

**Comissão Parlamentar de Inquérito aos Programas relativos à  
Aquisição de Equipamentos Militares (EH-101, P-3 Orion, C-295,  
torpedos, F16, submarinos, Pandur II)**

51.<sup>a</sup> Reunião  
(9 de setembro de 2014)

---

**SUMÁRIO**

O Presidente (Telmo Correia) deu início à reunião às 15 horas e 38 minutos.

Procedeu-se à audição do Dr. Francisco Pita (Presidente da Fabrequipa), que, após uma intervenção inicial, respondeu às questões colocadas pelos Deputados Nuno Filipe Matias (PSD), Filipe Neto Brandão (PS), Filipe Lobo d'Ávila (CDS-PP), Jorge Machado (PCP), Mariana Mortágua (BE), José Magalhães (PS) e António Prôa (PSD).

O Presidente encerrou a reunião eram 19 horas e 53 minutos.

O Sr. Presidente (Telmo Correia): - Srs. Deputados, temos quórum, pelo que declaro aberta a reunião.

*Eram 15 horas e 38 minutos.*

Srs. Deputados, temos connosco o Sr. Dr. Francisco Pita, na qualidade de Presidente da Fabrequipa, empresa que esteve ou está — não sei, o Sr. Doutor explicará — envolvida neste processo de contrapartidas relacionado com a aquisição de equipamentos militares, designadamente dos EH-101, dos P-3 Orion, dos C-295, dos torpedos, dos F-16, dos submarinos e dos veículos Pandur II e, portanto, é nessa qualidade que os Srs. Deputados propuseram e a Comissão aprovou a sua audição.

Sr. Dr. Francisco Pita, é direito de qualquer depoente nesta Comissão de Inquérito poder fazer um depoimento inicial, se for essa a sua vontade, depoimento esse que, como tenho pedido a todos os depoentes, não deverá exceder os 10 minutos, ainda que possa ser ultrapassado esse tempo.

Pergunto-lhe, então, se pretende usar da palavra para fazer um depoimento inicial ou se pretende passar, desde já, a responder às perguntas que irão ser colocadas pelos Srs. Deputados.

O Sr. Dr. Francisco Pita (Presidente da Fabrequipa): - Sr. Presidente, gostava de, em primeiro lugar, cumprimentar o Sr. Presidente bem como todos os Srs. Deputados desta Comissão e dizer que para a Fabrequipa e para todos os seus trabalhadores, que hoje estão a passar um péssimo momento, atendendo ao que hoje o programa vive, que me honro por me terem convocado, que irei dizer aos Srs. Deputados a verdade de tudo o que sabemos sobre o programa Pandur e que farei todos os esforços — eu e a

minha equipa — para que os Srs. Deputados sejam bem esclarecidos sobre tudo aquilo que andou e anda à volta do programa Pandur.

É só isto que gostaria de dizer, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: - Muito obrigado, Sr. Doutor.

Sr. Doutor, o sistema de perguntas nesta Comissão é de rondas por grupos parlamentares, é um sistema rotativo e hoje cabe ao PSD iniciar as perguntas.

Trata-se de um sistema de questionário livre, ou seja, o Sr. Deputado pergunta, o Sr. Doutor responde e, assim, sucessivamente até o Sr. Deputado esgotar os 10 minutos de que dispõe, sendo que o tempo das suas respostas, Sr. Doutor, não será contabilizado, pedindo-lhe eu que, no entanto, o seu tempo global não exceda em muito o tempo global de que o Deputado dispõe.

Assim sendo, dou a palavra ao Sr. Deputado Nuno Filipe Matias, que, como disse, dispõe de 10 minutos.

O Sr. Nuno Filipe Matais (PSD): - Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Sr. Dr. Francisco Pita por se associar a esta Comissão de Inquérito na tentativa, que, para nós, também é importante, do esclarecimento factual de tudo o que esteve à volta da concretização de um conjunto alargado de programas de aquisição de equipamentos militares.

Neste caso e em relação aos Pandur e aos veículos blindados com rodas queríamos perceber, em primeiro lugar, como é que a Fabrequipa aparece neste processo, porque, objetivamente, o fornecedor é a Steyr, à qual foi contratualizada a construção de um conjunto de veículos blindados que tinha um conjunto de contrapartidas associado, que tinha um prazo de cumprimento ao nível da entrega destes equipamentos e que tinha também

associada uma garantia bancária para o caso do não cumprimento destas exigências contratuais.

Portanto, era importante que ficasse sistematizado, do ponto de vista factual, como é que a Fabrequipa foi envolvida neste projeto, quais as suas responsabilidades e até que ponto é que a Fabrequipa teria responsabilidades do ponto de vista da execução, até quando é que deveriam ser executados os projetos e que procedimentos é que deveriam estar envolvidos nesta, ao fim e ao cabo, parceria com o fornecedor, sendo que foi ele que contratou com o Estado português a produção e o fornecimento destes equipamentos.

O Sr. Presidente: - Para responder, tem a palavra o Sr. Doutor.

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Sr. Presidente, Sr. Deputado, a Fabrequipa entrou neste processo da seguinte maneira: como os Srs. Deputados sabem, houve um concurso público de aquisição destas viaturas, ao qual concorreram três empresas — uma empresa finlandesa com uma unidade chamada Patria, uma empresa suíça, a Movag, que concorreu com uma unidade chamada Piranha, e uma empresa austríaca, a Steyr-Daimler-Puch, que concorreu com uma unidade chamada Pandur II, 8x8.

O concurso foi ganho pela Steyr-Daimler-Puch, que tinha como associado um parceiro, a GOM, para fabricar as unidades e também, ao mesmo tempo — e esta é uma das razões fundamentais pela qual este concurso foi ganho pela Steyr — tinha excelentes contrapartidas que iriam ser dadas à economia portuguesa já que o veículo seria produzido 100% em Portugal ao contrário das outras viaturas que eram produzidas nos seus países de origem.

Devo também acrescentar que quando tomei conhecimento, em 2006, da necessidade de se fabricarem estes carros em Portugal estudei o processo e, de facto, Portugal tinha optado por adquirir estes veículos, que, aliás não existiam no mundo — não sei se os Srs. Deputados sabem mas enquanto o Piranha era um veículo testado e conhecido no mundo inteiro, enquanto o Patria também era um veículo nórdico conhecido no mundo, o Pandur II 8x8 não existia no mercado.

Portugal comprou 260 veículos em 16 variantes com opção de uma décima sétima variante, que era a de veículo com canhão de 105 mm, que só existia em *Powerpoint*, sendo que foram, salvo erro, fabricadas duas unidades protótipo para fazer os testes necessários ao concurso público e, depois, toda esta era uma matéria interessante, porque estava relacionada com as contrapartidas, porque o beneficiário das contrapartidas iria produzi-lo em Portugal de *a a z*.

Quero, desde já, informar os Srs. Deputados, para que não fique nenhuma dúvida, que o fabricante destes veículos somos nós e quando alguém, alguma vez, se referir ao fabricante dos veículos está a referir-se à Fabrequipa. Não há mais nenhum fabricante! Há um *prime contractor*, que é a Steyr-Daimler-Puch, e há um fabricante, que somos nós, beneficiários diretos de contrapartidas do único programa que conhecemos em Portugal que tenha um beneficiário direito — aliás, eram quatro os programas de que nós usufruímos e esperamos continuar a usufruir para a economia portuguesa e para a Fabrequipa.

O que acontece é que associado a este concurso esteve sempre uma empresa chamada GOM. Esta empresa, diria, foi uma empresa que não teve capacidade para executar o projeto da Steyr, era uma empresa que não tinha fábrica, era uma empresa que não tinha teto nem paredes, não tinha

trabalhadores, não tinha máquinas, no entanto tinha sido a empresa indicada para, juntamente, com a Steyr fabricar os carros em Portugal.

A Steyr teve esta dificuldade, os prazos iam passando, tinha de pôr o processo a decorrer e não tinha parceiro local, portanto não tinha beneficiário, e, então, resolveu contactar algumas empresas portuguesas, entre as quais a nossa, no sentido de fabricar o veículo blindado.

Já agora, quero dizer-vos também que a Fabrequipa é sediada no Barreiro e que a nossa experiência de fabricação de veículos militares era quase nenhuma, pois nós fabricamos semirreboques pesados — aliás, esta empresa, no Barreiro, era excelente, era das melhores empresas no mundo no fabrico de veículos pesados, nomeadamente aqueles semirreboques que transportam 100, 50 ou 80 toneladas — e quando o projeto apareceu, quando fomos contactados, candidatamo-nos e dissemos à General Dynamics — que, já na altura, penso, era a dona da Steyr — que estávamos interessados em trazer para o Barreiro e para Portugal este trabalho e a partir daí começámos a desenvolver todos os esforços para produzir o veículo.

Só que recordo-me que deparámo-nos com a primeira dificuldade, porque me dirigi à Comissão Permanente de Contrapartidas — penso que, na altura, era Presidente o Sr. Eng.º Rui Neves — e disse-lhes que a Fabrequipa tinha sido contactada para produzir estes veículos, 260 veículos, tinha sido contactada para executar todo este programa, pedi o apoio que precisávamos para tornar isto exequível e o Sr. Engenheiro disse-me que nós não éramos beneficiários do programa, que iria ter grande dificuldade em aceitar a Fabrequipa como fabricante e beneficiária deste programa de defesa e a partir daí sucederam-se um conjunto de episódios que culminaram com a aquisição da GOM por parte da Fabrequipa, sendo que mais tarde fizemos uma fusão jurídica entre a GOM e a Fabrequipa, no

sentido de ficarmos na condição de beneficiários do programa, tendo sido uma aquisição de alguns milhões de euros.

Posso dizer-vos, para terem a noção do ridículo desta situação, que quando me foram entregues as coisas da GOM, foram dois caixotes de cartão que tinham dois termos de café — aliás, de muito mau gosto, um lilás e um verde —, dois computadores completamente limpos, três livros de atas, e ponto final. Isto era a GOM, isto era a empresa beneficiária do contrato Pandur. Com a Fabrequipa o programa Pandur tomou corpo e a partir daí o programa foi andando excelentemente.

Quero dizer-vos também — e esta é a nossa versão — que o atraso do programa sobre o qual o Sr. Deputado me pede explicações, ao contrário do que o Sr. Ministro da Defesa tem dito, não se reporta exclusivamente à responsabilidade do fabricante, no nosso caso, de nenhuma responsabilidade ou, se quiser, não é da exclusiva responsabilidade do *prime contractor*, é também, em proporção superior, da exclusiva responsabilidade do próprio Ministério da Defesa.

Todos ou grande parte dos atrasos deste programa têm como único responsável a Direção-Geral de Armamento e têm como único responsável o Ministério da Defesa e eu tenho todas as provas comigo, todos os documentos que VV. Ex.<sup>as</sup> entenderem que provam que não é correto imputar ao *prime contractor* as despesas do atraso deste programa.

Gostava de vos dizer, porque estamos a falar de uma perspetiva industrial, o seguinte: quando a Fabrequipa pegou no programa, em 2006, tínhamos de fabricar 260 veículos em 16 variantes diferentes.

Nenhuma destas variantes não existia no mundo, existiam apenas em *Powerpoint*. Eu pedi, antes de vir para a Comissão, ao nosso diretor-geral que me fizesse um pequeno *memo* de 11 pontos, que vos pode dar uma fotografia clara das razões do atraso. E vou passar, se me autorizarem, a ler,

um a um, esses pontos: primeiro, o veículo 8X8 não existia antes do contrato com o Estado português; o Ministério da Defesa Nacional, o Exército e a Marinha definiram as especificações das 16 variantes em conjunto com a Steyr; em grande medida, o acordo foi efetuado com base em características gerais definidas em *Powerpoint* que só foram validadas, mais tarde, durante a produção das primeiras unidades, durante os testes de aceitação, que chamamos FAT (*first article test*) e das PAT, que chamamos *provisional acceptance test* e, nalguns casos, durante o processo de produção em série. Isto é, as especificações técnicas destes veículos não existiam nem tinham sido acordadas entre o *prime contractor* e a engenharia militar portuguesa quando iniciámos a produção.

Se algum dos Srs. Deputados é industrial ou sabe o que é uma fábrica perceberá as dificuldades de se fabricar aquilo que nem se tem desenhos para se fabricar.

Segundo: a produção decorreu sem que as partes tivessem acordado previamente sobre os critérios de aceitação da qualidade das viaturas. Posso dizer-vos que, nas primeiras viaturas, não tínhamos sequer os padrões de qualidade que eram necessários não só para o processo produtivo como para o processo evolutivo como para os processos dos dois testes que o carro faz.

Nas 16 variantes, cada variante tem uma FAT, *first article test*. Se quiserem, é o primeiro teste da variante em si mesmo. Depois, cada carro, ele próprio, tem uma PAT, que era uma *provisional acceptance test*, que fazíamos antes de entregar aos militares.

Quando ocorreram as primeiras entregas, os critérios não estavam definidos, por exemplo, a nível de pintura, a nível de *head-on* de proteção balística e estanquicidade da viatura, o que originou atrasos na produção de inúmeras correções nas viaturas.

Quero dizer-vos o que é que é isto. A pintura destes veículos tem um processo algo complexo. A própria pintura faz parte da segurança do veículo. A tinta tem uma propriedade que distorce a leitura que o inimigo faz do carro quando o deteta.

Não é um processo fácil. Quando nós iniciámos a produção do Pandur, a engenharia militar portuguesa, o Ministério da Defesa ainda não tinha conseguido, juntamente com a General Dynamics, estabelecer os critérios de qualidade nem a metodologia fabril no que concerne à pintura.

Quanto aos *head-on*, o que é que são *head-on*? São proteções balísticas. As proteções balísticas destes carros são umas placas de compósitos, com outros materiais, que têm vários níveis e, portanto, várias dimensões em espessuras que servem para proteger os veículos, se quiserem, de munições. Os carros, basicamente, têm proteções de nível 2, de nível 3, de nível 4.

Posso também dizer-nos que, nesta altura do campeonato — e reporto-me a 2007 —, ainda a engenharia militar portuguesa, o Ministério da Defesa e a General Dynamics não tinham estabelecido os critérios que iriam presenciar a fabricação destas proteções balísticas. E isto também é verdade em relação ao nível de estanquicidade.

Como sabem, há dois tipos de carros neste programa: há o carro anfíbio e o carro que não é anfíbio. Apesar disso, o carro que não é anfíbio tem de ser estanque. E recordo-me perfeitamente dos nossos engenheiros na fábrica... Construámos uma piscina, mais tarde, em que fomos nós que tentámos impor alguns critérios à própria engenharia militar portuguesa, ao Ministério da Defesa, no que diz respeito à estanquicidade e decidimos que submergíamos o carro durante 15 minutos a uma profundidade de 1,5 m ou 2 m — agora não me recordo — e não podia entrar para dentro do carro mais de 4 l de água. Fomos nós, Fabrequipa, foi a nossa engenharia que

avançou com esta norma que nem sequer existia. Esta foi uma razão para o atraso de produção.

Durante muito tempo persistiu uma grande indefinição dos *final designs* das variantes, algumas das quais nunca obtiveram o acordo entre a GD, a MAF, que era a Missão de Acompanhamento e Fiscalização e a própria Direção-Geral de Armamento.

Vou dar-vos alguns exemplos: os veículos de engenharia SV. Ainda hoje estou à espera dos desenhos validados pela engenharia portuguesa, pelo Ministério da Defesa e pela GD. Nunca as partes conseguiram encontrar-se no que concerne às características técnicas destes veículos. Portanto, é muito fácil o Sr. Ministro da Defesa imputar a responsabilidade ao *prime contractor* quando aqui a responsabilidade é exclusivamente do seu Ministério.

Todas as variantes dos veículos anfíbios: a GD definiu um contrato de fornecimento assinado pelas partes em que o limite de flutuabilidade das viaturas anfíbias se situava nos 19,5 t de peso bruto da viatura. Isto é o princípio de Arquimedes, não podemos fugir a ele.

Algumas variantes anfíbias do programa português foram especificadas com demasiados equipamentos — é o caso das viaturas da Marinha.

A Marinha resolveu introduzir nestas viaturas os mísseis *Spike*. Com estes mísseis *Spike* todo o material excedeu em muito os 19,5 t de peso bruto. O peso bruto é o somatório da tara do veículo com a carga que leva.

Os pesos brutos destas viaturas são muito superiores a este limite, o que obrigou a projetar soluções menos ortodoxas para garantir a flutuabilidade das viaturas.

Vou contar-vos um episódio sobre estas viaturas anfíbias que ainda não foram entregues. A determinada altura, depois de nós as produzirmos,

a Marinha e o Ministério da Defesa perceberam, finalmente, que os carros tinham grandes problemas ao nível de fluutuabilidade. Então, resolveram fazer os testes sem os *head on*, retirar aos veículos as proteções balísticas e fomos, se a memória não me falha, para Troia, fazer testes com a viatura e correram mal. E correram mal, porque toda a gente percebeu que o erro crasso disto foi a engenharia da Marinha de guerra portuguesa.

Então, começaram a definir critérios que são ridículos, do estilo: aceitavam que as viaturas fossem anfíbias, mas não podiam levar as proteções balísticas.

Os Srs. Deputados imaginem a situação de Portugal num cenário militar onde tem de desembarcar, mas não pode levar as proteções balísticas; vão de bicicleta, por terra, porque elas pesam algumas toneladas. Então, a própria engenharia portuguesa, juntamente com a GD, começou a encontrar uns postigos de esferovite, que ainda hoje estão nos veículos, para dar mais fluutuabilidade.

Se a responsabilidade disto é do *prime contractor*? Acho que não.

Vou referir o veículo lança mísseis chamado ATGM (*Anti-Tank Guided Missile*). Esta versão inicial deste carro foi também ela feita em conjunto com a engenharia militar do Ministério da Defesa e a GD. Uma vez mais, gostaria de dizer-vos que era necessário chegarem a acordo, porque como comprámos variantes em *powerpoint*, como comprámos variantes que nunca foram testadas alguma vez, era necessário que as Forças Armadas Portuguesas e a GD estivessem de acordo. Frequentemente, os nossos militares impunham o que queriam e impuseram nesta viatura.

Nós fizemos esta viatura, esta viatura foi testada em Santa Margarida. Lembro-me que, já na altura, o Ministério da Defesa não autorizou a Fabrequipa a ir a Santa Margarida. O Ministério da Defesa

gostava muito de falar em inglês, tinha uma grande dificuldade em falar português e convidou todos os estrangeiros deste programa para estarem nesta cerimónia, neste teste, menos a Fabrequipa. Convidarem um *gunner*, um *shutter*, um atirador da NAMSA para disparar o míssil. O atirador, salvo erro, era americano, recusou a atirar o míssil, porque sabia que se disparasse o míssil, ele próprio podia morrer pela má conceção que a engenharia militar portuguesa tinha feito deste veículo. O veículo foi para trás e foi na Fabrequipa que começámos a encontrar soluções para resolver os problemas deste veículo que dispara um míssil anto-tanque. Já agora o míssil é o *Tow*.

É verdade que, em 2007, tivemos problemas no *ramp up*, no início do processo. A GD aqui, sim, não foi capaz de entregar à Fabrequipa as componentes necessárias ao início da produção e aqui, sim, há um atraso relativamente grande em que imputo esta responsabilidade ao *prime contractor*.

Quero dizer-vos algo importante. O Sr. Almirante Viegas Filipe, Diretor-Geral de Armamento, aceitou este atraso. Aceitou, e aceitou-o por escrito. E isto também não é novo.

Continuando, no ponto 5 fala-se em planos de produção fabril inadequados e inexecutáveis acordados entre a GD, a Direcção-Geral de Armamento e o Ministério da Defesa, que nunca tiveram em consideração o facto de existirem indefinições de projeto nas diversas variantes que nunca permitiram cumprir os sucessivos planos de produção acordados à revelia da Fabrequipa.

O que é que acontecia aqui? O Ministério da Defesa insistia em só falar inglês. Tinha uma grande dificuldade em falar com a empresa portuguesa. Provavelmente, é uma empresa radicada no deserto de Portugal, mas há uma coisa que é uma grande verdade: quem fabricava

eramos nós, quem sabia da poda eramos nós, quem estava com a casuística eramos nós. Era no Barreiro, com os trabalhadores do Barreiro, que se fabricavam estes carros. Mais ninguém os fabricava! E o que acontecia aqui é que a Direção-Geral de Armamento, o Ministério da Defesa e os elementos da GD acordavam em planos de produção inexequíveis, completamente inexequíveis. Porquê? Porque ambas as partes eram ignorantes em razão da matéria.

Só pode fazer um planeamento fabril quem tem fábricas. Só pode fazer um planeamento fabril quem é engenheiro, só quem está na matéria. Não é seguramente um almirante, um ministro da defesa e um burocrata da GD que vão falar ou vão intentar um plano de produção fabril. As coisas não funcionam assim numa fábrica. Talvez noutras áreas, mas na fábrica não.

Por isso, quero dizer-vos que, enquanto empresário, enquanto industrial, com os meus trabalhadores em casa, sem emprego, responsabilizo o atual Ministro da Defesa pela tragédia que está a ser o programa Pandur, e mais ninguém!

Outro ponto: processo muito moroso no acordo de implementação das alterações do projeto solicitadas pelo Exército ou a Marinha. Aqui não podíamos fazer nada. Muitas alterações foram implementadas durante a produção em série das viaturas, nalgum caso até depois da fabricação. Isto era frequente e era recorrente.

Estávamos a produzir em série. Srs. Deputados, quero dizer-vos uma coisa importante: dos 260 veículos, 100 ou 120 eram de uma versão, os outros 150 eram de 15 versões diferentes. Nem sequer havia possibilidade de entrar naquilo que são os *learning curves* de uma produção fabril, nem nas economias de escala nem na aprendizagem para se poder... À exceção de uma parte que não era tão fundamental, que era a construção do ...

Tínhamos, e temos, a fábrica dividida em duas áreas fundamentais: o *hole* e aquilo que nós chamamos o *assembling*. Era muito complicado para produzir três ou quatro unidades por variante termos um *learning curve* que se exige numa unidade destas. Todavia, elas saíram bem fabricadas do Barreiro.

Quero dizer-vos, já agora, que remeto para o comunicado que o Sr. Ministro da Defesa Severiano Teixeira fez em relação à inauguração deste processo. Queremos agradecer-lhe, eu e os meus trabalhadores, a classe que teve em dizer que o único veículo bom foi aquele que foi fabricado no Barreiro, que os outros seis que tinham sido importados não estavam bons. O Sr. Ministro teve uma grande coragem. Repito: Severiano Teixeira.

Outro ponto: muitas alterações foram implementadas durante a produção. A equipa da MAF, Comissão de Acompanhamento e Fiscalização, esteve presente na fábrica a tempo inteiro. Tivemos sempre quatro a cinco militares a tempo inteiro. Portanto, ninguém pode arguir do desconhecimento. Acompanhavam a produção a tempo inteiro. Tinham uma sala de trabalho, tinham computadores, tinham acesso à produção, tinham relatórios de qualidade, tinham relatórios de produção, acompanhavam o processo fabril de *a a z* a tempo inteiro.

Outro: incapacidade operacional do número de efetivos do Exército da MAF para fazer as PAT de todos os veículos planeadas para entrega em determinadas fases do projeto. Em contrapartida, os elementos da Marinha que estiveram presentes desde o início só foram necessários numa fase final quando se começaram a fabricar as variantes dos anfíbios para a Marinha, apenas 20 viaturas. Em várias ocasiões, as viaturas que estavam prontas para entrega não puderam ser entregues devido a desacordos entre o Ministério da Defesa, a Direção-Geral de Armamento e a própria GD.

Por fim, quero referir um facto que deve ter passado muito ao lado deste programa: a tentativa conjunta de deslocalização da parte de fabricação do Pandur II 8x8 para a República Checa e Espanha. A MAF chegou a marcar visita às fábricas alternativas arrepiando os compromissos de *offset*.

O Ministério da Defesa, a Direção-Geral de Armamento teve reuniões com colegas nossos na República Checa e em Espanha para desviarem a produção da Fabrequipa. Nunca conseguimos entender a razão, porque da Fabrequipa apenas saíram veículos muito bem fabricados.

Quero desde já dizer-vos que sabemos que o Sr. Chefe de Estado-Maior do Exército está muito contente com os veículos.

Também vos posso dizer, para terminar, que, como nós continuamos a lutar para criar postos de trabalho, fazer voltar à fábrica os nossos trabalhadores, estamos no estrangeiro a tentar exportar estes veículos, já que temos as licenças para os produzir.

Penso, Sr. Deputado, ter respondido factualmente às razões que nós entendemos terem levado a que este programa se atrasasse.

Uma nota final, Sr. Deputado: este programa nunca devia ter sido denunciado, porque a própria General Dynamics estava disponível para pagar, para compensar o Estado português por todos os danos causados pelo atraso, aliás, para compensar o Estado português mais do que este tinha direito e continuar o programa e a exportação destes veículos para países terceiros. O Sr. Ministro da Defesa não entendeu assim, resolveu denunciar o contrato e fechar, ou quase fechar, a minha fábrica.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Doutor acabou de exemplificar o que eu próprio tinha dito: uma pergunta de 1 minuto e 40 segundos pode gerar uma resposta de...

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — De 40 minutos!

O Sr. **Presidente**: — Não disse de 40 minutos, mas é um bom trocadilho, Sr. Deputado Filipe Neto Brandão. Como estava a dizer, pode gerar uma resposta longa.

Deu-nos todos esses esclarecimentos porque os considerou úteis e necessários. A Comissão, obviamente, valorizará e tomará a devida nota, bem como valorizará toda a documentação a que fez alusão e os documentos que nos irá deixar, que farão parte do espólio da Comissão e que serão úteis para a elaboração das nossas conclusões.

Tem a palavra, Sr. Deputado Nuno Filipe Matias, para prosseguir.

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Face à resposta que nos deu, importa também, do ponto de vista factual e cronológico, perceber quando é que a Fabrequipa assumiu as responsabilidades que o GOM (Grupo de Operações Metalomecânicas) tinha assumido a partir do contrato que o Estado firmou com a Steyr. Isto para que se possa perceber quando é que começa o processo de concretização deste contrato e em que período é que ocorre o conjunto de alterações que foi requerido às viaturas.

A avaliar pelo conhecimento público, ou seja, pelo que foi noticiado pela comunicação social, estamos a falar de um período que deve percorrer — mas queria que confirmasse — o ano de 2006 até 2010/2011. Portanto, estamos a falar de uma altura em que o responsável máximo da Defesa não é o atual Ministro.

Seria importante tentar factualizar as responsabilidades políticas, sendo certo que houve objetivamente razões militares que o sugeriram, mas

também houve decisões políticas que caucionaram esses pedidos de alteração.

Pelo que nos é dado a perceber, estamos a falar de um período que decorre entre 2006 e 2010/2011 e um dos responsáveis políticos, nomeadamente do Ministério da Defesa Nacional, não foi o atual Ministro.

Para além disso, nesta fase, também seria importante perceber se é ou não verdade que a relação contratual foi entre o Estado português e a Steyr e que foi através da Steyr que, supostamente, a Fabrequipa foi incorporada no projeto e responsabilizada pelo processo de fabricação.

**O Sr. Dr. Francisco Pita:** — Sr. Deputado, começo pelo fim.

A relação contratual entre a Steyr e o Estado português originou um contrato a favor de terceiros com uma relação sinalagmática entre eles próprios.

Já nesta última Comissão Permanente de Contrapartidas, numa das várias reuniões que tivemos — foram muitas, apesar de o Sr. Presidente se ter esquecido de todas e de até me ter confundido com o meu sogro, que tem muito pouco a ver com este assunto —, expliquei ao Sr. Presidente da CPC, nesta reunião muito acalorada com cerca de 16 pessoas... Na altura, tinha-me recusado a assinar os *claims* que a Comissão Permanente de Contrapartidas queria que assinasse para validar as contrapartidas do programa.

Quando a Steyr foi contratada, o beneficiário direto destas contrapartidas foi o GOM, ou seja, foi a Fabrequipa. Portanto, o Governo português tinha tido a obrigação de perceber que, neste contrato a favor de terceiros, a Fabrequipa era quem fabricava, e também fazia parte. Falar só inglês não dá, muitas vezes também é bom falar português.

Vou dizer-lhe porquê, Sr. Deputado: quando comecei a ter dúvidas, e todos nós temos dúvidas sobre o contrato a favor de terceiros, pedi opiniões legais aos Srs. Profs. Pinto Monteiro, Menezes Leitão, Menezes Cordeiro, Evaristo Mendes, Silva Dias, Carvalho Fernandes, Carlos Fernandes e à Sr.<sup>a</sup> Prof.<sup>a</sup> Engrácia Antunes. Infelizmente, o meu querido Prof. Carvalho Fernandes já faleceu. Tenho os pareceres jurídicos de todos estes professores de Direito, pelo que os posso dispensar e trazer a esta Comissão para provar que o entendimento da comunidade jurídica e científica é o de que este contrato a favor de terceiros existe e que esta razão sinalagmática também.

O Sr. Embaixador Catarino, que na altura era Presidente da CPC — peço imensa desculpa, mas refiro sempre o nome das coisas, não gosto de fugir a elas —, disse-me, na reunião, o seguinte: «Olhe, veja bem, sou jurista e já nem me lembro o que é um sinalagma». Isto, de facto, era assim.

Fazemos tão parte deste processo que temos, neste momento, uma ação pronta contra o Estado português, e que está parada. Uma das coisas que me dói, sendo português, é o facto de ter de pôr uma ação contra o Estado português. Preferia outro caminho.

Disponibilizo à Comissão todos os pareceres jurídicos dos professores que enunciei, que demonstram que é verdade o que estou a dizer. Aliás, tudo o que vou dizer nesta Comissão tem uma prova factual. Não há nenhuma subjetividade, vou tentar ser factual com os Srs. Deputados, porque, sendo industrial, a minha vida é de factos, não é uma vida subjetiva.

Essa relação contratual inicia-se em 2006, porque herdámos da GOM direitos e competências que ela tinha. É claro que foi pela pior maneira, porque fui obrigado a comprar a GOM.

Contei, no início, que o Sr. Presidente Rui Neves me disse que não poderia estar no programa porque não era beneficiário. E gastámos uns milhões de euros nesta marmelada desta empresa que não tinha nada.

Quando regresssei à Comissão Permanente de Contrapartidas, o Sr. Eng.º Rui Neves disse-me que não tinha sido necessário gastar tanto dinheiro, porque ele tinha resolvido o problema. A grande verdade é que tive de o fazer e, a partir daí, nasceu uma relação. Fundimos a GOM com a Fabrequipa e herdámos a posição da GOM. Isto é aceite em toda a comunidade jurídica.

O Sr. Deputado dir-me-á: «Não sei se é assim», mas eu também não sei, não tenho a certeza em relação a isto. Como vim lá do «deserto», tive de me socorrer das pessoas que sabem destas coisas. A grande verdade é esta, com toda a sinceridade.

Iniciámos relações jurídicas entre partes a partir de 2006. É verdade que o processo correu mal e todos os factos que contei reportam-se ao período entre 2007 e 2011, é verdade que a responsabilidade não é do atual Ministro da Defesa — é verdade —, mas quem matou o programa foi o atual Ministro, quem terminou o programa foi o atual Ministro, quem pôs os meus 200 trabalhadores em casa foi o atual Ministro. Não fui eu, nem foram os ministros anteriores, foi o atual Ministro.

Aliás, numa leitura política, devo dizer-lhe que este é um programa de antípodas, porque nasce com o melhor Ministro da Defesa de sempre e termina com o pior Ministro da Defesa de sempre. É a minha opinião. Peço imensa desculpa pela dureza das palavras, mas o atual Ministro da Defesa é o pior Ministro da Defesa de sempre. Peço desculpa.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Nuno Filipe Matias.

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Em primeiro lugar — sem fazer juízos de valor em relação às suas declarações, que, obviamente, não acompanho, mas não é isso que nos traz aqui —, o que é importante perceber é se as razões que, no seu entender, levaram ao não cumprimento dos prazos e à não concretização resultaram de decisões de alterações ou de outras circunstâncias. Também é importante perceber se é ou não verdade que essas alterações ou outras circunstâncias aconteceram entre 2006 e 2011.

Portanto, gostaria de saber se as razões objetivas que levaram ao incumprimento têm a ver com decisões que nesse período, não o atual, não a atual governação, conduziram ao não cumprimento dessas obrigações contratuais.

Há pouco, falou na questão da deslocalização, ou potencial deslocalização, para a República Checa. Pedia que me confirmasse se isso é verdade ou não, porque, a avaliar por um conjunto de dados que vieram a público em março de 2009 — é importante registar esta data —, foi nessa altura que teria sido comunicada pela Steyr ao Governo português a necessidade de levar para qualquer outro lado, além de Portugal, a produção destas viaturas de forma a cumprir as obrigações contratuais para com o Estado português.

Para nós, também era relevante perceber se houve ou não estas afirmações e se foram ou não estas razões que levaram a Steyr, em dado momento — em 2009, não em 2012, nem em 2013 quando se efetiva o incumprimento por parte do Estado português —, em nome do interesse nacional e face a um incumprimento objetivo, a acionar as cláusulas de incumprimento e a garantia bancária associada a esse incumprimento. É verdade ou não que esta deslocalização foi falada em 2009?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Deputado, tenho muito pouco conhecimento, como lhe disse na intervenção inicial, das conversas que tinham o Ministério da Defesa, Portugal, a Direção-Geral de Armamento e o Governo. Como lhe disse desde início, as pessoas entretinham-se a falar em inglês e para falarem com a Fabrequipa tinham de falar em português. Tenho algum desconhecimento em relação às conversas em surdina que os Srs. Ministros e o Governo iam tendo com o *prime contractor* e até com a Direção-Geral de Armamento.

O que lhe posso dizer é que também soube pelos jornais que uma parte da comunidade científica deste programa pretendia deslocalizar parte da produção — penso que era para fazer alguns cascos na República Checa — e que isso até tinha sido validado, veja bem, pelo próprio Presidente da MAF, Missão de Acompanhamento e Fiscalização. Achava que isto era uma coisa espetacular: deslocalizar, tirar de Portugal, parte da produção dos trabalhadores e das empresas portuguesas e pôr na República Checa. É qualquer coisa de surrealista, mas já vi tanta coisa neste País que, sinceramente, nessa altura, não me admirava nada.

Quero dizer-lhe algo importante: há mora entre 2007 e 2011. Não há denúncia do contrato, há razões para mora, que estão contratualmente previstas. Cada atraso tem de ser pago e o *prime contractor* teve sempre disponível para pagar e compensar o Estado português. Não há razões para denúncia, não há sequer razões, na nossa opinião, para executarem a garantia bancária e muito menos razões há para terminarem com uma empresa portuguesa do Barreiro com 200 trabalhadores. Não há nenhuma razão!

Que fique aqui claro que a denúncia do contrato foi feita agora, não foi feita nesse tempo. Eu expliquei as razões dos atrasos, e estão bem

explicados e provados. São milhares os documentos que temos. Aliás, toda a gente sabe disso, só não sabe quem não quer saber. Os atrasos deveram-se pelas razões que aduzi e que dão razão a mora, não dão razão a denúncia do contrato.

Devo dizer-lhe que, em relação à denúncia do contrato, a Fabrequipa nunca foi ouvida. Nunca ninguém no Ministério da Defesa contactou a Fabrequipa para trocarmos opiniões, nem para encontrar soluções. Foi terminar com a empresa *tout court*. Só não terminaram ainda porque o empresário é rijo e os trabalhadores também.

Mas continuo a dizer que não há nenhuma razão para a denúncia, até porque a General Dynamics está disponível para compensar o Estado português por todos os atrasos, está disponível para dobrar o valor da compensação contratual, está disponível para retomar toda a produção dos Pandur, está disponível para trazer os 200 trabalhadores para a fábrica, está disponível para encontrar negócios no valor de 2000 milhões de dólares para a fábrica, para o Estado português.

Quero dizer à Comissão — estou mandatado para o fazer — que a General Dynamics está disponível para criar trabalho em Portugal e está disponível para pagar e para compensar os atrasos. Assim o Governo português tenha uma atitude que permita prosseguir o programa, até porque os militares também precisam dos veículos. Esse, sim, talvez fosse o melhor caminho.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Faz sentido fazer-lhe a seguinte pergunta: qual era a data de entrega das viaturas? Também faz sentido perguntar, havendo mora, e no seu entender havia motivos para acionar as

cláusulas por haver incumprimento em relação aos prazos, o seguinte: desde quando é que esses incumprimentos foram reportados por parte do Ministério da Defesa Nacional, neste caso junto da Steyr, que certamente depois terá transmitido à Fabrequipa? Qual era a relação da Fabrequipa com a Steyr, que, ao fim ao cabo, era a interlocutora contratual com o Ministério da Defesa Nacional? Não sabemos se era em português, se era em inglês, o que é certo é que sabemos que entre 2006 e 2010/2011 se falou muito em inglês no Ministério da Defesa Nacional, por responsáveis que não o atual Ministro da Defesa Nacional.

Portanto, independentemente do rosto da responsabilidade cimeira por acionar o incumprimento em nome do interesse nacional, para nós é importante perceber os passos que foram dados ao longo do processo e aquilo que é verdade, mas precisamos, do ponto de vista factual, do seu entendimento sobre este processo, é que temos nota de que, ainda antes de 2011/2012, já existiam cartas que eram enviadas para a Steyr, no sentido de dar nota de que havia incumprimentos sucessivos dos prazos contratuais.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Sr. Deputado, em matéria de idioma, penso que o idioma oficial do Ministério da Defesa Nacional continua a ser o inglês, porque, como nunca falaram connosco, acho que não mudaram... Mas também não é relevante. Eu também falo muito bem em português e estou bem em português.

O programa atrasou essencialmente cerca de dois anos. O atraso que o programa tinha — e estava previsto no contrato — era de cerca de dois anos, pelas razões que aponte.

Os programas foram sempre validados pelos planos produtivos que, sucessivamente, o Ministério da Defesa e a Steyr foram aceitando e enviando para a Fabrequipa.

Diria que as cartas de que o Sr. Deputado fala são cartas que saíram a correr, em desespero de causa, num período de três meses, tipo aquelas cartas do banco que dizem assim: «Olhe, o senhor é avalista, deve 18 milhões de euros e tem oito dias para pagar».

Vi uma das cartas e era, basicamente, isto: «Os senhores têm 40 carros em atraso, têm dois meses para os entregar». Portanto, essas cartas existiam, mas as cartas eram tão ridículas como quem assinava as cartas, porque quem assinava as cartas era precisamente a mesma pessoa que fazia os programas fabris à revelia da Fabrequipa — Almirante Viegas Filipe.

Portanto, o que é interessante aqui é perceber que a mesma pessoa que validava o atraso, a mesma pessoa, a mesma direção-geral que validava os planos, à revelia da fábrica, era a mesma que fez as cartas à Steyr a pedir para entregar os carros em 40 dias, como eu disse, tipo aquelas cartas do banco «o senhor deve 180 milhões de euros, paga amanhã».

Estas cartas têm o valor que se lhes quiser atribuir. Para mim, são apenas cartas em fuga, de alguém que está a muito poucos dias de sair da Direção-Geral de Armamento, que, aliás, foi o que aconteceu. Há uma grande diferença nestas coisas todas: o empresário é o mesmo e, infelizmente, na Direção-Geral de Armamento do Ministério da Defesa já conheci vários. Pela minha parte, continuo industrial e há muita gente que já não sei onde anda.

Portanto, nós temos a certeza absoluta de que este incumprimento, esta mora, pelas razões de que estamos aqui a falar, razões técnicas, compreensíveis, numa perspetiva fabril...

Volto a dizer, para que não fique nenhuma dúvida sobre a Fabrequipa: Portugal comprou bem as unidades, escolheu bem, o processo fabril é difícil de implementar, tinha um *frame time* muito reduzido, altamente ambicioso e o resvalar do programa em dois ou três anos era mais do que normal.

Quero aqui dizer aos Srs. Deputados algo que devo fazer em bom abono da justiça. Este programa trouxe mais de 100% de contrapartidas à economia portuguesa.

Quando o Dr. Portas assinou este programa não só comprou veículos como deu à economia portuguesa muito mais do que aquilo que ia gastar. Pensem apenas que, se nós tivéssemos conseguido ou se fôssemos capazes de executar e pôr em prática as contrapartidas que o Sr. Ministro da Defesa, ao tempo, deixou, Portugal, hoje, era um país bem melhor e muito melhor.

Devo dizer-vos que, por onde tenho andado, a tentar exportar estes veículos para o mundo, só tenho recebido elogios das viaturas. E tenho andado sozinho, sem apoio de ninguém. Já cheguei a ser recebido por Presidentes da República, uma coisa em que nunca pensei na minha vida, precisamente para trazer para Portugal negócios importantes, produção e indústria.

Peço imensa desculpa por defender a minha dama, porque sou industrial, mas este programa atrasou, de facto, dois anos. Diria que era provável que viesse a atrasar um pouco mais, nada que não se compensasse... Há coisas que atrasam muito mais tempo. Olhe, a minha pátria está a ser atrasada há anos! Olhe, as gerações que têm de emigrar estão a ser atrasadas há anos e nunca ninguém denunciou o País, porque o País é muito maior do que aqueles que agora o habitam. É apenas isto!

O Sr. Presidente: — Queira prosseguir, Sr. Deputado.

O Sr. Nuno Filipe Matias (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, ainda assim era importante, do ponto de vista factual, tentar perceber quando é que começaram a ser enviadas as cartas por incumprimento contratual, porque a informação que temos é a de que terão sido sempre antes de 2011, mas queríamos tentar perceber o alcance e, já agora, se nessa altura havia ou não fornecimento de viaturas, por parte da Fabrequipa ou por parte da Steyr, ao Ministério da Defesa Nacional e, neste caso, ao Exército, uma vez que a Marinha não chegou a receber qualquer tipo de viatura.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. Francisco Pita: — É verdade, Sr. Deputado, de facto, é antes do período que fala. Quero também dizer-lhe que esse período foi muito duro, na altura era Ministro da Defesa o Dr. Santos Silva...

O Sr. Presidente: — Pode ser. Não sei a que período é que se está a referir, mas...

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Mas é este período. Foi um período muito mau, é verdade que as cartas de que fala foram enviadas nessa altura, é verdade que todos estes *qui pro quo* tiveram esse período, é verdade que o Ministério da Defesa nessa altura, à exceção do mandato do Ministro Severiano Teixeira, que esteve muito bem, excelente, foi o único Ministro que se preocupou verdadeiramente com este programa... Estas coisas todas aconteceram nesse período e também não é menos verdade que as cartas foram nesse período. É um facto indesmentível e, como V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Deputado, pretende os factos, esse é um facto verídico, tal e qual.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, dispõe ainda de tempo...

O Sr. Nuno Filipe Matias (PSD): — Bom, em relação a essa matéria era importante perceber qual foi a ação que a Steyr ou a Fabrequipa, através da Steyr, terão tido junto do Ministério da Defesa Nacional para justificar os atrasos operacionais que levaram ao não cumprimento dos prazos contratuais.

Em simultâneo e associado a isso, era também importante perceber um potencial acordo que foi noticiado como estando a ser negociado e elaborado em 2010, no sentido de haver uma prorrogação do prazo de entrega, com eventual prorrogação, também, dos prazos de pagamento.

Foi um acordo que foi publicamente noticiado, mas que não veio a ser concretizado. Portanto, para nós, era também importante perceber o alcance, o objetivo e o porquê da sua não concretização.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Sr. Deputado, quanto à primeira parte da pergunta que me faz, sabe que a Direção-Geral de Armamento, ao tempo, como lhe disse, não falava connosco. Nós tínhamos uma grande dificuldade em perceber o que é que o Ministério da Defesa fazia, ao tempo, com a GD. Devo dizer-lhe que, como em tudo na vida, a GD, naquela altura, também tinha uns quadros que optavam por este tipo de relacionamento, o que é diferente de hoje, porque a GD de hoje é bem diferente da GD de ontem. A administração da GD de hoje, o *board of directors* nada tem a ver com o *board of directors* de antigamente.

A mim, parece-me que todos os planeamentos que foram feitos entre as partes não eram exequíveis. De cada vez que nos chegava um planeamento novo à fábrica, era de rir e posso dizer-lhe que todos os meus funcionários, desde o mestre mais antigo, da soldadura, passando pelo engenheiro ou pelo serralheiro mais eloquente, só se riam de cada vez que viam um documento daqueles, porque aquilo era, de facto, um documento para rir. Era feito por pessoas que não sabiam patavina do que é um gabari, não fazem a mínima ideia do que é uma máquina de soldar, não fazem a mínima ideia do que é um serralheiro nem fazem a mínima ideia do que é um programa fabril. E, no entanto, entretinham-se a ir fazendo uns programas fabris para produzir os veículos que eram completamente inexecuíveis.

Vou dizer-lhe, Sr. Deputado, com todo o respeito, o seguinte: foi um período de grande ignorância. É daquelas coisas que, às vezes, ainda olho para trás e penso — falo com os nossos trabalhadores, nós falamos muito — que foi um período de grande ignorância. Diria que foram escolhidos a dedo. Fez-se um *casting* para juntar no Ministério da Defesa um bando de ignorantes para trabalhar nas matérias de uma fábrica, e uma fábrica é uma unidade produtiva que não é propriamente um supermercado onde compramos maçãs. E, de facto, devo dizer-lhe que foram períodos difíceis. Eram almirantes, generais, coronéis, civis, a falarem em passos produtivos, sem fazerem a mínima ideia do que é um passo produtivo, sem fazerem a mínima ideia do que é uma soldadura ao alto, ao baixo, um passo *pellegrino* ou se são duas à vista, três à vista, quatro à vista. É complexo e isso originou estes atrasos todos.

Depois, não houve nunca entendimento entre os engenheiros militares, ou não houve entendimento, em tempo, entre as equipas

conjuntas que deviam tomar decisões, ao ponto de sermos nós, às vezes, a ter de tomar decisões produtivas.

Lembro-me de um episódio incrível, que foi... Aliás, houve dois episódios violentíssimos naquela fábrica, um dos quais foi este: tínhamos previsto no contrato que a produção do *hull*, portanto, do casco, demorava 900 horas, em termos médios, e que a produção de montagem — estava escrito — era de 340 horas, o que dava um total de veículo de 1240/1250 horas, mas os veículos estavam a ser produzidos na fábrica em 2000 horas. E alguém do Ministério da Defesa nos diz: «Isto é impossível, porque estão a dizer que os trabalhadores austríacos conseguem fazer isto em metade do tempo».

Telefonei ao presidente norte-americano John Ulrich e disse-lhe: «Sr. Presidente, faça-me o favor de se deslocar a Portugal para termos uma reunião de emergência». E fiz-lhe um desafio, que foi este: «O senhor traz os melhores trabalhadores que tem na Áustria, vai à procura dos melhores trabalhadores que tiver, na sua empresa, em qualquer parte do mundo e, à minha frente e dos meus trabalhadores, vai produzir este carro em 1200 horas». Sabe o que aconteceu? Gastaram mais 1000 horas do que os nossos trabalhadores no Barreiro. Sabe o que isto quer dizer? Os nossos trabalhadores são mesmo melhores do que eles. Foi um episódio triste, porque isto foi tudo alimentado pelo Ministério da Defesa Nacional e não havia necessidade, bastava ter confiança.

Sabe que ali, no Barreiro, aqueles mestres do ferro são mestres há muitos anos. Alguns deles já têm filhos engenheiros, mas passaram muito para os filhos serem engenheiros. Não são como eu, que a minha mãe é médica, o meu avô era engenheiro, venho das classes ricas. Ali, não! Ali os homens vêm dos caminhos de ferro, já foram enganados muitos anos, muitas vezes, pela política, por todos, são homens a sério. Nós temos ali o

melhor que há, em termos de trabalho, e não havia necessidade nenhuma de o Ministério da Defesa pôr em causa as pessoas que trabalhavam no Barreiro. Sabe, depois, o que aconteceu? Foram todos para a Áustria dar formação aos austríacos sem falar inglês. Interessante, não é?! Mas isto é um episódio que só pode orgulhar quem trabalha.

Peço imensa desculpa, são momentos que, provavelmente, para a Comissão nada querem dizer, são até, provavelmente, *faits divers*, mas são pequenos apontamentos, mesquinhos, como as coisas são tratadas, muitas vezes, no nosso País.

De maneira que aquilo que lhe posso dizer é o seguinte: infelizmente, no mandato do Ministro Santos Silva, a coisa foi mesmo muito complexa. Os atrasos tiveram todos a ver com aquelas razões que acabei de lhe dizer, é um facto.

No que concerne a esse acordo de que fala, de 2010, é verdade, tentou-se o acordo. Uma vez mais, nós estávamos fora disso. Era um acordo que esteve para ser assinado, não conheço as razões pelas quais o acordo não foi assinado, mas também lhe quero dizer que, se fosse assinado, voltava a ser um acordo inexecutável, era mais um daqueles que não era para cumprir.

Recordo-me perfeitamente de que, nas conversas que tivemos na fábrica, ao olharmos para o *draft* daquele acordo, nós sabíamos que aquele acordo ia ser inexecutável. É a única coisa que lhe posso dizer. Aquilo que tinha de acontecer e que não aconteceu era uma conversa com o fabricante, que somos nós, que fabricou os carros de *a* a *z*, e bem. Desafio o primeiro, factualmente, a explicar-me qual o problema técnico que teve algum dos carros feito na Fabrequipa. Não estou a falar de problemas de *design* ou de conceção, que não tinham a ver connosco, estou a falar de problemas de fabrico. nenhuns! Nós abríamos obras internas, resolvíamos sempre os

nossos problemas internamente e todos os carros que saíram da Fabrequipa foram, seguramente, os melhores Pandur fabricados no mundo. E não havia nenhuma razão objetiva para não aceitar a compensação que a General Dynamics queria dar, e ainda hoje quer dar, ao Estado português, às Forças Armadas Portuguesas — negocieei um pacote interessantíssimo para Portugal em que Portugal não gastava um tostão e era equipado —, em vez de andarmos a executar garantias bancárias e a termos atitudes que são próprias da Calábria, porque é na Calábria que se fazem estas coisas e não num país democrático e que se quer, embora uma jovem democracia, um País educado e elegante, como deve ser o nosso, pelo menos em honra àqueles que são os nossos antepassados.

O que se está a fazer hoje é muito feio. É fácil! Têm as garantias bancárias e executam ou ameaçam executar, algumas delas foram executadas, as outras é só ameaçar. Como é que se quer que se cumpram as contrapartidas de um programa se denunciaram o contrato? Como é que querem que a fábrica trabalhe se denunciaram o contrato? Como é que querem que haja acordos de garantias e de *after sales* nos veículos se denunciaram o contrato?

Já se pensou, por exemplo, na ideia que esta empresa norte-americana — que é apenas a segunda maior empresa do mundo na área da defesa — tem de Portugal? Vou dizer-vos.

Já agora, sabem como abriu a última explicação, o último momento em *Powerpoint* dos quadros da GD da Europa em Washington? Abriu com aquele brilhante cenário do *drone* português no Alfeite — lembram-se daquele avião do Toys R Us que se atirou, que se chamava o *drone* português, e que caiu? Ninguém se recorda disso? Recordam-se, não se recordam? Quero dizer-vos que começou assim... De facto, era um bicho mortal, porque se caísse na cabeça do gajo que estava a nadar, ele morria.

Mas ainda há uma coisa que vos vou dizer: a vergonha que passei quando soube que a segunda maior empresa do mundo na área da defesa, que são meus parceiros, fazem uma apresentação a dizer «This is Portugal» e pregam com o nosso Ministro da Defesa e com o brinquedo do Toys R Us na água. É ridículo. Os Srs. Deputados, que muito prezo, devem perceber melhor do que eu, porque vocês estão em espírito de missão nesta Assembleia. Uma pessoa faz umas figuras de urso que não têm explicação. Esta foi uma delas. Enfim, são os nossos tempos... Um dia ofereço ao meu filho um *drone* daqueles.

*Risos.*

**Vozes:** — Se calhar, é melhor não!

O Sr Dr. **Francisco Pita:** — O meu cão faz muito barulho, pode ser que caia na tola do cão...

O Sr. **Presidente:** — Pela descrição que fez pode ser perigoso.

*Risos.*

O Sr. Dr. **Francisco Pita:** — Pode ser perigoso.

O Sr. **Presidente:** — A avaliar pela descrição que fez. Eu não sei, porque não vi.

Sr. Deputado Nuno Filipe Matias, faça favor.

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — O que resultou claro da sua resposta é que, afinal, o Ministro Augusto Santos Silva também teve alguma responsabilidade no processo.

Para complementar as perguntas antes de uma abordagem final, a Fabrequipa teve algum litígio com a General Dynamics ao longo deste processo?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — O Sr. Ministro Santos Silva não teve alguma responsabilidade, teve a total responsabilidade neste período, neste processo. Não é alguma, é total.

Nós tivemos litígios com a General Dynamics e que foram resolvidos todos amigavelmente. Tivemos uma ação no tribunal arbitral contra a General Dynamics, que resolvemos amigavelmente. A General Dynamics teve umas ações que queria pôr contra a Fabrequipa, depois, e resolvemos tudo amigavelmente, no bom interesse do programa.

E era também no bom interesse do programa que eu entendia que o Ministério da Defesa e o Governo português português pudessem aproveitar a boleia, de muito boa-fé, que hoje a General Dynamics e a Fabrequipa pretendem dar e que se terminasse este programa e, mais importante do que isso, que se iniciasse o processo de exportação destes países para o mundo inteiro. Estamos a perder 10 000 postos de trabalho com essa possibilidade. Nós somos os beneficiários de contrapartidas e temos as licenças de produção. Já temos as licenças de produção, temos a transferência de *know-how*. No Barreiro está uma fábrica com capacidade para produzir os melhores veículos blindados do mundo, livremente.

Portanto, gostaria, de facto, que se transmitisse uma mensagem de otimismo em relação a este programa. Primeiro, porque as nossas Forças Armadas têm necessidade destes veículos. Segundo, porque existe um

princípio de *pacta sunt servanda* de que os contratos são para se cumprir, de que o Estado português tem de cumprir e honrar os seus contratos. Terceiro, porque não faz sentido nenhum a empresa beneficiária, que é a Fabrequipa, fechar as portas porque o Sr. Ministro da Defesa resolveu denunciar o contrato. Não faz nenhum sentido.

Percebo que não haja dinheiro para pagar os compromissos, percebo que não haja dinheiro para muita coisa, mas a honra não tem preço e nós podemos fazer as coisas sem dinheiro. A GD espera os anos que forem precisos pelo pagamento. Acho que nunca ninguém vos disse isso, mas esta é a verdade.

Não sei o que vos têm contado, mas está é a verdade e a única verdade. A General Dynamics está disponível para auxiliar o Estado português na continuidade do programa, entregar aos nossos militares os veículos Pandur, compensar o Estado português pelos atrasos, até porque há uma parte desses atrasos que são da sua exclusiva responsabilidade — e eles assumem essa responsabilidade —, cumprir integralmente com as contrapartidas.

Mas, para tal, acho que o Governo português devia restituir os dinheiros das garantias bancárias que executou e deveria, de facto, estar em plano de mais-boa fé, porque acho que é muito mais importante criar emprego, criar trabalho, e pôr a economia a andar do que propriamente denunciar um contrato que não devia ter sido denunciado. É apenas a minha opinião e peço imensa desculpa aos Srs. Deputados por dar uma opinião destas, mas almoço comigo dezenas de trabalhadores, e dos melhores que há no mundo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, dispõe ainda de alguns segundos para finalizar.

Faça favor.

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Uma última questão antes de fazer uma reflexão final. É que ainda não ficou claro, também, no momento da denúncia do contrato e do acionar posterior das garantias por incumprimento, de como estava o ritmo de produção e de entrega de viaturas por parte da Fabrequipa e da Steyr, através da Fabrequipa, em relação aos cumprimentos dos prazos contratuais e do volume de entrega de veículos blindados com rodas, porque é importante que se perceba, no momento, o que é era o nível de cumprimento ou de incumprimento.

Para terminar, para nós é importante que fique claro que respeitamos muito a capacidade de produção nacional, respeitamos muito os trabalhadores que, no caso do Barreiro, têm desenvolvido o seu trabalho, e respeitamos a competência do seu trabalho.

No entanto, o que resulta, também claro — e as suas palavras vieram-no confirmar — é que houve alguns incumprimentos em que a responsabilidade objetiva, seja da GD, seja da Steyr, através da GD, seja da Fabrequipa, através da Steyr (algo que depois, certamente, terá de ser dirimido), levou a que houvesse incumprimentos.

Resultou também que já neste Governo houvesse a decisão de acionar as garantias no sentido de demonstrar que o incumprimento em relação a uma responsabilidade contratual e em relação à necessidade operacional — neste caso do Exército, e também da Marinha, mas, sobretudo, do Exército — e em relação a um conjunto de equipamentos militares que tinham um programa de execução, tinham uma data-limite de entrega.

Portanto, mal seria que um Governo, na sua responsabilidade de defesa do interesse nacional, chegando à data-limite e percebendo-se que não havia o cumprimento cabal das responsabilidades contratuais, não procurasse acionar os meios legais que ajudassem, por um lado, a dirimir — e, certamente, serão dirimidos do ponto de vista judicial — e que ajudasse também a perceber que tipo de incumprimentos operacionais é que se estava a registar.

A informação que temos é que, até ao momento da resolução, houve três cartas enviadas por parte do atual responsável no sentido de procurar dirimir essa questão, mas não alertar para o incumprimento, e manda a defesa do interesse nacional que ao não se conseguir dar cumprimento cabal se acionassem os mecanismos legais associados, que eram mecanismos que estavam, desde o início, contratualizados.

Portanto, para nós é importante que tudo isto fique claro, que se perceba que não é nada contra uma fábrica específica ou um trabalhador em particular, mas que tem a ver com um conjunto de razões de incumprimentos, de falta de sintonia, de contacto, ou de entendimento que levou a que, em dado momento, em defesa do interesse nacional, se acionasse uma garantia por incumprimento contratual.

É fundamental que se perceba que houve conflitos e que afinal não foram só entre a Steyr e o Governo português, mas parece que houve conflitos também entre a Steyr, a GD e a Fabrequipa. E parece que, em dado momento, houve também tentativas, mediadas, até pelo Governo português, de haver um entendimento entre a GD e a Fabrequipa, porque aparentemente esses litígios também passaram por algumas conversas tripartidas no sentido de tentar resolver alguns obstáculos ao cumprimento cabal das responsabilidades contratuais que, no caso, existia, seja da Steyr,

em primeiro lugar, seja através da Fabrequipa, que teve a relação contratual, como já referiu, com a Steyr e com a GD.

É o que para nós é fundamental, porque respeitando os trabalhadores, respeitando a Fabrequipa, respeitando todo o *know-how* que possam ter, há uma razão objetiva: é que houve incumprimento que levou a estas decisões em nome da defesa do interesse nacional.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, o seu tempo está esgotado.

Pedia ao Sr. Dr. Francisco Pita que desse uma última resposta ao Deputado Nuno Filipe Matias para depois passarmos a outro grupo parlamentar.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Deputado Nuno Filipe Matias, agradeço-lhe as cinco questões que me coloca.

Quanto ao estado final da produção, na altura tínhamos cerca de 22 viaturas para entregar e o Estado português não as aceitou. Tudo o resto tínhamos em produção, a produção estava a andar. Como lhe digo, tínhamos cerca de dois anos de atraso, o que estava aceite pelo Ministério da Defesa.

Na nossa perspetiva, como é lógico, havia sempre mora contratual e não razão para denúncia. Não temos dúvidas nenhuma de que as razões objetivas pelas quais o programa atrasou têm uma forte componente do Estado português e a responsabilidade tem de ser assacada ao Ministério da Defesa e à Direção-Geral de Armamento e não ao *prime contractor*. Essas razões estão patenteadas em provas factuais, escritas em relatórios, que são completamente indesmentíveis.

Portanto, quanto ao risco de se atuar como se atuou, a justiça logo dirá. Eu preferia que esta ação no Tribunal Arbitral fosse cancelada, em

bom abono das duas partes. Eu preferia que esses conflitos fossem dirimidos de boa-fé. Mas quem sou eu? Não sou ninguém.

Quanto ao respeito que o Sr. Deputado tem pelos trabalhadores, agradeço-lhe, mas quero dizer-lhe que o Sr. Ministro não teve respeito nenhum. Portanto, se há algo que não vou admitir é que me digam que há respeito pelos 200 trabalhadores do Barreiro ou pela fábrica, porque o Sr. Ministro Aguiar Branco não teve, rigorosamente, respeito nenhum nem pelos trabalhadores, nem pela fábrica, nem pela indústria, nem pelo programa, nem por coisa nenhuma. Devo mesmo dizer-lhe que o que fez é um crime e que a sua ação, que é uma ação de desgraça, só tem pactuado nas Forças Armadas.

Quanto ao respeito pela Fabrequipa, devo dizer-lhe, sem nenhuma dúvida, mas sem nenhuma dúvida, que nunca vi na minha vida um Ministro tão fraco, tão baixo, tão incompetente como o Ministro da Defesa. Não o aconselho a passar a mesma ponte para o lado do Barreiro.

O Sr. **Presidente**: — Está terminada a inquirição por parte do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata.

Segue-se, na ronda de perguntas, o Partido Socialista. Dou a palavra ao Sr. Deputado Filipe Neto Brandão, que dispõe, também, de 10 minutos.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Saúdo o Sr. Dr. Francisco Pita e ia pedir-lhe para concretizar — obviamente que não repetirei as perguntas que já lhe foram formuladas... Mas, relativamente à questão que nos traz aqui — convém recordar que estamos a falar do fornecimento das VBR ao Estado português, os contratos foram celebrados em 15 de fevereiro de 2005 — estamos a falar

de contratos com esta referência temporal. E como o Sr. Doutor bem referiu logo no início, a Fabrequipa não surgiu aquando da assinatura destes contratos. O beneficiário das contrapartidas era a GOM (Gestão e Operações Metalomecânicas).

O que há pouco o Sr. Doutor referiu — e vou interrogá-lo diretamente sobre isso — é que foi obrigado a comprar a GOM. A expressão é exatamente sua, portanto o que lhe pergunto, muito diretamente, é por que é que foi obrigado a comprar a GOM. E decomponho, desde já, essa pergunta: quem é que o obrigou a comprar a GOM? Se diz que foi obrigado a comprar a GOM, temos duas conclusões imediatas: primeira, que foi obrigado; segunda, que alguém o obrigou. Eram sobre essas duas questões que gostaria que esclarecesse esta Comissão.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Quando digo que fui obrigado a comprar a GOM, obviamente, como me dirigi à Comissão Permanente de Contrapartidas e me foi posta a questão de que a Fabrequipa não era beneficiária do programa e, como tal, não poderia executar o contrato que estava a fazer com a Steyr, a primeira ideia que me assolou foi: Bom, se a GOM era algo inexistente, se a GOM não tinha fábrica, não tinha trabalhadores — penso que vivia nos escritórios de um advogado —, se não tinha máquinas, era beneficiária de contrapartidas, tinha sido parceiro concursal da Steyr, eu não tinha outra possibilidade de manter um contrato que queria ter, de levar para a fábrica este negócio. Tive então a ideia de adquirir aquela empresa, fundi-la com a Fabrequipa no sentido de herdar os direitos que esta empresa tinha. E foi neste sentido que nós caminhámos.

Diria que ninguém me obrigou — entre aspas — a comprar a GOM. A GOM estava lá para ser comprada — qualquer empresário, qualquer

industrial, qualquer pessoa normal se aperceberia disso. Uma empresa que é beneficiária de contrapartidas, que tinha sido parceira concursal da Steyr, uma empresa que não tinha trabalhadores, nem máquinas, nem teto, nem chão, não havia fábrica, servia para quê? Servia para vender os direitos que tinha.

Foi nesse sentido que me apercebi disso e, de imediato, reuni com a minha gente e iniciámos um processo de aquisição desta empresa para a fundir com a fábrica, porque, depois de fundida com a Fabrequipa, eu herdava esses direitos. Foi isso que aconteceu, tão simples quanto isto.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — O Sr. Doutor está a contradizer-se, porque foi o senhor quem disse que foi obrigado a comprar a GOM. Agora está a dizer que quando disse que foi obrigado, não foi obrigado. Está a esclarecê-lo, mas a frase é sua, portanto é contraditado pelas suas próprias palavras.

Mas vou pedir-lhe mais um esclarecimento, relativamente à GOM. Isto faz-me lembrar aquela conhecida canção infantil «Era uma casa muito engraçada, não tinha teto, não tinha nada». A descrição que o senhor me faz da GOM subsume-se a essa imagem — está a dizer-me que era uma empresa muito engraçada, não tinha trabalhadores, não tinha nada. Salvo erro, referiu-me que eventualmente existiria, até, somente no escritório de um advogado.

Gostaria que concretizasse essa sua afirmação.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Deputado, é tal e qual assim. Como eu disse na minha primeira intervenção, quando adquiri a GOM, passados

uns dias, chegaram-me dois caixotes de cartão que traziam a empresa: dois termos de café, de muito mau gosto, porque um era lilás e outro era verde ou cor-de-rosa, não me lembro bem; dois computadores completamente desformatados; um livro de atas; um livro que trazia também umas anotações... Basicamente, esta era a empresa.

Talvez isto faça lembrar essa canção — eu nunca cantei essa canção relacionada com a GOM —, mas o que lhe posso dizer é que a GOM era uma ficção, não existia. E o que é verdade é que tinha direitos. E eu cheguei à Comissão Permanente de Contrapartidas, apresentei-me como fabricante e industrial e a primeira coisa que a Comissão Permanente de Contrapartidas me disse foi: «O senhor não é beneficiário e não sendo beneficiário não pode executar este programa».

Ora, de imediato, passei à fase seguinte, que era: se esta empresa não existe e tem direitos, alguma coisa há de valer.

Tal e qual isto.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, pode prosseguir.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — O Sr. Doutor está a dizer-me que é empresário, que quer produzir material e que não o deixam porque não tem licença para o fazer e que a solução é comprar a licença de uma empresa que não existe! É o que me está a dizer — fisicamente não existe.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Os direitos. Sim.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Sr. Doutor, quanto é que pagou por uma empresa que não existe?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Alguns milhões de euros.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Compreenderá a minha estupefação.

Portanto, pagou alguns milhões de euros... Sr. Doutor, só paga milhões de euros por uma empresa que não existe se não tem alternativa, porque, como é evidente, não fez isto para perder dinheiro. E isto não é perder dinheiro, é deitar dinheiro fora.

Gostaria de perceber — e compreenderá que tem de ser esclarecido — como é que o Estado português celebra um contrato com um fabricante internacional de material de defesa, elege como beneficiária uma empresa que não existe e que, para produzir alguma coisa, é vendida a um empresário por vários milhões de euros — foi o que acabou de referir. Estamos a falar de uma ordem de grandeza destas.

Gostaria que concretizasse exatamente este percurso.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Deputado, deixei de estar sozinho neste pensamento, porque o seu pensamento e as suas dúvidas são as minhas desde 2006.

Também não consigo entender. Provavelmente, haverá uma explicação. Penso que a explicação que está por detrás da GOM. Do que me vou recordando, tem a ver com a falência ou, se quiser, a saída do Grupo Bombardier de Portugal. E penso que, na altura, aquilo que foi a ideia do Governo foi tentar salvaguardar os postos de trabalho que estavam na Bombardier, criando, ou ajudando a criar, ou dando possibilidades a alguém de fazer uma empresa que pudesse avocar a parte industrial do programa Pandur, que, como sabe, eram 340 milhões de euros de custo e,

na sua parte toda fabril, a GOM tinha dado, naquela altura, um orçamento de cerca de 80 milhões de euros.

Eu presumo — é apenas uma presunção *juris tantum* — que o que está subsequente ao pensamento ou à existência desta empresa tem a ver com o facto de se pretenderem salvaguardar postos de trabalho e que a GOM não foi capaz de se constituir como fábrica: não foi capaz de ter instalações, não foi capaz de executar o programa, não foi capaz de ter empregados. E, a partir daí, deixou a General Dynamics ou a Steyr numa situação altamente complexa, porque a GD era obrigada, pelo contrato, a produzir o veículo em Portugal.

Portanto, esta é a presunção que tenho. Peço imensa desculpa, não sou capaz de ser muito preciso nesta matéria, porque não é do meu tempo, eu apanho este comboio em 2006. E quando apanho este comboio apanho-o com estes problemas, portanto não faço a mínima ideia ou, se quiser, não tenho a assertividade que permita factualmente dizer aos Srs. Deputados, que muito prezo... É apenas um juízo de valor. Peço que todos tomem nota do que estou a dizer como um juízo de valor. Mas penso que o que estava por trás da ideia do Governo da altura era salvaguardar os postos de trabalho da Bombardier. E vou dizer-lhe porquê: porque eu, quando comprei a GOM, tive imensos problemas com os trabalhadores da Bombardier, ainda houve ações que decorreram em tribunal. Eu tive de ir apagar esses fogos todos, porque, se calhar, os trabalhadores da Bombardier pensavam que tinham direito de vir trabalhar para o Barreiro, o que não era o caso.

Isto é apenas uma nota intuitiva do que se lê por aqui e por acolá.

O que sei é que sem os direitos da GOM não teríamos conseguido fazer este negócio, que era um excelente negócio.

Volto a dizer isto: o programa Pandur foi talvez o programa mais inteligente para a economia portuguesa que alguém montou. O programa Pandur deu e continua a dar possibilidade à economia portuguesa de, avocando as licenças de produção e o *know-how*, poder fabricar para o mundo inteiro as unidades, com contratos na área da defesa que são superiores a 2000 milhões de dólares. Nós estamos, neste momento, a negociar com um país cujo contrato possível seria 2000 milhões de dólares, cuja possibilidade de criar postos de trabalho diretos anda na casa das 5 centenas e indiretos na casa dos 10 000, em indústria auxiliar.

O programa Pandur, os quatro programas de contrapartidas diretas que nós usufruímos com a GOM eram um excelente negócio e, no nosso entender ao tempo, valia a pena não o perder.

Foi esse o caminho que me levou a comprar esta empresa, Sr. Deputado, e só isso.

O Sr. **Presidente**: — Pode prosseguir, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Sr. Doutor, vai compreender que eu não me sinta esclarecido e, antes pelo contrário, cada vez mais intrigado. Ou seja, a sua presunção é uma presunção legítima de qualquer pessoa de boa-fé, só que é totalmente contraditada pela realidade dos factos. Nós podemos todos admitir que pudesse ser pela preservação de postos de trabalho, etc., etc. A realidade é que, a dar como boas as suas palavras, não havia trabalhadores nesta empresa, portanto, manifestamente, não foi esse o propósito. E estou estupefacto por me estar a dizer que pagou milhões de euros por dois termos de café — de particular mau gosto, um lilás e outro cor-de-rosa, como acabou de referir — e dois *pc* desformatados. Se o fez, é porque o Estado atribuiu a uma empresa que não

existia um valor de milhões. O senhor pagou milhões a alguém que recebeu milhões por algo que — vou ser muito generoso, um termo de café lilás não lhe daria mais de 2€— valeria algumas dezenas de euros.

Sr. Doutor, isto é de uma gravidade inusitada. Estou perplexo e acho que os meus colegas Deputados estão — para usar um termo corrente — de cara à banda! Não é possível pagar milhões de euros por algo que não existe, como forma, como diz, de poder produzir alguma coisa.

O Sr. Doutor pagou estes milhões de euros a quem?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Não vou fugir a nenhuma das perguntas, que são duas.

Se o Sr. Presidente da Comissão Permanente de Contrapartidas, ao tempo o Eng.º Rui Neves, me tivesse aceitado como beneficiário e me tivesse aberto a porta, eu não teria tido a necessidade de adquirir uma empresa que apenas tinha direitos. Só o fiz porque o Sr. Presidente da Comissão Permanente de Contrapartidas não me deu a possibilidade, na primeira reunião — e nós estávamos a correr contra o tempo —, de ser beneficiário ou de me abrir uma porta que não me permitisse fazer esse negócio.

Depois de ter assinado os acordos com a General Dynamics e com a Steyer, me apercebo que não sou beneficiário, que tenho um problema complexo na minha mão e há uma empresa que tem direitos... Eu não comprei trabalhadores, comprei os direitos que essa empresa tinha, que era ser beneficiária de contrapartidas. Eu não estava à espera de trabalhadores, porque trabalhadores tenho eu, fábrica tenho eu, e do melhor, máquinas tenho eu — termos de café, como bebo muito, também tenho uns quantos, e de bom gosto.

Naquela altura foi esta a situação. Nós íamos receber uma primeira *tranche* fundamental, que era o *down payment* do contrato e resolvi, num ato de gestão, terminar com um problema que tinha: havia uma empresa que era beneficiária que tinha direitos e eu não os tinha.

Nessa altura, pareceu-me um excelente negócio e hoje volto a dizer que foi um excelente negócio.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, faça favor.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Mas há duas coisas que tem de esclarecer. A empresa tem direitos mas, o que me está a dizer — eu insisto, porque é o Sr. Doutor que está a descrever, não sou eu que lhe estou a sugerir — é que essa empresa não tem nada senão esses direitos. Ou seja, a empresa que refere que valia milhões é uma inexistência física. Alguém ganhou muito dinheiro, alguém ganhou milhões de euros apenas porque foi indicado em termos estritamente jurídicos — já percebi que domina bem a terminologia —, apenas pela existência jurídica. Não tem qualquer movimento, não tem *cash flow*, não tem nada. E, através disso, obteve milhões de euros de lucro, porque prejuízo não tinha nenhum, existia.

Portanto, vou perguntar-lhe novamente: a quem é que comprou esta empresa, a GOM.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sem dúvida, aos donos da GOM.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Que são... Ou que eram...

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Eu agora vou ter de puxar muito pela cabeça e vou dizer-lhe porquê: porque eu nunca conheci nenhum.

Eu comprei uma empresa chamada (????), que é uma *offshore*, que era a dona da GOM. E isto é um facto público e conhecido. Os papéis existem todos, para serem vistos e os contratos também.

Quando me apercebo que não tenho nenhuma possibilidade de tornar exequível o contrato que tinha assinado com a Steyr, não tive a mínima dúvida em comprar a empresa que detinha os direitos. Com toda a sinceridade, acho que o valor que paguei pelos direitos, enquanto beneficiário de contrapartidas, compensava. E veio a demonstrar que valia a pena e continua a valer a pena. Não tive dúvidas disso, sou um empresário, um homem de negócios — mais industrial, mas nestas coisas o que é, é.

Continuo a presumir da boa fé que a GOM foi criada para produzir o programa Pandur. Continuo a presumir de boa fé que não foram capazes de o fazer, e isso também é muito possível. Li atas dessa empresa que refletem que procuraram comprar instalações fabris. Li atas da GOM de que, durante algum tempo, estiveram a montar todo o programa. Penso que divergiram com a Steyr ou com a GD em relação aos números que eram necessários e, portanto, continuo a presumir de boa fé que as pessoas que integravam a GOM tinham, na sua boa fé, a ideia de fabricar os Pandur e que, pura e simplesmente, não conseguiram.

Olhe, como agora. Em 2010 eu era um industrial de referência em Portugal e hoje sou um bicho a abater,... sou um ignorante,...em razão da indústria. Eu pouco já tenho.

Portanto, também acredito que os senhores da GOM não tivessem sido capazes... E também lhe vou dizer porque é que acredito. Este era um programa muito complexo. Sr. Deputado, necessitava, para além das valências todas que um ser humano necessita, de ter alguma coragem para se atirar para um programa destes. Em primeiro lugar, nunca ninguém tinha

feito blindados deste nível em Portugal. Em segundo lugar, nunca ninguém tinha montado uma empresa tecnologicamente tão avançada deste nível. Em terceiro lugar, ninguém tinha trabalhadores possíveis, com disponibilidade, se quiser, com formação para fabricar estes veículos. Aí eu tive muita sorte, porque o Barreiro, de facto, é um viveiro de gente do ferro, costumamos dizer de gente da ferrugem.

Quero dizer-vos que eu não sou do Barreiro, no entanto faço parte — desculpe — daqueles camelos que atravessam a ponte. Lá não há camelos, os que estão lá costumam sempre atravessar a ponte e pagar portagens. Isto a propósito daquele cartaz que estava à entrada da ponte, que dizia «Bem-vindo ao deserto».

Portanto, até acredito que fosse difícil para qualquer empresa portuguesa... Recordo-me, por exemplo, que houve uma grande empresa portuguesa que também estava neste processo, que era a Galucho — também lhe pediram para fabricar estes carros. Houve outras empresas e também não foram capazes. Aí acho que fui um bocado afoito, Sr. Deputado. Honestamente, neste meu espírito de piloto do Dakar, atirei-me para o deserto.

O Sr. Presidente: - Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Filipe Neto Brandão (PS): - O Sr. Doutor tem a virtualidade de, a cada resposta sua, aumentar a minha estupefação.

*Risos da Deputada do PSD Elsa Cordeiro.*

Não tenho vontade nenhuma de me rir, porque a indicação de que, como beneficiário de uma empresa inexistente que, em resultado disso,

ganha milhões, ficamos a saber que, além do mais, dessa sua agora resposta, não sabe a comprou porque comprou a uma *offshore*. Obviamente, essa *offshore* era fisicamente representada por alguém, pessoa física.

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Todos os advogados...

O Sr. Filipe Neto Brandão (PS): - Obviamente que era. A sua identidade...

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Os advogados? Não vou revelar isso. Peço imensa desculpa.

O Sr. Filipe Neto Brandão (PS): - Peço desculpa, Sr. Presidente, mas deverá ter a amabilidade de esclarecer o depoente que está numa comissão parlamentar de inquérito e não está numa comissão ordinária, pelo que tem a obrigação de responder às perguntas que lhe faço, e tem a obrigação legal de responder com verdade. Não pode eximir-se à resposta, a menos que argumente que dessa resposta resultaria a sua responsabilidade criminal. Ora, é manifesto que não resulta responsabilidade criminal nenhuma de dizer com quem é que contratou, como é óbvio.

Portanto, o Sr. Presidente fará o favor de esclarecer o depoente de que, se o não fizer, incorrerá no crime de desobediência e sairá daqui com uma participação criminal. Não é essa a minha intenção e devo dizer-lhe, com toda a simpatia, que a pergunta que lhe faço não tem qualquer ressonância criminal. Se me diz que comprou a alguém que é um *offshore*, que não sabe a quem comprou, aquilo que eu lhe pergunto é a pessoa física com a qual teve relação, porque essa, obviamente, poderá ser convocada a

vir prestar depoimento a esta Comissão, sendo certo que, como me está a adiantar que se tratará de advogados, obviamente que, eles sim, se poderão escudar no sigilo profissional. Mas aí já me estou a adiantar à resposta.

Portanto, aquilo que lhe pergunto — volto a fazê-lo com este esclarecimento — é quem era a pessoa física com a qual se relacionou para a aquisição desta empresa fantasma.

O Sr. Presidente: - Sr. Deputado, não tenho nada a acrescentar nem de intervir em relação a essa matéria. Só quero dizer que o depoente sabe que deve procurar responder na medida do que se recorda e do que souber sobre os vários assuntos, como é evidente, à Comissão de Inquérito. Esse parece-me um facto indiscutível. Qualquer depoente que aqui vem tem disso conhecimento.

Tem a palavra, Dr. Francisco Pita.

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Sr. Deputado, não me recordo. Peço-lhe desculpa, mas não me recordo.

O Sr. Filipe Neto Brandão (PS): - Certo. É diferente do que estava a referir há pouco.

Outra questão também relacionada com essa : o Sr. Doutor pagou milhões por esta empresa fantasma, que não existe — existe juridicamente, mas não existe do ponto de vista substantivo. Aquilo que lhe pergunto é, partindo do pressuposto que não teria liquidez para desembolsar diretamente milhões, quem é que financiou esse negócio.

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Como lhe disse, eu ia receber um *down payment* substancial. Do *down payment* que recebi do contrato é que paguei a essa empresa.

O Sr. Filipe Neto Brandão (PS): - Um *down payment* por antecipação...

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Quando assinei o *purchase and supply contract*, portanto o contrato com a Gestaen, tinha direito a receber um sinal muito grande, um *down payment* do contrato. Esse *down payment*, que devia ter sido 100% utilizado no *ramp up* da fábrica, parte dele foi utilizado na aquisição dessa empresa.

O Sr. Presidente: - Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Filipe Neto Brandão (PS): - Penso que esta questão está esclarecida. Portanto, deduzo das suas palavras que não há — corrigir-me-á — financiamento bancário nesta questão.

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Não há nenhum financiamento bancário. E já agora, Sr. Deputado, também lhe quer dizer que isto foi público e notório. Ao tempo, veio nos jornais todos. Já nem me recordo o que é que os jornais escreveram. A única coisa de que me lembro é que naquela altura o meu Benfica estava mal, foi um ano mau para o Benfica, não me recordo de mais nada.

O Sr. Jorge Machado (PCP): - São tantos!

O Sr. Presidente: - O Sr. Deputado Jorge Machado fez uma observação não apropriada, permita-me o humor.

*Risos.*

Sr. Deputado Filipe Neto Brandão, pode continuar.

O Sr. Filipe Neto Brandão (PS): - *(Por motivos de ordem técnica, não ficaram registadas na gravação as palavras iniciais do orador)*... teria preparada uma ação para salvaguarda dos seus direitos.

A questão muito direta que lhe coloco é a seguinte: sabemos que existe um processo pendente de arbitragem entre a Steyr e o Estado português. Certo?

*Pausa.*

Como novamente acena com a cabeça, concluo que a resposta é afirmativa.

Portanto, a Fabrequipa não é parte nesta arbitragem e, portanto, está a cogitar intentar uma ação enquanto lesada pelo fim das contrapartidas, que é uma decorrência da resolução do contrato entre o Estado e a Steyr.

A pergunta final que lhe coloco é, se bem percebi, se será esse o fundamento que alega para os prejuízos ocorridos.

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Nós entendemos que somos parte, pelas razões que já aduzi, e bem baseadas na comunidade científica jurídica dos Srs. Professores que nos fizeram estes pareceres, que são mesmo pareceres, pela relação sinalagmática que existe entre o contrato de fornecimento e o

contrato de contrapartidas. É um contrato a favor de terceiros. Questões de direito que não devem trazer muito para o caso, mas nós somos parte em ambas as áreas.

Nós temos direitos... Posso dizer-lhe, Sr. Deputado, com simpatia, o seguinte: há uns anos atrás, recusei-me a assinar as *claims* de contrapartidas. Estava a ser fortemente pressionado para as assinar e recusei-me porque as contrapartidas que queriam que assinasse na Comissão Permanente de Contrapartidas não estavam de acordo com o trabalho que nós tínhamos prestado. Tinham sido carreadas para aquele processo de *claims* valores de contrapartidas que eram de outras empresas que não a nossa e nós tínhamo-nos recusado a assinar.

Isso deu uma celeuma muito grande, porque de um lado estava uma empresa que queria assinar as contrapartidas como têm de ser assinadas e de outro lado eu diria que estava uma força enorme, que quase nos estava a obrigar a assinar as contrapartidas. E nós, nessa altura, tivemos umas reuniões, das muitas que tivemos, com o Embaixador Catarino na Comissão Permanente de Contrapartidas.

Recordo-me que éramos umas 16 pessoas, entre ingleses... Vieram americanos da KPMG, cada um ditar da sua sapiência. Do meu lado, estava a Dr.<sup>a</sup> Paula Cristina Lourenço e o Prof. Germano Marques da Silva. Aliás, gostava de dizer aos Srs. Deputados que a Dr.<sup>a</sup> Paula Cristina Lourenço é talvez a pessoa que mais sabe de contrapartidas em Portugal. Investigou as contrapartidas durante três anos, conhece as contrapartidas de *a* a *z* como ninguém, conseguiu reconstruir de *a* a *z* todo o programa Pandur, desde a via concursal, passando pela *best and final offer*, à homologação dos contratos, aos desvios todos que o programa teve, aos programas todos de contrapartidas. Teve episódios interessantíssimos para o fazer, porque, por exemplo, a Comissão Permanente de Contrapartidas não tinha os contratos

e ela é que foi procurar os contratos. Esteve na Direção-Geral de Armamento escoltada por militares para não poder tocar nos documentos oficiais que estavam na Direção-Geral de Armamento. Por todo o lado por onde passou os documentos não existiam e teve de recorrer à Comissão de Acesso aos Documentos Administrativos (CADA) para os ter. Fez um trabalho notável. É uma pessoa que eu aconselhava VV. Ex.<sup>as</sup>, se permitem a minha humildade nisto, a ouvir, porque é a pessoa que mais sabe de contrapartidas em Portugal — Paula Cristina Lourenço; trabalha no escritório Germano Marques da Silva. Penso que é a pessoa que mais iria explicar.

Mas estava eu a dizer que fomos para essa reunião, que foi uma reunião muito dura, de advogados muito duros. Recordo que, do lado das contrapartidas que tinham de ser assinadas, e que eu não quis assinar, estava o Dr. Paulo Nuncio, que é hoje o Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, que representava, se a memória não me falha, na altura, a Steyr. Éramos muita gente... Nessa altura, recusei-me a assinar as contrapartidas, porque achava que eram uma coisa séria. Eu achava e sempre achei que as contrapartidas não podem ser vistas como «ok, nós depois logo cumprimos», elas têm de ser cumpridas.

Isto para lhe dizer o quê, Sr. Deputado? Para lhe dizer que isto foi um caminho longo, tão longo, tão duro, tão difícil que eu limitei-me, de facto, a ir à parte produtiva, descurando outras partes. Limitei-me a fazer o melhor Pandur, limitei-me a dar formação à nossa equipa, limitei-me a ficar com os direitos que tinha de exportação para poder melhorar e criar emprego. Limitei-me à transferência de *know-how*, que era fundamental para os meus trabalhadores saberem...

Também vos queria dizer que há duas General Dynamics (GD): uma, que esteve envolvida nestes problemas todos, e a nova, que é dirigida na

Europa por um senhor espanhol chamado Alfonso Ramonet, sendo o seu vice-presidente um senhor americano, latino, filho de português, chamado Jason Monahan, grande amigo de Portugal.

Nós, com esta nova GD, com esta nova gente... Eles fizeram investimentos na casa dos 2 milhões e meio de euros para a fábrica ficar com possibilidades de poder produzir e exportar porque antes não tínhamos essa possibilidade.

Foram completamente indiferentes para o Ministério da Economia ou para a Comissão de Contrapartidas esses investimentos. Também a ideia não era serem importantes, mas sim dotar a fábrica disso.

Posso dizer-lhe, Sr. Deputado, que foi um caminho muito penoso, mas aquilo que doeu mesmo mais foi a denúncia do contrato.

Posso dizer-lhe, Sr. Deputado, em abono da verdade, que houve momentos inesquecíveis, como com o Ministro Severiano Teixeira, que um belo dia me telefonou, estava eu na autoestrada, era um Ministro fora do normal, falámos ao telefone durante meia hora, e foi talvez o único laivo de... sei lá, energia positiva que a fábrica teve. O Sr. Ministro Severiano Teixeira preocupou-se com a fábrica, fez um comunicado de imprensa, que ficou famoso, onde disse «agradeço aos trabalhadores do Barreiro», porque dos sete carros entregues, o ICV-7, foi aquele que foi fabricado em Portugal e era o único que estava bom, os outros não estavam. Tirando este episódio, até porque o Ministro também esteve lá pouco tempo, tivemos episódios violentíssimos.

Olhe, quando foi a inauguração da fábrica, estiveram presentes cerca de 300 pessoas, das quais 9 embaixadores, incluindo o embaixador norte-americano. Quero dizer que não tive um único representante do Governo de Portugal. Jamais me hei de esquecer do Sr. Embaixador Hoffman, que

disse: «Francisco, não te preocupes, tens cá os bancos. Isso é que é importante!». Senti-me tão envergonhado.

Posso dizer-lhe que na primeira entrega oficial do primeiro Pandur também não tive naquela fábrica nenhum representante do Governo de Portugal. Também vos quero dizer, com toda a sinceridade, que, para mim, o importante foi que estivessem lá os trabalhadores. Há muito que me habituei a não ter nada de qualquer Governo de Portugal, embora ame a minha Pátria, espero que um dia que isto seja povoado diferentemente.

É a resposta que tenho para dar ao Sr. Deputado, e continuo a dizer que a General Dynamics (GD) e a Fabrequipa estão disponíveis, mas mais a GD na parte compensatória, para pôr o programa a andar, os trabalhadores regressarem à fábrica e exportarmos as unidades, criando riqueza para o País.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Neto Brandão, o tempo está claramente extinto, mas, uma vez que as respostas lhe têm suscitados dúvidas e dentro do método que tenho habitualmente seguido, pergunto-lhe se quer fazer algum pedido de esclarecimento complementar, ou alguma insistência junto do Dr. Francisco Pita...

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Sr. Presidente, sem prejuízo da segunda ronda, gostaria de clarificar para que não consuma a segunda ronda com isto.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Tem conhecimento da existência do litígio a resolver por arbitragem não com a Fabrequipa mas entre a Steyr e o Estado português? Tem conhecimento desta realidade?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Tenho conhecimento. Nós não somos testemunhas, nem parte desse processo, mas o nosso desejo é que, amigavelmente, essa ação seja extinta, seja acordada, para que o programa retome os moldes contratuais iniciais.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Está concluída a inquirição por parte do Partido Socialista, segue-se o CDS-PP.

Assim, antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Filipe Lobo d'Ávila, informo a Comissão de que informei o nosso próximo depoente, cuja audição já deveria ter iniciado, que esta audição ainda está a decorrer e fui informado de que aguardará tranquilo e serenamente, mas não queria deixar de dar esta informação aos Srs. Deputados.

Faça favor, Sr. Deputado Filipe lobo d'Ávila, dispondo dos mesmos 10 minutos.

O Sr. **Filipe Lobo d'Ávila** (CDS-PP): — Sr. Presidente, agradeço os esclarecimentos.

Cumprimento o Sr. Dr. Francisco Pita e agradeço os esclarecimentos que já aqui prestou.

Antes de mais, começo por duas questões prévias, sendo a primeira para dizer que, para nós, CDS, o facto de se poder produzir, muitas vezes contra ventos e marés, VBR em Portugal é positivo, e é positivo porque significa uma aposta na indústria nacional, significa mais tecnologia em

Portugal e significa mais oportunidades de exportação e de emprego. E, por isso, a opção do Ministro Paulo Portas por um concorrente, na altura a Steyr, que, para além de ter melhor preço, se comprometia a produzir, pelo menos parte, dos veículos em Portugal é, do nosso ponto de vista, uma opção certa. E bem sabemos que, se tivesse ganho a Piranha, como o Sr. Dr. Francisco Pita referiu, as VBR seriam fabricadas nos Estados Unidos da América, se tivéssemos ganho a Pátria, essas VBR seria fabricadas na Finlândia. Por isso, gostaria de começar por esta questão prévia, que, para nós, não é indiferente.

A segunda questão prévia é para confirmar aquilo que o Dr. Francisco Pita já aqui referiu, e é bom registar que os chefes militares, nomeadamente o Chefe do Estado-Maior do Exército que o disse nesta Comissão, estão de facto satisfeitos com a qualidade operacional das Pandur, das VBR portuguesas. Foi aqui dito, isso ficou claro, e, portanto, é algo que resulta também dos nossos trabalhos e das audições que fizemos.

Eu gostaria de colocar várias perguntas e começa por uma que ninguém colocou até agora, mas que foi alvo de muitas notícias ao longo de vários anos.

Faço esta pergunta muito concreta exatamente por causa não só desses artigos de jornais mas também de algumas perguntas que foram colocadas aqui, nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, não ao Sr. Doutor mas a outros depoentes, e que tem a ver com a ideia ou com a insinuação, que, por vezes era lançada, de que o Dr. Paulo Portas o teria favorecido de alguma maneira, porque se conheciam da faculdade ou até porque o Sr. Doutor teria tido, algures no tempo, ligações ao CDS.

A pergunta que quero colocar-lhe, de forma clara — e acho que até é bom poder ser eu a fazê-la —, é a seguinte: alguma vez, entre março de 2002 e março de 2005, o Sr. Dr. Francisco Pita teve negociações com o Dr.

Paulo Portas sobre as Pandur? Mais, concretamente, contactou o Dr. Paulo Portas, ou foi contactado por ele, acerca das VBR, entre 2002 e março de 2005? Gostava que, se pudesse, respondesse a estas perguntas.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Dr. Francisco Pita, para responder.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Deputado, agradeço-lhe a pergunta e, de facto, é verdade que os jornais têm noticiado isto e é a verdade que pretendo dizer nesta Comissão, não vou esconder factos.

Eu não sou amigo, não tive qualquer conversa, não tive qualquer telefonema com o Dr. Portas em relação ao programa Pandur, nem a coisa nenhuma.

Com o Dr. Portas cruzei-me duas vezes na minha vida, uma vez na Universidade Católica, onde fomos colegas, mas tanto para ele como para mim a Universidade Católica não era o nosso poiso diário, e a segunda vez foi em casa de um amigo comum, onde o cumprimentei, mas nunca fez parte de... nunca fomos amigos. Obviamente que, e desde já vou dizer, sinceramente, não gosto que as pessoas... Sou do Benfica e tenho um grande apreço pelo Dr. Paulo Portas. Foi para mim o melhor Ministro da Defesa que Portugal teve e foi uma pessoa que de facto esteve bem neste programa.

Fui militante do CDS, Sr. Deputado, em 1974. Faço parte da primeira juventude centrista. Nesse tempo, fui candidato a Deputado várias vezes pelo CDS, eram tempos difíceis. Aliás, o Dr. Paulo Portas, gostava de dizer a esta Comissão...

Se me pudessem ajudar, tenho aqui um pequeno *qui pro quo*, é que dizem que foi ele quem começou a fazer as campanhas nas feiras, mas não!

A primeira pessoa a ir a uma feira, porque não tinha ninguém para me ver, fui eu, na Feira da Luz, em Lisboa, e era muito jovem.

Quero dizer-lhe, Sr. Deputado, o seguinte: não sou amigo, o Sr. Dr. Portas está completamente limpo em todo o processo Pandur. Não sou amigo, não tive nenhuma conversa, nunca o Dr. Portas influenciou rigorosamente em nada! Oxalá, tivesse feito, porque, se calhar, não tinha a fábrica parada. Nunca tive conversas com ele, nem com ninguém da área do Dr. Portas nesta matéria.

Montei este projeto, apanhei o «comboio» em 2006; em 2006, já tudo estava lançado; em 2006, só tinha de se executar e, portanto, tudo aquilo que... Não são jornais, é o *Correio da Manhã*, não são jornalistas, é apenas um jornalista que, sistematicamente, bate na mesma coisa. Eu desminto, categoricamente, nesta Comissão, tudo o que esse jornal tem dito. Não há nenhuma relação, de nível nenhum, entre mim e o Dr. Portas, a não ser a admiração que eu tenho por ele. Se ele gostar de automóveis, se calhar, também deve admirar-me nos Dakar, mas só por isso, porque já não estou na política há muito tempo. Só por isso, Sr. Deputado.

Penso que respondi às...

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Lobo d'Ávila** (CDS-PP): — Muito obrigado, Sr. Dr. Pita por esse esclarecimento.

O Sr. Doutor confirmou-nos que a Fabrequipa, e acabou agora de o dizer, entra neste processo, apanhou o tal «comboio» em 2006. O Sr. Doutor foi referindo um conjunto de relacionamentos que teve com os diferentes Ministros ao longo dos tempos, dando, evidentemente, aquela que é a sua opinião pessoal sobre alguns desses Ministros — a opinião é

peçoal, é a sua, e eu não quero entrar nisso. Foi aqui questionada a compra da GOM (Grupo de Operações Metalomecânicas) por si, dizendo-se a certa altura que era uma inexistência jurídica, uma ficção, que essa empresa não existia. Sinceramente, não consigo compreender as afirmações que acabaram de ser proferidas pelo Sr. Deputado Filipe Neto Brandão, até porque, de facto, estamos perante uma empresa que, disse-nos aqui, tinha direitos, tinha licenças, tinha trabalhadores, aliás, os trabalhadores que justificaram a opção pela GOM e que o relatório da Comissão Permanente de Contrapartidas de 2006, a tal presidida pelo Eng.º Rui Neves, segundo me recorde, num governo socialista, considera, e vou reproduzir apenas para que fique registado em ata: «A Comissão Permanente de Contrapartidas não aceitou esta argumentação,...», a argumentação da substituição da Fabrequipa pela GOM, «... justificando que o projecto inicial tinha sido avaliado com base na manutenção do emprego dos trabalhadores da ex-Bombardier».

Portanto, sabemos hoje, e julgo que isto resulta claro da diversa documentação que temos, que a entrada da GOM neste processo tem a ver com a manutenção dos postos de trabalho, não sei quantos, confesso, dos trabalhadores da antiga Bombardier, e com o objetivo de manter em Portugal uma capacidade de construção nacional de equipamentos militares. É um facto, e julgo que todos concordarão, que essa empreitada, se assim se pode dizer, falhou e que, ao falhar, aquilo que existia era um acervo de direitos, que não eram de tal maneira indiferentes que levaram o Sr. Dr. Pita a considerar um bom negócio a aquisição dessa empresa e desses direitos que estavam em cima da mesa.

Pergunto: essa manutenção dos postos de trabalho dos antigos membros da Bombardier foi o problema com o qual se viu confrontado, ou não?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Assino por baixo do que disse, porque também é minha convicção de que a GOM falhou nos seus objetivos. Estou plenamente convencido da boa fé da empresa.

Recordo-me de uma frase, ouvida na televisão, do Dr. Portas, que dizia «onde morre uma empresa, nasce uma empresa!». Lembro-me disto na televisão.

Como digo, não faço parte desse tempo. Todavia, quando assumimos a aquisição da GOM e quando iniciámos todo o processo, eu tive trabalhadores da antiga Bombardier a quererem trabalhar no Barreiro, não foram muitos, mas ainda estavam desempregados e foi um processo difícil.

Lembro-me de que houve duas ações, uma delas foi posta precisamente pelos trabalhadores da GOM que não conseguiram ir trabalhar para o Barreiro, por morarem na zona da Bombardier, que era no lado oposto, o que trouxe algumas complicações. Mas acho que também foram sanadas, penso que houve logo ali um tribunal que decidiu que não havia esses direitos por parte dos trabalhadores que já tinham sido indemnizados pelo facto de a Bombardier ter saído de Portugal.

Tivemos alguns problemas, mas quero dizer-lhe, Sr. Deputado, que é minha convicção, pelas atas que li e depois de pegarmos no processo e de andarmos pela banca, de que os engenheiros que constituíam o corpo acionista da GOM tentaram pôr o programa de pé e falharam. Apenas isto. Penso que foi um daqueles programas que não conseguiram pôr de pé. Sei que houve uma grande dicotomia, se quiser, entre aquilo que eram as propostas da GOM à Steyr e a realidade, e isto fez falhar um pouco o programa. Acho que a margem de lucro da Steyr já não era tão grande que permitisse ter propostas na casa dos 80 milhões de euros, e a GOM falhou. No entanto, tinha os direitos e era beneficiária. E, perante a recusa do

Presidente da Comissão Permanente de Contrapartidas Rui Neves de alterar o beneficiário e depois de eu já ter assinado o contrato com a GD Steyr, entendi que a melhor alternativa era adquirir a empresa que tinha esses direitos e que era beneficiária, era fazer uma fusão jurídica com a Fabrequipa, fundindo até os capitais sociais, e, a partir daí, herdar os direitos. Foi tal e qual o que se fez.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Lobo d'Avila** (CDS-PP): — Sr. Doutor, parece-me absolutamente clara a explicação que aqui deu sobre esse processo, o que não me parece suficientemente claro é a surpresa do Partido Socialista relativamente a esta questão, porque, de facto, é no segundo semestre de 2006 que preside à Comissão Permanente de Contrapartidas o Eng.º Rui Neves, é Ministro da Defesa Nacional o Dr. Luís Amado e é a Comissão Permanente de Contrapartidas que, no fundo, vai impor novamente à Fabrequipa a interpretação inicial da manutenção dos postos de trabalho da ex-Bombardier. Julgo que isto esclarece — acho eu — as dúvidas que foram aqui referidas pelo Sr. Deputado Filipe Neto Brandão. Se não esclarecer, embora já tenhamos ouvido o Eng.º Rui Neves e o Dr. Luís Amado, teríamos sempre a possibilidade de os ouvir, de novo.

Gostava de lhe colocar uma outra pergunta, que tem a ver com a própria produção das VBR.

O Sr. Doutor referiu aqui que houve erros da Marinha de Guerra, houve problemas com as pinturas e que esses problemas foram surgindo com um conjunto de especificações técnicas que eram inovadoras, não existiam. Gostava de lhe perguntar se esses problemas foram colocados ao Ministério da Defesa Nacional em 2007, em 2008, em 2009, em 2010 e, em

função daquilo que eram os diferentes ministros, os diferentes interlocutores que foi tendo ao longo deste processo, por que é que não se arranjou uma solução para isto.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Deputado, agradeço a pergunta.

Primeira parte, houve dois depoimentos que ouvi no programa *Parlamento*: o do Sr. Embaixador Catarino e o do Sr. Eng.º Rui Neves.

Recordo-me de o Eng.º Rui Neves dizer aqui, na Comissão, qualquer coisa parecida com isto: ia haver uma substituição, que a GOM era uma coisa muito grande e ninguém sabia o que era a Fabrequipa. Bom a Fabrequipa era uma grande empresa. Ele não tinha era conhecimento, mas, de facto, a Fabrequipa — na altura, a ARB Fabrequipa — era uma grande empresa do Barreiro, uma das maiores empresas da Europa na produção de semirreboques de tecnologia pesada.

Quando à segunda pergunta que o Sr. Deputado me coloca, devo dizer o seguinte: nós fazíamos o relatório mensal, entregávamos esse relatório mensal à MAF, ao Ministério da Defesa e à Direção-Geral de Armamento. O que estas três instituições faziam com o relatório, devo dizer, não sei. Permanentemente, na fábrica estavam cinco ou quatro militares, das 7 da manhã às 8 da noite. Faziam parte da Missão de Acompanhamento e Fiscalização. O que eles falavam na Direção-Geral de Armamento e no Ministério da Defesa não sei.

O que posso dizer-lhe, Sr. Deputado, é que todos estes problemas existiram por uma descoordenação total entre as instituições — Ministério da Defesa, Direção-Geral de Armamento e a própria Steyr ao tempo, que faziam os programas e os planeamentos sem a consulta daquele que era o beneficiário direto e quem mais sabia dito, que era a fábrica, que eram os portugueses. E isso foi muito grave. Foi tão grave que cada planeamento

que era feito no Ministério da Defesa chegava à fábrica e era completamente inexecutável.

Vou dar-lhe uma ideia.

O Ministério da Defesa acordava em fabricar no período  $x$  cinco veículos que tinham determinadas características — imagine anfíbios —, que tinham de ser entregues quatro meses depois do início da produção nesse planeamento fabril. Ora, veículos que demoram um ano a ser fabricados, como é que são entregues em quatro meses? Nós já estávamos a trabalhar em dois turnos. O dia tem 24 horas e só é possível trabalhar em três. Toda a gente sabe que o segundo turno já é muito mau, o terceiro, então, é incrível, é um turno difícil. Faziam planeamentos inexecutáveis, completamente inexecutáveis.

A própria Direção-Geral de Armamento aceitava o atraso com planeamentos sucessivos.

Estas cartas que o Sr. Deputado, seu colega, nos fala, que são as cartas admonitórias...

**O Sr. Filipe Lobo d'Ávila (CDS-PP):** — Interpelações.

**O Sr. Dr. Francisco Pita:** — ... interpelações admonitórias foram feitas nesta base, de em muitos poucos meses dizerem: «O senhor tem  $x$  dias para entregar 50 carros». Tal qual as cartas que recebemos quando somos avalistas de qualquer coisa, em que é referido: «Desculpe lá, mas a empresa deve 180 milhões de euros e tem 8 dias para pagar. O senhor é que é o avalista».

Devo dizer que foram coisas feitas à pressa, como documentos de suporte já a um hipotético conflito, quando aquilo que deveria ter sido feito ao tempo do Ministro Santos Silva era encontrar soluções para se poder

continuar o programa, a GD compensar os atrasos, dentro da sua responsabilidade, coisa que não foi feita.

Todavia, Sr. Deputado, devo dizer-lhe com toda a sinceridade, e repetir, que é o Ministro Aguiar Branco que denuncia o contrato, que nos fecha a empresa e que põe um ponto final neste programa. E não devia tê-lo feito. É a minha opinião. Peço desculpa.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem a palavra.

O Sr. **Filipe Lobo d'Ávila** (CDS-PP): — Sr. Presidente, queria, nesta primeira volta, fazer mais uma pergunta, que tem a ver com a resposta final do Dr. Francisco Pita.

A propósito destas interpelações admonitórias, sendo que houve seis, — a sexta, última, já feita no âmbito deste Governo e as outras cinco feitas pelo anterior Governo do Partido Socialista —, entre meados de 2010 e 2011... De facto, houve cinco interpelações admonitórias feitas um pouco a correr para se ver trabalho... Em todo o caso, o Ministro Augusto Santos Silva, quando esteve nesta Comissão, disse que essas cartas tinham sido efetuadas nos momentos em que o incumprimento ia sucedendo. Foi-nos aqui dito que essas cartas só poderiam ter sido feitas nessa altura, em cada um desses momentos, porque só nesse momento é que se verificava o incumprimento. Ora, isso não é exatamente o que o Dr. Francisco Pita está a dizer-nos.

Por outro lado, e ainda relacionado com esta matéria, é curioso o que nos diz. Por um lado, diz-nos que as interpelações admonitórias, cinco — estou a reportar-me às cinco do tempo socialista —, foram efetuadas nesse período de um ano. Mas à medida que o Ministro da Defesa Nacional vai fazendo interpelações admonitórias não há qualquer contacto, qualquer

forma de obter esclarecimentos, atendendo a que havia dificuldades nas especificações, nas variantes, nas especificações das pinturas? Ao longo de tanto tempo estes problemas eram do conhecimento, diria até, público e nada foi feito para se procurar resolver isso? E não estou a afirmar, estou a perguntar.

O Sr. Doutor entra em 2006 e em 2010 há cartas de interpelações admonitórias... Quer dizer, chega-se a um ponto de fazer quase uma notificação de incumprimento por causa da mora, mas que é já um pré-aviso de denúncia, e não há nenhum contacto, não há nenhuma tentativa de esclarecer, não há nenhum objetivo de procurar saber o que é que levou àquele atraso, se é justificado ou não? Confesso que não consigo perceber como é que entre 2007 e 2011 nada é feito desse ponto de vista, pelo menos por aquilo que aqui nos foi referido.

Gostaria, a terminar, Sr. Dr. Francisco Pita, que nos pudesse dar mais alguns esclarecimentos. Há, de facto, uma denúncia feita por este Governo e o Ministro é responsável por essa denúncia numa situação de incumprimento. Pode haver uma discussão quanto à existência ou não de fundamentos — é uma questão em que cada um terá a sua opinião, julgo que legítimas, e isso será dirimido nos locais próprios e não nesta Comissão Parlamentar de Inquérito —, em todo o caso, gostava de saber o que é que foi feito ao longo de cinco anos de governação socialista para resolver esta matéria, porque isso é que é surpreendente. Em contraposição às surpresas do Deputado Filipe Neto Brandão, ponho em cima da mesa esta surpresa, porque, de facto, ainda não encontrei resposta quer nos depoimentos quer nos documentos que temos, e são abundantes.

O Sr. **Presidente**: — Dr. Francisco Pita, tem a palavra.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, o incumprimento deste programa já vem de 2007.

O Sr. **Filipe Lobo d'Avila** (CDS-PP): — Pois!

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — O Ministro Santos Silva não tinha necessidade de esperar por 2010 para fazer cartas de intimação e denúncia do contrato porque o incumprimento nasce em 2007.

O que acontece é que todos eles sabiam que esse incumprimento tinha responsabilidade compartida, isto é, o incumprimento não podia ser só assacado ao *prime contractor*, tinha também de ser assacado a todos os intervenientes deste processo — Direção-Geral de Armamento, Comissão de Acompanhamento e Fiscalização — que, aliás, demorou dois anos para ser nomeada — e Ministério da Defesa.

O que é uma grande verdade é que a ideia de temos é a de que, à exceção de Severiano Teixeira, até hoje nenhum Ministro fez nada para compor este programa. Não foi só Santos Silva, nem foi só Luís Amado, é também Aguiar Branco.

Devo dizer-lhe que este programa é daqueles que ainda está a tempo de ser retomado, é daqueles que está a tempo de ser remediado, é daqueles programas que o *prime contractor* está disponível para compensar o estado português, e compensar bem.

Vou dar-lhe uma ideia: sabemos que as Forças Armadas Portugueses têm necessidade de aquisição de viatura 4x4, sabemos que estamos em crise, sabemos que o erário público não tem dinheiro, o Estado não tem dinheiro para os adquirir e, no entanto, a General Dynamics está disponível para fornecer esses *jeeps* 4x4 ao Estado português a título de compensação. Acho que não devíamos perder esta oportunidade.

Com toda a sinceridade, dir-lhe-ei o seguinte: do lado da Fabequipa, acho que ninguém no Ministério da Defesa, nem ninguém na Direção-Geral de Armamento até ao dia hoje, à exceção de Severiano Teixeira, fez algo para pôr este programa *on the right track*. Esta é a minha opinião subjetiva, porque, como sabem, Sr. Deputado, não temos conhecimento de tudo aquilo que se passa.

O que posso dizer-lhe é que o atual *board of directors* da General Dynamics está sensibilizado para compensar Portugal. Acho que Portugal devia também estar sensibilizado para retomar o programa e repor e alguma verdade e alguma boa-fé nisto tudo. Porque andar a executar garantias bancária, andar com uma espada de Dâmocles — agora, há uma nova garantia bancária das contrapartidas, que é enorme, faz mozza, mesmo numa grande empresa no mundo —, penso que não é o caminho. Entendo que devíamos olhar para a empresa portuguesa, olhar para a economia portuguesa, perceber bem os postos de trabalho e a riqueza que vamos construir em Portugal, servir as nossas Forças Armadas, equipá-las como elas querem, até em jeito de compensação e aproveitar estas oportunidades, encontrar um acordo para terminar imediatamente com o tribunal arbitral. Não faz sentido nenhum esta ação. Penso que a própria GD está disponível para isso e, se quer que lhe diga, Sr. Deputado, penso que este é o caminho.

Quando oiço — e sei que é uma preocupação de muitos políticos — que temos de criar riqueza e trabalho, olhe, alguém deixou aqui centenas de milhões de euros de contrapartidas e é só aproveitá-las. Em vez de andarmos com ações executivas e a denunciar garantias bancárias, temos uma oportunidade de ouro. Se calhar, esta Comissão, com os poderes que tem, que não conheço... Mas, seguramente, os Srs. Deputados, sendo Deputados da Nação, têm possibilidade de sensibilizar o Sr. Ministro e eu

diria que este é o momento ideal para retomarmos o programa. Este é o momento ideal.

Se eu tivesse que passar uma mensagem a um grupo de Deputados tão eloquente como os senhores, diria a todos os partidos políticos a mesma coisa: está na altura de todos, em conjunto, percebermos que os postos de trabalho, os trabalhadores, as empresas, a economia têm de estar acima do resto, e nós temos neste momento este potencial. Tendo este potencial, por que é que o vamos desperdiçar?

Ó Santo Deus, quando das aquisições dos equipamentos, que são objeto desta Comissão Parlamentar de Inquérito, se somarem todas as contrapartidas que, ao tempo, o Ministério da Defesa deixou para Portugal, perceberão a importância que tudo aquilo teve.

Outra coisa foi o que aconteceu. *Ok*, o que aconteceu foi uma má fiscalização, o que aconteceu foi muita ignorância, muita incompetência nas várias comissões permanentes de contrapartidas. O que aconteceu foi muita ignorância e incompetência nos Ministérios da Defesa, nas Direções-Gerais de Armamento, em todos esses pesos monstruosos administrativos que não foram capazes de lidar com o problema.

Porém, a coisa boa foi aquilo que nos deixaram, que são centenas de milhões de euros de contrapartidas. Eu sou um produto de uma contrapartida, eu não existia se não houvesse a contrapartida. A nossa fábrica existe porque é um produto direto de uma contrapartida direta. Se não houvesse o programa Pandur, aqueles 200 trabalhadores não estavam lá a trabalhar. A fábrica não era a melhor fábrica que produzia Pandur no mundo. Nós não tínhamos as licenças de produção, nós não tínhamos a transferência de *know-how*. Tudo isso foi possível porque, pela primeira vez neste País, houve um programa militar com cabeça, tronco e membros, que foi o programa Pandur. Se os senhores quiserem analisar

objetivamente, estudar, fazer os trabalhos de casa deste programa, perceberão que este, sim, foi um programa com «pernas para andar». E as «pernas» estão lá, não as cortem!

Por isso diria, a concluir, que não há nenhuma razão para denunciar. Há, sim, razão para compensar e ir para a frente — só isso, Sr. Deputado. Devo dizer, com toda a sinceridade, que, como produto de uma contrapartida, estou nesta Comissão Parlamentar de Inquérito porque houve a possibilidade de produzir estas unidades em Portugal. E como o senhor diz, e muito bem, se viéssemos a decidir pelos Piranhas seriam construídos na Suíça, se tivéssemos adquirido os Patria seriam construídos na Finlândia. Não tínhamos nem transferência de tecnologia, nem unidade produtiva, nem licenças de produção, nem exportação, nem exportação, nem os 500 milhões de euros de contrapartidas.

Portanto, é fácil de pensar.

Quanto aos outros programas, não os conheço, estou a falar por este, que estudámos a fundo. E, uma vez mais, recomendo que ouçam a Dr.<sup>a</sup> Paula Cristina Lourenço sobre a matéria de contrapartidas. É, seguramente, a maior sumidade nacional nesta matéria. Ela estudou as contrapartidas a fundo, mas a fundo! Dará respostas, esclarecimentos que eu não tenho capacidade para dar.

O Sr. Filipe Lobo d'Avila (CDS-PP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Minha advogada, só, Sr. Deputado.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, deseja fazer mais alguma pergunta?

O Sr. Filipe Lobo d'Ávila (CDS-PP): — Não, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Assim sendo, e como o CDS terminou o seu tempo, segue-se, agora, a vez do PCP.

Antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Jorge Machado, para o que disporá também de 10 minutos, pedia ao Sr. Deputado Paulo Ribeiro o favor de me substituir, porque tenho de me ausentar por breve tempo e regressarei de imediato.

Sr. Deputado Jorge Machado, faça favor.

O Sr. Jorge Machado (PCP): — Não se preocupe que não terei grandes saudades suas, com toda a consideração que tenho.

*Risos.*

Sr. Presidente e Srs. Deputados, quero dar nota do seguinte: Sr. Dr. Francisco Pita, temos uma grande preocupação relativamente aos 200 trabalhadores e aos postos de trabalho em causa.

É curioso que valorize tanto o papel do então Ministro da Defesa Paulo Portas quando o mesmo tipo de promessas relativamente ao futuro da economia nacional e ao futuro dos trabalhadores foi feito relativamente aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com os resultados que estão em cima da mesa.

A minha pergunta, tendo em conta o que já lhe foi questionado, passa um pouco pelo seguinte: o que é que impede hoje a Fabrequisa de produzir para fora do País?

Sabemos todas as contingências e as vicissitudes contratuais que estão com o Estado português — já lá irei relativamente a essa matéria —, mas a questão é a de saber se tem as condições, se, como disse, é a melhor fábrica do mundo a produzir Pandur, se comprou à GOM os direitos de produção, se ultrapassou os problemas de licenciamento, porque é que não está a empresa a produzir para o mercado externo.

Esta é a minha primeira pergunta.

*Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Paulo Simões Ribeiro.*

O Sr. Presidente: — Sr. Doutor, faça favor de responder.

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Sr. Deputado, muito obrigado pela pergunta que me fez.

Devo dizer-lhe que é uma pergunta inteligentíssima e que merece a seguinte resposta: os assuntos de defesa, estes negócios de defesa, da área da defesa, não são fáceis para um empresário ou industrial andar sozinho pelo mundo a fazê-los. São áreas que obrigam a um apoio muito forte, a um empenhamento forte do Ministério da Defesa, como faz a Sr.<sup>a</sup> Ministra da Defesa de Espanha. Nós não temos tido esse apoio.

Posso dizer-lhe que reuni com pessoas, com Presidentes da República, em que tinha preferido que o Ministério da Defesa de Portugal tivesse dado o motor de arranque, o que não fez. Em alguns casos, até percebi que montou a marcha atrás. Eu diria: está a ser difícil, acredito que, pelo menos, um desses negócios, um desses acordos irá ser feito, mas esses negócios são muito difíceis sem o apoio do Governo de Portugal. Vou dizer-lhe porquê, Sr. Deputado.

A circulação de bens militares obriga a *end-user certificates*, a certificação que não é fácil sem o apoio do Governo. Por outro lado, a demonstração de veículos militares obriga a que sejam disponibilizados os campos de tiro, os quartéis, os sítios onde essas unidades possam fazer manobras e nos permitam fazer uma espécie de um *show* e de um *showroom* e de mostrá-los aos potenciais compradores.

Víamos, com muito bons olhos, que fosse o Ministério da Defesa — penso que seria o Ministério com atribuições e competências para o fazer — que desse o motor de arranque a todas estas potencialidades. Temos as licenças, o *know-how*, a fábrica, os trabalhadores,...

Aliás, recordo-me de que, em 2006, no discurso de inauguração de uma fábrica se falava no Pandur português, e é verdade, porque este é um carro português. E os elogios que dou ao Dr. Portas, nesta matéria, referem-se ao programa Pandur, que é aquilo que conheço.

Portanto, não consigo falar de Viana do Castelo a não ser para dizer que estou solidário com os trabalhadores que hoje não têm emprego e, para eles, sempre um forte abraço de um industrial que está com eles. Não tenho conhecimento... Posso dizer-lhe, Sr. Deputado, que no programa Pandur, de facto, olhe, as coisas foram muito bem montadas pelo Ministro Portas, e, como sou cão que reconhece dono, dou-lhe essa benesse. E no Barreiro todos nós sabemos que foi graças a este programa de contrapartidas que fizemos aquela fábrica.

Agora, temos a necessidade, imperativa, de o Governo português estar connosco. Não estou cansado, vou lutar até ao fim, sozinho ou acompanhado, para salvar os postos de trabalho. E não é por mim, porque felizmente a minha vida já foi construída talvez o suficiente para poder viver noutras paragens ou noutros horizontes, mas é mais por eles. Mas gostava, sim, de ter o apoio do Estado português e até hoje tive zero.

O Sr. Presidente (Paulo Simões Ribeiro): — Sr. Deputado, queira prosseguir.

O Sr. Jorge Machado (PCP): — Muito obrigado pela resposta. Não sei se todas as empresas de equipamentos militares dependem dos respetivos Ministérios da Defesa, mas fica registada essa sua posição.

Temos um outro conjunto de perguntas para lhe colocar, que passa pela compra dos direitos. O Sr. Doutor disse que comprou a GOM, fez uma caricatura — comprou computadores formatados, dando ideia de que comprou uma ficção, mas, no fundo, comprou os direitos de produção, porque era isso que estava em cima da mesa, era o que valia o dinheiro. Essa era a questão de fundo: os direitos humanos de produção.

Queria perguntar-lhe quem eram os titulares da empresa e como é que essa empresa ficou com os direitos de produção. Como é que foi transmitida? Ainda lidou com os ex-quadros da Bombardier ou quem eram os interlocutores na venda desta mesma empresa à Fabrequipa?

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Sr. Deputado, não lidei com nenhum dos acionistas da GOM. Não conheci nenhum, a não ser pelos nomes que estavam nas atas, não tive nenhuma intervenção direta com nenhum deles, não é do meu tempo a fundação da GOM.

Presumo, por aquilo que li, que esses meus colegas tentaram montar uma indústria dos Pandur e que não o conseguiram, mas não consigo ir muito mais além do que isso.

Devo, no entanto, referir que só comecei a pensar na possibilidade de comprar a GOM porque, de facto, o Sr. Presidente da Comissão Permanente de Contrapartidas não me deu outra saída. Eu tinha assinado

um contrato com a GD, com a Steyr, e não o consegui executar! Ora, a partir daí, não tinha muitas alternativas. Foi uma alternativa que se pôs, pensada, e resolvi comprar a GOM. Foram, talvez, os termos de café e os *dossiers* mais caros da minha vida, mas, olhe, todos nós, todos os dias, temos coisas novas, e teve que ser.

Não está nada arrependido, fundi a GOM com a Fabrequipa, herdei os direitos, a fábrica andou e é isso o que me interessa.

*Entretanto, reassumiu a presidência o Presidente, Telmo Correia.*

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, faça favor.

O Sr. Jorge Machado (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Doutor, mas comprou-lhe os direitos de produção, e isso vale dinheiro. Portanto, acho que isso também não é despiciendo nesta questão.

Falou de nomes, das atas, de quem eram os titulares da empresa. Pode dizer, então, os nomes que estavam nessas atas?

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Sr. Deputado, vou tentar: Eline Portela, que, penso, se a memória não me falha — e peço imensa desculpa, porque estou a citar-lhe nomes de memória —, também era advogada; um tal Eng.º Norton — não consigo dizer-lhe mais nome nenhum desse Sr. Engenheiro, que penso que era o presidente da empresa ou sócio gerente, não sei; um senhor chamado Palma Carlos...

O Sr. Presidente: — Palma Carlos, como o Primeiro-Ministro?

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Palma Carlos, como o Primeiro-Ministro.

Mas, Sr. Deputado, comprometo-me a entregar-lhe, nesta Comissão, todos os nomes, para eu não estar aqui a inventar e a dizer agora uma coisa e amanhã outra. Devo dizer-lhe que também a relevância que dei aos senhores acionistas foi nenhuma. Só para... Mas, comprometo-me...

O Sr. Jorge Machado (PCP): — Sim. Agradecia-lhe que me entregasse não a mim, em concreto, mas à Comissão, para todos os Deputados terem acesso, como é óbvio.

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Sr. Deputado, se me permite, entregarei a esta Comissão todos os documentos que me pedirem.

O Sr. Jorge Machado (PCP): — Esse é um deles que, desde já, solicitamos que seja entregue para que eu tenha conhecimento de quem eram os titulares da empresa que fez a respetiva transferência dos direitos humanos juntamente com os computadores formatados e os termos de café.

Uma outra questão, que tem a ver com a transferência de tecnologia. A determinada a altura, foi público, houve notícias e todos os grupos parlamentares foram interpelados relativamente a problemas de transferência de tecnologia da General Dynamics para a empresa Fabrequipa. A questão está em saber, perceber se esses problemas, no passado, foram totalmente resolvidos e, se sim, como foram resolvidos.

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Sr. Deputado, foram todos resolvidos. Nós tivemos alguns problemas com o *board of directors* da GD. Com este

novo *board of directors*, a GD mostrou uma grande abertura, tal e qual como era o espírito do contrato.

Conseguimos com o Sr. Jason Monahan, que é o atual vice-presidente da empresa, e com o Sr. Alfonso Ramonet finalizar não só as licenças para produzir os veículos e vendê-los em muitos países, como ainda para finalizar a transferência de um *know-how* que ficou completamente feita. E, ainda, nessa altura, Jason Monahan e Alfonso Ramonet investiram na fábrica cerca de 2,5 milhões de euros em maquinaria que nos fazia falta, para termos a autonomia necessária de produzir os veículos em Portugal.

Posso dizer-lhe, Sr. Deputado, que a nova administração da General Dynamics teve e tem uma excelente relação com a Fabrequipa, ao ponto de eles andarem à procura, lá fora, de negócios que possam trazer para Portugal.

A General Dynamics está basicamente focada nos Estados Unidos da América, mas tem uma divisão chamada European Land Systems, na Europa, onde são donos das indústrias Santa Bárbara, em Espanha, que tem uma forte componente em Espanha — aliás, fabricaram os Leopard-2 A6, para Espanha e agora acabaram de montar cerca de 1800 mísseis *Spyke*; tinham uma unidade fabril na zona da Corunha, que já fecharam; têm uma unidade importante na Suíça, ao pé do Lago Constança, que é a Mowag, que faz, essencialmente, três tipos de veículos, muito bons — uns são os jipes *Eagle 4X4*, outros são os carros de transporte Duro e os outros são os veículos Piranha; tinham uma unidade que fabricava Pandur, mas de seis rodas, na Áustria, onde fizeram um *downsizing* muito grande; também têm uma unidade na Alemanha, que faz pontes militares e têm uma empresa em Inglaterra.

Este European Land System, este novo *board of directors* tem feito um trabalho muito grande com a Fabrequipa. Neste momento, estamos a tentar encontrar soluções de forma a que a Fabrequipa consiga voltar à produção, independentemente daquilo que acontece em Portugal.

Todavia, é muito difícil, porque o histórico que têm com Portugal — sabe que, quem está na Europa, pensa de uma maneira, quem está em Washington pensa de outra maneira; é um mundo completamente à parte, e não está a ser nada fácil.

Mas a nossa ambição, e a deles, seria exportar e, ao mesmo tempo, terminar o programa Pandur e, ao mesmo tempo, compensar Portugal com os jipes 4X4, de que o Exército precisa.

Nas missões de paz em que Portugal está empenhado, precisam dos jipes 4X4, que são, basicamente, jipes importantes. Está a ver o *Humvee*, o antigo *Hummer*? São basicamente veículos desse calibre, que têm proteção balística, que também podem ser fabricados em Portugal, nós também temos tecnologia. Aliás, nós, neste momento, estamos com uma forte tecnologia na área dos compósitos, na área das proteções balísticas.

Portanto, a grande verdade é que as coisas se compuseram muito. Este novo *board of directors* deu um *élan* muito grande à fábrica. Infelizmente, a denúncia do contrato está a colocar-nos dificuldades enormes, porque o programa de garantias que sustenta a fábrica termina no final do ano. O programa de garantias é o chamado *warranty program*, em que somos obrigados a dar cinco anos de garantia, gratuitamente, aos carros que fabricámos ao Estado português, e esse programa vai já terminar no final do ano, só está a empregar cerca de 20 pessoas. Com estes *qui pro quo*, com estas ações, com estes problemas todos, temo que o programa nem chegue ao fim deste mês. Aliás, as coisas estão complicadas, muito complicadas.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Jorge Machado (PCP): — Sr. Doutor, a pergunta seguinte passava precisamente pelo litígio com o Estado português.

A uma pergunta de um Sr. Deputado, salvo erro do Partido Socialista, falou de uma forma muito genérica, no sentido de que estava com esperança que se ultrapassasse. Por isso, peço-lhe que seja o mais concreto possível: em que fase está esse litígio e o que é que se espera, nos próximos tempos, relativamente a esse mesmo litígio? Ou seja, de uma forma mais concreta, gostaria que desenvolvesse aquela que já foi a sua abordagem.

O Sr. Dr. Francisco Pita: — Sr. Deputado, o futuro é negro, porque a intransigência, hoje, do Ministério da Defesa em relação a alguns pontos não vai permitir, seguramente, que as coisas cheguem a bom porto. Todavia, também não é menos verdade que a General Dynamics quer ver-se livre deste problema. Estas empresas vivem do nome e não podem ter mau nome, não podem ter o nome de incumpridoras, não podem andar no mercado mundial, na área da defesa, e ser incumpridoras, ninguém mais vai acreditar nelas.

Não conheço as negociações que hoje estão a decorrer entre o Governo português ou, se quiser, o Ministério da Defesa e a GD, conheço *à vol d'oiseau*. O que lhe posso dizer é que a pressão que está a ser feita no que concerne à execução da garantia bancária de contrapartidas por parte do Ministério da Defesa é bem capaz de fechar a fábrica. Estou plenamente convencido de que isto está por dias. Não há ambiente, não tem havido vontade, para além do poder arrogante e prepotente de executar uma

garantia bancária, de entrar nos caminhos da negociação de boa-fé. O que se tem feito é capaz de honrar mais os habitantes da Calábria do que propriamente o Ministério da Defesa. E, nesse sentido, vejo o futuro muito negro.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, faça favor.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — A minha última pergunta, porque não vou estar a repetir perguntas que já foram feitas por outros Srs. Deputados, tem a ver com uma notícia que dá nota de, que no que diz respeito às contrapartidas dos Pandur, foram inicialmente fixadas em 705 milhões, depois passaram para 687 milhões e terminaram em 515 milhões a favor da economia nacional.

Queria saber que informações tem e o que acha sobre esta matéria, tendo em conta que há uma redução significativa do montante das contrapartidas a injetar na economia nacional.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Dr. Francisco Pita, faça favor.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Quando recomendo humildemente aos Srs. Deputados que escutem a Dr.<sup>a</sup> Paula Cristina Lourenço sobre as matérias de contrapartidas é porque todas essas respostas serão dadas por ela, assim como as razões.

Preocupei-me muito com os quatro programas que tinha de contrapartidas com a Fabrequipa e dissocie-me completamente das restantes.

Todavia, este programa foi ganho porque tinha um grau de contrapartidas muito grande. O despacho de homologação, que tive

oportunidade de ler, dizia qualquer coisa parecida com isto: «Ganha este carro porque as contrapartidas para a economia nacional são  $x$  e, para além disso, o carro é de excelente qualidade, provou que era de excelente qualidade». E é de excelente qualidade!

Posso dizer-lhe que, no processo produtivo, fomos descobrindo aos poucos que o veículo adquirido em *PowerPoint*, de facto, é um excelente veículo e não foi pelo facto de as variantes não existirem que não se verificou ser um veículo muito bom, com aqueles problemas de juventude, difíceis de fabricar, com os problemas de juventude que têm todas as coisas que começam do nada.

Penso que as contrapartidas, a partir do ano de 2007, passaram por muitas fases. Não estou avalizado para falar sobre o que aconteceu à redução das contrapartidas antes de 2007, porque eu, embora tenha assinado os contratos em 2006, objetivamente quero dizer-vos que só começo a preocupar-me com as contrapartidas lá para 2007. É porque a primeira coisa que um industrial quer fazer é pôr uma fábrica a andar, a segunda coisa que quer fazer é pôr o processo a andar, a terceira coisa que quer fazer é ver o primeiro «filho» a nascer, que é o primeiro carro, a quarta coisa que quer fazer é preocupar-se com o resto. Nós, industriais, temos esta coisa nas veias, que é fabricar as coisas e vê-las fabricar.

Com os trabalhadores da fábrica, os nossos colaboradores, também se passa o mesmo: enquanto não fazemos a primeira coisa não estamos descansados.

Lembro-me que no nosso primeiro carro trabalhámos horas e horas e horas, trabalhámos a noite inteira porque queríamos ver o primeiro carro pronto, até para vermos se éramos capazes. E fomos capazes.

Sr. Deputado, a terminar, diria que a Dr.<sup>a</sup> Paula Cristina Lourenço era uma mais-valia nesta Comissão. Trabalha no escritório do Prof. Germano Marques da Silva.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Jorge Machado, terminou.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Nesta primeira ronda, ainda falta o Bloco de Esquerda.

Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua, que dispõe de 10 minutos.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Dr. Francisco Pita, bem como as Sr.<sup>as</sup> e os Srs. Deputados.

Muito foi dito e, por isso, as minhas perguntas vão ser muito específicas relativamente a pormenores deste processo que, acho, não ficaram suficientemente claros.

O primeiro diz respeito à fase inicial do processo de contratação e especificação destes veículos. Foi muito claro, parece-me, quando disse, ou deixou transparecer, que uns dos problemas que fez com que este processo de produção acabasse por descambar e levasse a um processo de rescisão, que podemos discutir — e já percebemos que acha injusto —, foi a falta de especificações técnicas que existiam inicialmente. E esta falta de especificações técnicas, presumo, pode até indicar que o projeto foi contratado de forma algo irresponsável. Por aquilo que me diz, havia um *PowerPoint*, vários modelos diferentes e nenhuma garantia de que havia as especificações, os desenhos ou, mesmo, as técnicas adequadas ao fabrico

deste tipo de veículos. Interpretei bem? Esse foi um dos motivos para que o projeto tivesse corrido mal?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Dr. Francisco Pita, faça favor.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, começo por agradecer a pergunta e dizer o seguinte: eu não diria que o projeto foi contratado de forma irresponsável... Bom, sob certa forma sou capaz de dar razão à Sr.<sup>a</sup> Deputada quando fala em irresponsável. Penso que o programa necessitava de mais tempo de produção. Isto é, nós fizemos um programa num determinado *frame time*, que, se a memória não me falha, iria de 2007 até 2012 e que, na minha opinião, deveria ter ido até 2014, 2015. Porquê? Porque se esse programa tivesse sido planeado e programado por pessoas da fábrica, facilmente iríamos perceber as dificuldades que iríamos ter.

Vou dizer-lhe, Sr.<sup>a</sup> Deputada, que tivemos constantemente veículos parados por falta de desenhos, por falta de diretrizes, às vezes por falta de alguns componentes, às vezes por questões que a Sr.<sup>a</sup> Deputada vai dizer: «Isso é uma grande irresponsabilidade», e eu vou ter de estar de acordo consigo.

Por exemplo, nós tivemos veículos à espera que os Srs. Engenheiros do Ministério da Defesa e os Srs. Engenheiros *prime contractor* tivessem acordo sobre, que diabo!, o queriam fazer naquela versão. E a produção estava completamente parada.

Quem anda nas fábricas sabe que as linhas produtivas têm uma sequência. As linhas produtivas não são muito elásticas; há uma determinada elasticidade, mas elas não são muito elásticas. Quando iniciamos uma produção, o que é bom é ela acabar.

Para a Sr.<sup>a</sup> Deputada ficar com uma ideia, posso dizer-lhe que o nosso primeiro ICV (Infantry Combat Vehicle) — e peço imensa desculpa pelas nomenclaturas com que vos estou a bombardear, mas é a minha cabeça que está a pensar desta forma —, se calhar, demorou 3000 horas a fabricar — e nós tínhamos cento e tal para fazer — e o último, se calhar, demorou 1700 horas. Isto porque ultrapassámos a *learning curve*, o processo foi impecável, começámos a criar a prática dos desenhos... Havia muitas áreas em que, embora os nossos trabalhadores fossem obrigados a seguir o desenho, era tal e qual, era igual e as pessoas começam a ganhar muito o hábito e a produção é muito fluida.

Quando a Sr.<sup>a</sup> Deputada entra em variantes que não têm estas quantidades, não têm os desenhos, não têm a preparação, faltam as especificações técnicas e, depois, falta aquilo e, depois, falta aqueloutro, e depois vem um coronel que diz que é assim, e depois vem o outro e diz que é acolá... Não há ordem, há muita irresponsabilidade, e eu aí estou de acordo com a Sr.<sup>a</sup> Deputada. Penso que este programa tinha necessitado de um *frame time* maior de produção e de mais responsabilidade por parte dos elementos do Ministério da Defesa e, se quer que lhe diga, também do *prime contractor*.

Há aqui um pormenor que me esqueci de referir, e que é da responsabilidade do *prime contractor* e não do Ministério da Defesa — penso que tenho de ser factual e isento na minha apreciação —, que é o ano de 2007.

Nesse ano, a GD não foi capaz de bombar as partes, os componentes que tinham sido necessários para a produção. Mas havia uma razão para isso: naquela altura, a GD estava já a fabricar dois Pandur 8x8. Porque se é verdade que Portugal é pioneiro e não havia mais nada, passado um ano, a República Checa também comprou Pandur 8x8 e a GD tinha obrigação de

fornecer os Pandur 8x8 à República Checa e a Portugal. Só que as penalizações do contrato da República Checa eram 5000 vezes maiores do que as de Portugal e, quando eles tiveram de optar por um dos programas, em 2007, optaram pelo programa da República Checa. Penso que aí, sim, há uma responsabilidade do *prime contractor*.

Todavia, essa responsabilidade é completamente anulada pela aceitação do Ministério da Defesa. Aqui, devo dizer-lhe que houve algum... Foram *naïf* no *frame time* da produção. Precisávamos de mais dois anos. E até porque nem se chegou a exercer o direito de opção, veja bem, de um carro que chegámos a fazer como protótipo, que era o Pandur com o canhão de 105 mm. Aliás, é um carro notável, é o melhor carro, quanto a mim, daquele grupo e que Portugal não ficou com ele, porque eram mais 33 de opção.

Portanto, estou de acordo com tudo o que disse.

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, faça favor.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — A minha pergunta é a seguinte: se levarmos isto atrás, não há também irresponsabilidade de quem negocia estes contratos? É porque tivemos oportunidade de falar aqui sobre outros contratos, nomeadamente na escolha sobre a compra de helicópteros e outros materiais, e aquilo que pudemos aferir é que houve um grande estudo, inclusive, de desenho técnico e de características técnicas dos vários materiais e dos vários equipamentos a comprar. Neste caso, parece não ter havido qualquer preparação.

Pergunto: não há também irresponsabilidade de, quando se negocia um contrato, este não ter um mínimo de características técnicas que depois permitam que o processo flua e se deixe ao futuro, ficando o projeto

dependente de quem vem ser capaz de definir todas estas características que, se calhar, já deviam ter sido definidas à partida e não ter sido deixadas para um futuro incerto, como acabou por acontecer?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Dr. Francisco Pita, faça favor.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, já não estou muito de acordo consigo, e vou dizer-lhe porquê, vou dar a minha opinião.

Quem contratou o programa Pandur não foi uma pessoa. Houve três organizações que fizeram a avaliação do programa e que avaliaram em 100%. Eram 16 a 17 pessoas, a saber: o INETI (Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação), a API (Agência Portuguesa para o Investimento) e o Exército.

As características técnicas dos veículos estavam lá; as especificações técnicas dos veículos também estavam lá. Vamos dizer isto: no concurso público, as partes concursais foram obrigadas a fazer as demonstrações tidas como convenientes para fazerem valer os requisitos cumulativos do próprio concurso. Isto é, tanto a Pátria, como a Piranha, como o Pandur, existiam com as características técnicas do caderno de encargos fornecido, na altura, pelo Governo e, à exceção do Pátria, que se recusou a nadar, quando se fizeram os testes anfíbios, recusou-se mesmo a sair da lancha, todo os outros veículos passaram pelos testes quase em 100%.

O que acontece, depois, é que a variante que é utilizada como protótipo é apenas uma entre as hipotéticas 16 variantes. E as outras variantes, essas, sim, não estão desenhadas, essas, sim, têm as características técnicas, se quiser, as polares do carro em esboço, mas falta-lhe a parte específica. E esse foi o maior dos problemas.

Se imaginar que, a partir de um carro normal de transportes de pessoas, que foi o carro que fez os testes, tínhamos que fabricar carros de comando com material eletrónico e com antenas de comunicação, radares, carros de engenharia, carros que lançavam mísseis, carros que tinham torres de 30 mm, carros mais simples, com metralhadoras de apenas 12.7 mm, carros que tinham, por exemplo, baterias *remote weapon system*, de controlo remoto, coisas muito sofisticadas e que não tinham os desenhos de produção.

Porque uma coisa são os desenhos comerciais... Quando fazemos uma proposta, como a GD ou Steyr fez, apresenta desenhos comerciais, grosso modo, desenhos quase com figurativos. Mas, quando vamos para a produção, é necessário o desenho peça a peça. E todas as partes sabiam que isso era necessário fazer e que era necessário acordar entre as partes, porque aqui o *prime contractor*, que tinha vendido, e as especificações técnicas, as Forças Armadas portuguesas.

Tudo isto tinha de ser acoplado e acordado. E essa é a razão pela qual eu acho, agora, que o *time frame* deste programa deveria ter sido alargado em mais dois, três anos, porque era humanamente impossível, como se veio a verificar, fabricar mais do que cinco veículos por mês — e já com dois turnos, porque esses veículos, frequentemente, voltavam à produção. Então, os veículos que foram fabricados inicialmente na Áustria vieram com problemas e tiveram de ser refeitos.

Também quero dizer à Sr.<sup>a</sup> Deputada uma coisa: é verdade que os veículos vieram com problemas, mas já não os têm, porque a Steyr refez todos os veículos e pôs os carros impecáveis. Aliás, fiquei contente por saber que o Sr. Chefe do Estado-Maior do Exército está contente com os veículos.

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, pode prosseguir.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — O meu segundo conjunto de perguntas diz muito respeito a esta ligação entre a Steyr, a Fabrequipa e a GOM, que entretanto foi a concurso com a Steyr.

Disse-nos aqui que quando comprou a GOM esta empresa não tinha nada — era um escritório, uns termos de café... Bom, já conhecemos bem a história. A minha pergunta é se tem alguma noção de quem era esta empresa, quando é que ela aparece e como é que ela aparece; se ela se constituiu unicamente para este processo, se já existia antes, quem é que liderou este processo, quem é que o financiou e o que é que correu mal com a Bombardier.

Para percebermos a cronologia, a Steyr concorreu com a GOM porque na altura a GOM poderia ir buscar recursos da Bombardier e instalações da Bombardier. Não sei se estou certa ou errada, mas ainda assim, a GOM precisava de financiamento. Quem é que financiou esta empresa, quem é que a representava, o que é que correu mal para que este negócio não tenha dado certo, apesar de ter ganho o concurso público?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Da minha leitura subjetiva destes factos — como lhe disse, isto não é do meu tempo —, penso que os meus colegas industriais da GOM tinham a ideia de ficar com as instalações da Bombardier. Foi o primeiro falhanço do projeto deles. Penso que, como eles não tinham instalações fabris, a ideia seria absorver ou cativar os recursos na antiga Bombardier, não só recursos humanos como recursos materiais, e avançarem para o projeto. Esta é a ideia que eu tenho.

Das movimentações que vejo que eles fizeram, e foram muitas, nas atas, eles depois tentaram, numa segunda fase, comprar uma antiga fábrica de frigoríficos algures na zona sul. Também não o conseguiram.

Fico com a ideia de que foi um projeto falhado. A ideia que tenho da GOM é que foi um projeto que tentou salvar a Bombardier — aqui, sim, estamos numa fase altamente subjetiva, porque não tenho conhecimento dos factos, lembro-me de alguns deles através da imprensa, até porque foi uma coisa muito falada em Portugal. Penso que foi um projeto industrial que falhou, não houve necessidade de financiamento, porque a GOM não tinha nada. Financiar em quê? A GOM não tinha fábrica, não tinha trabalhadores, não tinha rigorosamente nada, iria financiar-se para fazer o quê?! Para nada, não tinha financiamento nenhum.

Penso que estaria à espera do projeto para se financiar. O *down payment* do sinal do projeto era muito bom, era um sinal de 30%, numa fase, se a memória não me falha. Claro que obrigaria a uma garantia bancária *first demand* na altura, mas também, como sabe, na altura era mais fácil do que hoje conseguir uma garantia bancária. Nos tempos de hoje, se pedir uma garantia bancária para a eletricidade lá em casa, fazem-lhe 300 000 perguntas e passados sete meses dizem se sim ou não. Naquele tempo não era assim e, aliás, foi das coisas que correu bem connosco.

Portanto, penso que aquilo foi um projeto falhado. Acho que às vezes... Acho que se tem falado muito da GOM, mas a minha convicção é esta: um projeto falhado. Ficou com direitos, ficou beneficiário de um programa, mas — continuo a insistir — no nosso caso, se o Sr. Presidente da Comissão Permanente de Contrapartidas nos tivesse dado possibilidade e abertura para avançarmos, nós nunca teríamos gasto um tostão na aquisição da GOM. Eu só comprei a GOM porque o Sr. Presidente não me permitiu executar o contrato.

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, faça favor.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Já lá iremos.

Deixe-me só perceber: a GOM chegou a receber o *down payment* que serviria para financiar as instalações ou o início da produção, ou não chegou a receber *down payment* algum?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Não, quem recebeu esse *down payment* fomos nós, porque o contrato foi nosso. A GOM não chegou a contratar com a GD a fase do *purchase and supply contract*, aquilo que nós chamamos o PSC. Não teve essa capacidade, depois já não tinha nada — ou nunca teve nada. Não foi capaz de criar instalações, não foi capaz de ter máquinas, não foi capaz de ter trabalhadores e, portanto, a partir daí a GD passou a ter um problema.

Sr.<sup>a</sup> Deputada, devo dizer-lhe que nós não fomos a única empresa contactada para fabricar os Pandur — a Galucho, a Martifer e umas outras quantas empresas também foram contactadas. Nós, se calhar, fomos mais afoitos; nós, se calhar, olhámos para o programa Pandur e vimos... Devo dizer-lhe que eu, pelo menos na altura, vi um futuro enorme, até porque estava na calha a possibilidade de também se fabricar em Angola. E continua nessa calha. Se nós olharmos aos documentos, que são os *know-how agreements*, antes mesmo dos contratos de contrapartidas, a exportação era quase o primeiro *target* deste contrato.

Estou plenamente convencido de que o bom senso vai imperar e que nós vamos exportar.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, o meu tempo está a contar e não sei bem se é ou não suposto.

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, o seu tempo está a contar por simples distração minha, que procurarei corrigir da melhor forma possível. Digamos que são 2 minutos, 2 minutos e meio ou 3 minutos, não sei, mas procurarei corrigir. Peço desculpa, mas estava a responder a uma mensagem que recebi e distraí-me. Obrigado.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Então, Sr. Dr. Francisco pita, quer dizer que o Governo ou, na altura, o Ministério da Defesa Nacional, decidiu assinar um contrato em que concede 103 milhões de euros de garantias a uma empresa que ainda não tinha nada, não tinha nenhuma garantia de nada na altura, porque não havia um contrato com a compra de nenhum equipamento fabril — aliás, ele não se veio a verificar, apesar do pagamento. Aliás, a Steyr ganhou este contrato porque, supostamente, tinha ao seu lado a GOM que iria recuperar as fábricas e iria produzir em Portugal. E este contrato foi feito apesar de a GOM nunca ter garantido nenhuma consequência deste processo. E aqui não há margem para diferentes interpretações, é isto que se passou: um contrato assinado, sem nenhuma contrapartida nem nenhuma garantia de que isto fosse para a frente.

Portanto, interpreto bem quando digo que a meio do processo a Steyr viu-se sem parceiro, apesar de ter ganho o concurso com base num parceiro que, afinal, não existia ou que não foi para a frente porque não tinha nada garantido. Viu-se sem parceiro e foi à procura de alguém com que pudesse produzir estes veículos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Interpreta muito bem, esse é também o meu pensamento.

O Sr. **Presidente**: — Pode prosseguir, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — De quem foi a iniciativa para contactar quem? Como é que a Fabrequipa entrou neste processo? Foi a Steyr que contactou a Fabrequipa — abriu um concurso e a Fabrequipa... Como é que foi feito este contacto e este processo?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Estávamos em março de 2006 e recebi um telefonema de um amigo que não via há 20 anos e que me disse: «Francisco, acho que há aqui uma oportunidade de ouro para a economia portuguesa e para ti». Contou-me a história e eu disse-lhe: «Isso é interessante, fabricar carros blindados, mas olha que não és a única empresa. Estão a ser contactadas várias empresas».

Desloquei-me ao escritório desse meu amigo e, numa folha A4 tomei, pela primeira vez, conhecimento do programa.

Recordo-me bem e vou contar-lhe um episódio interessante: o nosso diretor-geral, que é Professor Doutor em engenharia, um jovem Professor Doutor em engenharia, tinha acabado de partir a perna num acidente de *ski* e eu tive de ir ao hospital falar com ele. E não consegui entrar porque ele estava nos serviços de urgência e não se podia entrar. Mas, como a minha mãe é médica — sabe como é que isto funciona —, num quarto de hora lá descobriu um colega e eu fui falar com o meu diretor-geral e disse-lhe: «Olha, Vítor Franco, está aqui uma coisa muito boa para nós, este projeto,

este programa». E ele respondeu-me: «Então, a ver se consigo ter alta amanhã, que eu acabei de ser operado e, se tiver alta, vais buscar-me a casa e vamos começar a trabalhar no programa».

E a coisa começou assim. Nós, numa folha A4, sem sabermos rigorosamente nada, olhámos — mas isto tem um pouco a ver com o industrial — e começámos a desenhar o que eram os contornos desse programa. Era um excelente programa fabril; era, essencialmente, um programa que continua a ser de grande futuro e nós dissemos que sim, que estávamos interessados em fabricar este carro.

Nessa altura também lá estiveram outras empresas que, por razões de vária ordem, foram ficando pelo caminho. Este era um projeto difícil, Sr.<sup>a</sup> Deputada, porque quando nós trabalhamos na área do aço as coisas são fáceis, porque o aço, basicamente, são três ou quatro máquinas — uma quinadeira que quina, uma guilhotina que corta, uma fresa, que faz as coisas mais necessárias, ou um torno... São coisas fáceis. Soldar, a forma que se dá ao aço, um bom trabalhador, um bom profissional, um bom engenheiro e as coisas andam.

Quando estamos a montar equipamentos completos, que metem motores, diferenciais, questões técnicas muito sublimes, muito difíceis e altamente confidenciais, como são os carros de defesa... Nunca ninguém se tinha abalçado para isso e eu achei aquilo um risco interessantíssimo, porque achei que se conseguíssemos ultrapassar este risco, se conseguíssemos aceitar este desafio nós iríamos ainda muito mais longe.

Já naquela altura se falava na possibilidade de entrarmos na aviação, porque era um *cluster* que estava ou iria entrar na moda, principalmente porque nós tínhamos visitado no Brasil uma empresa chamada Indra, em São Paulo. A Indra era uma empresa especializada em proteções balísticas para carros civis, mas também fazia componentes para a aviação. E nós dali

extraímos logo o potencial que era o salto tecnológico que tínhamos de dar no Barreiro, na fábrica, para outros voos.

E foi assim que tudo isto nasceu. A determinada altura, começámos por fazer propostas comerciais, negociando com as pessoas da GD, até que a GD nos telefonou a informar «vocês são os nossos parceiros». Foi um momento de grande alegria! A partir daí começaram-se a dar os passos todos que se tinham de dar para iniciar a reconversão fabril. Lembro-lhe que a fábrica fazia semirreboques. Ora, um semirreboque não tem nada a ver com uma viatura deste género.

Então, fizemos uns investimentos enormíssimos na fábrica. Também lhe quero dizer que esta aquisição da GOM, para mim, levei a título de investimento, da forma mais fácil e mais natural que um industrial leva e, a partir daí, nasceu o programa. Essa foi uma parte fácil, foi a parte do *layout* fabril; a parte complexa foi em 2007, quando nós, depois de termos o *layout* todo pronto, e precisávamos de encher os *gig* — *gig* é uma palavra inglesa, do francês *gabarit*, que em português significa mesas de montagem. Para fabricar qualquer coisa deste nível, em série, precisamos de uma mesa de montagem, para que depois o ato seja repetitivo. E eles estavam vazios porque faltavam os componentes. Foi a primeira grande dificuldade, mas o programa nasceu aí.

Fizemos a primeira fase de formação, que foi um orgulho muito grande, porque estávamos a pensar fazer 15 dias na fábrica austríaca e os nossos trabalhadores estiveram lá dois dias e ao terceiro dia estavam a ensinar os austríacos a soldar, o que é para mim uma honra enorme. Foi assim.

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, pode prosseguir.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Obviamente, vai perdoar-me se for fora do âmbito, mas vou ter de perguntar-lhe se o amigo que lhe deu conta do negócio tinha alguma coisa a ver com alguma das entidades envolvidas neste processo e se, quando teve conhecimento deste negócio foi diretamente à Steyr, se foram eles o primeiro contacto, quem foi o interlocutor na Steyr na altura — imagino que as pessoas não comecem a fazer planos só porque ouvem dizer que alguém está à procura de um parceiro, tem de haver algum contacto. Portanto, ou o amigo fazia parte do processo e podia garantir-lhe que a Steyr estava à procura de um parceiro, ou teve de haver um contacto com a empresa. Quem foi o interlocutor neste contacto? Estas são duas perguntas que gostaria de lhe colocar.

A minha outra pergunta, e só para que a cronologia fique clara, é saber se isto se deu antes de a Comissão de Contrapartidas ter rejeitado a entrada da Fabrequipa no processo, ou seja, a passagem das contrapartidas da GOM para a Fabrequipa.

Não sei se a pergunta foi clara, mas é este processo que queria perceber.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, o contacto que me foi sugerido foi o escritório de advogados da Steyr, Albuquerque e Associados. Alexandre Albuquerque foi meu colega na universidade, do ano anterior, e o irmão, foi meu colega do meu ano. Eles eram os advogados da GD e foi com o mandato da GD que procuraram, em Portugal, várias fábricas. Contactaram-me a mim, como contactaram mais uma série de empresas.

Este é um processo anterior ao momento de que lhe falei, de ter chegado à Comissão Permanente de Contrapartidas. Nós primeiro assinámos o contrato e só depois é que eu fui à Comissão Permanente de Contrapartidas. Este foi um momento muito anterior, penso que estávamos

em março de 2006. Eu fui à Comissão Permanente de Contrapartidas precisamente quando já tinha o contrato na mão, quando o contrato já era da Fabrequipa e quando a própria Comissão Permanente de Contrapartidas, apesar de eu ter assinado o contrato, me disse: «O senhor não é beneficiário, não pode executar o programa». Foi o momento anterior.

Com toda a transparência do mundo, foi tal e qual assim.

Penso que respondi. Não sei se me esqueci de algum...

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, pode prosseguir.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Portanto, a partir do momento em que lhe foi recusada a possibilidade de ser parceiro neste projeto, decidiu então comprar a GOM como única solução para isto.

Mais uma vez lhe pergunto: como é que esta possibilidade surge? Foi procurado por alguém da GOM ou este negócio foi sugerido por outra pessoa? A ideia partiu da Fabrequipa? Quem são os interlocutores neste processo?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — A ideia parte da Fabrequipa, parte de mim, ao sair do Ministério da Economia, quando o Sr. Presidente Rui Neves me nega a possibilidade de ser beneficiário ou de solucionar, naquela altura, o problema que eu tinha, porque, de facto, a Fabrequipa não era beneficiária. Portanto, a ideia parte de mim. Aliás, nas escadas do próprio Ministério, eu disse: «Isto não vai ficar assim! Não percebeste muito bem com quem te estás a meter!...» Honestamente, é a nossa linguagem!... Disse: «Quando estás tu a ir, estou eu a vir há muito tempo! Eu vou comprar a GOM e vou herdar os direitos».

E, a partir daí, foi só «cavar» e tentar descobrir como é que o fazia. Mas a ideia é da minha responsabilidade, não é de mais ninguém, e estou muito contente com o que fiz. Do resto não me recordo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Disse que, a partir daí, era só descobrir como é que o fazia. Como é que o fez?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Essa é a parte de que não me recordo. Tenho de consultar os papéis para perceber, porque não quero dizer aqui nada que não seja verdade.

O Sr. **Presidente**: — Pode prosseguir, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Disse-nos, há bocado, que comprou a GOM a uma sociedade *offshore* e lembro-me que referiu o nome dessa sociedade. Pode repeti-lo, só para que fique claro em ata?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Dalglish. Vou dizer porque é que me recordo deste nome: é o nome de um grande jogador de futebol escocês que jogava no Liverpool.

O Sr. **Presidente**: — Kenneth de seu primeiro nome!

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sim, Kenneth Dalglish. Devia ter vindo para o Benfica, Sr. Presidente, peço desculpa!

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Disse também que havia uma sociedade de advogados que era interlocutora neste processo. Pode dizer-me qual era o nome dessa sociedade de advogados?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — São esses documentos todos que tenho de recordar. Não me recordo.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Uma vez que mostrou disponibilidade para nos enviar dados sobre os restantes acionistas da GOM, eu requeria que pudesse fazer chegar à Comissão os documentos que nos permitam perceber qual é a sociedade de advogados e como é que a empresa é comprada, ou, pelo menos, que esses documentos pudessem avivar-lhe a memória. Obviamente, não querendo pressioná-lo a dizer aqui alguma coisa que fuja à verdade, se pudesse consultar esses documentos e fornecer-nos o nome da entidade isso seria muito útil para a condução destes trabalhos.

Gostava ainda de perguntar-lhe quanto pagou por esta empresa e qual era o valor dos direitos adquiridos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Tenho de me recordar dessas coisas... Eu paguei por esta empresa alguns milhões de euros...

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Alguns? Quantos?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Pois, tenho de me recordar...

O valor dos direitos adquiridos é o valor dos quatro programas de contrapartidas de que fui beneficiário direto, mais de 60 milhões de euros.

O Sr. **Presidente**: — Pode prosseguir, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Não se recorda do valor que pagou pela empresa? Faço esta pergunta porque na comunicação social foi adiantado o valor de 3 milhões de euros. Talvez este valor possa trazer-lhe alguma referência.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — A relevância que dou à comunicação social, não me leve a mal, é zero. Porque a comunicação social também dizia que eu «dançava o tango» com o Dr. Paulo Portas e eu mal o conheço!...

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Mas lembra-se que o dinheiro — e este é um aspeto que eu também queria clarificar — para fazer este investimento aparece do *down payment* associado ao próprio projeto. É isso?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Essa é a parte mais fácil: como fiz a fusão com a aquisição da GOM, assim que vir o documento da fusão ficarei logo a saber o valor verdadeiro pelo qual comprei a GOM. Portanto, um dos documentos que far-lhe-ei chegar é o documento de fusão da minha empresa, da Fabrequipa, com a GOM.

O pagamento foi feito com o primeiro dinheiro que recebi do *down payment* do contrato que assinei com a General Dynamics (GD), é verdade.

O Sr. **Presidente**: — Pode prosseguir, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Não leve a mal, mas, de facto, parece um bom negócio: uma pessoa compra uma empresa com o dinheiro da própria empresa que compra!... De facto, parece ser um bom negócio.

Não tenho mais nenhuma pergunta, quero só garantir que ouvi bem o que disse há pouco.

Disse-nos que numa reunião que teve com outros representantes, o representante da Steyr, que foi a empresa que ganhou o consórcio para a construção destes equipamentos, era o Dr. Paulo Nuncio. Pode confirmar esta informação que ouvi há pouco?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, se me permitir voltar atrás, farei uma ligeira correção, com toda a educação: eu não comprei a GOM com o dinheiro da GOM, eu comprei a GOM com o dinheiro do *down payment* que recebi do contrato que assinei com a Steyr.

Respondendo, sim, quando me recusei a assinar as contrapartidas, o Dr. Paulo Nuncio era o advogado da parte contrária, que queria que eu assinasse as contrapartidas. É verdade.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Encontrou-se com o Dr. Paulo Nuncio noutros contextos neste processo ou foi apenas naquela reunião em

específico? E qual era o papel do Dr. Paulo Nuncio? Foi só neste momento específico ou ele esteve antes e depois neste processo de contrapartidas?

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — É uma pessoa de que me lembro todos os dias, porque todos os dias tenho notificações para pagar impostos e lembro-me sempre dele. Mas a verdade é que, para além dessa reunião, nunca estive com o Dr. Paulo Nuncio fora desse contexto. Foi apenas um momento que achei piada referir porque, naquela altura, eu não queria assinar as contrapartidas e ele queria que eu assinasse. E foi interessante, porque ele, depois, veio a ser Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais fiscal e é uma pessoa que facilmente poderá ser convocada por esta Assembleia para falar de contrapartidas.

Enunciei a Dr.<sup>a</sup> Paula Cristina Lourenço porque ela é, quanto a nós, a pessoa que mais sabe de contrapartidas em Portugal, por todo o trabalho que fez e pelas dificuldades por que passou, uma brilhante advogada, aliás, do melhor que há em Portugal, que trabalha com o Sr. Prof. Germano Marques da Silva. O Sr. Paulo Nuncio também esteve nas contrapartidas.

Como disse, eu nunca dei grande importância às contrapartidas, apenas às diretas, porque o que eu queria mesmo era trabalhar. E quero continuar a trabalhar. E tenho a esperança, com toda a sinceridade — aliás, vim imbuído dessa esperança para esta Comissão —, que, ao contrário de outras comissões de inquérito que, como os senhores sabem muito melhor do que eu, acabam por não dar em nada, esta Comissão recomende a continuidade do programa e que os trabalhadores voltem à fábrica. Estou plenamente convencido que é isto que todos os partidos políticos aqui representados querem.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Muito obrigada. Não tenho mais questões, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigada, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

Com esta última pergunta, em que, com mais ou menos correção, a Sr.<sup>a</sup> Deputada terá usado o tempo necessário e indispensável, concluimos a primeira ronda.

Pergunto aos vários partidos se ainda pretendem esclarecimentos numa segunda ronda.

*Pausa.*

O Partido Social Democrata não pretende intervir, mas tenho a indicação de que o PS pretende usar da palavra.

Faça favor, Sr. Deputado José Magalhães.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sr. Presidente, gostaria de não desaproveitar esta oportunidade para procurar que seja lançada mais luz sobre as condições em que esta oportunidade de negócio foi transmitida à Fabrequipa, porque me parece que não é uma narrativa suficientemente explicativa referir, com expressões metafóricas, que «saltou para o comboio» em maio de 2006, etc. É que ouvi com muito cuidado as respostas que foram dadas e não encontro, ainda, forma de estabelecer a razão pela qual a questão das Pandur lhe pareceu tentadora, isto é, importante, útil, uma oportunidade, e, por outro lado, como é que se processou o esforço de informação da Fabrequipa sobre quem eram os detentores dos direitos e quem era a GOM.

Quando lhe perguntei como se tinha celebrado este processo de seleção, o Sr. Vice-Primeiro-Ministro, e, enfim, isto já foi no fim de muitas perguntas, entendeu não responder à matéria dizendo: «Isso é um ‘tiro ao lado’. O acordo que validei não foi nada com o Dr. Pita, de resto, quando ele era do CDS eu ainda era do PSD, portanto, nunca nos encontramos nessas circunstâncias, tudo isso é falso». Portanto, nesse sentido o vosso depoimento é convergente. Mas, depois, não respondeu com o grau de detalhe que corresponderia àquilo que lhe perguntaríamos se soubéssemos o que sabemos a esta hora. Limitou-se a dizer que quando era Ministro da Defesa havia um acordo para a produção em Portugal por parte de ex-funcionários da Bombardier — estou a citar literalmente a ata da 14.<sup>a</sup> reunião, do dia 18 de julho — e «foi este o quadro de que tive conhecimento enquanto fui Ministro da Defesa». Quando aparece essa nova empresa, pois, olhe, «azar dos Távoras», é em maio de 2006, etc., etc...

Mas não, não foi em maio de 2006. Em maio de 2006 foi o seu encontro com quem lhe deu a dica, não é?

Como estas perguntas têm de ser corridas, peço desculpa, mas vou ter de fazer várias.

Não foi, digamos, tiro ou queda. Houve um processo de informação sobre quem eram, quem eram os titulares do capital, onde é que podiam ser achados, como é que se podia fazer a negociação, tinha de ter um preço, etc. Ora, nós sabemos, pela entrevista dada pelo próprio líder, enfim, dos ex-quadros ao *Público* no dia 14.04.2004, por exemplo, que eles constituíram a Gestão e Operações Metalomecânicas, SA em dezembro de 2003, com capital social de 250 000 € com sede num escritório de advogados, com cinco acionistas — Manuel Norton, Manuel Cruz, ex-diretor de controlo de produção da Bombardier, Abel Pereira, Rui Loureiro,

ex-diretor de serviços técnicos, Tiago Palma Carlos, o único, do grupo, que não era engenheiro, era diretor financeiro —, para fabricar carros de combate na Amadora usando a mão-de-obra e o *know-how* da Bombardier. Isto é informação pública, notória, não precisamos de andar a incomodar ninguém para saber isto.

O que não sabemos, e é informação que não se encontra por aí, é através de que meios chegou, então, a este núcleo. Já nos disse que este núcleo não recebeu o *down payment* da General Dynamics. Portanto, verdadeiramente, o que aconteceu foi isto: a Fabrequipa foi selecionada pelos detentores dos direitos e que tinham assinado o contrato com o Estado e recebeu o *down payment* da General Dynamics, os tais 50 milhões. Desses 50 milhões teve de gastar — julgo que não disse o montante —, imaginemos, 2,5 milhões, que é o montante que circula nos meios, imaginemos que é isto, mais ponto menos ponto. E também julgo que este não é um segredo comercial que deva ser resguardado da curiosidade da Comissão, quanto foi pago por isso. Porque se pagou por isso qualquer coisa como 2,5 milhões, recebeu 50 milhões para ter um contrato de 340 milhões, etc., «tiro o chapéu», foi um bom negócio.

Depois tudo correu mal, evidentemente, e tudo continua a correr pessimamente, mas o começo era promissor.

Ficamos com as dúvidas sobre quem deu a dica, porque é que deu a dica. E, como sabemos, há opções que são de relógio. O Sr. Ministro Paulo Portas disse que não tinha estabelecido nenhum mecanismo que, enfim, rebente por controlo remoto, do tipo fazer um contrato com *a* rumo a *b*, embora isso aconteça, como estamos a ver agora nos escândalo Espírito Santos, isso acontece.

Por último, não lhe despertou qualquer espanto ou curiosidade o facto de lhe dizerem que se tratava de uma empresa situada num *offshore*?

Significa isso que a GOM foi vendida por estes senhores a uma outra empresa e que o senhor já comprou em segunda mão? Porque isto não é claro... Portanto, houve uma segunda compra entre esta SA numa casa de advogados e a que comprou nessa empresa com o nome inesquecível?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, agora, deverá responder também de uma forma corrida, ou seja, houve uma única pergunta e deve haver uma única resposta, ao contrário da primeira ronda, num tempo máximo de 5 minutos, que foi ligeiramente excedido pelo Sr. Deputado José Magalhães.

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Sr. Presidente, como sabe sou piloto no Dakar e estou habituado às corridas. Vamos a elas! Especial começou. termina só no controlo horário.

Sr. Deputado, obrigado pela pergunta. No que respeita à GOM, não foi tiro e queda, permita-me a expressão; foi queda e tiro, porque a GOM caiu primeiro e eu disparei a seguir...

O Sr. José Magalhães (PS): - Pois, é isso mesmo!

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Exatamente! O que acontece aqui é muito simples.

A Steyr teve um problema complexo em 2006, ficou sem parceiro. O parceiro que ia produzir os veículos, pura e simplesmente, não foi capaz de pôr de pé o programa fabril. Acontece a muitos; podia ter-me acontecido a mim. Só não acontece a quem não está a tentar montar programas fabris, que são difíceis.

A partir daí, a Steyr procurou em Portugal um parceiro para produzir o programa que tinha contratado com o Estado português. Naturalmente,

começou a varrer as empresas metalomecânicas e no horizonte apareceu-lhe o melhor que há em Portugal — a Fabrequipa. A Fabrequipa é a melhor e a maior empresa de fabricação de veículos semirreboques até 120 t que há em Portugal; a Fabrequipa é líder em Inglaterra desses veículos; a Fabrequipa tem tecnologia de ponta para fabricar veículos com mobilidade, com rodas, veículos de transporte.

Então, era natural, e muito natural, que as pessoas se lembrassem da Fabrequipa como se lembraram também da Galucho, que tem o mesmo objeto social que tem a Fabrequipa, que é fabricar semirreboques. E também era normal que se lembrassem da Martifer, e também era normal que se fossem lembrando de outras empresas metalomecânicas, que não há assim tantas...

O que me espanta, a mim, é que o Sr. Presidente da Comissão Permanente de Contrapartidas não saiba o que era a Fabrequipa. Tinha obrigação de saber! Porque estamos a falar de uma das maiores empresas de Portugal no setor. Não sabe, é ignorância pura. Portanto, ele disse aqui que ficou espantado como é que a grande empresa que era a GOM, o grande colosso metalomecânico chamado GOM tinha sido substituída por alguém que ele nem sequer conhecia, que era a Fabrequipa, que, se calhar, aquilo era do Pita ou era do sogro dele. Foi aqui dito! Isso é que me espanta! O que me espanta mesmo é que o Sr. Embaixador não tenha noção rigorosamente nenhuma de onde anda! Devia mesmo ter ficado como embaixador, porque, como presidente da Comissão de Contrapartidas, vou desde já dizer que, aí sim, saiu-lhe o tiro pela culatra, nem foi tiro e queda.

Portanto — e peço imensa desculpa por esta afirmação, porque também não se sente quem não é filho de boa gente e ninguém gosta de ouvir estas coisas —, eu ouvi no Canal Parlamento o Sr. Embaixador chegar aqui, coitadinho, dizer que não tinha advogado, não tinha nada... O

Sr. Embaixador não sabia nada do que andava a fazer... Também vos dou os documentos todos para provar isso.

O Sr. José Magalhães (PS): - Que documentos, desculpe?

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Todos os documentos de reuniões que tivemos com a Comissão Permanente de Contrapartidas, onde até nos recusámos a assinar as *claims*, que ele até queria que nos assinássemos... Ele diz que não nos conhece, mas teve 13 ou 14 reuniões connosco! É interessante vir aqui à Comissão dizer que não se conhece a pessoa depois de reunir com ela 12 ou 13 vezes! Isto é altamente interessante! O Sr. Embaixador lá saberá! O Pita ou o sogro dele...

A partir desse momento, Sr. Deputado — e peço-lhe imensa desculpa, a si, Sr. Deputado, e à Comissão por me ter emocionado um pouco —, a Steyr andou à procura, de facto, de um parceiro.

Assim como alguém falhou, nós conseguimos. Nós estávamos atrás e assim que soubemos da oportunidade... É claro que conhecia, é claro que tivemos reuniões com as pessoas da Galucho. Lembro-me até de... Olhe, faleceu há uma semana o dono dessa empresa, o Comendador Justino, um grande industrial de Portugal. Infelizmente, vamos todos acabando para ficarem só as mercearias e os *shoppings!*

O que aconteceu foi que, naquela altura, a primeira escolha da Steyr não foi a Fabrequipa, foi a Galucho. Só que havia um problema complexo: a Galucho é uma sociedade anónima com ações ao portador e nas áreas de defesa é expressamente proibido os donos das empresas terem ações ao portador, porque tem de se conhecer a cara de quem fabrica, de quem é o dono, se não o Bin Laden era dono disto tudo!

Eles fizeram uma assembleia geral em São João das Lampas e nós estivemos até sexta-feira à espera da decisão, porque eles eram a primeira escolha e nós a segunda escolha, e por uma razão muito simples: eles tinham melhores instalações, estavam muito mais metidos no programa do que nós, já estavam a trabalhar neste programa muito antes do que nós, mas, pura e simplesmente, numa assembleia geral os acionistas decidiram que não passariam as ações ao portador para ações nominativas e a partir daí morreu o assunto Galucho e entrou a Fabrequipa. Foi um dia muito feliz. Lembro-me que foi numa sexta-feira, por volta das 6 ou 7 horas da tarde, quando veio essa notícia. Era o nosso *dead line*... E a partir daí a Fabrequipa começou a pensar em todo o programa.

Eu quero lembrar ao Sr. Deputado o seguinte: eles tinham pouco tempo, a produção tinha de ser iniciada em 2007, a fábrica tinha de estar pronta para trabalhar em janeiro de 2007 e nós estávamos em abril ou maio de 2006, salvo erro em abril, mas posso precisar essas datas todas — já passaram tantos anos que eu já nem me lembro de muitas coisas. No outro dia tentei recordar-me, mas...

Quero também dizer-vos que não li rigorosamente nada nem me preparei para vir a esta Comissão. Muita gente quis fazer *briefings* e eu disse «não tenho de fazer *briefing* nenhum, porque eu vou dizer aos Deputados o que sei».

E o que aconteceu foi isto: a Fabrequipa pegou neste processo, assinámos o contrato... Lembro-me perfeitamente que o Sr. Michael Malzacher, um grande amigo de Portugal... Aliás, também devo dizer uma coisa que me tocou profundamente o coração e que poucas pessoas sabem: o Sr. Embaixador da Áustria, na altura, tinha feito dois livros, em alemão e em português, sobre o papel de Portugal na II Guerra Mundial a receber refugiados da Áustria, cerca de 5000 a 6000 crianças. E isso foi daquelas

coisas que, posso dizê-lo, me emocionou ao ponto de ter conseguido cerca de 20 livros desses e deos ter dado às pessoas para perceberem o que era Portugal em 1940, com aquelas famílias pobres do Alentejo a receberem pessoas, nomeadamente crianças, mesmo não tendo dinheiro para os próprios filhos quanto mais para os filhos dos outros. E porquê? Porque no dia em que eu cheguei à Áustria estavam aqueles senhores já com 70 ou 80 anos, que souberam que eu era português e que queriam dizer umas quantas palavras. Isso emocionou-me enormemente. Lembro-me desse facto.

Fechámos o contrato e o Sr. Michael Malzacher disse-me: «Francisco, eu não te posso pagar o *down payment* enquanto tu não trouxeres uma garantia *first demand* do valor do *down payment*».

O Sr. José Magalhães (PS): - 50 milhões!

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Não!

O Sr. José Magalhães (PS): - Então?!

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Não! Sr. Deputado, deixe-me lá pensar... Não! Eu acho que foram 10 milhões, mas eu tiro-lhe isso a limpo. Eu acho que foram 10 milhões.

Nessa altura, tive dificuldades nas garantias bancárias, mas conseguimos-las. Ao meio dia — naquela altura havia voos diretos para Viena de Áustria, não sei se hoje ainda há ou não — fui a Viena de Áustria com a garantia bancária e as coisas começaram.

Quando regressei a Portugal fui à Comissão Permanente de Contrapartidas com o contrato assinado. Nunca eu esperei ir encontrar a primeira dificuldade. E foi aí que me disseram: «Olhe, eu peço-lhe imensa desculpa...» O Eng.º Rui Neves não estava sozinho, estava com uma

senhora doutora de que não me lembro do nome... Isto passava-se no Ministério da Economia, porque as contrapartidas também tiveram umas coisas interessantes: nuns anos, eram das atribuições e competências do Ministério da Economia; noutros anos, eram só do Ministério da Defesa; depois, eram já dos dois; depois, passaram para a Defesa... Andavam de Pôncio para Pilatos todos os dias e ninguém percebia patavina onde é que estavam as contrapartidas. Olhe, é um bocado como hoje: estão partidas, por aí.

E o que aconteceu foi o seguinte: o Sr. Engenheiro disse-me isso e foi nessa altura que eu comecei a deparar-me com um entrave fortíssimo ao andamento... E foi a partir daí que me recordo de conversas a altas horas da noite, com toda a gente e mais alguém, para me pôr em campo, porque era uma excelente ideia ir comprar aquela empresa, pelas contas que eu tinha feito... Aliás, o Sr. Deputado ajudou-me, e muito bem, e eu até acho que foi brilhante, porque foi esse o meu pensamento. As contas que o Sr. Deputado fez também eu fiz... Se tenho um programa que vale em contrapartidas diretas mais de 100 milhões de euros, se eu gastar 3% ou 4%, se tenho uma margem de 18% ou de 20%, então não é um excelente negócio? Vou atirar o negócio fora, com todas estas possibilidades e vou morrer na praia? Não vou morrer na praia! Nem há de haver nenhum presidente de Comissão Permanente de Contrapartidas que me faça morrer na praia! Até porque, para já, nado bem... E foi tal e qual o que eu fiz e atirei-me para a frente.

A fase diabólica deste programa, para mim, foi de abril ou maio de 2006 até ao final de 2006 por causa dos investimentos.

E vou, já agora, continuando nesta resposta corrida, dizer-lhe o seguinte: eu abandonei o CDS... Eu era membro do Conselho Consultivo do Sr. Prof. Adriano Moreira e quando o Sr. Prof. Adriano saiu eu saí.

Tenho muita honra em ter pertencido àquele partido e tenho muita honra em ter trabalhado em Portugal pelo CDS. É algo que já expliquei ao meu filho. Foram momentos históricos desde 1974 até à minha saída que guardo com grande recordação. Foi um partido de grande gente e de gente boa. No tempo em que por lá passei orgulho-me de o ter feito. Hoje, não tenho partido, mas também lhes vou dizer que não me revejo em nenhum partido nesta mesa. Peço-vos imensa desculpa.

Mas a grande verdade é esta: eu não tive nenhum contacto do Dr. Portas, eu não o conhecia, continuo sem o conhecer hoje, para além da admiração que tenho pelo político, porque o acho extraordinariamente inteligente.

No programa Pandur— estou a falar-vos do programa Pandur —, apreciei todo o trabalho que ele fez e tiro-lhe o meu chapéu. Aliás, eu próprio sou um produto disso mesmo. Podia ter sido eu como podia ter sido outro colega qualquer. Coincidimos os dois — não sei se ele é do Benfica —, mas coincidimos os dois em sermos do CDS ou de passarmos pelo CDS...

O Sr. Filipe Lobo d'Ávila (CDS-PP): - Não, não é do Benfica!

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Olhe, azar!

E a grande verdade é esta: eu nunca falei com o Dr. Portas, nem com nenhum assessor do Dr. Portas, nem com ninguém da *entourage* do Dr. Portas, nunca entrei no Ministério da Defesa. Os senhores têm os registos das pessoas que lá entraram e não hão de encontrar lá o meu nome de certeza absoluta.

Eu nunca tive nenhuma reunião de coisa nenhuma em relação a esta matéria. Esta matéria foi tratada sempre com os presidentes das Comissões

Permanentes de Contrapartidas, com a Direção-Geral de Armamento e houve, de facto, um ministro que foi excelente neste trabalho, que foi o Dr. Severiano Teixeira.

Sr. Deputado, não sei que mais lhe posso dizer sobre isso, mas repito que não tenho nenhuma relação, de ordem nenhuma, com o Dr. Portas, para além da admiração.

O Sr. José Magalhães (PS): - Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

O Sr. Presidente: - Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. José Magalhães (PS): - Sr. Presidente, ficaram por responder, julgo que não deliberadamente, as perguntas sobre o processo através do qual a Fabrequipa tomou medidas para adquirir e como adquiriu, como descobriu que havia um *offshore* metido pelo caminho, se tem a certeza de ter comprado em segunda mão, ou se foi em terceira mão, ou em alguma mão, e como é que conseguiu consumir o negócio, uma vez que nunca falou com os adquirentes em primeira mão. Na verdade, terá falado com um interlocutor da *offshore* e a *offshore* não se consegue pagar a não ser por transmissão eletrónica, através de um banco. Normalmente, não se chega com um monte de notas, mesmo que sejam poucos milhões, há procedimentos, e eu julgo que teria vantagem em partilhar connosco a informação sobre como isso se fez para não termos mais um mistério, porque isso tem para aí uns mil e um mistérios, para não acrescentarmos mais um mistério a uma coisa na qual é possível lançar bastante luz.

O Sr. Presidente:- Queira responder, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. Francisco Pita: - Sr. Deputado, não há aqui nenhum mistério. A *offshore* é uma sociedade-veículo, não foi em segunda mão foi apenas uma sociedade-veículo, e eu entendi que não queria ter rigorosamente nada a ver — nem tenho — com as pessoas da GOM. A GOM entendeu que não tinha de me conhecer também e a *offshore* foi um meio relativamente ao qual eu estive completamente de acordo e de que se falou para adquirirem a empresa.

Como lhe disse, tenho de voltar aos meus papéis para me recordar das coisas como elas aconteceram, quem foram os... Eu já não me recordo, no meio de tanta gente, quem foram, de facto, as pessoas que assinaram, quais as pessoas... Tenho de ver. E já me comprometi nesta Comissão de Inquérito a enviar essa informação.

Quero dizer-lhe que tenho cerca de 7000 folhas, 7000 papéis relacionados com este programa, obviamente repartidos em três escritórios... Já agora, só para saber, Sr. Deputado, eu fui assaltado há três dias lá em casa... É claro que não está nada relacionado com esta Comissão, mas, de facto, todas as cautelas são poucas e eu vou ter de me agarrar a estudar as coisas para poder entregar nesta Comissão.

Sabe, Sr. Deputado, eu vou dizer-lhe uma coisa: eu assinei cerca de 20 acordos de confidencialidade, estou na área de defesa. Por muitos processos que me possam pôr, jamais abrirei a boca sobre o que são os acordos de confidencialidade, porque não posso.

Estou sempre disponível para passar o resto da minha vida numa cadeia, mas quando eu decidir que não abro a boca não abro a boca mesmo, não há ninguém que mo faça fazer, porque eu estou abrangido por acordos de confidencialidade.

Peço imensa desculpa, estou na área da defesa, tenho segredos que não posso revelar, que não devo revelar sob pena de, se os revelar, deixar de estar na área da defesa.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — É segredo, portanto!

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — De qualquer maneira, este assunto não é nenhum segredo. Deixem-me estudar. Peço-vos esse tempo para estudar.

O Sr. **Presidente**: — Também na segunda ronda, tem a palavra o Sr. Deputado Filipe Lobo d'Ávila.

O Sr. **Filipe Lobo d'Ávila** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Francisco Pita, quero agradecer todos os esclarecimentos que aqui prestou. É que é absolutamente extraordinário que se ande a invocar, desde há três meses, em reuniões de trabalho diárias, todo um conjunto de mistérios, todo um conjunto de insinuações, todo um conjunto de... Agora, a questão até é a de saber quem deu a dica! Vejam bem! Quem deu a dica?

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Quem deu a dica? É uma boa pergunta!

O Sr. **Filipe Lobo d'Ávila** (CDS-PP): — De facto, é extraordinário porque todos os argumentos que vamos ouvindo por parte do Sr. Deputado José Magalhães são só tiros na água. Sr. Deputado, permita-me que lhe diga isto com toda a franqueza: é só tiros na água!

O Sr. Deputado começou por dizer — e por acreditar na conversa que vinha na comunicação social — que o Dr. Francisco Pita era um amigalhaço do Dr. Paulo Portas.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Nunca disse isso!

O Sr. **Filipe Lobo d'Ávila** (CDS-PP): — Disse-o aqui dizendo que era um dirigente do CDS e que, portanto, havia aqui... Não havia! Moral da história: a resposta que o Dr. Francisco Pita aqui veio dar-nos não só esclarece a relação, que não existe, com o Dr. Paulo Portas como também esclarece a relação que teve com o CDS.

E queria agradecer-lhe as suas respostas, Dr. Francisco Pita, porque, de facto, ficámos aqui absolutamente esclarecidos de que a Fabrequipa entra um ano depois da saída do Dr. Paulo Portas do Ministério da Defesa Nacional, entra numa altura em que é um Governo socialista que gere todos estes *dossiers*, e o seu projeto é validado pela Comissão Permanente de Contrapartidas numa altura em que é presidida pelo Eng.º Rui Neves (salvo erro) ou pelo Embaixador Pedro Catarino (já não sei bem), nomeados por um ministro socialista. Portanto, julgo que isso ficou bastante claro e, uma vez mais, se vê bem aquilo que é mais um tiro na água por parte do Sr. Deputado José Magalhães.

Quanto à segunda questão, da GOM, também todos já percebemos, e julgo que até o Sr. Deputado José Magalhães já o percebeu — aliás, referiu o nome dos antigos quadros da Bombardier, um por um, especificando aqueles que tinham responsabilidades técnicas e operacionais e aqueles que tinham responsabilidades financeiras, identificando os nomes. Já agora, só para os trabalhos da Comissão, queria chamar a atenção para uma

entrevista que é dada no dia 14 de abril de 2004 ao jornal *Público*, passe a publicidade,...

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Foi essa que eu citei!

O Sr. **Filipe Lobo d'Ávila** (CDS-PP): — ... por parte do então administrador delegado da Bombardier, em que, no fundo, o que estava em cima da mesa era o fecho da Bombardier, em Portugal.

A propósito disso, meu caro Dr. Francisco Pita, diria que é absolutamente normal, a meu ver, que se procure preservar postos de trabalho da ex-Bombardier. Está visto e documentado que essa questão foi analisada pela Comissão Permanente de Contrapartidas no segundo semestre de 2006 (não foi em 2005, nem em 2004, nem em 2003, foi no segundo semestre de 2006), no relatório da Comissão Permanente de Contrapartidas de 2006, que foi validado pelo então Governo socialista (não foi um governo de centro-direita que validou) — e, portanto, uma vez mais, do ponto de vista ideológico e do ponto de vista político, estamos esclarecidos, não há qualquer questão quanto a isso.

É também um facto que a GOM não conseguiu desenvolver o projeto. E o que posso dizer é que ainda bem que houve uma empresa portuguesa que quis desenvolver o projeto e que até o conseguiu parcialmente, com dificuldades, com as dificuldades que aqui nos manifestou. Mas, ainda bem, porque se não tivesse sido uma empresa portuguesa, teria sido uma empresa suíça, ou uma empresa americana, ou inclusivamente até uma empresa finlandesa — estas eram as alternativas que estavam em cima da mesa.

Portanto, quero aqui dizer, enquanto Deputado desta Casa, que ainda bem que isso aconteceu assim, dessa forma. Com todas as dificuldades, é

certo, com todo um conjunto de problemas e de competência, inclusivamente, de algumas instituições que deveriam ter acautelado o cumprimento destes contratos e destes programas de contrapartidas e que está à vista que evidentemente não o conseguiram fazer.

Queria sublinhar um facto, que é este: foi a Comissão Permanente de Contrapartidas que aceitou a entrada da Fabrequipa neste programa de contrapartidas deste programa de aquisição, e o Governo de então não o recusou. Parece-me que isto é evidente, e são factos — estou a falar de factos e não de suposições, de insinuações, de quem deu a dica, de quem disse o que quer que fosse. Factos é o que nos interessa nesta Comissão, e são estes.

Quero terminar, Sr. Presidente, apenas com uma referência. É que isso também não foi aqui dito e, porventura, pode estar a cometer-se uma injustiça. É que o Dr. Francisco Pita refere-se a um conjunto de ministros, elogiando uns, de diferentes «cores», e criticando outros — e digo «outros» porque, na interpretação que faço daquilo que aqui disse, há um conjunto de pessoas quer na crítica quer nos elogios. Portanto, não há apenas elogios direccionados, individuais, nem críticas direccionadas individuais. Há um conjunto de ministros, de diferentes partidos, que são elogiados e criticados.

E quero dizer que o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Aguiar Branco, teve de gerir todos estes temas numa conjuntura em que tínhamos um resgate em cima das nossas cabeças e numa conjuntura em que era necessário reduzir o défice, coisa que os anteriores governos e os anteriores ministros da Defesa Nacional não fizeram, como hoje todos bem sabemos.

Por isso, é muito fácil criticar um determinado ministro numa determinada conjuntura. Evidentemente que há posições que não são conformes e que são posições legítimas de cada um, mas acho que há

também uma conjuntura que é preciso ter em linha de conta porque é a conjuntura que nós temos e em que vivemos agora, que é a saída do resgate — e do resgate ao qual, uma vez mais também neste caso, os socialistas nos conduziram.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, quer fazer algum comentário aos comentários do Sr. Deputado Filipe Lobo d'Ávila?

*Pausa.*

Não tendo nenhum comentário a fazer, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, permita-me tirar duas conclusões desta Comissão e deixar uma última pergunta.

Em primeiro lugar, quero dizer que a nossa interpretação — e é bom que isso fique claro e que conste em ata — é que estes contratos tinham falhas na sua origem, o que, julgo, ficou claro, ao nível da especificação, ao nível das condições materiais e reais para que o futuro pudesse ser menos incerto e estes equipamentos pudessem ser construídos da melhor forma e sem sobressaltos, mas também tinham falhas ao nível das contrapartidas. E nós não queremos deixar de sublinhar que o contrato que é assinado, é assinado com um consórcio ou uma empresa chamada Steyr que ganha um concurso porque apresenta a concurso um parecer que não existe, porque não tem garantia nenhuma. E, de facto, não veio a concretizar-se, embora isso tenha sido uma feliz coincidência, depois, para a Fabrequipa — e não quero, de forma alguma, pôr isso em causa, não é disso que se trata. Aqui trata-se da avaliação do desempenho de quem é suposto tomar decisões

políticas e o nosso papel aqui é também fazer a avaliação desse desempenho político.

Não quero também deixar de mencionar que fica por esclarecer todo o processo da GOM e da compra da GOM — e espero que nos esclareça, já disse que está disponível para o fazer e só tenho a agradecer essa possibilidade.

Uma terceira pergunta — e porque é a única pergunta que não ficou esclarecida antes, ainda sobre as reuniões das contrapartidas, e porque isto tem relação com outros processos anteriores e com a execução das várias contrapartidas que fomos analisando — tem a ver com o seguinte: dizia, há pouco, que, na altura, o representante da Steyr, curiosamente o atual Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, Dr. Paulo Nuncio, pressionava para assinar *claims* ou contratos de contrapartida e que a sua reação foi resistir a essa pressão. A minha pergunta é: porquê a resistência? Tenho curiosidade em saber porquê a resistência a esta pressão para assinar estes *claims*.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Dr. Francisco Pita.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Deputada, há algo que me deixa, de facto, muito triste. Aqui, na Comissão, andámos à volta da minha ligação com o Dr. Portas, que é um *fait-divers*, foi uma mentira criada pelo *Correio da Manhã*. Ora, os Srs. Deputados, a partir daí, peço imensa desculpa, mas foi bombardear com uma coisa que é uma não notícia, uma coisa que não existe, uma mentira.

Srs. Deputados, são 200 os trabalhadores da fábrica que estão, neste momento, em casa. Eles têm para mim muito mais valor do que o nome de uma única pessoa, por muito mais importante que ele seja.

Obviamente que o Dr. Paulo Nuncio era o advogado da parte contrária, que queria que eu assinasse contrapartidas, mas só sobre o meu cadáver é que eu assino mentiras. E as contrapartidas que queriam que eu assinasse, as *claims*, não estavam bem. Portanto, não há nenhum Dr. Paulo Nuncio, nem ninguém, que me faça assinar aquilo que não são as contrapartidas verdadeiras que eu tenho de assinar.

Apenas mencionei este facto porque acho interessante algumas coincidências. Todavia, na minha opinião, não é importante, Sr.<sup>a</sup> Deputada. O que é mesmo importante era que os meus 200 trabalhadores voltassem à fábrica. O que, para mim, era mesmo importante era que a fábrica laborasse, que o programa continuasse. O que era mesmo importante era que o Governo de Portugal aceitasse as compensações que a General Dynamics quer dar ao País, que aceitasse esta grande possibilidade de trabalho, e que verificasse o grande acervo que é para a economia nacional as licenças de produção que temos para todos os países. O que era mesmo importante era que o atual Ministro da Defesa, independentemente do contexto em que vive, percebesse um pouco melhor que o bom senso deve ser superior à arrogância e à prepotência de quem tem a capacidade de executar garantias bancárias e «matar» um programa e pôr 200 trabalhadores em casa; que alterasse a língua oficial do Ministério para português em vez de inglês (também lhe agradecia, embora fale muito bem inglês); que percebesse que a Fabrequipa é parte nesta relação, tem um contrato a favor de terceiros e é uma relação sinalagmática; que percebesse que a GD está preparada para pagar as compensações contratuais; e que não é necessário Portugal dar esta imagem ao mundo, uma imagem tenebrosa de executar garantias bancárias que não devem ser executadas. Mesmo que não tenhamos dinheiro, mesmo, como diz o Sr. Deputado, e muito bem, que estejamos a viver um momento difícil, não temos

necessidade de executar garantias bancárias. Temos, sim, necessidade é de criar emprego, temos, sim, necessidade é de criar mais economia.

E pasma-me que seja mais importante para o Sr. Ministro da Defesa executar as garantias bancárias do que criar emprego. E mais me pasma que seja capaz de fechar a minha fábrica, sem nunca sequer ter tido uma palavra para com aquele que é o fabricante de verdade.

Acho que chegou a altura de o Sr. Ministro da Defesa se deixar de mentiras e falsidades, que é aquilo que tem feito até agora, e trocadilhos na rua sobre a questão do Pandur e, como dizem os americanos, *wake up and smell the coffee*.

É que a grande verdade é que saio desta Comissão e os meus trabalhadores, amanhã, não têm salário — graças ao Sr. Ministro da Defesa.

É verdade que os outros ministros não estiveram bem, mas não denunciaram o contrato. Até podem ter ameaçado, até podem ter enviado cartas, mas não denunciaram o contrato. Quem denunciou o contrato e pôs os meus trabalhadores na rua foi este Ministro, não foi mais nenhum. O resto são *faits-divers* políticos.

Eu não tenho agenda política, Sr.<sup>a</sup> Deputada, tenho uma agenda industrial, quero criar emprego. Eu não venho aqui tirar ilações políticas, eu digo o que tenho a dizer e assumo tudo aquilo que disse com verdade. É, pelo menos, a minha verdade. VV. Ex.<sup>as</sup> terão a vossa verdade.

Agora, mesmo interessante, a meu ver, eram duas coisas: primeiro, que se ouvisse a Dr.<sup>a</sup> Paula Cristina Lourenço, em matéria de contrapartidas; segundo, que a Comissão recomendasse a continuidade do programa, porque a General Dynamics está disponível para compensar o Estado português de forma educada, eloquente e de excelência, como a minha pátria merece.

O que gostava era que a este País fosse devolvida a honra dos nossos antepassados e que, nós, de uma vez por todas, deixássemos de ser aquilo que somos hoje, que é, não tendo dinheiro, executar onde está o dinheiro. Estão 100 milhões de euros de uma garantia bancária de contrapartidas — executa-se; tenho 55 milhões de euros de uma garantia bancária da produção — executa-se. Pega-se no dinheiro e paga-se o que for possível pagar. Muito feio! Mas é mesmo muito feio! No meu código de honra estava preso. Os meus trabalhadores merecem muito mais do que isso!

Portanto, Sr.<sup>a</sup> Deputada, devo dizer-lhe que me são completamente indiferentes os Paulos Núncios desta vida. Aquilo que me preocupa mesmo são os meus 200 trabalhadores e os outros trabalhadores. Sim, também me preocupam os de Viana de Castelo. Sim, também me preocupam os outros desempregados. O resto já me é tão indiferente, Sr.<sup>a</sup> Deputada, tão indiferente, que, se continuarem assim, se eu fizer um negócio de 2000 milhões de dólares, ponho-o mas é em Espanha!

É altura de todos os Srs. Deputados, de todos partidos, se unirem e pensarem que o País não pode mais viver assim e eu, enquanto industrial, não tenho mais caminho para andar.

Quero que o Sr. Dr. Núncio, e outros Núncios vão dar muitas voltas! A mim preocupa-me sabem o quê? Os Antónios e os Miguéis que tenho na fábrica que não têm como comer!

Foi este o Ministro da Defesa que criou o problema e é este o Ministro da Defesa que tem de ser demitido — oiçam o que estou a dizer-vos. De ministros assim Portugal não precisa. Precisamos de outro tipo de homens. Peço imensa desculpa, mas é o que sinto.

O Sr. **Presidente**: — A Comissão pediu-lhe para responder com verdade e com o que sente, portanto, concordando ou não, não se pode queixar desse facto.

Terminámos a segunda ronda com a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua.

Pergunto se mais algum Sr. Deputado tem perguntas a acrescentar, as quais serão de três minutos, no máximo.

Esta audição tem sido longa, porque tem havido muitas perguntas e também tem havido respostas extensas da parte do nosso depoente. Passamos à terceira ronda, para o que cada Deputado dispõe de 3 minutos, após o que será dada uma resposta final a todos os Srs. Deputados.

Tem a palavra o Sr. Deputado António Prôa.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Sr. Presidente, começo por agradecer os contributos trazidos pelo Dr. Francisco Pita a esta Comissão.

Não contava intervir, mas, não querendo criar qualquer incidente, ainda assim, enquanto membro do PSD, grupo parlamentar que suporta este Governo, não poderia deixar de fazer uma breve consideração relativamente ao que foi dito pelo depoente sobre o Sr. Ministro da Defesa. Compreendo o ponto de vista do nosso depoente. É legítima, com certeza, a defesa do interesse da sua empresa e dos seus trabalhadores e fica-lhe muito bem fazer essa defesa. Mas compreenderá que isso não tem necessariamente de significar um conjunto de acusações, relativamente à postura do Sr. Ministro da Defesa neste processo, que me parecem, além do mais, e sem querer entrar em grandes detalhes, discutíveis.

O Sr. Ministro da Defesa foi confrontado — aliás, são factos que já foram apurados nesta Comissão — com um cenário muito concreto, que

resulta de uma verificação prolongada de um conjunto alargado de incumprimentos.

A relação do Estado português, que é representado no caso em apreço pelo Sr. Ministro da Defesa, nem sequer é com a Fabrequipa, é com a Steyr — se quiser com a General Dynamics, mas nunca com a Fabrequipa — e, portanto, é essa relação que tem de ser mantida formalmente e foi nessa relação que o Estado português, através do Sr. Ministro da Defesa, verificou que o contrato que existia com o Estado português estava a ser incumprido. Nessa medida, era obrigação do Sr. Ministro — outra coisa ele não poderia fazer — defender o interesse do Estado, conforme estava previsto, aliás, nas cláusulas contratuais que ele acionou, na sequência de um conjunto alargado de antecedentes de outros responsáveis de governos anteriores que tinham iniciado esse processo.

A contestação é legítima, mas a legitimidade também é absolutamente indiscutível. Há um conjunto de divergências que têm de ser dirimidas no local próprio, o local próprio são os tribunais, e espera-se que os tribunais esclareçam rapidamente as divergências que existam.

Espero que fique claro que, do nosso ponto de vista, era obrigação do Sr. Ministro da Defesa defender os interesses do Estado, perante um conjunto de incumprimentos.

A questão, repito, não se colca com a Fabrequipa, mas com a entidade com a qual o Estado fez um acordo.

Já agora, aproveito para dizer que creio que houve, aliás, tentativas por parte deste responsável do Governo de que a relação entre a Fabrequipa e a entidade contraente voltasse à normalidade. Mas, do nosso ponto de vista, não podia fazer outra coisa senão denunciar o contrato, sem que isto signifique que não procurasse assegurar o interesse do Estado neste caso concreto, que era dotar as Forças Armadas deste conjunto de veículos.

Estou em crer — aliás, isso já foi afirmado em audições anteriores — que o Estado Português, através do Sr. Ministro da Defesa, mantém-se empenhado em resolver esse problema, porque, de facto, os equipamentos fazem falta.

Compreendo o seu ponto de vista, mas, do nosso ponto de vista, o Sr. Ministro da Defesa fez aquela que era a sua obrigação e outra coisa não poderia ter feito.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado José Magalhães.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sr. Presidente, não queria usar da palavra para fazer qualquer declaração interpretativa e, portanto, resisto até à tentação de responder ao Sr. Deputado Lobo D'Ávila para ter uma resposta, mas não vai ter agora. Uso a palavra para fazer uma pergunta, pois é para isso que temos aqui a testemunha e não para outras coisas.

O Sr. Doutor fez declarações de grande importância e prometeu documentação.

Sr. Presidente, gostaria que fossem clarificadas quais são as contribuições a dar nessa matéria, isto é, o que é que podemos esperar, porque, obviamente, não esperamos obter 7000 páginas de documentos e, provavelmente, essas páginas, em alguns casos, repetiriam documentos que já temos.

Portanto, no final da reunião, durante alguns segundos, teremos de fazer a *wish list* — uso o inglês, mas sem ironia —, portanto, a lista de exigências e de utilidade com que pode contribuir para a Comissão mais do que já contribuiu.

Gostaria agora de fazer uma pergunta. Julgo que não sairíamos bem daqui — pelo menos, eu não, suponho que o Sr. Doutor também — sem

dizer tudo, ou pelo menos mais, sobre a questão da compra da GOM, e por uma razão: quando disse, em resposta à minha pergunta, que a sociedade *offshore* era uma sociedade-veículo entre a ex-Bombardier e o comprador, ou seja, a Fabrequipa, Sr. Doutor, não se pode dizer isto desta forma tão corrida, acho eu, porque, normalmente, o uso de sociedades-veículo serve para transportar para uma entidade externa, para onde se exporta dinheiro, aquilo que não se quer fazer com uma entidade interna.

Depois, isto coloca um problema enorme, que é o de se perder o rasto do dinheiro, isto é, o dinheiro que receberam aqueles senhores que desapareceram — não se encontram, não se sabe qual é o paradeiro — seguiu para destinos que nós não podemos conhecer ou que temos mais dificuldade em conhecer. Ou seja, teríamos de ter muitos meses de trabalho e — já nem falo de cartas rogatórias — meios policiais puros e duros para averiguar o rasto desse dinheiro. Apesar de tudo, esse dinheiro não são meia dúzia de cêntimos...!

O Sr. Doutor não disse, julgo que não quis dizer, qual foi o montante, historicamente, que pagou pela empresa, isto é, no sentido exato, pelo conjunto de direitos que a empresa tinha, uma vez que não tinha mais nada. Tinha, na verdade, um privilégio majestático, um privilégio da República, e era um privilégio considerável.

Obviamente, o Sr. Doutor não tem de depor sobre o processo de concessão desse privilégio, porque não teve intervenção nele, é da responsabilidade do poder político de então, isto é, do Dr. Paulo Portas. E «no melhor plano cai a nódoa» e no mais perfeito dos planeadores há problemas. Obviamente, ninguém contestou, politicamente, de lés a lés nos quadrantes partidários, o facto de se salvar os trabalhadores da Bombardier. Aliás, lembro-me que uma das minhas primeiras tarefas no Governo seguinte, no XVII Governo, na área da segurança interna, teve a ver com as

manifestações de trabalhadores da Bombardier que estavam justamente preocupados e indignados com a paralisação da zona limítrofe, portanto, uma operação muito delicada do ponto de vista da gestão da segurança e da paz pública, e tivemos de gerir essa situação. Portanto, as heranças dos governos são assim, têm aspetos positivos e aspetos negativos.

A questão não é o amor à Bombardier ou aos trabalhadores da Bombardier; a questão são os meios que se usam para defender, veicular e verter esse amor. E, neste caso concreto, o meio foi péssimo, está completamente provado que foi péssimo: meia dúzia de senhores que não tinham *know-how* para gerir coisa absolutamente nenhuma, que não tinham sequer capital bastante e que, portanto, não foram capazes de montar a tal estrutura de produção com tudo o que ela implica e que aqui descreveu muito longamente.

Portanto, essa decisão é, obviamente, questionável num processo que correu mal e que continua a correr mal.

O único ponto desse processo, tendo respondido tudo o que já respondeu, e tendo-nos trazido informações importantes e algumas de grande gravidade, é o de saber quem é que o convenceu verdadeiramente ou o aconselhou a usar uma sociedade-veículo nestas condições. É que uma das pragas dos negócios ... Teve ocasião de invocar como é importante ter clareza e transparência nos negócios da defesa, as exigências que estão em vigor, etc., etc.... Portanto, numa «carta que tem este valor», e tendo a informação que tem do setor, o uso de uma sociedade-veículo, para fazer sair dinheiro cujo rastro se perde, é um risco bastante elevado.

Portanto, julgo que ainda nos pode dar uma contribuição informando-nos sobre se tinha consciência disso e que valores é que estão em causa.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Filipe Lobo D'Ávila.

O Sr. **Filipe Lobo D'Ávila** (CDS-PP): — Sr. Presidente, muito rapidamente, vou utilizar a técnica do Sr. Deputado José Magalhães, que é no fundo dizer que não vou fazer nenhuma consideração e acabar por colocar uma pergunta ao Dr. Francisco Pita.

Ao longo destes trabalhos, e depois desta audição de várias horas, fica absolutamente claro que um conjunto de insinuações levantadas, ao longo dos tempos, sobre as suas relações pessoais não é verdade. Isso resulta absolutamente claro, independentemente do autor dessas insinuações, seja ele de que quadrante político for ou mesmo da comunicação social.

Julgo que isso ficou claro, pelo que quero reforçá-lo e agradecer os esclarecimentos que prestou.

Por fim, como dizia o Sr. Deputado Paulo Rios, num aparte pertinente, e até na linha do que referiu o Deputado Antonio Prôa, é perfeitamente legítima a sua posição — e isso evidentemente será dirimido nos locais próprios —, mas é muito fácil batermos no carteiro quando o carteiro traz uma mensagem que já tinha cinco interpelações admonitórias feitas pelo Sr. Ministro da Defesa Nacional, Augusto Santos Silva, ao longo de mais de um ano em que não se resolveu o problema.

Portanto, é como eu digo: é muito fácil bater no mensageiro, mas a mensagem que se traz já vinha pelo menos com um ano e meio de antecedência.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Dr. Francisco Pita, para uma última reposta final a este conjunto de perguntas e considerações que lhe foram feitas nesta fase final.

O Sr. Dr. **Francisco Pita** — Sr. Presidente, Srs. Deputados, nesta ronda final, quero agradecer-vos, mais uma vez, a paciência.

Começando pelo Sr. Deputado do PSD, as leituras são as leituras. No entanto, gostava de lhe dizer uma coisa: a garantia bancária, que vai ser executada ou que foi ameaçado que iria ser executada pelo Sr. Ministro da Defesa, também é minha. O dinheiro não é para o Estado. Aquela garantia bancária é dos beneficiários de contrapartidas. Cuidado que é crime. Se alguma vez for executada aquela garantia bancária de 100 milhões de euros e o dinheiro não for utilizado nos beneficiários é garantido um belo de um processo-crime entre mim e os outros. Também é capaz de não haver nada, mas que fique bem claro que a garantia bancária das contrapartidas foi dada pelo *prime contractor* para garantir as contrapartidas aos beneficiários e não ao Governo. Os senhores apenas têm a posse dessa garantia bancária, uma espécie de IVA.

Não sei se os seus advogados lhe disseram ou não, porque este é um pormenor importante para se perceber em que ponto é que andamos — as coisas não são tão fáceis como parecem e é muito fácil estarem a falar, eu até percebo —, que o Sr. Ministro da Defesa não teve cuidado nenhum. Este é um assunto complexo.

Também sei que a relação entre os escritórios de advogados e a política, hoje, é muito promíscua.

O Sr. **José Magalhães (PS)**: — Lá isso é!

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Quando os advogados são advogados de partes que têm litígios contra o Governo, sendo os Governos de Portugal os maiores servidores de trabalho para os escritórios de advogados, não é fácil. Às vezes, começamos a pensar — isto é um bocado maquiavélico — se o diabo do meu advogado está comigo ou está com o outro.

Com toda a sinceridade, há uma coisa que lhe posso dizer: penso que o Sr. Ministro da Defesa deveria ter seguido outro caminho, mas ele preferiu este. Tem o poder... Até podia relatar aqui o que aconteceu na reunião que o Sr. Ministro da Defesa teve com a General Dynamics, mas não o vou fazer porque não quero ser deselegante. Mas foi muito feio. É evidente: tendo o poder, tendo as garantias bancárias, executa-se, faz-se o que se quer.

Antes de irmos à questão relacionada com o Dr. Portas, há outra coisa que gostava de dizer: desejo ao Sr. Ministro da Defesa todo o sucesso do mundo, mas que saia do Governo e que não deixe Portugal na mão. Honestamente, é a minha posição e estou aqui, em nome dos meus trabalhadores, para dizer isso.

Sim, votei neste Governo e, se tivesse necessidade de voltar a votar, se calhar, tinha de pensar. Poderia votar...

Mas há uma coisa que sei: o processo que foi conhecido no Ministério da Defesa cheira muito mal. As contrapartidas estão a ser desviadas, há novos beneficiários.

O que é que a Salvador Caetano tem a ver com o processo de defesa? O que é que a Novabase tem a ver com o Programa Pandur? *Wake up and smell the coffee!* Estudem bem o problema das contrapartidas! É que cada vez que aparece um ministro novo há beneficiários novos. Não é só chegar aqui e lançar-se um labéu sobre a GOM, que foram uns coitados que não conseguiram pôr o programa de pé, provavelmente até tinham brilhantes

engenheiros, que não conheço, esquecendo tudo o que está para trás e o que está acontecer agora.

Ainda hoje a Salvador Caetano contactou com trabalhadores meus para irem trabalhar para o Norte. Não tenho nada com isso, não distingo Norte e Sul. Portugal é Portugal, e a minha pátria é grande. Mas há coisas feias que estão a acontecer.

Acho que o Ministro da Defesa tinha outras obrigações, quanto mais não seja sabe que tem a posse de uma garantia bancária que é dos beneficiários; sabe que a General Dynamiscs está disponível para pagar mais, que as compensações são maiores do que o que está contratualmente assinado; e sabe que há uma possibilidade de se fazer grandes negócios para Portugal, criar emprego.

Não é muito mais fácil, não é muito mais inteligente ir numa direção de prosperidade e de emprego? Não é muito mais inteligente ser ele o arauto e ir aos países que tem de ir — posso dizer-lhe onde tenho estado — e fazer os negócios, dar o motor de arranque? Não é muito mais fácil fazer isso até em conjunto com a oposição? Por que não? Se há coisa que todos nós hoje precisamos, oposição e Governo, é de trabalho. Isso é fundamental para nos unir. Não será a desgraça que os portugueses passam mais importante do que as nossas divergências políticas, se é que temos divergências políticas? Santo Deus, há outro caminho!

Sr. Deputado, com todo o respeito, tenho muito respeito por si, agradeço-lhe o que disse, é a sua opinião, democraticamente devo dizer-lhe que estou do lado oposto, é evidente que somos todos portugueses, estou sempre pronto para trabalharmos por Portugal, mas não estou em nada de acordo.

Sr. Deputado José Magalhães, do Partido Socialista, não se pode dizer de forma corrida, mas fui correr a corrida que vocês me deram. Tinha de ser de forma corrida e eu respondi de forma corrida.

O desaparecimento do dinheiro não é problema, porque não há nenhum desaparecimento do dinheiro. Pagámos, portanto está na contabilidade.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Não estou a falar da sua, estou a falar da deles! Quem desapareceu foram eles e o acesso aos dinheiros dessa *offshore*, como calcula, é uma dor de cabeça.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Percebo. De qualquer maneira, também gostava de dizer o seguinte: o DCIAP, o Ministério Público levantou um processo de averiguações preventivas sobre a matéria do programa Pandur e eu sei que a GOM esteve lá presente. Ora, não sei se isto está em segredo de justiça ou não, já não percebo nada do que é o segredo de justiça...

O Sr. **Presidente**: — Está!

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Está, mas essas declarações...

O Sr. **Presidente**: — Objetivamente, está!

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Objetivamente estão ainda, não é? Mas acho que isto foi arquivado e os arquivos... Não percebo nada disso.

O Sr. **Presidente**: — Não temos essa informação, mas a Comissão pediu-a. A informação que temos é a de que existe um processo relativo à

aquisição dos submarinos, existe uma... Como é que se chama, Sr. Deputado José Magalhães? Está a falhar-me a memória. Um inquérito? Um pré-inquérito? Uma averiguação?

O Sr. **Filipe Lobo d'Ávila** (CDS-PP): — Uma averiguação!

O Sr. **Presidente**: — Exatamente! Existe uma averiguação preliminar sobre esse mesmo programa. É a informação que temos, que é oficial.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Presidente, sugiro que a recomendação que me fizeram, que foi a de estar aqui sob juramento e que poderia ser criminalmente responsável por não dar informações, seja a mesma para o Ministério Público. Se não vos dão as informações, avancem com um processo-crime.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Mas isso exige uma motivação e uma fundamentação. Ora, rumo a uma motivação...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já está na sua sétima ronda.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — É melhor fazer isto do que fazer falsas interpelações à Mesa, e o Sr. Presidente tem sido, enfim, sensível a estas questões. Convém não abusar, obviamente.

Quanto a esta matéria, em que a testemunha aludiu a um processo com o estatuto que conhecemos, mas cujo estado não conhecemos, a nossa inquirição é independente dessa averiguação. Ou seja, podemos e devemos

fazer todas as perguntas adequadas para obter, com verdade, informação sobre este caso concreto. Não estou a falar de mais nada.

Relativamente à transação, em relação à qual nunca falou com os vendedores, em que usou advogados como medianeiros e intermediários, que estão sob segredo profissional — eles, o Sr. Doutor não está! —, não vamos ter a possibilidade, ao que tudo indica, de falar com os vendedores, porque estão com paradeiro incerto. Portanto, a única coisa que podemos saber é o que nos disser de imediato, aliás tal como disse em relação à Steyr e aos seus colaboradores, etc. Pode dizer-nos quanto pagou e quem sugeriu a solução de usar uma *offshore*.

O Sr. Dr. **Francisco Pita**: — Sr. Deputado, como lhe disse, vou reler toda a matéria e tentar recordar-me das coisas. Obviamente que tenho de estudar o valor, tenho de ver quanto é que foi. Não me lembro, honestamente, ao cêntimo, ao pormenor, do que é que aconteceu, de como aconteceu, quais são os valores. Mas os senhores vão ter esta matéria documentada.

Só sugeri que perguntassem ao Ministério Público sabe porquê? A corda parte sempre pelo mais fraco. Então, quer dizer, o industrial chega e diz: «Estou abrangido por não sei quê, não me recordo, e de repente, a mim, vão-me sempre lembrando desta marmelada...» — «Bom, cuidado, que está aqui sob juramento e é crime se não responder, tem de informar...».

Volto a sugerir, caso o Ministério Público não dê informações, que recorram a um processo-crime. Até tinha a sua piada.

Era o que mais faltava os senhores do Ministério Público não darem informações a esta Comissão Parlamentar de Inquérito, tendo em conta a importância dos Srs. Deputados, que são Deputados da Nação. Quer dizer,

um singular cidadão comum como eu é obrigado, sob ameaça, e os senhores do Ministério Público... É um Estado dentro do Estado.

Olhe, a certidão que se pode lavrar desse processo é a visão do lado de lá, de quem recebeu o dinheiro, e nem faço a mínima ideia.

Acho que estou a ser claríssimo, acho que o Ministério Público só tem de, quando há aquelas averiguações, informar os Srs. Deputados da Nação — são os Srs. Deputados da Nação, não são pessoas quaisquer — e, se não o fizerem, acho que devem pôr um processo-crime ao Ministério Público.

Sr. Deputado Filipe Lobo d'Ávila, do CDS, sobre as garantias bancárias, já disse o que tinha a dizer em relação a isso ao Sr. Deputado do PSD António Prôa.

A garantia bancária de contrapartidas não é do Estado português, é dos beneficiários. É um problema que o Ministério da Defesa tem de resolver. Entendo que haja melhor caminho, entendo que se deva continuar o programa e aproveitar a bondade da General Dynamics para compensar o Estado português.

Volto a referir que a responsabilidade do atraso deste programa não é integralmente do *prime contractor*, mas do Ministério da Defesa, da Direção-Geral de Armamento e também da Missão de Acompanhamento e Fiscalização.

Também volto a referir o perigo que é esta ação em tribunal arbitral ser perdida pelo Estado português, porque há provas concretas factuais de que houve leviandade no processo todo de denúncia do contrato. Há provas factuais de que a responsabilidade objetiva do atraso do programa pode ser imputada, e vai ser imputada, ao Ministério da Defesa, à Missão de Acompanhamento e Fiscalização e à Direção-Geral de Armamento,

independentemente do escritório de advogados. Portanto, acho que é extremamente perigoso continuar nesta cena do tribunal arbitral.

A sugestão que deixaria aos Srs. Deputados é que consigam recomendar ao Sr. Ministro que tenha negociações que lhe permitam compensar o atraso e, ao mesmo tempo, servir as nossas Forças Armadas, que estão ávidas e que precisam destas viaturas.

Por fim, quero dizer que, sim, juro pela minha honra que não tive, nem tenho nenhuma relação com o Ministro Paulo Portas de espécie nenhuma. Quero perguntar-vos uma coisa: vocês acham que, se tivesse uma relação privilegiada com o Ministro Paulo Portas, estaria, neste momento, na situação em que estou com a fábrica e com as pessoas no desemprego? Os senhores acham que, se tivesse havido alguma coisa entre mim e o Dr. Portas, sendo ele Vice-Presidente de um Governo, eu e os meus trabalhadores estaríamos nesta situação? Mas será que é tão fácil criticar e não é fácil perceber que se o Dr. Portas tivesse alguma influência no Programa Pandur no que concerne à Fabrequipa há muito não me tinha dado a mão? Pois, por pena minha, não tive essa possibilidade. Os senhores não acham? Acham que alguma vez o Dr. Paulo Portas deixava 200 trabalhadores no desemprego quando ele lutou tanto para criar emprego nessa altura, com este Programa Pandur, que acaba por ser um filho dele? Não, Srs. Deputados, não vão por aí! Não percam tempo com coisas que não valem a pena. Acreditem no que vos digo: não há nada de suspeito aqui. O que há, de facto, é muita falta de bom senso.

Sr. Presidente, volto a dizer: se tiverem tempo, sugiro que oiçam a Dr.<sup>a</sup> Paula Cristina Lourenço em matéria de contrapartidas.

Por fim, peço desculpa se fui mais emocional durante partes do meu depoimento, mas não peço desculpa ao Ministro da Defesa — a frio, quero-o mesmo demitido.

O Sr. **Presidente**: — Agradeço o seu depoimento, bem como as sugestões que nos deixa, inclusive a de ouvir a sua advogada e outras pessoas. Os Srs. Deputados tomaram nota delas e formalizarão, ou não, em requerimentos.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Já formalizámos, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Com este requerimento, solicitado pelo Partido Socialista, para ouvirmos a Dr.<sup>a</sup> Paula Lourenço, é o terceiro requerimento de audições que entra hoje. Serão todos discutidos na altura própria.

Srs. Deputados, parece-me que está agendada uma outra audição para hoje e a informação que tenho é a de que as pessoas estão à espera há algumas horas e pretendem ser ouvidas ainda hoje. Como tal, penso que faz sentido fazermos esse esforço, caso estejam de acordo. Assim, deixaríamos para uma outra altura o debate sobre os requerimentos, apesar de ter dito ao Sr. Deputado Jorge Machado, esta manhã, que seria feito hoje, mas julgo que não estaremos na melhor condição para o fazer. Para além disso, só hoje entraram mais cinco requerimentos, três de audições e dois de documentação. Portanto, procuraremos a melhor altura para fazermos este debate.

Mais uma vez agradeço ao Dr. Francisco Pita a sua presença e os esclarecimentos detalhados que nos deu sobre esta mesma matéria, bem como as suas opiniões, que também são do interesse dos Srs. Deputados e da Comissão.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

*Eram 19 horas e 53 minutos.*

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.