabou por não ser implementada?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — O único motivo por que esse plano não foi apresentado foi pela alteração estratégica que o acionista EMPORDEF decidiu tomar. Decidiu seguir uma estratégia no sentido de tentar financiar a empresa diretamente através do Ministério das Finanças e não através do que estava estabelecido, com o apoio do BPI, nesse programa de reestruturação. Por acaso, esse programa estava muito bem feito. A empresa era financiada, como eu há pouco disse, com as obras que estavam na Lei de Programação Militar, nomeadamente os patrulhões, que permitam que a empresa foi financiada por essa via. Portanto, fugia a

qualquer tipo de questão mais melindrosa de financiamentos à empresa e era sustentável.

Por que é que, depois, a EMPORDEF decidiu mudar de estratégia — e esse foi um aspeto que levou à saída do Meira Fernandes —, Sr. Deputado, é uma pergunta a que sinceramente não lhe sei responder. Eu próprio perguntei, disseram-me que a melhor forma era assim e, portanto, foi a forma que se entendeu seguir.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Coloco ainda uma questão formal, que pode ter um pouco a ver com esta questão da alteração da EMPORDEF.

O Dr. Fernando Geraldês era o presidente de um conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. O conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinha pessoas que eram representantes do acionista EMPORDEF. Quem era esse representante do único acionista da empresa?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Era o Adriano Telles de Menezes. O Adriano Telles de Menezes era administrador da EMPORDEF e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo quando era administrador com o pelouro financeiro. Pelo menos, não sei se era de mais...

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Ou seja, digamos que...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — É um bocadinho complicada porque... Vamos lá ver, acho que tanto eu como ele conseguimos gerir isso lindamente. Gosto imenso do Adriano. Acho que conseguimos gerir isso lindamente, mas é um bocadinho complicado um

presidente do conselho de administração que, ao mesmo tempo, tem um administrador que, ao mesmo tempo, é acionista. Como é que eu dizer? É um bocadinho complicado, porque nunca sei com que vestimenta — passe a expressão — é que ele está, se é a vestimenta de acionista, se é a vestimenta de administrador. Em todo o caso, foi perfeitamente gerível. Mas é um facto que ele era administrador da EMPORDEF e administrador dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Queria tentar perceber isso: como é que o presidente do conselho de administração assume a presidência da própria empresa tendo dentro do conselho de administração o próprio acionista a ser codecisor dessa questão, sendo que este processo de reestruturação, que há pouco referiu, apontava para a criação de um conjunto de medidas — esta não é sequer uma análise feita por mim, não é uma análise política, é uma análise feita pela Inspeção-Geral de Finanças — que não foram implementadas? O Sr. Doutor diz que foi decisão da EMPORDEF, do acionista. Ou seja, o presidente do conselho de administração deixava de poder ter capacidade de orientação e de decisão, uma vez que estava condicionado ao representante do acionista Estado.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Pois, é um pouco isso. O presidente do conselho de administração, na altura, tinha duas hipóteses: ou continuava lá ou vinha-se embora. Eu pensei várias vezes nisso, para ser totalmente honesto, e disse isso várias vezes a quem de direito. Se me perguntar por que é que eu não o fiz, não vou responder-lhe por que é que não o fiz, mas posso dizer-lhe que várias pessoas da empresa me pediram para eu não fazer isso e eu não fiz.

É uma situação um bocado complicada, mas gere-se bem porque, vamos lá ver, neste caso, eu e o Adriano sempre nos entendemos e, portanto, não era nenhuma situação que não fosse gerível.

Porém, quando o acionista EMPORDEF decide que o caminho de financiamento da empresa não é o *A*, é o *B*, isso é decidido em conselho de administração da EMPORDEF e é incorporado, quando isso é decidido assim... Aliás, foi numa reunião, onde estive eu, o Meira Fernandes e Sérgio Fonseca, da primeira vez. Da segunda vez, o administrador nomeado pela EMPORDEF seguiu um bocadinho a filosofia de tratamento... Aliás, o Dr. José Mourato seguiu muito um relacionamento de tratamento e abordagem aos bancos e ao Ministério das Finanças por via da EMPORDEF, relativamente aos Estaleiros Navais de Viana dos Castelo, e o Adriano, obviamente, seguia essa instrução por parte da EMPORDEF.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Doutor já abordou uma questão, em resposta ao Sr. Deputado do Partido Socialista, ainda no âmbito da Inspeção-Geral de Finanças, que é a das contrapartidas dos submarinos.

A Inspeção-Geral de Finanças diz o seguinte: «No âmbito da aquisição de dois submarinos pelo Estado/Marinha Portuguesa a um Consórcio da Alemanha (GSC), este fornecedor assumiu a obrigação de prestar um determinado programa de contrapartidas (...)), nomeadamente para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que envolviam três vertentes: *a*) Colocação de encomendas para a construção naval (num valor de 367 milhões de euros); *b*) Transferência de tecnologia de projeto no valor de 15 milhões de euros; *c*) Transferência de um conjunto de equipamentos de um estaleiro alemão, sendo que estas duas últimas já se encontram concretizadas.»

Ou seja, no caso da transferência de equipamentos, trata-se de um pavilhão que foi construído e montado no espaço da concessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. A transferência da tecnologia do projeto será o apoio que foi dado para o projeto de construção dos patrulhões (estou a referir ainda a informação da Inspeção). A primeira contrapartida, isto é, a colocação de encomendas para a construção naval, não teria sido ainda feita, à data da elaboração do relatório da auditoria de 2009.

O Sr. Doutor pode prestar esclarecimentos relativamente a esta matéria?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Não sei qual é o ponto de situação atual. Sei que, concretamente ao abrigo do programa de contrapartidas, que o Sr. Deputado mencionou, a empresa teve encomendas de embarcações de porta-contentores. Não sei quantos é que fez, mas terá feito seguramente uns 4 ou 6. Não sei qual foi o valor que isso importou, não me recordo. Sei que cada porta-contentor devia rondar os 20 milhões de euros e, portanto, honestamente, não sei quantos fez.

Quanto ao estaleiro Flender, foi o que acabei de mencionar quando há pouco respondi ao Sr. Deputado.

Quanto à transferência de tecnologia, penso que o Sr. Deputado devia estar a referir-se ao desenho básico do navio polivalente logístico — penso que era isso. Eram os desenhos básicos do navio polivalente logístico. Aliás, durante algum tempo, tivemos um engenheiro deslocado de Viana do Castelo a tratar exatamente desse assunto. Mas, se não me falha a memória, eram os desenhos básicos, ou o projeto básico, melhor dito, penso que é assim, do navio polivalente logístico.

Quanto ao estaleiro Flender, a empresa comprou-o por 1 €, mandou que ele fosse avaliado pela American Appraisal, o que permitiu incorporar isso e retirar a empresa da falência técnica, como acabei de mencionar, e não foram só esses ativos, mas outros. Estamos a falar de — 48 milhões mais 20 milhões — 68 milhões. Os ativos deviam valer uns setenta e qualquer coisa milhões de euros. Portanto, o capital próprio deve ter ficado positivo em muito pouco.

Quanto às encomendas dos porta-contentores, não me recordo quantos é que foram. Celebrei para aí quatro contratos desses. Mas se houve mais, francamente não sei. Se esse valor foi cumprido ou não francamente, também não tenho essa informação.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, há uma questão sobre a qual também gostaria de ouvir a sua opinião.

A 22 de dezembro de 2004 é publicada a Resolução de Conselho de Ministros n.º 183/2004, que aprova o programa relativo à aquisição de navios destinados à Marinha portuguesa, a executar por um período de 11 anos — portanto, a ser executada, seria concluída no próximo ano —, no qual se compreende um contrato-quadro com a aquisição de seis navios-patrolha oceânicos, um contrato específico de cinco lanchas de fiscalização costeira e a aprovação dos encargos orçamentais com a execução dos contratos a celebrar entre o Estado e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Era o reequipamento da Marinha.

Desse contrato a celebrar com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, havia um contrato-programa, um contrato de intenções gerais estabelecido, mas, depois, quanto aos contratos específicos, creio só terem sido elaborados os dois contratos dos patrulhões *Figueira da Foz* e *Viana do Castelo*. Não foi celebrado mais nenhum contrato?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Houve esses dos chamados NPO, se não me falha a memória, e penso, digo-o com alguma probabilidade de estar totalmente certo, que foram assinados os contratos dos NCP, dos navios antipoluição. Não quero estar a teimar, mas penso que foram assinados os contratos dos navios antipoluição.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Tendo sido assinados esses contratos, existia programação de execução?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Existia programação de todo o escalonamento da empresa relativamente ao contrato dos patrulhões, pois a empresa estava preparada e tinha o escalonamento de encomendas... Aliás, o escalonamento das encomendas militares inibe de alguma forma... Se eu tenho o escalonamento de determinadas encomendas militares, inibe-me porque não tenho doca para construir o navio. Por exemplo, suponhamos que estávamos em 2004 ou em 2005 e que o prazo para terminar a encomenda seria até 2007 ou 2008, isto não era possível porque não tinha doca. Na altura, tinha a doca ocupada a construir um navio antipoluição.

Ou seja, o que quero dizer é que a forma como o plano é apresentado e é posto na empresa permite que a empresa faça o seu escalonamento e o planeamento da sua atividade de construção ao longo dos anos e esse facto, obviamente, tem implicações nas potenciais contratações futuras tendo em conta as docas estarem ou não ocupadas, o que pode ser uma condicionante.

Não faço ideia se essas construções com a Marinha avançaram ou não avançaram. Mas, na altura, o escalonamento das construções estava devidamente tratado e delimitado.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — A EMPORDEF forneceu-nos a informação de que os contratos para a construção dos NPO foram assinados e desenvolvidos nos Estaleiros e que os contratos para a construção dos NPC terão sido assinados em maio de 2004 e deveriam ter entrado em vigor em abril de 2005, mas não avançaram. E em 2009, eventualmente, já haveria a lancha de fiscalização costeira e outras.

Ou seja, o facto de o Estado, entre 2004 e 2011, não ter cumprido os contratos que tinha assinado com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo inviabilizou que os Estaleiros pudessem ter obtido outros contratos que poderiam, eventualmente, ter trazido trabalho, construção e outro tipo de funcionamento à empresa?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, posso responder pelo tempo em que estive lá, mas penso que as pessoas que me substituíram também darão a mesma resposta.

O que é perfeitamente normal é que uma empresa tenha o seu escalonamento e o seu planeamento de atividades em função da perspetiva firme... — repare uma coisa, usei a expressão «firme» independentemente de haver contratos-programa. Se todos dizemos que o Estado é uma entidade de bem, é uma entidade de bem. Não posso dizer uma coisa hoje e amanhã dizer o seu contrário.

Portanto, se parto do princípio de que vai haver esse tipo de encomendas de navios militares para a empresa, no meu tempo, o escalonamento da capacidade, que não era ilimitado, dependia da

capacidade de docagem que a empresa que tinha, o que, obviamente, foi uma condicionante, inclusive mais para a frente, penso eu.

Se tivesse a perspetiva de construir dois navios em 2007 ou em 2008 não ia angariar encomendas novas quando não tinha capacidade para as construir, porque as docas dos Estaleiros não eram ilimitadas. Portanto, não era fisicamente fazível.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, para terminar, coloco mais algumas questões que me deixaram muito preocupado.

Segundo palavras do Sr. Presidente da EMPORDEF, a «machadada final» e a «certidão de óbito» dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo foi com a construção dos navios para a Atlânticoline, o *Atlântida* e o *Anticiclone*.

Este contrato foi negociado no tempo em que o Sr. Doutor era presidente do conselho de administração. Foi o Sr. Doutor que fez a negociação?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Não. Quem tinha o pelouro da área comercial era o meu colega de administração, o Adriano. Ele teve um mandato porque eram precisas duas assinaturas para que se pudesse fechar contrato com essa empresa dos Açores.

Depois de o meu colega ter fechado o contrato, eu disse-lhe: «Eh pá, traz o contrato ao conselho de administração» e ele respondeu «Eu trago o contrato, mas como há várias alterações que vão ser efetuadas, levo tudo no fim». E eu disse: «Muito bem, não tem problema absolutamente nenhum». Mas, tanto quanto me lembro, ele não o levou, pelo menos até março — eu saí em março —, a conselho de administração, aliás, não só o contrato, como as alterações que foram efetuadas com a entidade dos Açores.

Já agora, se me permite, deixe-me dizer uma coisa.

Não sei o que aconteceu relativamente a essas embarcações e, por acaso, ultimamente, isso tem-me deixado curioso. No entanto, há uma coisa que me fez sempre um pouco de confusão, mas que já tive oportunidade de o referir numa comissão a que me pediram para ir, e fui, aos Açores.

Não percebo, não entendo mesmo, mas vou dar-lhe este exemplo, recuando um pouco no tempo. O *Lobo Marinho* deu um prejuízo para a empresa de cerca de 5 ou 6 milhões de euros e tinha um problema na estrutura, em que o armador dizia, tendo em conta um *fax* que tinha recebido de um Sr. Almirante ou, melhor, de um técnico, de um engenheiro naval, que estava na empresa que havia seis ou oito pontos na estrutura da embarcação que vibravam mais do que era permitido contratualmente.

Bom, acho que o navio docou duas ou três vezes. Aliás, até foi com a administração anterior à minha. Tecnicamente, passaram o problema, mas nunca ficou totalmente resolvido.

Então, o armador decidiu solicitar aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo uma indemnização, que não me lembro se era de 4, 5 ou 6 milhões, mas o número rondava os 5 milhões de euros. Como tal, pedimos a uma entidade externa que, do ponto de vista técnico, desvalorizasse o navio, dissesse assim: «Se isto acontecer...». A entidade foi aos Estaleiros, viu, foi ao navio, mediu-o e emitiu um parecer. Basicamente, o parecer dessa entidade foi o de que, tendo em conta os picos de vibração, que eram determinados copos que tremiam um pouco na velocidade máxima, na ligação Funchal-Porto Santo, implicava uma desvalorização do navio de 300, 400 ou 500 000 €, não me recordo o número exato. Foi isso que propusemos pagar ao armador, para honrar, uma vez que, se isto estava acontecer, a empresa era de palavra de honra. Mas o armador não quis, não aceitou.

Tive uma reunião com os nossos advogados e com os advogados desse armador do *Lobo Marinho*, fomos para tribunal arbitral porque não aceitámos pagar os 5 milhões, e ganhámos.

Não percebo mesmo como é que neste caso de que me falou, o dos Açores, se pagam 40 milhões de euros. Pergunto honestamente e por curiosidade minha: existia alguma garantia bancária? Uma *first demand* que obrigava a que o armador pudesse pôr no banco e o banco pagava? É que não sei, não percebo como é que se paga 30 ou 40 milhões sem — passe a expressão, porque não sou especialista em Direito — litigar. É que há formas de desvalorizar o navio. Qual era o incómodo da velocidade? Era porque perdia 10 minutos? Quanto é que isso desvalorizava em termos de tempo, 5, 8, 15 minutos? Qual era o tempo? Quanto é que o armador perdia se a embarcação chegasse atrasada 5 minutos à ilha do Pico? Perdia quanto? Isso é mensurável e há entidades que o fazem.

Portanto, se isso é mensurado e identificado, por que é que, obviamente discordando, não se litigou? Podia-se ter litigado.

Sr. Deputado, para lhe responder, não sei se foi a «machadada final». Honestamente, não sei se foi... Mas 40 milhões numa empresa daquelas que era deficitária... Honestamente, não sei se foi a «machadada final», não sei mesmo se foi!... Mas, digo-lhe uma coisa: bem não fez!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Doutor, só para corrigir, não são 40 milhões no caso do *Atlântida* e do *Anticiclone* mas, sim, um total de 70,811 milhões de euros. São 56,234 milhões no caso do *Atlântida* e 14,577 milhões no caso do *Anticiclone*.

Sr. Doutor, ainda no âmbito deste contrato, os Estaleiros Navais não foram o autor do projeto — o projeto foi-lhes entregue —, apenas

complementaram o projeto na fase de execução, detetaram erros de projeto, propuseram a sua correção e essa correção foi aceite pelo armador.

Mas há aqui uma questão que é levantada, a de que o armador deveria ter, permanentemente, alguém a acompanhar a construção desde início e terá levado cerca de 6 meses a nomear esta fiscalização. O Sr. Doutor é capaz de confirmar esta situação, ou não?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, não faço a mínima ideia relativamente ao que disse, porque, quando saí, em março, deve ter sido posta a primeira pedra para essa embarcação. Portanto, não faço a mínima ideia relativamente a esses aspetos. Não faço a mínima ideia! Zero! Não é muito, nem pouco, é zero!

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

A Sr.^a **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado António Filipe, do PCP.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr.^a Presidente, Sr. Dr. Fernando Geraldês, a razão da sua vinda aqui prende-se com a necessidade de podermos reconstituir, de certa forma, o trajeto da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo nos últimos anos, porque se chegou a um ponto em que o Governo considerou que não havia outra solução que não fosse extinguir a empresa, dada a situação a que ela chegou, em função de défices que se foram acumulando ao longo dos últimos anos.

Nesse sentido, estamos a procurar reconstruir o *puzzle* da situação deficitária da empresa, ou seja, saber como é que se foi chegando a esta situação.

Ora bem, a contribuição que nos pode dar vai no sentido de nos ajudar a perceber a situação da empresa entre 2004 e 2007, período em que exerceu funções na administração. Portanto, creio que terá sido nomeado no tempo em que era Ministro da Defesa o Dr. Paulo Portas e, depois, cessou funções quando era Ministro da Defesa o Dr. Luís Amado.

Assim, irei colocar, concretamente, questões relativas a alguns *dossiers* que já referiu que existiam e que estavam em aberto no seu tempo e, se houver alguma questão que falhe, gostaria que nos pudesse ajudar a percebê-la.

No fundo, a ideia é saber, ao longo desses anos, nesse período, o que aconteceu de relevante na empresa e que tenha tido efeitos, quer em termos deficitários, quer em termos de perspetivas que se abriram no sentido em que a empresa pudesse ser viável e desenvolver-se.

Começaria, então, pela questão dos navios-patrolha. Tendo em conta o que nos referiu, também me apercebi, de certa forma — uma vez que fiz algumas visitas aos Estaleiros ao longo de vários anos, já não sei precisar em que momentos, mas lembro-me de ter feito uma visita à construção de um dos navios-patrolha, creio que na altura era o *Viana do Castelo* —, que havia algumas dificuldades no relacionamento com a Marinha, no sentido em que a empresa construía e depois a Marinha achava que não era assim, voltava-se atrás, fazia-se de novo, e isto arrastou-se durante vários anos.

Ora bem, segundo a informação que nos deu, e que considero que é muito relevante, os Estaleiros é que tinham de assumir os custos dessa jigajoga, ou seja, dessas mudanças de projeto e de ideias e do «agora acrescenta-se mais isto e altera-se aquilo...».

O que significa que, nos termos em que esse contrato estava feito, aliás, de certa forma, do Estado para consigo próprio porque o Estado português, isto é, o Ministério da Defesa tem a tutela direta da Marinha e dos Estaleiros Navais, podemos dizer que o Estado impôs, da forma como foi concretizada a construção dos patrulhões, um défice à empresa dos Estaleiros Navais de Viana. Será possível contabilizar isso? *Grosso modo*, o que é que implicou de prejuízo para os Estaleiros Navais este procedimento do Estado para consigo próprio?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, bom dia, antes de mais.

Quero dizer-lhe que não tenho ideia do valor, mas eu, no limite do raciocínio, concordando com o que disse, não interpretava isso como uma despesa, antes, como um custo de investimento, de aprendizagem daquele novo tipo de embarcação para que esse conhecimento pudesse ser reutilizado nas outras embarcações.

Vamos supor — e vou falar em números redondos — que cada embarcação, cada patrulhão custava 50 milhões e que o primeiro custou 70 ou 80. Esse diferencial de 20 ou de 30 milhões, se fosse reutilizado, permitiria na construção de embarcações — se fosse 50, ela, na realidade, custava 45 — uma amortização todos os anos ou uma amortização em cada construção de 5 milhões. Era um investimento do ponto de vista de aprendizagem e, do ponto de vista lógico, acho que tinha toda a lógica do mundo.

Agora, que acontecia «monta/desmonta, monta/desmonta», era verdade. Eu tive várias reuniões com colaboradores da empresa que, se calhar, o Sr. Deputado conhece e eles chegavam a ter momentos de desespero, porque era um bocadinho trabalhar para o boneco, porque era:

«Mete assim! Não, agora não está bem! Mete assim!» Era um bocado complicado e, se quer que lhe diga com toda a honestidade, era desmotivador, provocava uma desmotivação bastante grande.

Agora, eu interpretava isso e dizia: «Eh pá, meus amigos, tenham calma, porque, no limite, esse custo está aqui e, entregando o primeiro, isto é vendável e seguem os outros! Entendam isto como um investimento. Entendam isto como um investimento!» Esta era um pouco a mensagem que eu passava.

Agora, se aconteceu isso, era a barbárie! Se isso era verdade, era a barbárie! É que eu estou a falar um bocadinho... Sincera e honestamente, não sei se os outros navios foram construídos ou vão ser construídos. Sobre isso, a minha ignorância é total.

Portanto, não sei se isso vai ou não acontecer, porque se isso não vai acontecer, deixou de ser um custo e, se não é um custo da empresa, então devia ser quase, no limite, passe a expressão, uma despesa e ia ao Orçamento do Estado.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Portanto, esse investimento foi feito na empresa na convicção de que a encomenda eram uns oito ou dez navios — dois de combate à poluição e os navios-patrolha — e que só assim é que seria possível rentabilizar essa encomenda. Sabemos, hoje, que esses navios não vão ser feitos, infelizmente.

Uma outra questão que gostaria de colocar é esta: havia perspetivas, segundo creio, de que a experiência adquirida pelos Estaleiros na construção dos navios-patrolha pudesse levar, inclusivamente, a que outros países se interessassem pela sua construção — falou-se em Angola, falou-se no Brasil. Não sei se está em condições de confirmar se, no seu tempo, já havia essa perspetiva?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Não estou. Mas, até dito por várias pessoas da Marinha, uma embarcação dessas vende-se, passe a expressão, a outras Marinhas, quando está a navegar. Quando ela está a navegar, é um produto que se vende a outras Marinhas. Isto dito por vários almirantes.

Portanto, havia vários contactos nesse sentido, mas não estou em condição de dizer se esse tipo de abordagem poderia, num futuro, trazer ou não trazer potenciais vendas. Do que eu não tinha noção era que essas embarcações não vão ser construídas. Eu não sabia, estou agora a ouvir! Eu não tinha essa noção e pensei que, apesar dos sucessivos atrasos, essa necessidade de reequipamento da Marinha se mantinha. No fundo, isso não foi investimento nenhum. É uma despesa, não é um custo.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Infelizmente, a necessidade da Marinha mantém-se; a disponibilidade do Governo para avançar com a encomenda é que não é, portanto, a encomenda foi cancelada, infelizmente — aliás, a empresa foi extinta.

Segundo julgo perceber da sua intervenção, há ainda o caso do *Atlântida*... Gostaria que precisasse em que ponto deixou o *dossier Atlântida*. No momento em que cessou funções, estava em construção? O contrato estava assinado? Qual era o ponto de situação?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — O meu colega de administração tinha assinado o contrato e ficou de levar esse assunto a conselho de administração com as alterações que, entretanto, estava a negociar com o armador, e ponto. Isto foi em outubro/novembro, eu saí em março, ainda falei com ele em fevereiro/março, e não sei. Não faço ideia!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Pergunto: nessa altura, já se falava do contrato dos asfalteiros para a Venezuela, ou ainda não?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Não tenho ideia. Para ser honesto não tenho ideia! Não tenho ideia... Dá-me ideia que uma vez — e agora estou a lembrar-me por olhar para o nome que a Sr.^a Presidente me mostrou agora, a do Carlos Pimpão de quem eu, há pouco, não me lembrava do nome, mas era o Eng.º Carlos Pimpão — se falou nisso... Mas, sinceramente, não me recordo. Prefiro não afirmar, porque não tenho a certeza.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — E quanto à Douro Azul? É dessa altura ou não?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sou, sou!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — E o que é que nos pode dizer acerca desse processo de negociações com a Douro Azul?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — A Douro Azul, tanto quanto me lembro... Foram duas embarcações cujo projeto tinha sido desenvolvido na Holanda, penso eu. As contratações foram feitas nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e nós construimos o navio. Foi uma embarcação cuja construção, por acaso, eu acompanhei bastante de perto, porque achei até interessante aquele tipo de embarcação. E correu bem. Acho que correu bem. A embarcação da Douro Azul correu muito bem. Honestamente, não me recordo se a empresa... Sei que a empresa não

perdeu dinheiro. E houve bastantes alterações. O armador, o Mário Ferreira, pediu uma alteração, mas pagava-a. Lá está, pagava-a! Como é normal, não é?

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Creio que não estamos a falar da mesma coisa. Eu estava a referir-me a um caso que foi citado dos navios-hotel que haveria interesse da empresa Douro Azul em encomendar, que, depois, não foram para Viana do Castelo e acabaram por ser construídos noutra lado e que foram recentemente inaugurados. Presumo que não seja do seu tempo esse processo.

Gostaria, ainda, de colocar uma outra questão de carácter mais geral. Como é que caracteriza, em geral, os três anos, creio, em que exerceu funções? Perguntaria assim: como é que encontrou a empresa e como é que a deixou? Durante esses três anos, qual é o balanço que faz em termos de «deve e haver»? Ou seja, no «haver», os contratos que existiam, a execução que lhes foi dada e as perspectivas existentes de contratos futuros e, por outro lado, ao longo desses três anos, o que é que foi mau para a empresa, ou seja, o que é que, de facto, foi um ónus e deu prejuízo e que permite dizer que a empresa agravou a sua situação, ou não?

Como última questão, deixo esta de carácter mais geral.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, vou tentar...

Como é que eu encontrei a empresa? Eu acho que, na minha intervenção inicial, transmiti um pouco como é que a empresa estava. A empresa estava... Às vezes, falo até um pouco com emoção, porque aquela gente vivia muito a empresa.

Eu, uma vez, fiz uma reunião com todos os colaboradores da empresa na sala de risco, que era onde funcionava o refeitório — isto em junho de 2004, creio — e, basicamente, a ideia era a de tentar dizer que a empresa tinha chegado ao ponto onde chegou, nomeadamente no aspeto que eu mencionei dos capitais próprios negativos de 48 milhões de euros e com a desgraça que iriam ser aqueles navios químicos que estavam a ser construídos... No fundo, a ideia era passar a informação aos colaboradores da empresa do que é que... No fundo, era dizer um bocadinho assim: «Nós estamos aqui para dar o melhor que podemos e não podemos, não temos ‘nada na manga’. A única coisa que é possível fazer é as pessoas perceberem, se estiverem motivadas, que construir embarcações ou navios para perder dinheiro as consequências não vão ser boas para a empresa.» Aliás, eu nem perderia tempo a pensar ganhar dinheiro com embarcações, porque o mercado da construção naval é completamente desajustado e eu acho que na Europa, do que eu conheci desse mercado, ganhar dinheiro neste mercado é muito complicado. Ou é um nicho de mercado muito específico onde a empresa aposta especificamente e se especializa nesse nicho de mercado e eu acho que pode ter alguma possibilidade de singrar, ou, sendo uma empresa que faz um bocadinho de construção como os Estaleiros Navais de Viana do Castelo que se especializavam em alguma área, mas era uma construção generalista, porque tanto faziam *reefers*, como faziam porta-contentores, como faziam navios como esse dos Açores ou o *Lobo Marinho*, como faziam navios para a Marinha... Como tem uma especificidade tão alargada, tão generalista, de alguma forma, não aposta num determinado nicho de mercado e, depois, sofre uma concorrência perfeitamente desleal de países como a China, o que é completamente insuportável em termos de preços.

Portanto, aquela reunião foi um pouco para transmitir a ideia aos trabalhadores daquela empresa de como é que as coisas estavam e depois foi dar um pouco de alma.

Eu acho que aquela empresa, a determinada altura, acreditou muito que — e eu não sei se isso se passou, mas foi a minha percepção —, com a construção dos navios da Marinha, isso iria ser uma alavanca para a empresa. Eu não sabia — foi o Sr. Deputado que me disse há pouco — da não construção. Deve ter sido uma desilusão, porque eu acho que as pessoas que estavam lá estavam empenhadas e viram aquilo como uma salvaguarda, passe a expressão, e como uma boa aposta que se estava a fazer e até, se quer que lhe diga, internalizaram e suportaram coisas de tratamento de camarim que, de outra forma, não teriam suportado, para ser totalmente honesto. Eu não via mas ouvia e contavam-me coisas que se passavam no camarim um bocadinho...

Eu acho que, nessa altura, sinceramente — não sei se já foi com o Ministro Paulo Portas ou com o Ministro Luís Amado —, alguém devia ter dado um murro na mesa e dizer: «Ó meus amigos, os senhores ou resolvem isto ou não resolvem isto!», porque era a única forma. Era contratualmente impossível gerir isto internamente e, portanto, teria de ser alguém que dissesse ao Chefe de Estado-Maior da Armada para falar aos indivíduos que estavam na Missão de Fiscalização da Marinha para resolver esse tipo de situação. Eu acho que era importante isso ter sido feito, porque desenvolvilhava um pouco aquelas questões do «altera/põe/tira/corta/solda, tira/corta/solda, tira/corta/solda...» Ajudaria imenso!

Como é que a empresa ficou? Eu acho que a empresa, do ponto de vista de recursos humanos, tinha os custos mais controlados. Uma coisa que facilmente era transmitida era que para uma empresa que faz embarcações de 20, de 25 ou de 17 milhões, qualquer desvio de 1% é muito

dinheiro. A qualidade daquela mão de obra que estava lá... Eles, muitas vezes queriam ser perfeitos e até nem sequer percebiam nem mediam muito bem a consequência da perfeição e eu, muitas vezes, até dizia aos diretores deles: «Eh pá, eu acho que vocês têm de ser perfeitíssimos, mas isso tem um preço. Paga-se!» E isso tinha de ser refletido no preço da embarcação.

Como ficou a empresa? Sr. Deputado, é um pouco complicado eu estar a dizer-lhe. No tempo que eu lá passei houve momentos bons e momentos maus. Agora, para lhe ser sincero, gostei imenso daquela gente, o destino foi como foi e tenho uma certa angústia que tenha acontecido o que aconteceu, para ser totalmente honesto.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Doutor, podemos concluir que a construção dos navios-patrolha era uma âncora essencial para a viabilização da empresa?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, essa é uma pergunta muito... Se era uma âncora, eu não sei. O que sei é que, do ponto de vista de salvaguarda, não só os patrulhas como as restantes embarcações estavam integrados no plano de reestruturação que foi realizado com o BPI, que era uma forma de financiar a empresa, como eu disse anteriormente, que perspetivava a venda desse tipo de embarcação para outro tipo de Marinhas... Portanto, a minha resposta é: sim.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Muito obrigado.

É tudo, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem, agora, a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca, do Bloco de Esquerda.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr.^a Presidente, começo por cumprimentar o Dr. Fernando Geraldês e agradecer a sua participação nesta Comissão.

Creio que já nos deu uma série de respostas que nos traduzem a sua visão — pelo menos, eu faço essa leitura — enquanto membro do conselho de administração; de qualquer forma, gostaria ainda que nos fizesse duas ou três precisões, correndo o risco de repetição.

Falou-nos aqui, a determinada altura, no facto de, no conselho de administração, haver uma representação forte do acionista, da EMPORDEF, e que essa sua atuação, também ela, seria forte. Eu, pelo menos, percebi que, muitas vezes, haveria da parte dessa representação alguma imposição ao conselho de administração, se é que entendi bem; de qualquer forma, queria um esclarecimento.

Não acha que poderia configurar — o termo é forte, mas corro o risco de utilizá-lo — uma certa promiscuidade o representante do acionista estar simultaneamente no conselho de administração? Não acha que influenciava diretamente e esvaziava a capacidade de autonomia do conselho de administração?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr.^a Deputada, para ser honesto, acho um pouco forte. Honestamente, acho um pouco forte. É que para todos os efeitos o acionista é o acionista e, portanto, age como tal. Se determina ou aconselha que a empresa vá em determinado sentido, há duas hipóteses: ou se explica e se aceita ou se vai embora. Para lhe ser sincero, estive perante essa situação duas ou três vezes. Não vou dizer por que é que não me fui embora, mas não me fui embora — posso dizer-lhe sinteticamente —, porque pessoas que estavam na empresa (e não vou

mencionar os nomes) me pediram para não ir. Foi a única razão e o único motivo por que não fui. Mas não houve problema rigorosamente nenhum em termos dessa promiscuidade que referiu.

Vamos ver: eu falava e falo bem com o José Mourato, falo bem com o Adriano Telles de Menezes e, portanto, sob esse ponto de vista, não houve... Não vejo isso assim como referiu. Acho que as pessoas são crescidas, têm bom senso e conseguem chegar ao mesmo objetivo, independentemente do que seja. Desde que as pessoas sejam equilibradas e tenham bom senso, acho que as coisas se conseguem gerir.

Se me perguntar se eu preferia que fosse diferente, digo-lhe que preferia, preferia que fosse diferente.

Posso dar-lhe o exemplo do meu caso pessoal: eu fui administrador da EMPORDEF e, quando fui para os Estaleiros, fui como presidente do conselho de administração, o que é um pouco diferente do que estamos a falar agora. Se me perguntasse se eu preferia isso, pois com certeza que preferia, porque aí há quase uma dupla... Quando estamos a falar de duas pessoas, é preciso saber em que pé é que estamos e pode ser um pouco complicado. Mas eu acho que é gerível. Honestamente, eu não vejo isso desse ponto de vista.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Antecipei-me dizendo que o termo seria forte, mas creio que a pergunta tinha razão de ser atendendo até à resposta que me deu afirmando que equacionou a hipótese de se ir embora. Não é por acaso. Quando alguém se quer ir embora, é porque não se sente bem e, no caso da administração de uma empresa, penso eu que não sou gestora nem tenho essa experiência, é porque a coisa corre mal, a pressão é muita e, portanto, equaciona a questão de se ir embora.

Assim, a pergunta, atento à resposta, tinha sentido, salvaguardando o termo que foi utilizado com consciência de o ser.

Já percebi que não quer adiantar as razões por que equacionou ir-se embora, nem quem o influenciou em sentido contrário, portanto fica para esta Comissão de Inquérito...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sem dizer os nomes, foram alguns representantes dos trabalhadores daquela empresa.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Muito bem. Ficamos com uma ideia mais clara.

Vou ainda fazer duas perguntas. Uma já foi feita, mas gostaria de reiterá-la: o Estado, de certa forma, com o não concretizar as encomendas previstas para a Marinha — e já não é do seu tempo, é uma questão recente, mas peço-lhe uma leitura —, está, efetivamente a provocar um défice, tanto mais que nos contou aqui todas as vicissitudes de uma construção praticamente experimental em que se considerava que o prejuízo era ele em si investimento, estudo, mas isso só acontece se depois resultar e tiver *a posteriori* consequência noutras construções e, portanto, não é um prejuízo. No caso concreto, acabou por ser, porque todo o experimentalismo que se fez nos Estaleiros no sentido de acumular experiência para futuro foi por água abaixo.

O que lhe pergunto é se, enquanto gestor, não acha que esta questão configura uma espécie de gestão danosa.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr.^a Deputada, isso de «gestão danosa», honestamente, não sei. Não sei mesmo! Não sei!

O Estado, no limite, pode dizer assim: «Eu não tenho dinheiro para fazer isto. Não tenho dinheiro para continuar com esta remodelação da frota da Marinha, só tenho este montante e entendo que as prioridades têm de ser outras». Agora, o que eu acho é que sucessivamente este tipo de situações não pode mudar conforme o vento, porque, então, de duas, uma: ou não se diz claramente que existia esta perspectiva de construção deste tipo de construções... Porque isto é muito importante para as expectativas não só da Marinha, não só das pessoas que estavam a trabalhar na empresa, como para a própria construção...

Repare: a imagem... Aliás, a empresa acho que já não existe. De acordo com o que li, foi vendida à Martifer. Mas suponha que a empresa existe e que a Sr.^a Deputada faz parte da Marinha de Angola. Com que ideia é que ficava sobre a capacidade construtiva dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo relativamente aos patrulhões? Zero! Não construíam. Depois de ouvir dizer sucessivamente que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não conseguem construir os patrulhões ou que demoram dois, três, quatro, cinco anos para os construir, a conclusão que tira é que os Estaleiros não têm capacidade para construir este tipo de navios. Era a conclusão que eu tiraria. Independentemente de agora ser Estaleiros ou não, era a conclusão que eu tiraria. Eu acho que a situação está em que, se não existe possibilidade, então reagenda-se, altere-se o plano e, em vez de se construírem dois navios, constrói-se um. Oiça, do meu ponto de vista, acho que era mais equilibrado, mas, honestamente, é a minha opinião, não é mais do que isso.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Agradeço-lhe a resposta, que vem um pouco no sentido da pergunta: se uma empresa não consegue demonstrar para o exterior uma boa imagem, ou seja a sua eficiência, a sua

capacidade e se quem a dirige não acautela essa situação ano após ano, projeto após projeto, de facto, na minha leitura, pode configurar uma gestão intencional de mau fazer. Perguntou que imagem teria eu dos Estaleiros se fosse empresária. Obviamente que teria uma imagem má por aquilo até que lhe referi anteriormente.

Na verdade, não se aproveitou todo o estudo, todo o trabalho, para fazer bem. Ora, se tudo isso resultou em fazer mal, se tudo isso resultou em passar uma má imagem para o exterior, ou para os potenciais clientes, que é disso que estamos a falar, qualquer coisa não esteve bem. Ora, o qualquer coisa não estar bem naturalmente que será sempre uma incapacidade da própria gestão ou do próprio modelo de gestão. Por isso mesmo é que lhe fiz a primeira pergunta relativamente à composição e à intervenção do acionista tão diretamente na administração. Isto para explicar também um pouco o sentido das perguntas.

Finalmente, gostaria, ainda, de lhe fazer uma pergunta relativamente ao navio *Atlântida*. Disse-nos aqui que o contrato e as respetivas alterações nunca foram, pelo menos no seu tempo, ao conselho de administração. Que papel teve o conselho de administração? Não achou estranho que esse contrato estivesse a ser trabalhado e que, entretanto, se tivessem verificado bastantes alterações? Não houve por parte do conselho de administração nenhuma pressão para saber o ponto de situação desse contrato? Ou, pelo menos, vontade de o conhecer. Qual era o ponto de situação desse contrato?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Houve, houve. Basicamente, com um objetivo: tentar perceber se o que estava incorporado em termos do contrato era um contrato que não punha a empresa a perder valor. Basicamente o objetivo era esse.

Quando o meu colega da administração me diz que, como estava a negociar várias alterações, não tinha nexos levar um contrato que, suponho, era de 20 milhões de euros quando, com as alterações que estavam a ser negociadas, o resultado final iria ser de 40 ou 45 milhões de euros, percebi perfeitamente. Pode achar caricato, mas não tinha razão absolutamente nenhuma para pôr em causa que esse meu colega não o levasse posteriormente, absolutamente nenhuma razão.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Eu não falava apenas na questão da curiosidade mas, sim, um pouco no acompanhamento das coisas e, portanto, obviamente, não era só uma questão de curiosidade.

De qualquer forma, tem ideia de quanto tempo demorou essa negociação da assinatura do contrato e respetivas alterações?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Não me lembro de quando é que o contrato foi assinado... Talvez em outubro de 2006. Eu saí em março de 2007. Portanto, decorreu quanto tempo? Cinco meses? Não faço ideia. Estamos a falar de quatro, cinco meses.

Sr.^a Deputada, sinceramente, acho razoável. Se as alterações são importantes e se estão a ser negociadas, não há pressa nenhuma. Oiça, não estou a ver... Sinceramente, pelo menos a mim, não me tocou nenhum sino.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Uma última questão: em resposta a questões colocadas por outro grupo parlamentar relativamente às encomendas da Marinha ou, pelo menos, à visão de que essas encomendas poderiam salvar aquela unidade, disse-nos, a determinada altura, que

poderia ter sido necessário dar um «murro na mesa» para direcionar caminhos.

Não havendo estas encomendas da Marinha — e é uma opinião fora do contexto da sua gestão, mas, enquanto gestor e enquanto pessoa interessada naquela unidade, terá, com certeza, alguma opinião pois já nos disse aqui que foi onde adquiriu experiência e criou laços —, não acha que o caminho seria acabar com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Se o caminho era o de acabar com os Estaleiros, não sei responder-lhe. Sei responder não pela negativa mas pela positiva dizendo-lhe que, se as construções que estavam acordadas com a Marinha têm seguido o seu caminho, mesmo renegociando datas e planeamentos futuros, estou muito, muito, muito convencido de que os Estaleiros continuavam no sítio onde estão.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Muito obrigada pelas suas respostas.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Não tem de quê. Eu é que agradeço.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Carlos Abreu Amorim, do PSD.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr. Dr. Fernando Geraldés, o senhor foi presidente do conselho de administração entre 2004 e 2007 e, na sua intervenção inicial, referiu aqui alguns factos que eu gostaria de ver esclarecidos. Aliás, a minha parte nesta audição vai

ser de esclarecimento, já que os colegas dos outros grupos parlamentares que me antecederam no uso da palavra já fizeram o favor de colocar algumas das perguntas que me propunha fazer ao Sr. Dr. Fernando Gerales.

O Sr. Doutor disse na sua intervenção inicial que a mão de obra direta dos Estaleiros era suficiente mas que havia excesso de mão de obra indireta. Neste sentido, disse que os custos salariais que os Estaleiros tinham de suportar eram muito rígidos, o que era uma dificuldade de gestão que nunca conseguiu ser ultrapassada e que, eventualmente, teria até tido efeitos nefastos em relação ao fim dos Estaleiros Navais.

Queria que me esclarecesse exatamente esta desproporção entre mão de obra direta, sendo suficiente porque é que o era, e a indireta, que era insuficiente. O que é que isto quer dizer exatamente?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Sr. Deputado, não me recordo dos números precisos, mas em 2004 aquela empresa devia ter 1200 colaboradores.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Diretos?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Não, 1200 colaboradores. Quando saí da empresa ela devia ter cerca de 900 colaboradores. Portanto, em 2004, tinha 1200 colaboradores, sendo que cerca de 40% dessa mão de obra era indireta (não quero precisar). Eram colaboradores que estavam nos serviços auxiliares, nos serviços de contabilidade, nos serviços financeiros, ou seja, mão de obra que estava associada à empresa mas que não era — não me levem a mal o termo — a rapaziada da ferrugem, não eram os

colaboradores da empresa que trabalhavam na chapa, diretamente ligados à produção.

Como não havia muitos desenvolvimentos na parte de projeto — que mencionei também como sendo um fator de risco da empresa —, em termos de *software* a empresa tinha talvez mão de obra excessiva nessa área, porque não tinha as qualificações necessárias. Hoje, se calhar, qualquer gabinete de engenharia com três, quatro ou cinco engenheiros faz o mesmo trabalho que a empresa fazia com 40. Portanto, foi nesse sentido que mencionei o aspeto de mão de obra direta ou indireta.

Vou dar-lhe alguns exemplos. Um aspeto que externalizámos — o Sr. Deputado, se calhar, pode achar isto ridículo — foi a segurança, porque entendemos que, na altura, havia alguma promiscuidade.

Sr. Deputado, Viana do Castelo é uma cidade muito pequena. Para quem nasceu em Lisboa, uma das coisas que me dava imenso prazer, honestamente, era andar na rua e uma pessoa dizer-me: «O senhor está bom?» Eu olhava e não o conhecia, mas ele conhecia-me a mim. Dava-me imenso gozo o relacionamento que existia naquele meio. Para quem está habituado a um relacionamento completamente impessoal, como se tem em Lisboa, e vai para um meio daqueles, esse aspeto dá imenso gozo.

Com isto eu quero dizer que se externalizou a parte da segurança porque as pessoas que trabalhavam nessa área estavam ligadas a uma empresa — e a mesma coisa acontecia, por exemplo, no refeitório — mas eram todas naturais de Viana do Castelo. Por exemplo, quando externalizámos essa área, tentámos que os colaboradores da empresa que estavam na segurança fossem incorporados nessa empresa que foi externalizada, mas que os guardas não fossem de Viana do Castelo e que de três em três meses fossem substituídos.

Quem conhece Viana do Castelo sabe que o meio é muito pequeno e que, portanto, é um bocado complicado... Suponha que entra com uma caneta velha e que sai com uma caneta, mas nova... Se entrar com um berbequim velho, sai com um berbequim, mas o berbequim que sai é novo. Não estou a dizer que isto acontecia muitas vezes, mas acontecia algumas vezes. Portanto, havia um bocado de promiscuidade porque, quase no limite, não se diz a um irmão ou a um primo: «Esse berbequim não é igual»!... Não é humanamente fazível! Portanto, para minimizarmos esse tipo de risco tentámos, de alguma forma, colocar esta área em externalização.

A mesma coisa aconteceu com o refeitório. Tentámos externalizar também esse tipo de serviços porque era das poucas empresas que eu conhecia — isso não aconteceu, por exemplo, numa empresa que conheço bastante bem e que privatizei, as Oficinas Gerais de Material Aeronáutico — em que o refeitório era sentado... Era uma coisa até engraçada...

Se a empresa está na carga máxima potencial de trabalho, essa rigidez, o que estou a dizer, não tem lógica. Pode ter uma afinação relativamente à mão de obra ou à mão de obra indireta, mas na parte produtiva a empresa tinha de subcontratar muito mais mão de obra. O problema surge quando se tem quebras na produção que quase obrigavam a área comercial (já disse que não gostava) a angariar uma embarcação para construir mesmo perdendo 2, 3, 4 ou 5 milhões de euros. Foi este apeto que quis mencionar.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Já que falou na questão da segurança, gostaria de saber se teve conhecimento, enquanto foi presidente do conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, de desaparecimento de materiais, de motores, de aço...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraides**: — Não! Não!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Portanto, aquilo que disse não foi devido à eventual existência de roubos, nem tem conhecimento dessas situações.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraides**: — Não! Zero!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Essa rigidez de que falou também e esses custos com os recursos humanos, quer diretos quer indiretos, eram um dos fatores que pesavam no orçamento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, designadamente, como disse, quando os Estaleiros não estavam em plena laboração.

Isso significa que havia uma má estruturação ou organização dos recursos humanos? Numa só frase: considera que existiam privilégios remuneratórios acima da média das empresas daquela natureza nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraides**: — Sr. Deputado, se eu comparasse com algum tipo de um *benchmark* não eram mal pagos. Portanto, respondendo à sua pergunta, não eram mal pagos.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — E no contexto nacional também?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraides**: — Sim, não eram mal pagos.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Eram bem pagos?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Não diria bem pagos... Não sei como é que o Sr. Deputado calibra isto... Eu não vejo isso assim.

Sabe qual era a grande dificuldade? Era, por exemplo, perguntar-me: «Então, se mencionou que não tinha capacidade de gestão na parte de quadros diretivos, por que é que não contratou, por que é que não foi buscar engenheiros navais ou engenheiros mecânicos novos e dinâmicos para a empresa?» E, então, eu respondia-lhe: «Olhe, porque as condições salariais para esse nível de mão de obra qualificada eram baixas e, se calhar, ia abrir uma guerra com a comissão de trabalhadores ou com os sindicatos porque diferenciava numa coisa que era *standard*». E é essa rigidez da categorização da função que inibe e que impede a gestão de ter flexibilidade para gerir no dia a dia. Isso é que é muito complicado!

Não tenha dúvida nenhuma de que uma coisa é estar aqui sentado a dizer isto, mas na prática é completamente diferente, completamente diferente.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Muito bem.

O Sr. Doutor referiu também que um dos fatores extremamente negativos, para além destes custos fixos, chamemos-lhe assim, eram os «riscos contratuais excessivos». No decurso da sua primeira intervenção, fez decorrer a contratação de um escritório de advogados exatamente da constatação de que existiam riscos contratuais excessivos.

Queria que nos informasse qual foi o escritório de advogados contratado e quando.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Quando foi contratado? Penso que em 2004 ou 2005. O escritório contratado foi Sêrvulo Correia & Associados.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Então, esse escritório de advogados já assessorava os Estaleiros Navais de Viana do Castelo na altura em que foi conhecido o plano de reestruturação do BPI, que é de 2005.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Pois, Sr. Deputado...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Porque se foi contratado em 2004 ou 2005, em princípio...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Em princípio, sim, mas não me recordo. Estava a ver se me lembrava, mas não recordo.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Referiu também — o facto já era conhecido mas eu gostaria também de alguns esclarecimentos a esse respeito — que esse plano de reestruturação não foi seguido até ao fim, isto é, não foi cumprido, e que nisso teria sido decisiva uma determinação do Ministério das Finanças. Estou correto?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Não, Sr. Deputado, eu não disse isso.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Então?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Eu disse que o caminho que o acionista EMPORDEF decidiu seguir foi o de um relacionamento mais direto com o Ministério das Finanças e, portanto, ao lado desse plano de reestruturação.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Ao lado dos caminhos que eram apontados nesse plano de reestruturação.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Esse plano de reestruturação, Sr. Deputado, tinha uns *guidelines* muito simples.

A empresa estava impossibilitada de ser financiada diretamente pelo acionista — certo? —, portanto, esse financiamento só podia ser feito ao abrigo da Lei de Programação Militar com a construção dos navios militares. Teoricamente, se o Sr. Deputado me encomenda um navio, que tem um custo de 10, por 15 está a financiar-me 5. Certo?

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sim.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerald**es: — Portanto, basicamente, o que estava incorporado nesse plano de reestruturação do BPI seria a construção, como mencionei há pouco, do planeamento de construções navais da área militar, de reequipamento da Marinha, que permitia, dessa forma, financiar a empresa, ou seja, dava liquidez à empresa.

A liquidez, se não havia cartas de conforto, e não havia, se não havia garantias do Estado português para a banca, e não havia... Sr. Deputado, eu sou da banca e se me perguntar se eu financiava os Estaleiros Navais de Viana do Castelo a minha resposta é «não»!... Não! E não era só quanto aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo... E porquê? Porque,

independentemente de o acionista ser o Estado, a garantia de reembolso era um casamento para a vida, porque o retorno de capital que o banco teria seria muito *à la longue*, e se o tivesse.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Tem, então, ideia de quando é que aconteceu essa determinação da EMPORDEF de não cumprir, de não seguir as *guidelines*?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, não me lembro quando é que tomou posse o conselho de administração da EMPORDEF, mas penso que terá sido em 2006, mas não me lembro quando. Isso aconteceu passados, eventualmente, dois meses da tomada de posse do conselho de administração da EMPORDEF, em que foi presidente o Dr. José Mourato.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Entre 2005 e 2006, isto é, até essa determinação da EMPORDEF acontecer, o plano de reestruturação também não foi seguido, foi considerado. Porque o plano de reestruturação tem mais do que as *guidelines*, tem, inclusivamente, um conjunto de recomendações de gestão que, provavelmente (digo eu, mas especificaremos isto um pouco mais à frente), se tivessem sido seguidas, talvez tivessem evitado alguns problemas que vieram a desenrolar-se no futuro.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, o plano de reestruturação tinha várias *guidelines*, que tinham que ver, eventualmente (não estou a recordar-me com precisão), com mão de obra, com reequipamento, tudo com montantes e com verbas, e necessitava

basicamente de investimento — investimento que era escasso, para não dizer inexistente.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Refiro-me expressamente a recomendações que, por várias vezes, são suscitadas no plano de reestruturação de 2005 e ao parecer do Dr. Cruz Vilaça, que é um conhecido especialista em Direito Europeu.

Referindo-se à questão do risco devido aos apoios do Estado, o Dr. Cruz Vilaça, na última página do seu parecer, que com a licença da Sr.^a Presidente passo a ler, escreve o seguinte: «À luz das derrogações gerais ao regime da proibição de auxílios do Estado, devem ser notificadas para eventual aprovação pela Comissão Europeia todas as ações que sejam suscetíveis de serem consideradas auxílios públicos ou auxílios do Estado». Ora, isto não foi feito, e não tem a ver com uma mudança apenas de estratégia em relação ao financiamento da empresa, tem a ver com uma recomendação muito específica e muito direta em relação ao modo correto, legal, de uma determinada empresa ser gerida.

O facto de estas notificações não terem sido feitas à DGCom e à Comissão Europeia veio a redundar na ilegalidade de praticamente todos os auxílios públicos prestados à empresa, antes de 2005 mas, designadamente, a partir de 2005 e até ao final da empresa.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Sr. Deputado, eu não me lembro que o programa de construção naval tenha a ver com o auxílio do Estado. O único financiamento à empresa de que me lembro — mesmo na altura em que mudou a EMPORDEF, em 2006 — foi feito pela Direção-Geral do Tesouro, no valor de 10 milhões de euros, por adiantamento de um recebimento que ia ser feito por parte do Ministério da Defesa.

Não me lembro de nenhum financiamento feito pelo Estado ou pelo acionista, direta ou indiretamente. Não me lembro!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não, financiamento indireto pode ser, desde logo, a construção dos navios, até por constituírem a exceção, porque ela está excecionada. A construção de navios militares poderá, eventualmente, ser excecionada dos chamados «auxílios públicos», mas há um requisito prévio, que é a notificação à DGCom e à Comissão Europeia.

É exatamente isso que este plano de reestruturação e, designadamente, o parecer do Dr. Cruz Vilaça dizem. Isto nunca foi feito. Só queria saber...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Não sei.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — ... se tem conhecimento.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Não tenho conhecimento!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não tem ideia por que é que não foi!

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Não tenho!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Portanto, quando afastaram o plano de reestruturação, afastaram não apenas a lógica estratégica que esse plano de reestruturação continha, como também todas as restantes recomendações, inclusivamente o parecer jurídico. E isto, desculpe que lhe

diga a minha opinião, não me parece que seja uma gestão completamente assisada.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Sr. Deputado, deixe-me dizer uma coisa: esse parecer do Dr. Cruz Vilaça fomos nós que o pedimos.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Eu sei! E receberam-no durante o período em que era Presidente.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Exatamente. Essa informação foi devidamente passada ao acionista, que teve e tem conhecimento dessa informação.

Portanto, quando me fale dessa necessidade de comunicação, em que fase? É que os navios-patrolha não tinham saído...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Na fase prévia à... Ou seja, a partir do momento em que um determinado contrato é assinado, antes mesmo de ser operacionalizado, quando, do ponto de vista jurídico, já produz efeitos, tem de ser notificado à DGCom e à Comissão Europeia.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Sr. Deputado, se é na data da contratação, então, está a dizer que essa comunicação devia ter sido feita quando os navios-patrolha foram contratados.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sim, sim.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Então, essa comunicação devia ter sido feita em 2002, em 2003... Não sei!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não! Em 2002, em 2003 e à medida que cada um dos contratos ia sendo realizado...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Mas o outro só foi realizado em 2005, o dos NCP...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Exatamente!

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — ... e mais nenhum.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Dos contratos militares, penso que...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Mais nenhum. Eram contratos-programa, não eram contratos firmes, que eu tenha conhecimento ou que me lembre. Posso estar enganado, mas, do que me lembro, só foi feito...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Nos contratos militares, temos o NCP-240, de abril de 2005, o NCP-241 e outros que já são de 2009. Mas, pelo menos, estes deveriam ter sido notificados à DGCom.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Está a referir-se a 2005...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sim.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — ... cuja construção nunca foi iniciada. Repare, no limite do absurdo, se se tem feito a comunicação da construção do navio de 2005, agora, se calhar, a DGCom estava a perguntar-me o que tinha acontecido...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não, se depois foi cancelada, podia notificar-se, como é óbvio, esse mesmo cancelamento. Não haveria problema quanto a isso.

Só queria referir o seguinte aspeto: os custos salariais eram rígidos e pesados, estamos de acordo, mas, de qualquer forma, entre 2004 e 2007, no conjunto de construções navais que foram feitas, reparamos que apenas duas deram uma margem de lucro: uma, de 1% — 67 000 €, e outra de 6% — 562 000 €, e estamos a falar de dois hotéis-cruzeiros.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Certo!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Todos os demais deram prejuízo.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Muito bem!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Alguns de 13 milhões, de 3 milhões, de 2,5 milhões...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Esse de 13 milhões...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Portanto, sem estar a fazer contabilidade ao milímetro desses prejuízos, a minha pergunta é muito

simples: se, de facto, os custos salariais eram rígidos e pesados, também os prejuízos que aconteciam praticamente sempre que os Estaleiros de Viana do Castelo conseguiam executar uma construção, também devem ter pesado muito para a falta de saúde financeira da empresa.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Com certeza. Aliás, deve estar a referir-se a construções feitas em 2005, 2006, mas só com uma ligeira *nuance*. É que esses 13 milhões que referiu dizem respeito a um navio químico...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sim.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — ... que foi contratado em 2002, com o outro que deu 20 milhões, que foi reportado às contas em 2004.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Esta data é a da construção. Portanto, esses teriam sido contratados antes, como é evidente!

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — É a data quando vai às contas do exercício.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Exatamente!
Já agora, digo-lhe que todos os outros a partir de 2005,...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Foram ao exercício.
Certo!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — ... todos eles deram prejuízo e muito avultado!

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — É um facto! Deram de prejuízo uns 2 milhões, 3 milhões...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Vinte milhões de euros cada um. Designadamente, os de 2006 e de 2007 eram de 19,464 milhões de euros, de 19,455 milhões de euros — estamos a falar dos porta-contentores.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Quais é que deram 19 milhões?

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Todos: o 230, o 231...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — A soma total?

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não, não é a soma total. Cada um deles tem 19 milhões de custo...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Não!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — ... e depois vários milhões de prejuízos.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Gerales**: — Não, não pode ter!
Sr. Deputado, peço-lhe desculpa, mas não!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Pelos dados que tenho, os prejuízos são: o porta-contentores 230 — 3,512 milhões;...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Galdes**: — Sim. Três milhões, sim.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — ... o porta-contentores 231 — 1,496 milhões.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Galdes**: — Sim, senhor.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Até aí, julgo, já eram contratos que foram feitos...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Galdes**: — Sim, são contratos do meu tempo.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Foram ao conselho de administração?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Galdes**: — Foram ao conselho de administração e são do meu tempo.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Então, por favor, se puder e se quiser, explique-me... Há um aspeto que já tentou responder, mas que, com certeza por deficiência minha, não consegui interiorizar devidamente.

A Sr.^a **Presidente**: — Atenção ao tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sim, Sr.^a Presidente.

É a questão do contrato com o *Atlântida* e com o *Anticiclone*. Referiu por duas vezes que este contrato só terá ido a conselho de administração após a sua saída. Confirma isso? Isso é claro.

Portanto, o contrato foi realizado pelo Dr. Telles de Menezes que o poderia fazer com duas assinaturas (estou a pedir-lhe ao mesmo tempo para confirmar...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldo**: — O contrato tem uma assinatura porque tem um mandato para isso.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Tem plenos poderes da Comissão Executiva.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldo**: — Exatamente.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — No entanto, o contrato do *Atlântida* só foi aprovado em reunião do conselho de administração após a sua saída. Portanto, já não tem a ver com a presença do Sr. Doutor.

Disse também que não gostava da direção comercial...

A Sr.^a **Presidente**: — Tem de terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sr.^a Presidente, vou, então, passar diretamente para o final dizendo o seguinte: nas respostas do Sr. Doutor, houve questões para as quais também eu pedia algum esclarecimento.

Uma tem a ver com as relações dos Estaleiros com a EMPORDEF, inclusivamente nas respostas que me deu, de situações que eram da responsabilidade do conselho de administração dos Estaleiros, mas, que, depois, a responsabilidade era endossada para a EMPORDEF porque era decisão da EMPORDEF e, designadamente na construção dos navios militares, isso teria tido um papel decisivo na forma como o foram e, eventualmente, embora não tenha sido objeto de decisão do conselho de administração a que presidiu, também no *Atlântida* e na gestão pública. Disse, inclusivamente, aquilo que já foi referenciado, mais do que uma vez, do «murro na mesa» que era preciso dar da tutela, segundo percebo...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Certo!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — ... e que não teria sido dado pelo conselho de administração a que presidia.

Então, a minha pergunta é muito concreta: considera — até porque é um homem da banca, isto é, que vem do setor privado e da gestão privada — que o facto de os Estaleiros terem gestão pública e estarem sujeitos a todos estes condicionalismo, típicos da gestão pública, e circunstanciados ou concretizados mais nas relações específicas dos Estaleiros com o acionista e com a tutela, foi fatal para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Não sei se foi fatal, mas que impedia e era um bocadinho inibidor de agilizar determinadas medidas de gestão é um facto. Fatal, não sei se foi, mas que era complicado, era.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — E até, muitas vezes, inultrapassável?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Inultrapassável!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Muito bem!

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, tem de terminar. Já excedeu em muito o seu tempo.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sr.^a Presidente, com o seu consentimento, vou fazer a última pergunta. Peço-lhe desculpa por ter ultrapassado o tempo.

A Sr.^a **Presidente**: — Então, peço-lhe que seja muito conciso!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Vou ser muito conciso, Sr.^a Presidente.

O Sr. Dr. Fernando Geraldês disse a um colega meu que sente alguma angústia pelo desfecho final dos Estaleiros de Viana do Castelo. A minha pergunta é: considerando os três anos em que presidiu ao conselho de administração dos Estaleiros de Viana do Castelo; considerando os prejuízos sucessivos, com duas exceções, de todos os navios que foram construídos durante a época em que presidiu, bem como os navios que foram construídos após o termo do seu mandato, mas que o seu conselho de administração teve um papel decisivo; considerando, ainda, que o pontapé de saída para o navio *Atlântida* foi feito durante o seu período de gestor dos Estaleiros de Viana do Castelo, ainda que não tenha sido expressamente

aprovado na reunião do conselho de administração, pergunto-lhe se também não se sente minimamente responsável pelo desfecho a que chegaram os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Não.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Muito obrigado.

A Sr.^a **Presidente**: — Mais algum Sr. Deputado ou alguma Sr.^a Deputada quer colocar mais alguma questão ao Sr. Dr. Fernando Geraldés?

Pausa.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Muito obrigado, Sr.^a Presidente. Quero cumprimentar o Sr. Dr. Fernando Geraldés.

O tempo é curto, e, portanto, queria colocar-lhe duas ou três questões muito diretamente.

Quando o Sr. Doutor chegou, em 2004, a situação financeira organizacional dos Estaleiros já era difícil, como já aqui várias vezes foi dito, o que provocou a necessidade de se desenvolver um processo de reestruturação da empresa, estudando a forma de a fazer, de reestruturar os seus capitais próprios... Um dos recursos que se obteve foi exatamente a avaliação — e o senhor já o disse — daquilo que era uma parte das contrapartidas, nomeadamente do material do estaleiro Flender, que tinha sido inicialmente avaliado em 250 milhões de euros no âmbito do valor das

contrapartidas, mas que, depois, foi incorporado nos capitais da empresa por 50 milhões de euros.

Primeira pergunta: acha que foi efetivamente um processo de sobreavaliação na fase inicial ou uma subavaliação e como é que o conselho de administração aceitou este valor de 50 milhões de euros para aquele material?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Sr. Deputado, antes de mais, boa tarde.

Quanto aos 50 milhões, e não sei se o número é correto mas deve andar... Nós pedimos uma avaliação à American Appraisal para incorporar, juntamente com o revisor oficial de contas, para que o ativo fosse incorporado na empresa. Tanto quanto me apercebo, a valorização das contrapartidas, que refere, tem a ver não com o valor do ativo em si, mas com a perspetiva da eficiência dos *cash-flows* gerados no futuro e que incorporam melhorias de produtividade na empresa.

Portanto, acho que o critério com que esse mesmo ativo foi avaliado de um lado não tem nada a ver com o critério que depois foi incorporado na empresa, porque são critérios completamente diferentes e díspares. Agora, para incorporarmos um ativo na empresa tem de ser uma entidade externa a avaliar todo o equipamento, com o acompanhamento do revisor oficial de contas, é uma necessidade que tem mesmo de ser.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Ou seja, à data, o conselho de administração aceitou como boa a avaliação que foi feita de 50 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Aceitou a avaliação feita por uma entidade externa, a qual, se não me falha a memória, foi a American Appraisal, que avaliou e elaborou um relatório, com o acompanhamento do revisor oficial de contas. Claro que aceitou.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — A situação era complicada e daí a necessidade de desenvolver um estudo de reestruturação, não só de reestruturação organizacional, como também de reforço da situação financeira.

Quase nenhuma das recomendações desse estudo foi implementada. Já aqui foram referenciadas dificuldades várias. O senhor diz: «Eu não me vim embora, porque, enfim, várias pessoas me pediram, nomeadamente os trabalhadores». Mas, no fundo, assistiu impotente também a essa não implementação, durante cerca de dois anos e tal, em relação àquilo que eram as medidas de reestruturação.

Entretanto, o Governo mudou no decurso do seu mandato. Nomeadamente, em 2005 houve eleições, ganhou o Partido Socialista que teve a responsabilidade de formar Governo, e o senhor continuou a exercer funções. Alguma vez sentiu obstáculo de natureza política para o desempenho das suas funções por parte do Sr. Ministro da Defesa?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Nunca, nunca, nunca!

Até lhe posso dizer que eu conhecia mal o então Ministro da Defesa, Dr. Luís Amado. Aliás, conheci-o em Viana do Castelo numa altura em que ele foi lá fazer um novo contrato ou um recontrato das lanchas de fiscalização marítima, se não me falha a memória, e nunca senti isso, de maneira nenhuma.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Os prejuízos nas construções têm, seguramente, várias justificações, nomeadamente nos navios porta-contentores e noutros. O senhor, num determinado momento, disse: «Havia uma cultura na empresa de grande brio pela qualidade daquilo que se fazia, mas isso não tinha reverso em termos financeiros.» Bom, mas um responsável máximo da organização, perante a evidência desses factos, como é que reagiu? Aparentemente, não reagiu, deixou correr. De quem era esta responsabilidade? Da direção comercial, da produção ou do conselho de administração?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Repare: se um presidente do conselho de administração, um administrador ou quem quer que seja anda atrás dos diretores a ver se o trabalhador em causa está a cortar a chapa muito direita ou muito torta, se a está soldar bem ou se está a soldar mal, então, o presidente do conselho de administração não faz nada. O que eu estava a dizer há pouco é que isso é da área da produção, mas que sempre houve uma ambiguidade entre duas ou três coisas que rapidamente explico.

O planeamento de horas imputadas e de valores feito na construção de um determinado navio, por exemplo, de um porta-contentores, é feito com básico num histórico que a empresa tem. Vamos dizer que aquele navio, para ser construído, tem uma imputação de 50 000 horas, para ser um número redondo. Essas horas são imputadas por estudo de acordo com a área da produção, conjuntamente com a área comercial, isto para fazer, por exemplo, uma proposta para que o navio venha para os Estaleiros. Isto é feito em conjunto, com a área comercial, a área da produção e a área do planeamento. Que nem sempre estão de acordo, obviamente, porque a área comercial, se calhar, no limite, quer ter um navio cá com menos horas e a

área de produção diz que não consegue fazer nessas horas. Por isso é que, muitas vezes, nesses porta-contentores aparecem, por exemplo, 1 milhão, ou 1,5 milhões, ou 2 milhões, ou 3 milhões de euros de prejuízo.

Pergunta-me assim: «Então, o que é que foi feito?» Se, efetivamente, a área de produção e o diretor de produção têm sido exigentes e determinantes na hora a que foi feito, se calhar, tinha-se melhorado um bocadinho e não era 1 milhão mas 500 000 €. Se o comercial, que, se calhar, só fechava negócio pelo preço, porque não via outra forma e não valorizava a qualidade da construção, porque o armador, independentemente da qualidade da construção, ia construir na China... Era um ativo que devia ser valorizado. Não basta dizer que os Estaleiros construía com qualidade. Ou, efetivamente, essa qualidade era vendida e incorporada no preço... Mas isso não se faz assim, Sr. Deputado, faz-se ao longo dos anos e demora o seu tempo. Porque ter construções como as dos porta-contentores que o Sr. Deputado referiu durante anos sucessivos... alguma coisa está mal, obviamente. Se calhar, está mal a parte dos custos, um bocadinho; se calhar, está mal a parte da gestão da construção, outro bocadinho; se calhar, também está um bocadinho mal a parte da área comercial; se calhar, também está mal o presidente do conselho de administração, que devia berrar — eu berrava imenso, mas podia berrar mais; se calhar, devia berrar mais! Se calhar, o administrador que tinha a área da construção devia dar mais berros. Acho que, no limite, havia aqui algumas variáveis que, talvez, todas elas incorporam um determinado peso nos resultados que o Sr. Deputado acabou de dizer.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Doutor, percebeu-se claramente que o contrato com a Atlânticoline para a construção dos *ferries* foi um contrato com fragilidades. O desenvolvimento provou isso e o final mais ainda.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Certo.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Por várias vezes, o Sr. Doutor disse que o contrato tinha sido levado, mais tarde, ao conselho de administração. Fui ver a ata n.º 12, de 12 outubro de 2006, e diz claramente que, no âmbito do conselho de administração, em setembro foi adjudicado aos Estaleiros Navais, após concurso internacional,...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Certo.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — ... a construção de dois navios. Ou seja, em outubro de 2006, foi matéria de discussão no conselho de administração.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Foi.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — E, portanto, o Sr. Presidente, à data do conselho de administração, tinha forçosamente de ter conhecimento dos pormenores deste contrato, até porque, naturalmente, uma das questões que foi colocada foi a questão da deficiência do projeto — que, supostamente, já haveria uma parte do projeto para estes navios. Ou seja, o senhor teve, forçosamente, que ter conhecimento da história da negociação deste contrato, que teria sido conduzido pelo Dr. Telles de Menezes, que era também administrador dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Certo!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Mas acho que, em abono da verdade, é preciso dizer isto: a ata de 12 de outubro de 2006, onde o senhor está presente,...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Sim, senhor.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — ... faz referência, exatamente, à realização deste contrato, o que significa, se lhe faz referência, que ele foi analisado.

Não o preocupou conhecer pormenores deste contrato — garantias para a organização, qualidade do projeto, etc.? Ou seja, só tomou conhecimento e não se preocupou com isto?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Sr. Deputado, vou dizer-lhe outra vez o que já lhe disse: eu sabia — aliás, acabei há pouco de o dizer ao Sr. Deputado — que o Dr. Adriano Telles de Menezes foi mandatado para ir assinar um contrato. É um facto. Se perguntarem — e sei que o Sr. Deputado pode perguntar... Esse contrato não foi, depois, ao conselho de administração por um motivo perfeitamente entendível. Não foi depois... Essa ata menciona que é feito um contrato... Aliás, essa ata...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Essa ata é de dia 12 de outubro de 2006 e refere várias questões, e num dos itens respetivos é dada informação sobre o desenvolvimento de várias soluções comerciais, nomeadamente esta, que vou ler (é o texto da ata): «Em setembro, foi adjudicado aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, após concurso internacional, a construção de dois navios *ferries*, um com 90 m, outro com 60 m, para a empresa Atlânticoline, da responsabilidade do Governo Regional dos Açores». Não diz mais do que isto, mas isto foi matéria que constou da reunião do dia 12

de outubro de 2006, ou seja, o senhor estava a presidir a esta reunião. Este contrato poderia ter sido outorgado com poderes,...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Certo, mas...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — ... naturalmente, mas o Dr. Telles de Menezes era administrador também do seu conselho de administração...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Certo!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — ... e, portanto, se tinha poderes, o senhor cobriu-lhe ou avalizou-lhe esses poderes.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Exatamente.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Portanto, tinha de conhecer, forçosamente, os pormenores desse contrato.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Não!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — É grave! É grave!

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldés**: — Não! Não, Sr. Deputado. É que essa segunda parte que está a dizer... É um facto que deu conhecimento ao conselho de administração de que tinha assinado esse contrato, mas não levou o contrato a conselho de administração — aliás, aí não expressa que o tenha levado. E não o levou por uma razão muito simples, que é perfeitamente entendível: as alterações que estavam a ser

negociadas, referentes a esse contrato, eram tão importantes que, quando fossem concretizadas, ele levaria tudo, ou seja levaria o contrato e as respetivas alterações. Isso é verdade. Mas o contrato, não.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — A explicação está perçetível.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Muito bem.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — A terminar uma questão: na altura, existia um procedimento da Comissão Europeia de auxílios à construção naval.

Recorda-se como é que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, naturalmente com a tutela, através da EMPORDEF e os próprios Ministérios da Defesa Nacional e das Finanças, trataram esta questão? Procuraram obter apoios financeiros da Comissão Europeia à construção naval e receberam-vos ou não os receberam? Tem ideia disto? Tem ideia de como isto foi tratado?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Não, não tenho ideia disso, Sr. Deputado. Se isso foi feito, então foi feito através da EMPORDEF. Não tenho nenhuma ideia de termos recorrido (no meu tempo) a nenhum financiamento da União Europeia, enquanto eu estive lá, para construção naval. Não tenho nenhuma informação sobre isso.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Muito obrigado, Sr. Dr. Fernando Geraldês.

A Sr.^a **Presidente**: — Pergunto se mais algum Sr. Deputado quer usar da palavra. Tenho a inscrição do Sr. Deputado Abreu Amorim, pelo

que, assim sendo, na sequência, depois, desta intervenção, daríamos por encerrada a reunião.

Faça favor, Sr. Deputado Abreu Amorim.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sr. Dr. Fernando Geraldes, da questão que foi colocada agora aqui pelo meu colega do Partido Socialista, e se bem percebi, houve apenas uma informação por parte do administrador plenipotenciário para assinar o contrato com a Atlânticoline, mas o contrato nunca foi analisado. E não o foi porque o contrato, a ser analisado pelo conselho de administração, já teria de incluir as alterações.

Depreende-se da sua resposta (e queria apenas a confirmação) que aquilo que terá sido ulteriormente analisado em conselho de administração é o contrato mais as alterações, é o contrato incluindo as alterações. É isso?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldes**: — Sr. Deputado, ele diz-me assim: «Fechámos o contrato com os Açores». E eu disse: «Muito bem, então trazes o contrato? Quando é que trazes o contrato?». E ele respondeu: «Este contrato é um contrato-base, nós vamos negociar várias alterações, depois trago tudo junto.»

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Alterações ao contrato-base? Não especificações? Alterações verdadeiras?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldes**: — Sr. Deputado, alterações, especificações... Alterações! Tanto quanto me lembro, é passar de uma coisa de 20 milhões para 40 milhões! Isto agora leva mais 10 carros, ou leva mais...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Pois, por isso é que isso é importante. É dos 20 milhões para os 40 milhões.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Ah, pois...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Por isso é que é extremamente importante saber exatamente o que é que está.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Eu não sei se os 20 ou os 40 milhões são valores certos!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sim, claro, foi meramente exemplificativo.

A minha questão é a seguinte: o Sr. Doutor quando entrou em funções, alguns meses depois, designadamente em novembro de 2004, deu uma entrevista à revista que existia na altura, chamada *Tempo*,...

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Uma entrevista?!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — ... sim, em que fala na situação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e é extremamente otimista.

Diz, inclusivamente, que se conseguiu transformar uma empresa tecnicamente falida num Grupo com 500 milhões de euros de encomendas. Diz, também, que está a construir um navio químico para o armador francês Fouquet Sacops.

Depois, numa entrevista subsequente, no ano seguinte, ao *Comércio do Porto* (que também por acaso já acabou: é extraordinário que, quer os

Estaleiros Navais, quer estes meios de comunicação social, já nenhum exista, não sei se exatamente pelos mesmos motivos), dizendo que será batizado com o nome *FS Philippine* e que não presume que este navio venha a dar prejuízo. Mas, de facto, aconteceu: veio a dar prejuízo.

Em qualquer uma das referidas entrevistas, todo o tom é no sentido de, por exemplo, os seis navios encomendados com um armador germânico, toda a carteira de encomendas com a Douro Azul, etc., viabilizariam os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Ora, quer o relatório de 2005, o plano de reestruturação de 2005 do BPI, que foi abandonado mas que faz um diagnóstico, quer o relatório da IGF de 2009, dizem que a empresa está tecnicamente falida.

Gostaria de lhe colocar duas perguntas. Em primeiro lugar, neste contexto, em que dois documentos técnicos dizem que a empresa está falida, como é que consegue inserir logicamente este otimismo, que transborda destas suas entrevistas, num quadro que realmente é extremamente negativo, como os dois relatórios técnicos dizem.

Na minha opinião, há uma responsabilidade, de um presidente de um conselho de administração, para além das medidas de gestão propriamente ditas, que tem a ver com a criação de expectativas. E, nestas duas entrevistas, a criação de expectativas revela, de facto, horizontes extremamente positivos. Mas nada disso se veio a confirmar. Porquê?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Sr. Deputado, se eu soubesse isso tudo, ganharia o euromilhões todas as semanas!

O positivismo é um facto, porque, primeiro ponto, sou uma pessoa positiva; segundo ponto, perante a situação de uma empresa que estava no estado em que está, com uma carteira de encomendas como tinha, o Sr. Deputado queria que eu ficasse como? Triste? Nauseabundo? Não, fiquei

alegre, estava contente! Perspetivava trabalho para a empresa, dinâmica para a empresa, os colaboradores, automaticamente, ficariam motivados, a disciplina na empresa iria entrando, o controlo de custos (o Sr. Deputado não o mencionou, mas se for ver o relatório e contas de 2004, de 2005 e mesmo de 2006, verá que os custos, nomeadamente com pessoal, caíram), que está mencionado no relatório da DGF a que o Sr. Deputado se referiu, aumentou. Os custos caíram, tanto os FST como os de mão de obra, como pode ver, que estavam mais controlados. Portanto, é uma perspetiva boa, tendo em conta a perspetiva de construção de navios para a Marinha e das encomendas dos porta-contentores. A perspetiva é boa, perante o cenário que existia anteriormente.

Portanto, é perfeitamente normal — não me recordando eu, obviamente, da entrevista que o Sr. Deputado está a mencionar — que a perspetiva fosse otimista, tendo em conta o cenário que existia.

Se me perguntar por que é que isto não aconteceu, digo-lhe que não aconteceu por vários fatores: porque houve várias oscilações, porque os governos mudam, depois mudam as opiniões, depois o mercado também se altera... Por vários fatores, Sr. Deputado! Vários fatores se alteraram.

Mas essa perspetiva de otimismo é um facto, porque, perante o que estava para trás e perante a perspetiva de encomendas que a empresa tinha, pois eu, nessa altura, tinha uma perspetiva positiva. É um facto.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Muito bem.

Em relação à minha divergência que, por atitude corporal, se percebeu, há, de facto, uma diminuição entre 2005 e 2006 dos gastos com pessoal, mas o gráfico comparativo entre os resultados operacionais e os gastos com pessoal é que quase sempre os resultados operacionais são negativos e os gastos com pessoal vêm, quase sempre, a subir (com essa

pequena exceção que referiu, entre 2006 e 2007, mas que logo a seguir volta a subir). Há aqui uma desproporção que me parece ser pouco adequada a uma lógica de gestão. Mas já referiu porquê. Referiu os gastos contratuais excessivos, referiu os custos com o pessoal e referiu a questão do apoio jurídico.

A minha última — aliás, penúltima — pergunta (a outra é quase retórica) tem a ver com o seguinte: então, depreendo que a negociação do contrato com os navios *Atlântida* e *Anticiclone* (portanto, com a *Atânticoline*) e as alterações subsequentes, que já teriam sido aprovadas após o Sr. Doutor ter deixado a empresa, foram acompanhadas pelo escritório de advogados, portanto foram devidamente acompanhadas do ponto de vista jurídico. Não?

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Galdes**: — Não. Que eu saiba, não.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Mas então faz-se um contrato desta natureza e com este volume financeiro e não há um acompanhamento jurídico, sendo que, depois, grande parte dos problemas que surge é de ordem jurídica?!

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Galdes**: — Tanto quanto eu me lembro, o acompanhamento desse contrato foi feito por um advogado da empresa e se me perguntar se ele posteriormente foi levado ao escritório de advogados, Sr. Deputado, não sei responder.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não sabe responder.

A minha última pergunta — quase retórica, após tudo isto que foi dito e até, designadamente, pelo meu colega do Partido Socialista — é

saber se mantém a sua resposta negativa à assunção de qualquer responsabilidade no desfecho final da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Mantenho.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Muito obrigado.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr.^{as} e Srs. Deputados, penso que estamos em condições de agradecer ao Sr. Dr. Fernando Geraldês a sua vinda a esta Comissão e dispensá-lo nesta fase das audições.

O Sr. Dr. **Fernando Manuel Geraldês**: — Muito obrigado.

A Sr.^a **Presidente**: — Portanto, agradecendo, pedia ao Serviços para acompanharem o Sr. Doutor e daríamos por encerrada esta parte da manhã dos nossos trabalhos.

Retomaremos a nossa reunião às 15 horas, com a audição do Sr. Eng.^o Arnaldo Pedro Figueirôa Machado, que foi presidente do conselho de administração dos Estaleiros, subsequentemente ao Sr. Dr. Fernando Geraldês.

Se algum dos colegas quiser referir alguma coisa, é este o momento.

Pausa.

Não sendo assim, dou por encerrada a reunião.

Eram 12 horas e 41 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL