

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

5.^a Reunião
(3.^a audição)
(18 de março de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 15 horas e 15 minutos.

Os Srs. Branco Viana e Martinho Cerqueira (Representantes da União dos Sindicatos de Viana do Castelo) responderam às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Jorge Fão (PS), António Filipe (PCP), Mariana Aiveca (BE) e Mónica Ferro (PSD).

O Sr. Presidente (Abel Baptista) encerrou a reunião eram 17 horas e 52 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Maria de Belém Roseira): — Srs. Deputados, vamos dar início à reunião.

Eram 15 horas e 15 minutos.

Em nome de todas e de todos, queria cumprimentar os Srs. Branco Viana e Martinho Cerqueira, que representam a União dos Sindicatos de Viana do Castelo.

Têm conhecimento do objeto desta Comissão Parlamentar de Inquérito, foram-vos enviados os documentos, e perguntava se querem fazer alguma intervenção inicial ou se preferem responder às perguntas das Sr.^{as} e dos Srs. Deputados.

O Sr. **Branco Viana** (Representante da União dos Sindicatos de Viana do Castelo): — Respondemos às questões.

A Sr.^a **Presidente**: — Então, para esta reunião, foi acordado que a metodologia a seguir será a de pergunta/resposta na primeira ronda, sendo que cada grupo parlamentar tem 8 minutos, que poderá não se sentir tentado a esgotar, uma vez que, por vezes, as perguntas são suficientemente amplas para garantirem o esclarecimento de um conjunto de questões.

Portanto, seguindo a metodologia acertada, quem inicia a sessão é o Partido Socialista. Depois dos esclarecimentos e do agradecimento à União dos Sindicatos de Viana do Castelo, dou a palavra ao Sr. Deputado Jorge Fão, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, em primeiro lugar, em meu nome e em nome do Partido Socialista, quero cumprimentar os representantes da União dos Sindicatos de Viana do Castelo, concretamente os Srs. Martinho Cerqueira e Branco Viana, cuja presença agradeço.

Passo a colocar algumas questões sobre a matéria que está em apreço, objeto desta Comissão de Inquérito.

Questionarei a União dos Sindicatos dirigindo as perguntas ao seu coordenador, o Sr. Branco Viana, essencialmente sobre matérias relacionadas com questões laborais, direitos e deveres dos trabalhadores, e não sobre outras matérias, de gestão da própria instituição, que me parece estarem claramente fora do âmbito daquilo que interessa ouvir da parte da União dos Sindicatos, naturalmente sem prejuízo de terem opinião construída sobre isso.

A realidade que temos hoje em dia em Viana do Castelo, no que respeita aos Estaleiros Navais, é do conhecimento de todos. Os Estaleiros Navais estão encerrados (se não estão totalmente de direito estão-no de facto), os 600 postos de trabalho estão extintos (se não estão os 600 estão 598 ou 578). Para isto, o Governo, o País, o Estado, incorporou toda a situação de passivo, todos os problemas da empresa, que terá de resolver, no plano laboral e no plano financeiro. Para «limpar a casa», recorreu a 31 milhões de euros nesta parte final. Este é o quadro que temos e que os senhores conhecem tão bem como eu.

Recuava agora a junho de 2011, é sobre essa altura que quero colocar a primeira questão.

Em junho de 2011, como sabem, foi desenvolvido um estudo, a solicitação do próprio Conselho de Administração dos Estaleiros e da EMPORDEF, de avaliação, estudo e análise daquilo que seriam várias soluções para os Estaleiros, o qual apontava para três cenários: a

manutenção tal e qual como estava, a dita continuidade; o encerramento puro e simples da empresa, das instalações; ou a chamada «refundação», que passava por um plano de revitalização da empresa. Nessa altura, uma das questões mais complexas em termos de reação era o anunciado despedimento de cerca de 50% dos trabalhadores, que eram cerca de 700, o que significava que seriam cerca de 350. Há aqui uma discussão sobre se seriam 350, 380 ou 400, mas haveria despedimentos.

Na altura, a oposição da União dos Sindicatos foi total. Foi uma oposição veemente, com discordância, exigência da manutenção da empresa e da salvaguarda da totalidade dos postos de trabalho, com uma condenação clara do Governo que tinha apresentado aquele plano.

A primeira pergunta é a seguinte: na altura, admitiram ou não negociar com o Governo a possibilidade de um plano de despedimentos, ou seja, um plano de negociação amigável, no sentido de progressivamente resolver o problema da dispensa dos ditos 350 ou 400 trabalhadores? A União dos Sindicatos pensou neste processo? Foi desafiada para o efeito? Alguma vez interveio, ou não, propondo esta solução? Gostava de obter uma resposta a esta pergunta.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Branco Viana.

O Sr. **Branco Viana**: — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados, muito boa tarde. É um prazer estar aqui para responder às perguntas que entenderem fazer.

Relativamente àquilo que o Sr. Deputado Jorge Fão colocou, queria dizer que a União dos Sindicatos acompanhou todo o processo desde 2011, e não só, já nos anos anteriores.

Concretamente em 2011, devo dizer que, como certamente conhece e sabe, a administração dos Estaleiros, na altura, era liderada pelo Dr. Veiga Anjos. Nessa altura, o Sr. Dr. Veiga Anjos anunciou no melhor hotel da cidade, com pompa e circunstância, o despedimento de 420 trabalhadores, dos setecentos e poucos que os Estaleiros tinham então.

Para responder concretamente à sua pergunta, naquela altura e numa primeira fase, nunca houve, diretamente com os sindicatos, nomeadamente com o sindicato maioritário, o Sindicato dos Metalúrgicos do Distrito de Viana do Castelo, em concreto com a sua estrutura-mãe, que é a União dos Sindicatos de Viana do Castelo, nenhuma indicação para discutir coisa alguma.

Posso dizer, Sr. Deputado, que determinada pessoa, na véspera de um plenário a realizar na altura, com alguns pequenos incidentes que houve na empresa num plenário de trabalhos em data que não me recordo — posso indicar que foi na data em que o Sr. Dr. Veiga Anjos acabou por pedir a demissão —, teve um contacto particular e privado comigo no sentido de se saber se estava disponível para ter uma conversa com o então Presidente Veiga Anjos.

Na altura, foi-lhe respondido que a situação já estava muito «quente», já tinha sido anunciado o despedimento dos 420 trabalhadores, com o qual a União dos Sindicatos, e não só, por vontade expressa dos trabalhadores, não estaria de acordo, ou seja, não estava de acordo em aceitar qualquer tipo de despedimento, fosse de 400, fosse de 100, fosse de 50, sem existir, pelo menos, um plano de viabilização para os Estaleiros que tivesse, digamos assim, alguma credibilidade. E a credibilidade passava pela viabilidade dos Estaleiros, pela manutenção da construção e reparação naval.

Ora, isso nunca se colocou, infelizmente, e deu no que deu. Entretanto, dá-se a mudança do Governo e o projeto do Dr. Veiga Anjos foi arrumado na gaveta, para ser repensado pelo Governo PSD/CDS, o que demorou o tempo que demorou.

Mas, efetivamente, respondendo em concreto à sua pergunta, nunca houve por parte da administração dos Estaleiros de Viana de Castelo um contacto direto para discutir o que quer que fosse.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Não havia um plano, havia só a proposta para despedimento de 400 trabalhadores, segundo afirma.

Na altura, exigiam a continuidade da empresa, a salvaguarda dos postos de trabalho, a continuidade da construção naval.

Pergunto-lhe se acha que hoje em dia isso está garantido.

O Sr. **Branco Viana**: — Sr. Deputado, não, não está garantido, como não estava garantido naquela altura.

Aquilo que hoje podemos discutir é que, como sabe, o desfecho não foi aquele que os trabalhadores e a União dos Sindicatos desejavam; devido a vários fatores, aconteceu o que aconteceu. Mas, digamos assim, este é o mal menor; de certa forma, não há garantia, mas há um certo compromisso de que a construção naval deve continuar em Viana do Castelo, agora num novo cenário.

De qualquer das formas, esta decisão foi analisada num contexto racional e humano por parte dos trabalhadores — repito, por parte dos trabalhadores —, foi votada em plenário de trabalhadores no dia 27 de janeiro e a União dos Sindicatos fez as diligências que tinha de fazer por expressa vontade da maioria dos trabalhadores. Já agora, posso dizer-lhe,

Sr. Deputado — se não sabe, fica a saber — com dois votos contra e quatro abstenções, dos 609 trabalhadores que estavam na empresa.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Passaram cerca três anos desde o início da gestão deste Governo — mais concretamente 34 meses — e durante este tempo não houve nenhuma nova encomenda aos Estaleiros, baixaram as reparações, a empresa esteve parada.

Acham que houve aqui, na vossa opinião, alguma estratégia claramente premeditada de desmantelamento daquela organização?

O Sr. **Branco Viana**: — Se quer a nossa opinião, Sr. Deputado, achamos que sim. A verdade é que, até essa data, a empresa, com todas as dificuldades que tinha na carteira de encomendas e também no seu passivo, todos os anos tinha um número significativo de reparações que davam entrada na empresa para rentabilizar as horas de trabalho que não eram absorvidas.

Não temos dúvidas — pessoalmente, também não tenho — que desde essa altura, e já vindo de trás, embora menos, desde o Governo do PS e continuando no Governo do PSD/CDS, houve realmente um alheamento total em encontrarem no mercado, quer interno, quer externo, a possibilidade de reparar navios, o que podia ter absorvido muita mão-de-obra, muitos milhares de horas, e até rentabilizar, digamos assim, matéria-prima que acabou por ser vendida para a sucata e podia ser aproveitada, como era sempre. As sobras das construções, em termos de aço, eram todas elas aproveitadas para reparações que surgiam na empresa.

É evidente que nos últimos anos foi um descalabro total. Praticamente, deixaram de aparecer reparações, os trabalhadores estiveram parados e estamos convencidos — os trabalhadores, a União dos Sindicatos

e os sindicatos representativos — de que houve um desinteresse total, para que a empresa não tivesse viabilidade ou, pelo menos, tivesse um acréscimo do seu passivo, talvez para ser mais fácil, depois, desmantelá-la ou mesmo aniquilá-la.

Lutámos para que ela não fosse aniquilada, continuamos a lutar para que não o seja e estamos convencidos de que assim será.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Portanto, assume que, no vosso entendimento, houve uma estratégia propositada de desmantelamento, reduzindo substancialmente a atividade e não iniciando a construção dos asfalteiros, ou seja, houve paragem da empresa.

Fundamentalmente, quem responsabilizam por isto? O Conselho de Administração dos Estaleiros, o Conselho de Administração da EMPORDEF ou o Ministro da Defesa?

O Sr. **Branco Viana**: — Em nossa opinião, todos têm a sua quota-parte de responsabilidade, desde o Governo, ou seja, o chefe máximo, o Sr. Ministro da Defesa, passando pela EMPORDEF, que tutela os Estaleiros, e pela administração. Queiram aqui apurar essa responsabilidade, mas com certeza que todos eles terão responsabilidades pela inoperância dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — A propósito dessa matéria, na altura, solicitaram alguma reunião ao Sr. Ministro? Sim ou não? Se sim, ela foi ou não concedida? Refiro aquela matéria e o momento do desmantelamento da organização.

O Sr. **Branco Viana**: — Está a referir-se a...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — A União dos Sindicatos solicitou ou não uma reunião ao Sr. Ministro?

O Sr. Branco Viana: — Em 2011?

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sim.

O Sr. **Branco Viana**: — Não. A União dos Sindicatos nunca solicitou.

Aliás, como deve calcular, a situação passava e passou sempre pela sua organização ao nível interno, pela Comissão de Trabalhadores, da qual a União dos Sindicatos tinha conhecimento do que se passava. Mas quem assumia as responsabilidades era a Comissão de Trabalhadores, foi sempre assim. Se houve alguma reunião foi através da Comissão de Trabalhadores e não através da União dos Sindicatos ou do Sindicato dos Metalúrgicos, porque nunca fizemos nenhum pedido de reunião à parte governamental.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — *(Devido a uma falha técnica, não é possível reproduzir as palavras iniciais do orador).*

... encerramento do processo de reprivatização com a justificação de que o procedimento da União Europeia impedia que esse processo evoluísse.

Pergunto se acham que o Governo defendeu os interesses nacionais e os interesses dos Estaleiros como devia ser junto da Comissão Europeia, na matéria do procedimento.

O Sr. **Branco Viana**: — Em nossa opinião, não, porque se fosse devidamente defendido, se agarrassem «o touro pelos cornos», como se costuma dizer lá na nossa região, penso que haveria condições para que, com certeza, nessa altura, se encontrasse uma solução para a viabilidade dos Estaleiros.

É evidente que aquilo que nos foi «vendido», aquilo que nos foi dito, foi que essa situação acabou por abortar (passe a expressão), considerando que o Estado português teria de devolver cerca de 180, 181 milhões de euros, por indicação da União Europeia, e essa situação teria de ser alterada, a reprivatização já não poderia acontecer; mais tarde, mudou-se para a subconcessão, como sabe.

É evidente que passámos ao lado disso, não podemos aqui dizer se foi ou não, mas estamos convencidos de que se houvesse vontade política — estou convencido disso — ter-se-iam encontrado muitos outros caminhos, quer o Governo do PS quer o Governo do PSD/CDS. Se houvesse interesse político, ter-se-iam encontrado outros caminhos.

Em nossa opinião, quer do Governo do PS quer do Governo do PSD/CDS, não houve interesse em viabilizar os Estaleiros, que era a nossa intenção, dado que era uma empresa estratégica e devia manter-se na esfera do Estado. Continuamos a ter esta ideia. Infelizmente, não foi esse o caminho. Acho que foi uma perda significativa para a economia nacional, para a economia regional, para a região, porque, como sabe — é da região —, era uma empresa da máxima importância para o Alto Minho.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Falhou o processo de reprivatização, como já disse, e em julho de 2013, como se recorda, o Governo anunciou a subconcessão de terrenos e instalações. Isso pressupunha, obviamente,

despedir a totalidade dos trabalhadores, ou pelo menos livrar-se deles, e encerrar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Quando souberam da decisão de subconcessão, a União dos Sindicatos solicitou alguma reunião ao Sr. Ministro?

O Sr. **Branco Viana**: — Sim, nessa altura solicitámos. Ficámos muito preocupados. A solução da subconcessão era muito vaga, não conhecíamos o caderno de encargos, não conhecíamos o que daí poderia advir para os trabalhadores e para a região e daí que tenhamos posto sempre muitas reservas. Entendíamos que aquele processo deveria ser repensado, digamos assim, encontrando uma nova saída, que poderia passar, inclusivamente, por alguma parceria. Já se admitia que podia existir uma parceria público-privada, mas sempre com o Estado a tutelar o capital social da empresa.

Era essa a indicação dos trabalhadores. Foi para isso que se fizeram *n* manifestações, como o Sr. Deputado sabe, em Viana do Castelo, com o apoio da população, da autarquia, dos sindicatos, e também aqui, em Lisboa, se fizeram duas ou três manifestações para sensibilizar o poder político no sentido de se encontrar uma solução que passasse por acautelar, fundamentalmente, a construção naval.

Como sabe, era o único estaleiro de construção naval em Portugal e era da máxima importância, até em termos de futuro. Sabemos que a construção naval, o setor naval, com normas comunitárias, nos próximos anos será da máxima importância, até em termos de rentabilização e renovação de frotas, e dissemos sempre que era necessário que Portugal não ficasse de fora — neste caso, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo — e que se encontrasse a melhor solução, que não passasse pela sua

aniquilação, pela extinção dos Estaleiros, que era isso que temíamos na altura. Estava a preparar-se tudo para que isso acontecesse.

Deram-se todos os passos — e foram muitos, como sabe —, a nível interno e externo, no sentido de que isso não viesse a acontecer. Infelizmente, na fase final, isso não aconteceu e deu-se o desfecho de que podemos falar a seguir.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Confirmei que pediram uma reunião. Pergunto: responderam a esse pedido? Essa reunião com o Ministro aconteceu? A União dos Sindicatos reuniu com o Ministro ou não teve resposta e não foram recebidos?

O Sr. **Branco Viana**: — Tivemos essa reunião, salvo erro, nos finais de julho.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Com o Ministro da Defesa?

O Sr. **Branco Viana**: — Com o Ministro da Defesa. Não estive presente nessa reunião, porque estava de férias, mas o meu colega Martinho Cerqueira esteve, acompanhado, inclusive, pelo Secretário-Geral da CGTP.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Pode saber-se onde é que essa reunião teve lugar. Foi no Ministério ou foi em Viana do Castelo?

O Sr. **Martinho Cerqueira** (Representante da União dos Sindicatos de Viana do Castelo): — Foi no Ministério.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Recordam-se perfeitamente, e eu também, que, em 2004, o então Ministro da Defesa, Paulo Portas, assinou com os Estaleiros um contrato de construção naval militar, de que constavam várias embarcações, na altura muito aplaudido e reconhecido por todos como um ponto importante na vida dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Em 2013, agora Vice-Primeiro-Ministro, o mesmo Paulo Portas denunciou unilateralmente, em nome do Governo, esse contrato.

Pergunto: solicitaram alguma reunião ao Ministro Paulo Portas no sentido de salvaguardar esta questão?

O Sr. **Branco Viana**: — Não. Nessa altura, a União dos Sindicatos não solicitou nenhuma reunião. Penso que a Comissão de Trabalhadores em exercício o terá feito nessa altura. Salvo erro, na altura, era Presidente o Dr. Fernando Geraldés.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Peço desculpa, mas a pergunta era se houve alguma reunião quando, no início de 2013, foi anunciada a denúncia unilateral do contrato de construção militar.

O Sr. **Branco Viana**: — Nesta altura, não.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — A União dos Sindicatos de Viana do Castelo e os seus dirigentes mantiveram, segundo penso, até finais de dezembro, princípios de janeiro deste ano, uma estreitíssima relação com a Comissão de Trabalhadores, participando, colaborando ativamente, cruzando informação e definindo estratégias. Quando é que esta situação deixou de acontecer? Há algum plenário, algum momento, alguma reunião

que assinale essa rutura de pontos de vista entre a Comissão de Trabalhadores e a União dos Sindicatos ou ela não existe?

O Sr. **Branco Viana**: — Não sei se há ou não rutura... Há uma clara evidência na parte humana, digamos assim... Como sabe, durante toda a vida acompanhámos os Estaleiros Navais de Viana de Castelo. Eu próprio os acompanhei durante 44 anos, é muito tempo, conheço-os bem de mais, passei também pela estrutura, pela própria Comissão de Trabalhadores, acompanhei todas as comissões de trabalhadores como acompanhei esta, apoiámos todas como apoiámos esta, e todas foram da máxima importância, inclusive esta.

Nesta parte final, como o Sr. Deputado sabe, o que estava em jogo era a vida das famílias daqueles 609 trabalhadores. Quando é anunciada a subconcessão e é assinado um contrato com a Martifer, a partir dali, há um virar de página em que é necessário acautelar a vida dos trabalhadores. E aqui, por vezes, temos de ter a sensibilidade de ver que estamos a lidar com a vida das pessoas; essa parte não pode ser dissociada da parte laboral.

É evidente que, a partir dali, houve uma preocupação constante no sentido de que deveriam ser feitos todos esforços. Considerando que a posição do Governo que tinha sido assumida não era a melhor, no nosso entender, tínhamos de encontrar a melhor saída para o problema dos trabalhadores, quer em termos profissionais, quer em termos de garantias de futuro, quer também para aqueles que poderiam vir a sair da empresa.

Devo dizer, Sr. Deputado, e sabe-o tão bem como eu, que, efetivamente, a Lei n.º 9/99 dava o direito aos trabalhadores mais velhos, acima dos 55 anos, de pedirem a reforma antecipada, o que poderia ter minimizado a situação, porque sabíamos à partida — e o Sr. Deputado também sabe, porque é da região — que mais de 200 trabalhadores estavam

na altura em condições de pedir a aposentação antecipada. Através da suspensão dessa mesma lei, inviabilizaram essa possibilidade e esses trabalhadores permaneceram na empresa, tendo estado ao serviço da empresa.

No momento em que discutimos com a Comissão de Trabalhadores esta saída — uma Comissão de Trabalhadores jovem, com outras perspetivas de futuro, com a sua irreverência —, ela não olhava muito para o fator humano, para as pessoas mais velhas.

Como deve calcular, a União dos Sindicatos e, sobretudo, o Sindicato dos Metalúrgicos têm aqui grande importância. Aliás, foi esse Sindicato que deu aqui a tónica mais importante, porque foi sondado pela grande maioria dos trabalhadores no sentido de serem defendidos naquela fase difícil da sua vida, depois da decisão e assinatura da subconcessão, e estava muita coisa em jogo.

Além das situações de indemnização, que com certeza não estariam em causa, até porque estávamos a tratar com o Estado, que consideramos ser uma pessoa de bem, havia também o cenário do Fundo de Pensões que tinha de ser acautelado para os trabalhadores com mais de 15 anos de antiguidade, e estamos a falar de mais de 90% dos trabalhadores. Isto representava muito dinheiro. Em média, estamos aqui a falar entre 20 e 30 000 € por trabalhador e esta situação podia estar em causa em termos de futuro.

Daí a preocupação dos trabalhadores, que não viam o apoio fundamental na Comissão de Trabalhadores, porque esta, com toda a legitimidade, tinha uma interpretação diferente, que respeitávamos e continuamos a respeitar. Assim, era aos sindicatos que os trabalhadores se dirigiam, porque é para os sindicatos que descontam, é aos sindicatos que pedem apoio jurídico, é deles que querem uma opinião, querem a sua

defesa; a partir do dia 22 de janeiro, porque se estava a aproximar o término da primeira comunicação por parte da administração, que era 31 de janeiro, o medo e o receio era que pudessem cair num vazio e os direitos dos trabalhadores não fossem acautelados.

Daí que, no 22 de janeiro, o Sindicato dos Metalúrgicos tenha reunido, por vontade expressa dos trabalhadores, e no dia 23 tenha reunido com a Comissão de Trabalhadores, para acertar os pormenores para realizarmos um plenário, que teve lugar a 27, com todos os trabalhadores da empresa, onde foi exigida uma reunião com o Sr. Ministro da Defesa, uma reunião com o Sr. Embaixador da Venezuela, para saber como estava o processo da construção dos navios asfalteiros, e uma reunião com o subconcessionário, a Martifer, também para saber quais eram as suas pretensões em termos de futuro.

Como há pouco disse, isto foi votado por esmagadora maioria dos trabalhadores, com dois votos contra e quatro abstenções. Essa foi a vontade dos trabalhadores e foi nesse sentido que o Sindicato dos Metalúrgicos, acompanhado pelo Coordenador da União dos Sindicatos, teve essas reuniões, à exceção da reunião com o Sr. Embaixador da Venezuela, porque o processo da Venezuela ainda não estava concluído e, como não havia nada de novo para nos comunicarem, não realizámos essa reunião.

No dia 29 de janeiro, tivemos uma reunião com o Sr. Ministro da Defesa onde, efetivamente, chamámos a atenção do Sr. Ministro para as complicações e o que podia ser uma situação de calamidade social para os trabalhadores, tendo em conta que estava a terminar o prazo que tinha sido dado. Na altura, demos algumas sugestões, não fomos lá negociar coisa nenhuma; depois, acabámos por verificar que houve uma proposta feita à Comissão de Trabalhadores, que nós não conhecíamos,

para tentar negociar uma proposta global para as rescisões dos trabalhadores. Naquela altura, soubemos que o Governo tinha feito essa proposta. Até aí não tínhamos conhecimento disso e já não tivemos tempo para negociar coisa nenhuma. Demos algumas sugestões, nomeadamente para minorar alguns aspetos relativos a familiares deficientes, para minorar situações de trabalhadores que tinham menos anos de casa, para minorar situações de casais que estavam na empresa e também em relação à penalização que os trabalhadores mais velhos viessem a ter pela antecipação da reforma, de modo a que ela fosse minorada com um valor que viesse a cobrir essa situação. Deixámos estas sugestões ao Sr. Ministro da Defesa, que na altura não deu garantias nenhuma mas ficou de pensar nelas.

Passados alguns dias, mais concretamente no dia 1 de fevereiro, cerca das 18 horas, acabou por dar algumas informações que vieram ao encontro dessas mesmas sugestões referidas por nós.

No dia 3 de fevereiro, essa situação foi comunicada aos trabalhadores, em plenário geral de trabalhadores.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — O plenário foi a 27, a solicitação da reunião ao Sr. Ministro foi a 28...

O Sr. **Branco Viana**: — A 27 ainda.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Portanto, foi ainda a 27 e a reunião com o Ministro foi a 29. Nesta mesma data, a Comissão de Trabalhadores estava em Bruxelas a diligenciar junto das autoridades europeias questões relacionadas com a viabilidade da continuação dos Estaleiros Navais.

A Comissão de Trabalhadores teve conhecimento prévio de que os senhores estavam a reunir com o Ministro quando ela estava em Bruxelas?

O Sr. **Branco Viana**: — Sr. Deputado, a União dos Sindicatos teve todo o cuidado em envolver todas as estruturas, inclusive a Comissão de Trabalhadores. Ninguém estava preocupado com quem tinha ou levava a bandeira.

Devo dizer que não tínhamos conhecimento e soubemos à última hora que a Comissão de Trabalhadores iria a Bruxelas no dia 28. Aliás, numa primeira fase, tínhamos um plenário marcado para o dia 28 e, então, no dia 23, na reunião de órgãos, quando soubemos, nesse dia 23, que essa deslocação da Comissão de Trabalhadores a Bruxelas era para se realizar a 28 — soubemo-lo a 23, pela Comissão de Trabalhadores, através do seu coordenador —, de imediato, na mesma hora, mudámos o plenário, antecipámo-lo para dia 27, para que a Comissão de Trabalhadores estivesse presente no plenário, na decisão que iria ser tomada, o que efetivamente aconteceu.

Depois, no dia 28, o Sr. Ministro anuncia a sua intenção de reunir connosco a 29. Nessa altura, já a Comissão de Trabalhadores estava em Bruxelas. Foi assim que as coisas aconteceram.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado Jorge Fão, faça favor.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Na reunião com o Sr. Ministro, se não foi afirmado, estavam subjacentes três ou quatro questões importantes, a saber, o encerramento dos Estaleiros Navais — enquanto empresa, tal como existia face ao plano que estava em curso —, a extinção dos postos de trabalho, a entrega das instalações, equipamentos e terrenos a um grupo

privado e o despedimento de todos os trabalhadores que existiam na empresa. Tiveram conhecimento disso?

Fiquei um bocado preocupado e estranhei quando, no fim daquela reunião, ouvi as suas declarações à comunicação social e o senhor disse que foi uma reunião muito positiva, foi um virar de página e era preciso olhar para a frente. Não se sentiram usados naquela reunião?

O Sr. **Branco Viana**: — Sr. Deputado, só nos sentiríamos usados naquela reunião se, efetivamente, não estivéssemos de consciência tranquila, a fazer o melhor.

Tivemos consciência de que era uma solução com a qual, como já referi há pouco, não estivemos de acordo. Ela foi tomada. Depois de tomada, como deve calcular, temos de encontrar a melhor saída, entre o encerramento ou tentar encontrar uma saída sem violentar os trabalhadores, porque foi disso que se tratou, ou seja, ninguém foi violentado para sair, foi uma decisão voluntária, até porque, como sabe, uma rescisão através de uma comunicação de rescisão amigável pressupõe as duas partes. Não houve um despedimento coletivo, como não houve, até hoje, um despedimento coletivo.

Na transmissão aos trabalhadores, é evidente que foi referido que é — juridicamente sabemos que é assim — um despedimento coletivo, quais as suas implicações e, também, as complicações em termos de futuro, e que quanto às rescisões, devidamente acautelando os seus direitos, cada um teria de decidir pela sua própria cabeça. Foi assim que as coisas foram colocadas aos trabalhadores e, ao nível dos sindicatos, estes iriam respeitar todos os trabalhadores que fizessem a sua opção entre uma coisa e outra. Foi aquilo que efetivamente aconteceu. Por parte da União dos Sindicatos sentimos totalmente, com toda a transparência, que tentámos fazer o

melhor, e o melhor — posso dizer-lhe, Sr. Deputado — até foi para além das nossas expectativas.

Os trabalhadores necessitavam de uma orientação credível, no sentido de acautelar o seu futuro. Do dia 31 de janeiro até ao dia 21 de fevereiro, depois de termos conseguido ultrapassar, com aqueles pequenos ajustes, que foram as sugestões lançadas por nós — porque o tempo de negociação já tinha ido, segundo o próprio Governo, que disse que tinha havido esse período para o fazer, e estou convencido de que, acautelando devidamente as coisas, o cenário não seria diferente porque a decisão política era essa, mas haveria todas as condições, a exemplo de outras empresas, de a compensação daqueles trabalhadores poder ser mais elevada... O que a lei determina, como sabe, um mês por cada ano, acabou, praticamente, por estar estancado em 2012, de acordo com o Código do Trabalho, e o ano 2013 já não foi contabilizado para quem já tinha mais de 12 anos de antiguidade, como sabe também. Foi isso que tentámos, ou seja, que as coisas fossem acauteladas e, de certa forma, tentámos um compromisso também.

Já agora, queria dizer-lhe que, quando tivemos a reunião com a Martifer, com o Sr. Eng.º Carlos Martins — de momento não há nada escrito, não há garantias, como deve calcular —, foi dito e está escrito na imprensa, na comunicação social, que iriam privilegiar a contratação, caso viessem a ter carteira de encomendas, e tudo apontava para que os asfalteiros se viessem a fazer, ou tudo aponta ainda — sabemos que há ainda algumas complicações —, para que a construção naval, inclusivamente, se continue a realizar em Viana do Castelo, caso em que eles assumiriam — isto dito verbalmente, claro! — que a prioridade era contratar cerca de 400 trabalhadores da empresa. Ora isto, não sendo bom, foi aquilo que privilegiámos, e lutaremos para que assim seja em termos de

futuro. Penso que, neste momento, as coisas estão a caminhar para lá, vamos esperar que o futuro nos diga se foi uma boa ou má aposta.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, faça favor, mas tenha atenção ao tempo.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Tenho ainda duas perguntas.

No fundo, a troco das indemnizações que foram e estão a ser atribuídas, a União dos Sindicatos acabou por aceitar, agora, este programa de rescisões e a destruição da totalidade daqueles postos de trabalho. Queria perguntar se a direcção nacional da CGTP apoiou esta decisão final.

O Sr. **Branco Viana**: — Sr. Deputado, a União dos Sindicatos não apoiou nem deixou de apoiar.

A União dos Sindicatos, como lhe disse, não negociou coisíssima nenhuma, não violentou coisíssima nenhuma, muito menos os trabalhadores, e comunicou sempre esta decisão.

Em democracia, para os sindicatos e para mim próprio — dos anos que tenho à frente do movimento sindical e fazendo parte também do Conselho Nacional da CGTP —, a decisão dos trabalhadores foi sempre soberana. Demos os passos soberanamente, de acordo com aquilo que foi a decisão dos trabalhadores em plenário; independentemente das posições políticas de que um ou outro gostasse, colocámo-la em primeira instância, sempre a colocámos e continuaria a fazê-lo.

Devo dizer-lhe, Sr. Deputado, que se tivéssemos, hoje, de tomar uma posição, tomá-la-íamos exactamente igual. Comunicámos à CGTP esta decisão, que foi a decisão dos trabalhadores e não da União dos Sindicatos nem do Sindicato dos Metalúrgicos.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Uma última pergunta.

Tinha colocado a questão de outra maneira, mas em parte está respondida, ou seja, queria perguntar se tinham ou não reunido também com a Martifer e já reuniram com a Martifer.

Falou na comunicação social relativamente à manutenção de postos de trabalho, ou melhor, à criação de novos postos de trabalho e à possível contratação de trabalhadores que saíram agora dos Estaleiros Navais. Como sabe, vários números têm sido jogados, sendo 400 um número muitas vezes dito, mas chegou-se a falar em 1000. Sabe que a proposta da Martifer, que foi apresentada por escrito, fala em 120 postos de trabalho e diz que construção naval, no início, nada, e reparação, eventualmente. É isto que diz a proposta.

Quanto ao diálogo que tiveram, já me disse que não há qualquer documento escrito. Confirma?

O Sr. **Branco Viana**: — Confirmo.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Outra questão: acha que há alguma garantia ou prevê que a contratação de pessoal e a manutenção da construção naval em Viana do Castelo venha, efetivamente, a acontecer por parte da Martifer?

O Sr. **Branco Viana**: — Sr. Deputado, é evidente que não vou fazer futurologia, e muito menos sou bruxo para adivinhar o que vai acontecer, como deve calcular.

Como não há nenhum contrato, há a palavra de homens, acima de tudo, e há aqueles que cumprem e aqueles que não cumprem. Partindo do

pressuposto de que seja uma afirmação séria, a única coisa que lhe posso dizer, Sr. Deputado, é que, neste momento, penso que estão contratados cerca de uma dezena de trabalhadores da empresa, quadros da empresa.

De certa forma, isto vem ao encontro daquilo que o Sr. Carlos Martins, um homem de 50 anos, disse na altura, que foi o seguinte: «Tenho 50 anos e irei contratar aqueles que querem trabalhar, independentemente da sua idade, e não irei olhar à idade deles». Isto tem o valor que tem, mas a verdade é que já contratou. Destes cerca de 10 trabalhadores, seis ou sete têm mais de 50 anos e já estão contratados para arrancar, agora, na primeira fase da laboração, nos próximos meses. Isto tem o valor que tem e daí pode tirar as conclusões que muito bem entender, como nós tiraremos as nossas.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, gostaria só de agradecer as respostas que deram às minhas perguntas.

A Sr.^a **Presidente**: — Passo a palavra à Sr.^a Deputada **Otília Ferreira Gomes**, do Grupo Parlamentar do CDS-PP.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, cumprimento a União dos Sindicatos, na pessoa do Sr. Branco Viana, e agradeço por ter vindo a esta Comissão de Inquérito para esclarecermos algumas questões.

Já foi respondendo a algumas questões que tinha, mas queria voltar à questão do plano social que fizeram, de certa forma, neste acordo que foi celebrado entre o Governo e os trabalhadores dos Estaleiros.

Na resposta que deu ao meu colega, já disse que o contexto deste acordo foi um contexto racional e humano, em comparação com aquilo que existiu em 2011. Daquilo que percebi, em 2011, não houve qualquer

contacto quer do Governo, quer da EMPORDEF, quer da administração dos Estaleiros de Viana com qualquer sindicato ou com a União dos Sindicatos, relativamente ao despedimento que estava já em curso — se não tivesse sido travado — de 420 trabalhadores. É certo?

O Sr. **Branco Viana**: — Sim, aquilo que lhe posso dizer é que este plano social, acordado pelos trabalhadores — não pelas estruturas, mas pelos trabalhadores —, acautelou, aqui, de certa forma, socialmente os trabalhadores.

Nessa altura, em 2011, na altura do Dr. Veiga Anjos, quando este anuncia os 420 despedimentos, como já disse há pouco, não houve o cuidado de discutir isto com quem quer fosse, ou, melhor, só depois de as coisas já estarem muito aceleradas e a agitação dentro da empresa ser muita é que o Sr. Presidente, através de uma outra pessoa de uma empresa privada — de um diretor de recursos humanos, que tinha algum relacionamento comigo, por causa das negociações que fazia na sua empresa —, tentou ver o melhor entendimento possível. Foi-lhe dito que já era tarde para conversarmos, que o devia ter feito na devida altura e que estávamos nas vésperas de um plenário. Este até foi um plenário muito «quente», o que foi noticiado, na altura, pela comunicação social, pois até se partiu um vidro das instalações da administração, o que levou a que o Sr. Dr. Veiga Anjos acabasse por pedir a demissão, não tendo mais condições para entrar na empresa, etc., etc.

Não, não houve esse cuidado. Se calhar, hoje, posso dizer que se tivesse existido esse cuidado, se tem sido apresentado um plano social devidamente estruturado, com regras... Mas, hoje, estamos nos «se». Não existiu nada e, portanto, a partir daí, não nos podemos pronunciar se teria sido útil ou não, qual era o plano em si, o que previa, se previa reparação.

A verdade é uma: naquela altura, de 700 trabalhadores, despedir 420 e ficar com 280 não era, com certeza, para continuar a construir. Provavelmente, seria para reparar, porque penso que nenhum estaleiro conseguirá fazer construção naval com 200 pessoas. Portanto, seria mais para a parte de reparação. Provavelmente, seria, estamos a falar agora, aqui, em «se».

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Na sua opinião, com os trabalhadores que sobriam desse plano, muito dificilmente se poderia continuar a construção naval nos Estaleiros de Viana do Castelo?

O Sr. **Branco Viana**: — Sim, é evidente que, despedindo 420 trabalhadores — naquela altura, a massa humana, o *know-how*, com capacidade — e tendo um projeto próprio, etc., ficaria uma coisa mesmo reduzida e, com certeza, que ficariam os mais novos.

Portanto, não tinha qualquer viabilidade. Quem conhece o setor como nós, que estamos lá desde a nossa meninice, desde os 12 anos de idade, quem conhece o setor naval sabe que não havia qualquer viabilidade para construir. Isso não há dúvida nenhuma.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Voltamos agora ao processo atual.

Tendo em consideração o andamento desse outro processo — que entretanto foi travado — e o comportamento do Governo e da administração dos Estaleiros em todo este processo relativamente aos trabalhadores, o senhor pode afirmar que houve preocupação com os trabalhadores? De certa forma, apesar de estes serem dispensados, relativamente a este contrato da subconcessão, o senhor pode dizer se,

realmente, o Governo demonstrou sempre preocupação com os trabalhadores, com a salvaguarda dos seus direitos, salvaguarda quer do subsídio de desemprego para todos eles, quer da eventual contratação pela Martifer?

O Sr. **Branco Viana**: — Nesta situação, se houve ou não preocupação, Sr.^a Deputada, o que lhe posso dizer é que da nossa parte, nos contactos que tivemos com o Sr. Ministro da Defesa, que não conhecíamos, houve a preocupação de, em termos sociais e humanos, fazer algumas sugestões no sentido de ver a recetividade dele.

A verdade é que, posso dizer-lhe, parte das sugestões que fizemos ao Sr. Ministro à última hora na reunião de 29, nomeadamente as que têm a ver com as preocupações com o fator humano, foram aceites. Isto é o que posso dizer. Se isso serve ou não para alguma coisa... O que sugerimos foi considerado aceitável por parte do Sr. Ministro; se depois ele, no seu íntimo, tinha ou não o fator humano na sua mente, isso não posso afirmar.

Mas, nesta parte última em que lidámos com ele, o Sr. Ministro veio ao encontro das preocupações que referimos, relacionadas nomeadamente: com alguns trabalhadores que tinham filhos deficientes e que viram a sua indemnização majorada em cerca de 20%, o que a alguns trabalhadores deu mais cerca de mais 10 000 ou 12 000 €, o que foi muito significativo; com casais que elevaram o valor em cerca de 4000 € para minimizar o impacto; com os jovens que não tinham valor do Fundo de Pensões e que foram majorados em 2500 €; e com os mais velhos que foram majorados em 3500 €, também por causa das suas penalizações.

Bom, estas foram algumas das coisas que conseguimos que o Sr. Ministro viesse a pensar nelas e, depois de pensar, aceitou-as. Se isto foi ou não suficiente... Bom, nós, efetivamente, apresentámos estas sugestões,

elas vieram ao encontro do que dissemos, sempre numa base voluntária, porque nós não fomos lá para dar garantias de que viriam embora 100, 200, 300, 400 ou 500 trabalhadores.

Como disse, há pouco, depois de todos os esclarecimentos dados em primeira mão aos trabalhadores e às trabalhadoras, na parte final ficaram 11 trabalhadores. Isto depois de várias reuniões, políticas, com economistas, etc. Portanto, foram dados todos os esclarecimentos possíveis e nós nunca tentámos inviabilizar coisa alguma nenhuma; estávamos, sim, preocupados com o futuro, porque, acima de tudo, como devem calcular, além de sermos dirigentes sindicais, há uma coisa que colocamos em primeiro lugar: nós éramos trabalhadores da empresa! Eu era o terceiro trabalhador mais antigo da empresa e o meu colega é o número um... Eu com 44 e ele com 47 anos de Estaleiros, portanto todos devem calcular a mágoa que é para nós ter passado por este processo, porque conhecíamos a massa humana, conhecíamos aquela gente toda, sabíamos o que estavam a padecer e sabíamos que os últimos três anos tinham sido terríveis e doentios para aquela gente.

Portanto, tudo isto pesou na decisão sindical e também pesou o fator humano, podendo aqui existir uma ou outra crítica pela parte sindical, mas a resposta esteve na parte final para tirarmos as ilações, ou seja, depois de todos estes esclarecimentos, sem pressões nenhuma, dos 600 trabalhadores ficarem 11 e terem aceiteado voluntariamente essa situação... Devo dizer-lhe que nessa noite dormi bem!

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Isto quer dizer que este plano encontrado para cada um dos trabalhadores foi ao encontro das preocupações de cada um e das contingências de cada um dos

trabalhadores, que os senhores levaram ao conhecimento do Sr. Ministro e que ele aceitou na totalidade.

O Sr. **Branco Viana**: — Sim, aquelas sugestões foram aceites.

Com certeza que não foi o melhor acordo que os trabalhadores fizeram, como disse há pouco. Havia todas as condições, a exemplo do que aconteceu com outras empresas no nosso País, em que o valor da indemnização devia ter sido diferente. Se calhar, houve erros por parte dos trabalhadores, por parte dos seus representantes, se calhar, houve... Porém, a esperança foi sempre a de que se alterasse um novo modelo de desenvolvimento para a empresa. Houve sempre essa esperança até à parte final, até à assinatura com a Martifer. Até ao dia 10 de janeiro essa esperança sempre existiu na nossa cabeça e dissemos sempre que iríamos fazer tudo — até íamos à lua se fosse possível; é evidente que não é possível, mas íamos, se fosse possível! — e tudo faríamos para encontrar uma saída que passasse pelos Estaleiros ficarem na mão do Estado. Era fundamental, era a nossa convicção, mas não foi essa a vontade política. É como tudo na vida!... Não foi essa a vontade política e, então, o que é que vamos fazer depois disto? Isto é tudo muito fácil, mas se amanhã, qualquer um de nós — e pela parte que me toca saberia a decisão que tomaria —, projetando isto para a saúde, tivermos um familiar em que o clínico diz: «Você tem aqui a sua mãe ou o seu pai que vai morrer, mas não morre se você autorizar que lhe amputem uma perna.», e nós temos de decidir. Bom, é uma decisão terrível de tomar. Decidir se o pai ou a mãe ficam sem a perna... É que, depois, se calhar, haverá alguém que não vai entender bem. Mas eu optava por lhe salvar a vida. Foi o que fizemos relativamente aos Estaleiros.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Tendo em consideração que a decisão estava tomada, e, portanto, tínhamos aqui ou um plano social que, entretanto, foi aceite pelos trabalhadores e pelo Governo, ou um despedimento coletivo, pode dizer que foi muito melhor o que foi alcançado do que se fossem para a frente com um despedimento coletivo, ou seja, os trabalhadores ficaram muito mais salvaguardados com este plano, é assim?

O Sr. **Branco Viana**: — Não sei se ficaram mais salvaguardados ou não. O que posso dizer, por experiência própria, é que um despedimento coletivo tem as suas regras, tem os seus prazos, tem os seus *timings*, tem os seus valores — isso sabemos-lo — e, à partida, também sabemos o que é que estava neste acordo voluntário das pessoas, sabíamos o que é que cobria e, efetivamente, cobria tudo o que estava no despedimento coletivo.

Portanto, à partida, entre uma coisa e outra... Bom, costuma-se dizer entre um pássaro na mão e dois a voar, com certeza, que preferimos ter um pássaro na mão.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Voltando um pouco atrás, do que percebi, para além dessas indemnizações, conseguiram um pouco mais, porque os senhores apresentaram ao Sr. Ministro da Defesa algumas majorações e algumas situações, que o senhor já referiu, e isso foi acima daquilo que conseguiriam com o despedimento coletivo. Eu percebi assim, pelo menos.

O Sr. **Branco Viana**: — Isso também é subjetivo.

Como sabe, a legislação sobre o despedimento coletivo tem um artigo — não sei o número de cor — que diz que há um processo de

negociação, embora também saibamos que aquilo que diz o Código do Trabalho sobre o despedimento coletivo é que é um processo de negociação, mas, depois, não há negociação nenhuma. Também é verdade, também sabemos que é assim. Mas, numa negociação para um despedimento coletivo, tudo é possível. Sabemos o mínimo e, depois, podíamos, se houvesse condições para negociar. Mas estamos na hipótese, estamos nos «se».

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — O certo é que dos 609 trabalhadores, 598 entenderam que este plano social ia ao encontro, pelo menos, daquilo que entenderam como suficiente para aceitarem este acordo.

O Sr. **Branco Viana**: — Sim, em parte — já o referi — isso ficou salvaguardado. Inclusive, posso dizer-lhe que os primeiros 150 trabalhadores não saíram com esta majoração decorrente da sugestão dada pela União dos Sindicatos.

É porque houve duas fases: os primeiros 150 trabalhadores aceitaram logo a primeira hipótese que a administração dos Estaleiros e o Governo avançaram. Nós, nessa altura — e há documentos escritos —, dissemos às pessoas que deviam continuar a resistir porque ainda não tínhamos esgotado tudo, mas houve trabalhadores que já estavam saturados e cerca de 150 trabalhadores acabaram por ir embora com valores inferiores, nomeadamente sem estes 3500 €, 2500 €, sem a majoração de 20% no caso de dependentes deficientes...

Mas também sei que, depois de já estarem cá fora, movimentaram-se no sentido de solicitar ao Sr. Ministro da Defesa que também fossem recompensados com esses valores que, depois, a União dos Sindicatos e o

Sindicato dos Metalúrgicos sugeriram. Inclusive, esses 150 trabalhadores vieram valorizar, digamos assim, as nossas sugestões, que, aliás, podiam ter sido outras.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Não vou querer, obviamente, especificações, mas, para que fique a constar, em média para cada trabalhador qual é que foi o acordo relativamente à antiguidade? Isto é, foi 20 dias por cada ano? Foi 30 dias por cada ano?

O Sr. **Branco Viana**: — Os trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, como sabe, são trabalhadores muito antigos na empresa e, à exceção de cerca de 30 ou 40 trabalhadores, que terão menos de 15 anos na empresa, daí para cima a média dos mais de 500 trabalhadores é de cerca de 30 anos na empresa.

Portanto, há trabalhadores com 30, 35, 40, 45 anos na empresa, pelo que a média é muito alta.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Não entendeu...

O Sr. **Branco Viana**: — Foi um mês por cada ano, que é aquilo que a lei determina, até 2012, porque, como sabe, isso terminou, pelo Código do Trabalho, em novembro de 2012, para quem já tinha mais de 12 anos de carreira contributiva e de antiguidade na empresa. Posso dizer-lhe que, no meu caso, fiz 44 anos de empresa e contabilizaram-me 43.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Vou, agora, debruçar-me sobre uma outra questão que não entendi bem há pouco e que tem a ver com o procedimento instaurado pela Comissão Europeia relativamente a

eventuais ajudas ilegais do Estado aos Estaleiros que violariam o direito da concorrência, sendo que os Estaleiros funcionavam em plena concorrência. O senhor respondeu que, no seu entendimento, o Governo não teria salvaguardado a posição dos Estaleiros.

O que lhe pergunto é se acompanhou, de alguma forma, este processo, se esteve em alguma reunião ou se a sua resposta relativamente ao facto de o Estado não ter salvaguardado o interesse dos Estaleiros tinha só que ver com aquilo que o senhor achava que seria razoável ou se, realmente, acompanhou este processo de alguma forma.

O Sr. **Branco Viana**: — Não, não acompanhei.

Na altura, acompanhámos este processo através de reuniões que tínhamos em termos de estrutura, acompanhámos pela imprensa, como também acompanhámos no tempo do Governo socialista, quando em determinadas alturas, quando existiam ajudas às construções em termos europeus, o Estado português, por lapso, também se esqueceu de meter essas ajudas a tempos e horas e houve uns milhões de euros que foram perdidos... Mas isso era da responsabilidade da tutela e nós não nos metemos nisso.

É evidente que tudo isso contribuiu para que o passivo atingisse o valor que atingiu, que o desmembramento da empresa foi o que foi. Portanto, se calhar, houve aqui culpas de muita gente que não compete estarmos a pronunciar-nos sobre isso, nem sequer participámos nessa discussão em nenhuma dessas alturas.

A Sr.^a **Otilia Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Quanto à Martifer, já aqui disse que teve uma reunião com a administração da Martifer — e peço desculpa de estar, de certa forma, a insistir neste assunto — e eu pergunto-

Ihe se houve algum compromisso efetivo de contratação de antigos trabalhadores dos Estaleiros.

O Sr. **Branco Viana**: — Na reunião que tivemos com o Sr. Presidente da Martifer, perante a nossa preocupação de que gostaríamos de saber quais as suas intenções para Viana do Castelo em termos de empregabilidade e em termos de construção, nomeadamente se era ou não sua intenção manter a construção naval em Viana do Castelo, o que nos foi dito nessa reunião, pelo Sr. Presidente, foi que ele tinha todo o interesse e fazia gosto pessoal de manter a construção naval em Viana do Castelo, começando pela construção dos asfalteiros, mas que não era a questão essencial para ir para Viana do Castelo, pois iria sempre para Viana do Castelo.

Portanto, a situação seria a de manter a construção em Viana do Castelo, disse também que ia investir, ainda este ano, cerca de 12 milhões de euros na empresa — e, como sabem, a empresa está completamente obsoleta e quem conhece sabe que a empresa está completamente degradada, quer em termos de equipamentos quer em termos de infraestruturas — e que tinha (e estas são palavras do Sr. Carlos Martins) já uma carteira de encomendas em reparações, até final do ano, na ordem dos 10 milhões de euros — e nós, depois, colocámos isso num comunicado quer à comunicação social quer aos trabalhadores — e foi dito também que, a manter essa situação, a sua pretensão durante o presente ano, de 2014, iria recrutar cerca de 400 ex-trabalhadores saídos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Disse na altura, e está confirmado, que existe um gabinete para recolher os currículos dos trabalhadores que está, desde há uma semana, já instalado em Viana do Castelo no Edifício Palácio, na Rua de Aveiro, com

dois quadros da empresa e uma ex-funcionária da empresa a recolher os currículos dos trabalhadores. Sabemos que até à semana passada, mais de 400 trabalhadores dos Estaleiros teriam entregado o currículo na empresa.

Vamos esperar que tenha a carteira de encomendas para honrar esse compromisso, porque essa vai ser também uma das nossas batalhas e preocupações: que esses compromissos, mesmo verbais, sejam assumidos, e todos faremos os possíveis pela defesa do máximo de postos de trabalho naquela empresa, mesmo que agora tenha outro nome, porque para nós vai continuar a ser Estaleiros de Viana do Castelo.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Queria agora colocar-lhe esta questão, não no âmbito negocial, mas como sindicalista que é e trabalhador da empresa — já aqui referiu que era o terceiro funcionário dos Estaleiros —, relativamente ao *Atlântida*. Independentemente do que se sabe, que saiu na comunicação social e do que se fala, gostaria que me desse a sua opinião relativamente a toda esta questão.

Na sua opinião, isto teve que ver com má negociação, com má gestão? Acha que é responsabilidade do Governo? Houve erros técnicos na construção do *Atlântida* que inviabilizaram a sua venda ou houve, realmente, má negociação por parte do Governo e do Conselho de Administração dos Estaleiros, que não salvaguardou a posição da empresa e dos seus trabalhadores?

Já aqui ouvimos o Sr. Presidente da EMPORDEF, que disse que, em relação a esta questão do *Atlântida*, a devolução, na altura, de 32 milhões de euros à Atlânticoline representou a machadada final para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Gostaria que me desse a sua opinião.

O Sr. **Branco Viana**: — Olhe, Sr.^a Deputada, este negócio do *Atlântida* — e não só o *Atlântida*, também o *Anticiclone*... É porque está lá dentro da empresa aos pedaços, está lá em blocos... Para quem lá trabalha ver aquilo até corta o coração! Posso apelidar aquilo como um escândalo nacional. Aquilo que aconteceu é mesmo um escândalo nacional! É bom que apurem responsabilidades. Se foi ou não a machadada final, não sei, mas que foi uma machadada, isso foi.

Quase me atrevo a dizer que se nascesse hoje e viesse a ter uma carreira política e a ser Primeiro-Ministro — nunca chegaria a sê-lo! — de um governo da República, tratando-se de um governo regional, dificilmente perceberia — aliás, qualquer mortal hoje não percebe — por que é que o navio não foi para os Açores, não se percebe.

Um navio que, ao que parece, apenas por um erro técnico... Digo «parece», porque a determinada altura até deu mais velocidade, em testes que foram feitos. Uma coisa é nós, às vezes, na vida, querermos uma coisa e não termos dinheiro para a comprar, mas que temos gostos, temos. Se, naquela altura, serviu interesses políticos, se calhar, serviu. Mandar fazer os navios sem ter dinheiro para os comprar ou sem ter os subsídios que deviam, se calhar, foi. Mas também é verdade que, depois, em fretagem, se pagou mais do que um *Atlântida*. Se calhar, pagou-se em dinheiro, em fretagem, mais do que um *Atlântida*!? A certa altura, eu dizia mesmo que mais valia oferecer o navio, porque se ganharia dinheiro. E parece que ele vai acabar por ser oferecido.

Isto foi realmente um escândalo nacional. Se foi a machadada final ou não, não sei, mas foi uma machadada. É inadmissível, porque se ele dava menos um nó, a verdade é que de duas, uma: ou nós queríamos um navio ou queríamos um avião. O navio tinha velocidade demais para o local onde ia operar e realmente poderia ter existido o bom senso, a negociação

entre o Governo regional e o Estado português, a República. Devia ter-se encontrado uma saída para resolver aquele problema do *Atlântida*, porque realmente foi um escândalo nacional, para além de termos transportado para o exterior uma imagem ridícula de quem representa o nosso País. Tudo isto contribuiu muito negativamente para a imagem e para as finanças dos Estaleiros

É um sentimento de revolta que tenho.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Daquilo que está a dizer, depreende-se que isto não se deve a nenhum erro na construção do navio.

O Sr. **Branco Viana**: — Não, Sr.^a Deputada, posso dizer-lhe que os trabalhadores até foram premiados e valorizados pela rica e excecional construção que fizeram. Aquilo era um navio excecional.

Portanto, houve ali outras questões políticas pelo meio, e a Sr.^a Deputada, com certeza, estará em melhores condições do que propriamente nós para discutir isso.

Repito: é um escândalo o que aconteceu!

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Só para terminar...

A Sr.^a **Presidente**: — Agradecia, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Chegaram a esta Comissão alguns pareceres que referem que, de certa forma, a Atlânticoline — que era a empresa dos Açores que contratou — não prestava as informações atempadamente, dentro daquilo que seria de esperar, aos

Estaleiros para acompanhar, como era sua obrigação contratual, a construção do *Atlântida* e só no final é que fizeram uns testes e disseram: «Parece que isto não está bem e, então, já não queremos». Tem algum conhecimento relativamente a isto?

O Sr. **Branco Viana**: — O que lhe posso dizer é que todo o trajeto de uma construção tem o seu caderno de encargo e, depois, há os técnicos e os fiscais dos armadores que acompanham a construção e vão chamando a atenção de retificações que vão sendo feitas. E isso também aconteceu com o *Atlântida*. Quando o navio ficou pronto, não detetaram isso só leva a crer que houve aqui coisas que não foram muito claras. Não digo mais do que isto porque não tenho conhecimento, mas a verdade é que, pura e simplesmente, arranjaram um argumento para não ficar com o navio — com o primeiro e, logo a seguir, com o segundo, claro.

A Sr.^a **Presidente**: — Muito obrigada, Sr.^a Deputada Otília Ferreira Gomes.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Eu é que agradeço.

A Sr.^a **Presidente**: — Vou dar, agora, a palavra ao Sr. Deputado António Filipe, do Grupo Parlamentar do PCP.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr.^a Presidente, muito obrigado.

Os meus cumprimentos aos dirigentes, aqui presentes, da União dos Sindicatos de Viana do Castelo.

Tenho algumas perguntas que gostaria de fazer — vou ser muito objetivo —, tendo em conta o acompanhamento que têm feito, desde há

muitos anos, da situação dos Estaleiros e o conhecimento que têm daquela empresa e das circunstâncias que rodearam todo o processo que levou à situação em que hoje estamos e que levou, inclusivamente, à instauração deste inquérito.

A primeira questão que lhe coloco é a seguinte: há pouco, referiram que os últimos anos conduziram a uma situação de descalabro total da empresa por falta de encomendas. A partir de que momento é que precisariam, exatamente, o início desse descalabro? Ou seja, do vosso ponto de vista, quando é que a empresa entrou, de facto, em declínio, se é que é possível estabelecer algum período a partir do qual se possa dizer isso? Isso era importante, também para nós podermos balizar o período temporal do nosso inquérito.

O Sr. **Branco Viana**: — Ora bem, o descalabro, o desleixo daquela empresa começa a verificar-se no ano 2008/2009 (podendo errar aqui...). Nessa altura, começa-se a perceber que há ali uma estratégia, que não há interesse em continuar a viabilizar a empresa e que há que começar a preparar o caminho para o seu desmantelamento. Esta é a perceção que as estruturas e os trabalhadores vão começando a ter mês após mês e que se vai refletindo, em 2010 vai-se acentuando e quando chega a 2011 começa a primeira «bomba».

Portanto, sensivelmente em finais de 2008, princípios de 2009, começámos a aperceber-nos que algo de mau vai acontecer àquela empresa. E aconteceu!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Há aqui vários *dossiers* sobre os quais vos gostaria de pedir opinião.

A primeira questão tem que ver com este problema dos auxílios do Estado. Já sabemos — foi aqui admitido pelo Ministro da Defesa Nacional — que não houve nenhuma decisão definitiva da União Europeia relativamente à ilegalidade de auxílios do Estado.

A questão que vos coloco é a seguinte: tendo em conta o objeto da empresa, de construção, inclusivamente, para a área da defesa nacional, não consideram que seria possível o Estado português ter invocado um interesse da própria defesa nacional para justificar, precisamente, a concessão de auxílio do Estado, à semelhança do que, julgo saber, existe com outros países da União Europeia, com empresas semelhantes? Têm conhecimento que o Estado português tenha feito essa invocação junto de alguma instância comunitária?

O Sr. **Branco Viana**: — Não, não temos conhecimento de que tenha feito isso. Como há pouco disse, nós nunca estivemos envolvidos nessa discussão nem participámos nela e ficámos surpreendidos, efetivamente, quando foi esta alegação de que, eventualmente, a inviabilização da reprivatização, que também não era boa, foi posta em causa pela situação dos 181 milhões de euros, em que também sabemos, à partida, que não há nenhuma decisão ainda tomada em concreto sobre isso.

Mas não discutimos isso, nunca fomos abordados para isso e, portanto, temos muita dificuldade em pronunciar-nos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Relativamente ao processo das contrapartidas, é sabido que, no contrato inicial, os Estaleiros Navais receberiam contrapartidas no valor de 632 milhões de euros. Sabe-se que desses 632 milhões, 400 milhões nunca foram prestados e, entretanto, a empresa Ferrostaal entrou em litígio com o Estado português, mas houve

alguns equipamentos que foram parar à empresa, a título de contrapartidas. Tem alguma ideia acerca da justeza da avaliação do valor desses equipamentos? Isto porque se fala que houve uma sobrevalorização dos equipamentos que foram concedidos à empresa a esse título.

O Sr. Martinho Cerqueira: — Boa tarde a todos. Obrigado também por esta nossa participação para darmos os máximos contributos sobre os Estaleiros.

O problema das contrapartidas remonta-nos a 2004, e já há bocado o Sr. Deputado Jorge Fão, do PS, o abordou. Efetivamente, nós em 2004, temos um horizonte de cerca de 17 anos, anunciado pelo Governo, à altura, de que, com as construções militares que estavam em marcha, com as contrapartidas que nos viriam do acordo com a Ferrostaal, até 2017 iria ser um mar de rosas para o Estaleiro, que iria navegar em águas calmas.

A verdade é que estamos a falar de 2004, 2005, 2006, o negócio dos navios da Marinha parou e durante cerca de nove anos construíram-se só dois navios. Portanto, há aqui nitidamente uma intenção de não dar continuidade à encomenda dos navios da Marinha.

Como disse o Branco Viana, isto vai prolongar-se até 2009, onde se percebe que há, digamos, um corte e uma visão de que algo vai muito mal. Mas este «algo vai mal» é não só o não dar cumprimento à construção dos navios da Marinha e a construção dos navios para os Açores mas é, também, as contrapartidas, que iriam modernizar os nossos Estaleiros. Segundo números que eram correntes, essas contrapartidas teriam a ver com a construção de navios para a Alemanha que, efetivamente, se foram construindo até 2009 e também com outros equipamentos — cerca de 250 milhões de euros. Neste momento, em termos práticos, só foi construída uma nave, que ainda não foi aproveitada para nada a não ser para servir de

armazém, e foram montados dois guindastes, que ainda não estão avalizados, e um deles até já foi vendido, em princípio para sucata. Parece-nos que foi a própria West Sea que o comprou.

Portanto, o negócio das contrapartidas é mais uma nódoa negra no *dossier* Estaleiros Navais.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Já que estávamos a falar da construção dos patrulhões, além dos que foram entregues, o *Viana do Castelo* e o *Figueira da Foz*, a empresa adquiriu aço para prosseguir com a encomenda, porque, inicialmente, a encomenda era de oito. Portanto, a empresa comprou aço. Eventualmente, comprou também outra matéria-prima, mas, pelo menos, o aço é do nosso conhecimento.

O Sr. **Branco Viana**: — Estava previsto fazer a construção de mais dois, que ficaram suspensos. Inclusive, existe em armazém equipamento, motores, que são da Marinha.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Portanto, esse material continua na empresa.

O Sr. **Branco Viana**: — Sim.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — O aço, ao que se sabe, foi vendido como sucata. O que é que sabe acerca do destino do aço que se encontrava na empresa para construir os patrulhões?

O Sr. **Branco Viana**: — Sabemos que o aço foi vendido através de um sucateiro. Depois, muito se comentou, muitas afirmações se fizeram em

termos de comunicação social. Da nossa parte, em termos sindicais, não temos conhecimento desse conteúdo, de qual foi o seu valor, para onde foi e como foi. Essa não era matéria da nossa responsabilidade.

Penso que, aí sim, a Comissão de Trabalhadores acompanhou isso. Aliás, é uma das tarefas da Comissão de Trabalhadores que está na empresa e penso que, nessa altura, questionou a administração dos Estaleiros sobre essa situação. Certamente que eles estarão em melhores condições de poderem afirmar algo sobre essa matéria.

O Sr. **António Filipe** (PCP): - De qualquer forma, disseram que os motores chegaram a ser adquiridos, que ficaram na empresa. Pareceu-me ter ouvido isso.

O Sr. **Branco Viana**: — Há equipamentos que estão armazenados e que certamente, agora, serão retirados da empresa, a curto prazo, já que o novo concessionário o vai exigir. A não ser que paguem um aluguer para ele ter lá aquilo...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Outro caso que tem dado muito que falar são os asfalteiros. Tem alguma explicação para o facto de não ter avançado a execução do contrato dos asfalteiros, depois de, inclusivamente, ter sido feito um adiantamento por parte da Venezuela? Tem alguma explicação para o facto de a obra não ter avançado?

O Sr. **Martinho Cerqueira**: — Sobre os asfalteiros, convém não esquecer que os contratos foram assinados em outubro de 2010, vai fazer quatro anos. Simplesmente, é uma vergonha ainda não se ter começado a construir. E porquê? Com certeza que há muitos «se», há nitidamente uma

negociação em curso e, ao que parece, o contrato até chegou a caducar e foi reativado.

Portanto, infelizmente, é mais uma nódoa negra na gestão dos Estaleiros, porque para um ou dois navios receberam uma primeira tranche, ainda em 2010, salvo erro de 10%, para a compra do aço e o aço começou a chegar agora — o primeiro navio chegou em maio do ano passado e tem chegado ultimamente.

Que dizer acerca de uma encomenda que é feita e ao fim de quatro anos ainda não se deu início, na prática, em termos de construção?! Já há lá alguns blocos cortados, é verdade que sim, mas, em termos de construção, ainda não começou. Isto não é normal!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Portanto, existem esses materiais, que chegaram, e a empresa foi extinta. Não tem conhecimento se essa encomenda vai ter continuidade em Viana?

O Sr. **Branco Viana**: — Aquilo que sabemos neste momento, de forma não oficial nem documental... Quando colocámos a questão à Martifer sobre se eles iam ou não construir, colocámo-la também ao Sr. Ministro da Defesa, que nos disse que estavam a fazer todos os possíveis para que os navios fossem construídos em Viana do Castelo, até porque existiam compromissos do Estado português nessa questão, mas que era necessário renegociar prazos e, eventualmente, até valores.

Sobre aquilo que questionámos à Martifer, sobre os navios se iam ou não ser construídos por eles, eles referiram que não faziam questão disso mas estavam em condições de os construir. Isto há um mês. Quer por parte do Governo, quer por parte do Presidente da Martifer, estava tudo acertado em termos de prazos novamente reestruturados e de valores, apenas faltava

uma situação concreta: deixando de existir os Estaleiros Navais e passando a Martifer a West Sea, o contrato dos asfalteiros tinha uma cláusula em que a garantia da sua construção tinha de ser dada pelo Estado português. Então, estava a ser negociado quem é que iria dar essa garantia e parece que tudo apontava para que a garantia fosse dada pelo Estado português através da EMPORDEF. Ora, para que isso fosse aceite, teria de ser avalizado pelo Parlamento da Venezuela. Não sabemos se isso já aconteceu ou não, mas apenas carecia desse pormenor. Aguardamos que essa situação aconteça.

Aliás, ontem vimos algumas declarações do Sr. Presidente Vicente Ferreira que parecem indicar que as coisas podem estar encaminhadas nesse sentido, o que para Viana do Castelo e para a West Sea, neste caso, será da máxima importância, porque virá dar garantias da contratação de mais trabalhadores. É uma garantia de que se vai continuar a construir navios, que é o que Viana do Castelo quer e o País também.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Outro caso tem a ver com os navios de cruzeiro para a Douro Azul.

Foi-nos dito pelo Dr. Vicente Ferreira que o preço não interessava aos Estaleiros. Entretanto, sabe-se que terá havido um administrador, o Dr. Novais, que se terá demitido por discordar da falta de interesse da empresa na obtenção desse contrato.

Tem alguma opinião acerca destes processos dos navios para a Douro Azul?

O Sr. **Branco Viana**: — Temos a opinião de que, se calhar, foi mais a inércia por parte da administração da altura que levou a algumas ruturas, como disse e bem. Incompatibilizaram-se, não sabemos porquê.

A verdade é que tudo apontava para que esses navios pudessem ser construídos em Viana do Castelo e, de um momento para o outro, isso deixou de acontecer. Depois, há até declarações do dono da Douro Azul, o Sr. Mário Ferreira, salvo erro, referindo que com aquela administração, ou enquanto aqueles administradores lá estivessem, dificilmente ele faria qualquer construção em Viana do Castelo.

Ultimamente — mas tudo isto são «se» —, há alguns indicadores de que, neste momento, a West Sea, através da Martifer, terá bons relacionamentos para que essa situação volte a acontecer e venham a construir-se esse tipo de embarcações em Viana do Castelo, o que esperamos que venha a acontecer — essas e outras!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Já agora, e para precisar: quem estava à frente da administração nessa altura? Se se lembrar, claro.

O Sr. **Martinho Cerqueira**: — Lembro-me. O administrador era o Engenheiro Galhardo.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Já referiram alguns aspetos relativamente ao *Atlântida* e já deram uma opinião acerca desta questão, mas gostaria que, se pudessem, precisassem alguns aspetos.

Em primeiro lugar, ao que parece, as exigências que estiveram na base da recusa do navio por parte dos Açores tinham a ver com o navio não atingir a velocidade que pretendiam. No entanto, já foi dito que nunca foram feitos testes conclusivos acerca disso. Tem conhecimento de algo relativamente a esse aspeto, ou seja, que, de facto, o navio não cumpriria os objetivos que estavam contratualmente estabelecidos e que isso tenha sido provado?

O Sr. **Branco Viana**: — Sr. Deputado, acho que foram feitos muitos testes sobre essa situação da velocidade. Nunca vi nenhum, mas aquilo que foi também notícia foi que, em alguns dos testes, houve uma diferença para menos de 1 nó, mas também há quem diga que num dos testes chegou a atingir, e mesmo a ultrapassar, a velocidade. Com certeza que se isso for verdade estará registado através dos técnicos da própria empresa, que podem testemunhar, como, aliás, as próprias administrações, nomeadamente através dos diretores que na altura estavam ao serviço.

Porém, acho que aí, como se costuma dizer na nossa terra, houve «gato escondido com rabo de fora.»

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Foi dito pelo Dr. Vicente Ferreira que a empresa obteve pareceres jurídicos — aliás, esses pareceres constam da documentação a que já tivemos acesso — a favor das razões dos Estaleiros, contra o que era invocado pelo Governo dos Açores. No entanto, da documentação que possuímos, os advogados da empresa chegaram a um acordo, que submeteram à homologação do tribunal arbitral, que, inclusivamente, condena a empresa não só a ficar com o navio como a ter de pagar uma indemnização de 40 milhões de euros. Esse acordo terá sido assumido pelos advogados da empresa, contra pareceres da própria empresa.

Há alguma coisa que nos queiram dizer acerca disso? Conhecem as circunstâncias em que esses advogados foram contratados?

O Sr. **Branco Viana**: — Essa é matéria que não dominamos, é matéria jurídica.

Como deve calcular, é uma área em que não vamos entrar porque seria entrar num campo minado, mas com certeza que devem pedir aos técnicos que entendem dessa matéria que expliquem essas razões, que nós também gostaríamos de saber.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Seguramente, iremos ter de perguntar a alguém.

Agora, mais sobre a situação atual. Contas feitas, o contrato que a Martifer fez com o Estado para subconcessão dos terrenos implica um encargo de 14 cêntimos por mês/m², naquelas instalações.

Acham que este é um bom negócio para o Estado ou é um bom negócio para a Martifer? Ou é um bom negócio para ambos? Conhecem aqueles os terrenos, aquelas instalações, as suas potencialidades? Como é que avaliam aquele preço de 14 cêntimos por mês/m²?

O Sr. **Branco Viana**: — É evidente que não é um bom negócio para o Estado. Poderá ser um bom negócio para a Martifer, sim, poderá ser um bom negócio porque os valores devem ser idênticos à empresa que está lá sediada ao lado, a própria ENERCON.

Não sei quais são os valores mas, se calhar, aí o negócio pode ser melhor ou pior em função daquilo que se vier a fazer em Viana do Castelo. Aí acho que o Governo terá de assumir essas responsabilidades. Se o valor foi baixo, foi baixo, mas pode ter sido pensado no sentido de aí criar riqueza que de outra forma poderia não ser, mas também não somos dotados nem em termos económicos nem financeiros.

Achamos que isso deve ser avaliado em termos comparativos com outras situações similares para que, se for caso disso, possa ser renegociado em termos de futuro.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Foi dito aqui pelo Sr. Ministro da Defesa que a atual administração dos Estaleiros Navais fez um périplo à volta do mundo com o objetivo de obter contratos, que, pelos vistos, não apareceram.

Se a atual administração foi para lá com o objetivo de procurar encontrar contratos para a empresa e, pelos vistos, até fez um périplo à volta do mundo, que avaliação é que fazem da atuação da atual administração no sentido de encontrar uma qualquer solução para a empresa?

O Sr. **Branco Viana**: — Aquilo que me parece é que se fosse a União dos Sindicatos a decidir sobre essa matéria, tendo estado a administração três anos parada, se calhar, instaurava um processo disciplinar e mandava-os para casa porque ficava mais barato. É que estar a pagar os salários, as estadias, nomeadamente a um diretor que vinha de Espanha e estava instalado cá e, ainda por cima, segundo consta, fez a volta ao mundo à procura de trabalho e não conseguiu nada, realmente... Nós não devemos dizer isto, mas, sendo sindicalistas, também dizemos que há direitos e deveres mesmo para os trabalhadores. Quando não se cumpre... Há deveres e há direitos e, neste caso concreto, se esta administração não cumpriu, devia ter sido chamada à atenção e, eventualmente, ser demitida porque não estava lá a fazer nada. Aliás, a própria EMPORDEF podia ter gerido a empresa a partir daqui. É uma empresa que está sem trabalho, que está inoperante, digamos assim, e que manteve todo o seu *staff* e também, como é óbvio, nunca lhes falou o salário. Mas nós também não queríamos que faltasse, queríamos era que a empresa fosse reestruturada em função da realidade concreta, e a realidade concreta era encontrar trabalho. Parece que

essas voltas ao mundo ou à Europa não surtiram efeitos. Aquilo que para outros países é positivo — parece que para a Douro Azul é positivo —, para os Estaleiros de Viana não foi.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — A certa altura o Governo tomou uma decisão controversa, que foi a de nomear o Engenheiro Camões Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e do Arsenal do Alfeite, em simultâneo.

Têm alguma avaliação dessa decisão? Achrom que é possível gerir os Estaleiros Navais em *part time*?

O Sr. **Branco Viana**: — Da forma como estava a ser gerida a empresa podiam gerir quatro ou cinco empresas. Sem trabalho não há nada para gerir. Não havia nada para fazer lá. Portanto, assim até eu geria.

Acho que a nomeação do Engenheiro Camões... É um homem conhecedor da área, é um estratega, é um homem que foi com uma missão para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, a de preparar a empresa para o que aconteceu, desta forma ou de outra, emendando, em minha opinião, o erro do seu antecessor Veiga Anjos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Há pouco já nos referiram os compromissos verbais da Martifer. Queria que confirmassem que são apenas compromissos verbais relativamente à manutenção da construção naval. Referiram que vos deram conta de que teriam encomendas de manutenção da ordem dos 10 milhões de euros, mas não concretizaram quais.

Portanto, não têm conhecimento em concreto de nenhum contrato que a Martifer se proponha levar a cabo a curto prazo em matéria de construção naval?

O Sr. **Branco Viana**: — Não concretizaram quem eram os armadores. Disseram que, durante este ano, teriam encomendas para reparar na ordem dos 10 milhões de euros, que tinham bons indicadores para fazer as construções dos asfalteiros e que tinham outros contactos mas que, eventualmente, não os iriam referir porque não estavam ultimados, mas que uma das preocupações, e não só, era a de manter a construção em Viana do Castelo (estas foram as palavras) e que com os investimentos dos 12 milhões de euros...

Nós próprios, depois dessa reunião realizada no dia 7 de fevereiro, em Oliveira de Frades, fizemos sair um comunicado aos trabalhadores (se quiser, posso fazer-lho chegar) dizendo exatamente o que tínhamos lá estado a fazer e qual tinha sido o compromisso do senhor. Isto passou na comunicação social e não foi desmentido pelo Sr. Carlos Martins.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Creio que pode ser útil, de facto, termos acesso a esse comunicado.

A minha outra pergunta vai para além dos Estaleiros. A União dos Sindicatos tem responsabilidades que, obviamente, não se restringem a esta empresa. A pergunta que gostaria de fazer é como qualificam as consequências económicas e sociais para a região de Viana pela extinção desta empresa.

O Sr. **Branco Viana**: — É evidente que toda a gente sabe que a extinção pura e simples da empresa é um desastre social para a região.

Quando falo de extinção, refiro-me a empresa deixar de ter 400, 500, 600 postos de trabalho. Para a região de Viana do Castelo isto é um suicídio tendo em conta que, nos últimos anos, a empregabilidade em Viana do Castelo tem sido muito reduzida. Perdemos lá milhares de postos de trabalho. Posso recordar que a Leoni, a ex-Cablinal Portuguesa chegou a ter 2000 trabalhadores e desapareceu pura e simplesmente. Também estou convencido de que nada foi feito ou de que foi feito muito pouco para que aquela empresa fosse reestruturada e se de 2000 passasse para 300 ou 400 trabalhadores. Seria útil e, se calhar, tinha-se aguentado. Isto para não dizer que todo o setor têxtil desapareceu, a construção civil desapareceu, os chocolates desapareceram.

Portanto, se recuarmos no tempo, veremos que de Viana do Castelo desapareceram dois baluartes: desapareceu um e pode estar na iminência de desaparecer o outro se não trabalharmos todos no sentido de que agora, com a nova designação, West Sea, Martifer, seja o que for, construam navios. A grande aposta é a de que tem de construir navios. Temos de pressionar quer o poder político quer a entidade privada no sentido de que isso tem de acontecer.

Perdemos a grande empresa de pesca de Viana do Castelo que teve mais de 2000 trabalhadores. Há 20 anos teve uma frota de mais de 20 navios.

Portanto, perdemos tudo isso em Viana do Castelo. E aquilo que abriu — *shoppings* e outras pequenas empresas — não absorveu a mão de obra, antes pelo contrário, há mais precariedade, desemprego e desarticulação nos concelhos do interior. É urgente olhar rapidamente pela região do Alto Minho e é impensável que não façamos tudo no sentido de agora, com os Estaleiros de Viana — porque, para nós, serão sempre Estaleiros de Viana —, exigirmos que a empresa tem de construir. O nosso

objetivo em termos sindicais é o de que os Estaleiros têm de ser para construir.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Terminei, Sr.^a Presidente.

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

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr.^a Presidente, cumprimento também a delegação da União dos Sindicatos.

Já nos deram imensos esclarecimentos sobre a vossa visão deste processo. Farei perguntas muito concretas.

Sendo a União dos Sindicatos uma estrutura de grande importância na região não se circunscrevendo apenas a representar aquela empresa, desenvolve a sua atividade no enquadramento de toda a região, a primeira pergunta é se a União dos Sindicatos considera que a região fica melhor com uma empresa que deixou de ser pertença do Estado e se essa não é, na visão da União dos Sindicatos, uma importante condição para o desenvolvimento da região.

O Sr. **Branco Viana**: — Vou responder de forma muito clara. Em nome da União dos Sindicatos, não fica melhor. Nós dissemos sempre, e continuamos a dizer, que o ideal, quer para Viana do Castelo quer para o País, era que esta empresa tivesse ficado nas mãos do Estado, se não na totalidade, pelo menos, na sua maior parte.

Da mesma forma dizemos que, em relação à ex-Portucel, hoje Europac, que foi do Estado e que deixou de ser, na altura também lutámos

para que continuasse a ser do Estado. Penso que tinha a ganhar a região, tinha a ganhar o País, tinha a ganhar a economia em toda a sua plenitude.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Disse-nos há pouco, falando de todo este processo do despedimento, que ninguém foi violentado a sair porque se trata de uma rescisão amigável.

Quero fazer esta pergunta muito concreta: ninguém foi violentado a sair?

O Sr. **Branco Viana**: — É evidente, Sr.^a Deputada, que ninguém foi violentado a sair. A Sr.^a Deputada conhece-me há alguns anos e sabe que nós conhecemos esta matéria. Dizemos que ninguém foi violentado, mas é evidente que, quando paira um despedimento coletivo na cabeça das pessoas e no seu subconsciente, vamos para casa doentes. Vamos nós, vão os trabalhadores, vão as trabalhadoras, e ficam depois doentes as suas famílias.

Depois, há que olhar em frente e ver qual é a saída. E a saída que tem pela frente ou é a de tentar agarrar e acautelar os seus direitos, acautelar as coisas hoje pois não há volta a dar porque elas já foram assumidas, ou é a de cair num precipício, de nos massacrar e depois tentar lutar nos tribunais porque, como é óbvio, é assim que fazemos e, de certa forma, provavelmente, depois de ver os prós e os contras, não iríamos ter uma solução melhor.

Portanto, isto é subjetivo, claro que é. Como há bocado dizia, decidir é complicado para quem tem de decidir, mas, entre aquelas situações, que, com certeza, a Sr.^a Deputada conhece (sei que conhece) como eu conheço, em que esperamos 10, 12, 15 e 20 anos pelas decisões de processos de despedimentos coletivos e em que muitos trabalhadores, entretanto, não

foram ressarcidos dos seus direitos mas os seus familiares porque esses trabalhadores já faleceram, e acautelar logo os direitos desses trabalhadores, optámos pela segunda hipótese. A situação social está complicada e poderia ou não pôr em causa, em termos de futuro, a construção naval, porque é disso que se trata, em Viana do Castelo. Podíamos ajudar à compreensão, desde que os trabalhadores dissessem: «É este o caminho», porque ninguém tomaria este caminho se, em reunião geral de trabalhadores, esse não fosse o sentimento dos mesmos. Foi sempre essa a prioridade. Foi neste sentido que as coisas foram encaminhadas.

Foi este o desfecho. Com certeza que poderia ter sido melhor, como já referi aqui. Poderia e deveria. Não poderia, deveria. Devia ter sido aberto o jogo de uma forma mais transparente, quer na Assembleia da República quer com os órgãos representativos dos trabalhadores na altura, quer com os próprios trabalhadores, quer com a própria autarquia. Muita gente esteve imbuída em muitas coisas e a verdade é que, perante este caminho que aconteceu agora, nenhum outro caminho foi apontado, na parte final. Se houvesse um outro caminho, com certeza que ele seria discutido, aprofundado e encontraríamos — quem me dera! — uma saída melhor para o problema.

Era isso que todos nós desejávamos e ninguém melhor do que nós, quer como sindicalistas quer como trabalhadores, o desejava.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Não acham que foi um despedimento coletivo encapotado?

O Sr. **Branco Viana**: — Pode chamar-se isso. Todas as rescisões que se fazem ou as pressões para as rescisões podemos considerar (não vamos

fazer demagogia) um despedimento coletivo encapotado. Agora, só falta definir se esse encapotamento — feito de outra forma — tinha mais-valia para os trabalhadores. Aquilo que estávamos a pesar... Como a Sr.^a Deputada sabe, não estávamos a falar só das indemnizações; estávamos a falar de um fundo de pensões que era praticamente idêntico ao valor das indemnizações. Era muito dinheiro que estava em cima da mesa.

Já agora, Sr.^a Deputada, se ler o plano do Fundo de Pensões que está adstrito ao BPI, verificará que há valores que estão em falta e que ele podia ser extinto. Aliás, responsáveis da empresa que saíram com medo que o Fundo fosse extinto e que não levassem o deles estiveram pouco preocupadas com quem estava no ativo.

Pensando em tudo isso e não dormindo durante algumas noites as horas que deveria dormir para tentar acautelar... Como a Sr.^a Deputada sabe, dos 30 milhões, cerca de metade foi para cobrir essa situação, foi para acautelar esse dinheiro dos trabalhadores e das trabalhadoras. Para que tenhamos a consciência de que a situação era complexa, direi que nos últimos dias houve, inclusive, quatro trabalhadores (esperamos que esse problema fique resolvido), que, em 2013, se reformaram por invalidez porque estavam doentes, que, de julho até dezembro, receberam a pensão desse Fundo de Pensões e em janeiro de 2014 o BPI, de acordo com as orientações que recebeu do Governo, cortou-lhes essa pensão. Estão, agora, a recorrer ao tribunal com base naquela argumentação do Orçamento do Estado de que os fundos de pensões das empresas em défice, etc., deixam de existir e deixa de ser atribuída a pensão.

Sr.^a Deputada, estava muita família em jogo e com certeza que quando os quinhentos e muitos trabalhadores decidiram, tendo ficado 11, nós, com todas estas reservas, acautelando tudo isto, achámos que humanamente foi... Posso aqui dizer-lhe que, sindicalmente, não foi uma

boa decisão, não foi, politicamente, para quem defende alguns valores, se calhar, também não, mas no aspeto humano e social, se calhar, foi aquela que realmente... Como há bocado dizia, medindo todas as questões, seria muito complicado para qualquer dirigente se, amanhã, acontecesse o pior e se não tivéssemos alertado para essa situação. Nós alertámos e, depois, as pessoas decidiram. Agora, um encapotamento, com certeza, será sempre.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Relativamente ao Fundo de Pensões, com tudo aquilo a que já assistimos nos últimos tempos em relação a outros fundos de pensões que, entretanto, foram integrados no regime geral da segurança social, passando essa responsabilidade para a segurança social, este é um processo diferente e, portanto, à partida, segundo a vossa avaliação, este Fundo está assegurado.

Pergunto se acreditam mesmo que este Fundo está assegurado não para os trabalhadores atuais e para aqueles que estão na emergência de usufruir do Fundo, ou seja, a muito curto espaço de tempo, mas para o futuro. Que garantias podemos ter? Bem sei que estamos a falar muito subjetivamente, é sempre difícil saber tudo sobre o futuro, mas, quando tomamos decisões, temos de ter o máximo de garantias sobre esse mesmo futuro.

Portanto, não estando, obviamente, do vosso lado (permitam-me a expressão) a «bola» da gestão, está do vosso lado a aferição das decisões de gestão. E sobre o Fundo de Pensões o que eu queria saber é se acreditam mesmo que há garantias de futuro em todo este processo ou se, pelo contrário, consideram que o que se passou foi apenas um paliativo para a emergência, quase no imediato.

O Sr. **Branco Viana**: — Sr.^a Deputada, sobre o Fundo de Pensões, não há garantias nenhuma. Nós não temos garantias nenhuma!

Neste momento, a situação coloca-se não só para o futuro porque também os trabalhadores que saem já não têm o Fundo de Pensões. O Fundo de Pensões foi ressarcido através de um valor: exatamente aquele que teriam se fossem para o Fundo de Pensões. Esse problema está acautelado para quem saiu.

A nossa preocupação, neste momento, é com cerca de 500 trabalhadores que estão a ser beneficiados desse Fundo de Pensões que está a ser gerido pelo BPI. Há que acautelar essa situação e neste momento não está acautelada. A preocupação é não só desses trabalhadores mas também nossa, e é necessário que o Governo...

Mas também não existem ainda garantias de coisíssima nenhuma no caso de o Fundo ser integrado na segurança social e ser a segurança social a fazer a gestão e a atribuir as pensões mensais a esses trabalhadores.

Portanto, há um processo que está agora em curso e posso dizer-lhe, Sr.^a Deputada, que os trabalhadores aposentados fizeram uma exposição quer ao Sr. Ministro quer à própria administração da EMPORDEF no sentido de que esta situação seja clarificada o mais rapidamente possível. E nós achamos que sim, que tem de ser realmente clarificada o mais rapidamente possível. O BPI geria o Fundo de acordo com as normas e orientações de uma empresa. Se a empresa deixa de existir, pode extinguir-se o Fundo. E, depois, quem é responsável? Não é ninguém! Portanto, não tenho nada contra que seja a segurança social porque me parece uma instituição de solidariedade vocacionada para tal, devidamente gerida e está nas mãos do Estado, portanto será uma das saídas, mas também faremos todos os possíveis para que esses cerca de 500 trabalhadores continuem a receber a sua pensão. Aliás, têm estado a recebê-la, não houve corte,

apenas há este processo dos quatro trabalhadores que é preciso resolver. Estou em crer que sim, porque estão alguns milhões, cerca de 9 ou 10 milhões de euros, no BPI. Provavelmente, não será ainda o valor que dará a garantia total, mas também existia, por parte do Governo, um valor que seria para indexar a esse a fim de garantir as pensões de quem estava já nessa situação. Isso — volto a dizer — não está clarificado e nós esperamos que seja clarificado.

Agradeço que tenha feito essa pergunta.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sei que tem acompanhado todas as gestões, até porque são dos trabalhadores mais antigos na empresa.

Na última audição, o Presidente da EMPORDEF fez-nos aqui um retrato, praticamente, dos últimos 20 anos da empresa e trouxe-nos uma série de dados importantíssimos.

Um dos dados tem a ver com a construção, as últimas construções, que são bastantes, dizendo-nos que todas elas deram prejuízo. Ora, esta questão é fundamental esclarecer, porque tem que haver responsáveis. Quando qualquer empresa de um qualquer ramo de atividade desenvolve a sua atividade tendo sempre, à cabeça, um prejuízo, com certeza que o cidadão comum percebe que alguma coisa vai mal: ou são incompetentes ou, então, alguma coisa falhou. E o que é que falhou? Haver uma falha numa das encomendas pode ser justificado ou justificável; à cabeça, haver sempre prejuízo pode significar — e significa, com certeza — má gestão.

Portanto, o que vos pergunto é se não consideram que havia uma claríssima incompetência de gestões que foram dando o *agrément*, digamos assim, de sempre e sempre se fazerem encomendas que, à cabeça, tinham prejuízo e se nunca, em momento algum, essa discussão — porque os sindicatos têm também esse papel de acompanhamento — foi tida. Isto

porque, como dizia há pouco o Branco Viana, há direitos e deveres, e um dever de uma administração é o de gerir bem, tanto mais que estamos a falar da coisa pública.

A pergunta concreta é a de saber se não acham que houve gestão danosa, e não estou a referir-me a um período mais recente mas a um período mais longo, nomeadamente nos últimos 20 anos, onde, à partida, estas construções tiveram sempre prejuízo.

O Sr. **Branco Viana**: — Sr.^a Deputada, sobre isso, houve de tudo.

Estou convencido de que, em alguns anos, houve má gestão, mas houve uma outra coisa que vou referir: há mais de 20 anos, era presidente o Engenheiro Duarte Silva, que chegou a ser Ministro da Agricultura depois de sair do setor naval — foi fazer ali uma comissão de serviço! —, um homem conhecedor da área, um homem dedicado à Figueira da Foz... Nessa altura, os Estaleiros tinham 1100 ou 1200 trabalhadores e já construíamos quer para a Alemanha quer para a ex-União Soviética, fazíamos *n* navios. Chegávamos a ter anos de fazer seis, sete e oito navios até em série, era mais positivo porque, sendo iguais, é evidente que se poupavam muitos milhares de euros, como deve calcular. É porque quem fazia uma peça fazia duas ou três e é evidente que estava a rentabilizar a produção. E, como sabe, havia subsídios às construções para minimizar o impacto. Só que o nosso País, por azar nosso, é pequeno, temos que importar tudo e fazer um navio em Portugal, apesar de os salários serem mais baixos, fica mais caro do que fazê-lo em Espanha, na Alemanha, na Itália, e por aí fora. Fica mais caro e os outros é que ganham mais. É realmente um contrassenso, mas é a verdade. Nós temos que importar tudo e depois há as mais-valias...

A certa altura, eu próprio — nessa época, eu era membro da Comissão de Trabalhadores — disse... E naquela altura já o navio tinha sido contratado, havendo mais dois ou três, e o Presidente dizia que, à partida, iriam dar não sei quantas centenas de milhares de contos de prejuízo. Mas, como eu estava a dizer, a certa altura, eu próprio disse: «Ó Sr. Presidente, desculpe lá mas isso é má gestão!», ao que ele retorquiu: «Pois é, pá. Você tem razão! Eu até lhe dou razão, mas se eu não fizer os navios por um valor que eu sei, à partida, que vai dar prejuízo... Vou tentar é fazer pressão com as chefias e consigo também. Vocês vão ter de trabalhar mais para reduzir as horas. Mas, à partida, eu sei que os navios vão dar prejuízos». E eu disse: «Mas não pode ser!», ao que ele respondeu: «Ah, pois não! Então, vocês vão assumir aí que eu vou despedir 300 ou 400 trabalhadores para não me dar prejuízo! O que é que vocês preferem? É que eu chego ao fim, faço os navios, alguém vai assumir e eu vou responsabilizar o Estado. Realmente, as ajudas são poucas, mas vou continuando a fazer navios e alguém vai assumir isso». Era a política dele! A política dele era a de manter o emprego e responsabilizar o Estado para que tentasse, junto da União Europeia, justificar, arranjar subsídios, etc. É por isso que digo que houve de tudo. Houve, realmente, má gestão em muitos anos e houve, à partida, uma gestão que não era má, tinha uma consciência para não despedir e passar a responsabilidade para o Estado no sentido de rentabilizar melhor a empresa e até dotá-la com mais tecnologia, o que não aconteceu. Enfim, infelizmente, era isto que acontecia.

Portanto, eram estas as preocupações que nós tínhamos e que colocávamos, mas, perante este argumento do Engenheiro Duarte Silva, ficámos «entre a espada e a parede».

Bom, realmente, o salário não faltou, o trabalho não faltou e os Estaleiros, que tinham 2000 pessoas nos anos 60, nunca despediram

ninguém, chegaram a 700 ou a mais de 600, foram sempre reformando as pessoas mais idosas, não entrando ninguém ou entrando muito poucas, no sentido de que a empresa não necessitasse de fazer um despedimento coletivo ao longo da sua existência.

Com esta política, fomos conseguindo, ao longo de todos estes anos, que nunca houvesse um despedimento coletivo na empresa, porque, efetivamente, houve uma gestão que não era do nosso agrado, o nosso agrado era que ela continuasse a ter 2000 trabalhadores ou mais, mas também tínhamos a noção de que se optássemos por outra solução, um dia iam embora aqueles que, se calhar, não mereciam ir embora.

Para tudo isto é preciso um grande equilíbrio. Como eu dizia há pouco, a Leoni, por exemplo, teve 2000 trabalhadores e eu acho que mesmo o poder autarca nada fez ou fez muito pouco para que a empresa continuasse em Viana, mesmo que ficasse com 100 ou 200 trabalhadores. Mas, pronto, às vezes, são opções que se tomam.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Uma última pergunta, Sr. Presidente.

Depois de todo este processo — e eu estou a fazer perguntas mais direcionadas com os trabalhadores, porque as outras já foram feitas e já deram a vossa opinião, mas também porque acho que o facto de serem representantes dos trabalhadores leva-me a fazer mais perguntas desta natureza —, qual é, neste momento, o estado de espírito das pessoas?

Nós também sabemos que os sentimentos se vão construindo, sabemos que o sentimento de desânimo se foi construindo e, na minha perspetiva, propositadamente. Também sou de uma região onde vi muitos «filmes» destes, nomeadamente na indústria naval, e, portanto também

conheço um pouco esta questão, não sendo trabalhadora da indústria naval, obviamente.

Gostava que nos dissessem qual é o estado de espírito dos trabalhadores. Há ansiedade ou há algum ânimo para continuarem? Como é que a confiança destas pessoas ficou, depois de um processo tão complicado que provocou tanta exaustão, até pelo facto de terem estado tantos meses sem atividade — e nós sabemos que essa é uma das questões que mais deprime um trabalhador que se considera, porque fica deprimido em todas as suas vertentes? Qual é o estado de espírito? Acreditam que o ânimo está recuperado ou, pelo contrário, as pessoas consideram que sofreram uma derrota?

O Sr. Branco Viana: — É evidente que todas as pessoas sofreram uma derrota — isso é inquestionável — e que o sentimento é de revolta. Para quem passou uma vida nos Estaleiros, esta foi a situação mais triste da nossa vida — isto é o que sentimos. Os mais novos senti-lo-ão menos, mas a esmagadora maioria das pessoas tem este sentimento de revolta, porque nunca passou pela cabeça de ninguém, nem pela deles nem pela nossa, nunca me passou pela cabeça, que o desfecho seria este. Esta foi a maior revolta que tive em toda a minha vida como sindicalista e, neste caso, como trabalhador daquela empresa.

O estado é de desânimo total. Devo mesmo dizer-lhe, Sr.^a Deputada, que uma parte significativa dos trabalhadores está revoltada. Eles até poderão não ser muito afetados socialmente mas, tal como eu, vão ser afetados no aspeto psicológico. No aspeto social, com certeza que as pessoas vão para a reforma, mas não queriam ir desta forma, ou melhor, não queriam que a empresa tivesse aquele desfecho. A questão poderá ser minimizada, e é isso que todos vamos fazer, a começar por nós. Vamos fazer com que a empresa continue a construir para tentar que as pessoas

ganhem ânimo, alegria de viver em Viana do Castelo e por ver que a construção naval não morreu.

Sr.^a Deputada, quando o Sr. Carlos Martins diz que poderá recrutar cerca de 400 ex-trabalhadores dos Estaleiros, mesmo assim, se calhar — oxalá eu esteja enganado! —, não há 400 trabalhadores dos Estaleiros que queiram, neste momento, ir para a empresa, porque a sua revolta... Os mais velhos jamais voltarão. Mas se os puderem ganhar — e espero que o consigam —, mesmo os mais velhos, que ainda têm capacidade e *know-how*, eles ainda poderão dar um contributo àquela empresa e, fundamentalmente, não interessa se é àquela empresa ou a outra mas, sim, à economia nacional e à construção naval no seu todo.

É isto que sentimos — sentimos nós e sentem os trabalhadores. Nós estamos com eles todos os dias e sabemos o que eles e as suas famílias sentem.

Termino dizendo que foi um suplício, durante três anos, entrar de manhã e sair à tarde sem ter o que fazer; as pessoas estavam doentes. Houve duas pessoas que se suicidaram. Não posso dizer, nem tenho provas nesse sentido, se foi por aquele motivo, mas no meu íntimo sei que foi.

A Sr.^a **Presidente**: — Antes de passarmos ao próximo orador, queria pedir ao Sr. Deputado Abel Baptista, Vice-Presidente desta Comissão, que me substitua na condução dos trabalhos.

Aproveito também para solicitar aos Srs. Coordenadores que informem a mesa se pretendem, ou não, realizar uma segunda ronda de perguntas.

Neste momento, assumiu a presidência o Vice-Presidente Abel Baptista.

O Sr. **Presidente**: — Antes de passar a palavra à Sr.^a Deputada Mónica Ferro, do PSD, gostaria de fazer uma saudação especial quer ao Sr. Branco Viana quer ao Sr. Martinho Cerqueira e dar-lhes as boas-vindas em meu nome pessoal, agradecendo a sua presença nesta Comissão.

Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Sr. Presidente, junto-me a V. Ex.^a nos cumprimentos aos nossos depoentes de hoje, começando por agradecer a forma leal mas também humana e emocionada como nos transmitiram o processo que viveram. Creio que os vossos depoimentos traduzem muito bem a tensão que sentiram entre o que poderia ser a posição sindicalista e a vossa posição enquanto trabalhadores.

Sublinho também toda a narrativa que aqui construíram em torno da defesa dos melhores interesses dos trabalhadores, da defesa de um plano social que, com a vossa intervenção, foi melhorado, tendo sido acauteladas, como bem sabe, não só a questão dos casais em que ambos eram trabalhadores da empresa como também a questão do trabalhador com filho deficiente, a questão do próprio trabalhador portador de deficiência, entre muitas outras alterações que foram feitas ao plano social e que resultaram do vosso empenho na negociação de um melhor plano para todos.

Não posso deixar de dar nota de algumas declarações que aqui fizeram, nomeadamente quanto ao vosso empenho no sentido de que o encerramento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo não signifique o fim da construção e da reparação naval em Viana do Castelo; que signifique, sim, a manutenção da atividade mas com uma outra designação. Como dizia, e muito bem, a empresa vai chamar-se West Sea mas para os

senhores, e, se calhar, para nós, serão sempre os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Refiro também a nota que aqui fez de que o impacto social deste potencial encerramento foi muito mais alarmado porque já várias outras empresas tinham encerrado em Viana do Castelo, e, portanto, tornou a situação social potencialmente mais dramática, mas também a nota de que pouco se fez, na altura, face a alguns encerramentos, para se manter a atividade em Viana do Castelo, enquanto neste caso tem havido, de facto, uma luta constante para que se mantenha a construção e a reparação naval em Viana do Castelo.

Gostava de pedir a vossa opinião acerca de uma série de questões, começando pela questão do *Atlântida*, já aqui abordada.

Quanto a esta matéria, concordaram com outros depoimentos que ouvimos, dizendo que este assunto tinha sido a machadada final, que era um escândalo nacional e que teve um impacto desmesurado nas finanças da empresa.

Queria começar por perguntar como é que dois dos trabalhadores mais antigos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, trabalhadores que todos reputam como altamente qualificados, altamente competentes, com um nível de preparação técnica que faz que sejam trabalhadores potenciais prioritários para a Martifer e até para outros estaleiros, nomeadamente da Galiza, se sentem com esta rejeição de um navio por parte do armador. Qual é o custo disto em termos de reputação para os trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

Pergunto também se estranharam este acordo arbitral e qual é o comentário que os trabalhadores fazem a este acordo, à não entrega do navio e à devolução de 40 milhões de euros ao armador açoriano.

O Sr. **Branco Viana**: — Sr.^a Deputada, sobre a situação do *Atlântida*, já aqui referida, pergunta-nos como é que nós, enquanto trabalhadores mais antigos, vimos isso, como é que aceitámos essa rejeição.

Realmente, para quem assistiu à saída, daquela barra, de dezenas e dezenas de navios — e também vimos sair este, de uma forma diferente mas vimos sair este —, isto é a mesma coisa que um pai e uma mãe rejeitarem um filho. Nós éramos o pai daquele filho, que, ao fim de duzentos e muitos filhos (navios, claro), foi o único a ser rejeitado, e, lamentavelmente, quando dizemos que é um escândalo nacional, foi rejeitado pelo nosso próprio País.

Quando fizemos centenas de navios para todo o mundo e fomos reconhecidos mundialmente pela nossa capacidade técnica, quando fomos reconhecidos em Portugal, nos anos 80, como superempresa do ano por duas vezes, realmente, agora, nesta fase final, quem ali cresceu e ali adquiriu o seu *know-how*, a sua capacidade de trabalho, vê ali um «filho» que é um exemplo e há alguém que diz que ele não estava bom da cabecinha, que estava destituído, ou melhor, que aquele navio não era bom, não valia nada!... Não é verdade e ficámos revoltados.

Vejo esta situação como a de uma família que tem de ser criticada quando rejeita um filho; mesmo que o filho não seja um grande exemplo, é sempre um filho e temos de tentar recuperá-lo. Neste caso, e como já dissemos aqui, recuperar era tentar discutir, negociar, para que aquele navio fosse para o seu destino, mesmo que o valor tivesse de ser renegociado porque havia realmente um erro técnico, e depois apuravam-se as responsabilidades.

Ora, a verdade é que, acima de tudo, o navio fazia falta. Estavam a ser contratados a outros países serviços de fretagem de navios quando aquele está aqui ancorado e pode trabalhar. É um crime social! Portanto, é

assim que vemos esta situação. Realmente, não temos outra palavra para descrevermos uma coisa destas, que foi única na nossa vida, na nossa história, na história dos 70 anos de existência dos Estaleiros Navais.

O Sr. **Martinho Cerqueira**: — No que se refere ao acordo arbitral, como já tivemos conhecimento nos últimos dias, haverá pareceres contrários àquele.

Portanto, em nossa opinião, naquela altura, não foram salvaguardados os interesses da empresa, em primeiro lugar, nem tão-pouco os interesses do País. Houve nitidamente uma intenção, premeditada, de que aquele navio não fosse para os Açores, isto numa segunda fase, porque, quando ele foi construído — e o segundo navio não chegou a dar provas de, eventualmente, sofrer dos mesmos males, embora há pouco tenhamos passado um bocado ao de leve este aspeto —, todas as alterações ao navio foram feitas com conhecimento da empresa e dos seus responsáveis, que acompanharam a construção.

Portanto, os Estaleiros são a única entidade que não tem culpa do produto final; este foi constituído por uma série de circunstâncias que têm a ver com o construtor e com os seus responsáveis, ponto final!

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Bom, o Partido Social Democrata concorda inteiramente com a vossa análise — embora não seja para isso que estejamos aqui hoje —, e esse motivo levou-nos, quer na Comissão de Defesa Nacional quer nesta Comissão, a chamar ao Parlamento o Presidente da Atlânticoline e o Presidente do Governo regional dos Açores à altura, Carlos César, exatamente porque achamos que tem de haver mais esclarecimentos acerca desta matéria.

Gostava também de questionar-vos acerca do conselho de administração da empresa.

O relatório de auditoria da IGF de 2009 refere como um dos grandes problemas da empresa a permanente instabilidade do seu conselho de administração. De 2005 a 2011 o conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo teve 10 composições, ou seja, em seis anos os senhores tiveram de lidar com 10 composições diferentes, o que dá uma média de mudança de seis em seis meses.

Como é que avaliam estas mudanças? Já nos chegaram alguns comentários no sentido de que a empresa, na realidade, era usada pelos Governos da altura para colocar em prateleiras douradas alguns dos seus elementos.

Gostava de vos ouvir acerca desta instabilidade do conselho de administração.

O Sr. **Branco Viana**: — É verdade que isso aconteceu, lamentavelmente.

Como é evidente, quando uma empresa tem este tipo de comportamentos, quando está a mudar sistematicamente, alguma coisa não está bem, alguma coisa está mal.

Houve alguns interesses políticos, não há dúvida nenhuma, mas também houve aposta em algumas pessoas que acabaram por bater com a porta porque, se calhar, não aceitavam as propostas de viabilização, que, em termos de futuro, não eram viáveis, não eram aceitáveis. E, com certeza, com a sua dignidade, com o seu profissionalismo, não queriam isso ou, pelo menos, tentaram, durante alguns meses, levar o barco a bom porto, mas, a determinada altura, quando o barco estava sem rumo e a encaminhar-se para o abismo, as pessoas — e quanto a algumas delas

temos conhecimento disto — preferiam abandonar e não caminharem nessa situação para mais tarde não serem acusadas de terem sido os coveiros, digamos assim, da própria empresa.

Estas são as duas facetas daquilo que aconteceu. Pode haver alguma margem de erro em algumas situações, num ou noutro caso, mas cremos que esta foi, no essencial, a base daquilo que aconteceu aos Estaleiros de 2005 a 2011.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Em relação ao Fundo de Pensões, queria colocar-vos algumas perguntas.

Já aqui foi falado e o Dr. Vicente Ferreira, que esteve cá há pouco, mostrou-nos que, em agosto de 2011, o Fundo de Pensões tinha um défice de 15 milhões de euros. A empresa, até então, não tinha feito os pagamentos que devia para esse Fundo.

Por isso, as minhas questões são as seguintes: sabiam deste défice? Qual é que foi a vossa reação ao saberem desta situação? Qual é que foi o vosso sentimento em relação ao Conselho de Administração, uma vez que não executaram esses pagamentos? Qual é que foi o tratamento dado no plano social, que ainda há pouco assinaram, a esta questão do Fundo de Pensões?

O Sr. **Branco Viana**: — Ora bem, o Fundo de Pensões era a «menina dos nossos olhos», digamos assim, naquela empresa, porque, de certa forma, acautelava que os trabalhadores, no final da vida ativa, tivessem uma reserva para complementar as suas reformas. E, contrariamente àquilo que muita gente dizia, os salários dos trabalhadores dos Estaleiros Navais não eram salários avultados, eram salários normais,

aliás, digamos mesmo que eram salários baixos devido à penosidade daquele trabalho.

Como deve calcular, eram muito poucos os trabalhadores e, como tal, o Fundo foi criado socialmente por um homem que vinha do regime anterior e que se adaptou à democracia.

Na altura, o Dr. Lacerda é que entendeu quando é que a empresa teria condições para criar aquele Fundo, porque a empresa dava lucro — a empresa deu lucro durante muitos anos, porque era gerida com gente capaz, com técnicos, com uma carteira de encomendas sólida —, portanto era possível ter esse Fundo de Pensões, que foi criado com o lucro, foi criado com o dinheiro dos trabalhadores. Depois, era preciso fazer a atualização todos os anos, conforme o crescimento dos salários.

Posso dizer-lhe, Sr.^a Deputada, que, atualmente, o valor daquele Fundo de Pensões, daqueles 500 trabalhadores que praticamente estão na reforma, ronda os 200 e os 300 € mensais. É essa a média do Fundo de Pensões para depois da vida ativa, que pode durar 5, 6, 7, 10, 15, 20 anos — oxalá dure muito! Mas, realmente, isto foi criado pelo setor naval, pois é um setor de grande penosidade e de grande desgaste para 90% das suas profissões. Dificilmente, um trabalhador se reformava pelo limite legal da reforma, porque ia embora mais cedo, reformado por invalidez, ou morria antes. É demasiado dura aquela profissão. Ninguém aguenta trabalhar ou são muito poucos os que aguentam trabalhar na produção até ao final da idade legal da reforma — agora é aos 66 anos —, o que realmente é impensável, mas é o que é. As pessoas acabam por se reformar por invalidez, portanto doentes, e a maior parte delas até tinha pouco tempo de vida.

Portanto, o Fundo permitia que essas pessoas pudessem ter uma fase final de vida o melhor possível, depois de terem dado tanto à empresa e ao País. E era preciso fazer as atualizações.

É evidente que, quando se começa a ter prejuízos, quando não se começa a injetar capital, quando as pessoas começam a sair, o Fundo vai ficando descapitalizado e há sempre aquela preocupação, de quem vai ficando, como nós, de que um dia o Fundo vai acabar e já não vai chegar para os trabalhadores que estão no ativo. Havia sempre a preocupação de que o Governo e as administrações arranjassem forma de injetar algum capital no Fundo. Algumas vezes, conseguiram, mas o Fundo esteve sempre abaixo do seu valor.

Atualmente, estaria na ordem dos cinquenta e tal por cento e, como há pouco dizia, porque nos últimos três anos não se aposentou praticamente ninguém porque houve congelamento — Decreto-Lei n.º 9/99 —, houve uma recuperação do Fundo, que não se descapitalizou, e nesse sentido foi permitindo que os reformados tivessem a indicação de que não havia grande perigo a curto prazo.

Agora, é evidente que, com este cenário que estava a acontecer, era necessário que as finanças também injetassem o capital social para permitir que estes trabalhadores, tal como aqueles que já foram embora e que acautelaram o Fundo de uma forma diferente, também acautelassem o Fundo para os restantes anos das suas vidas. É essa a preocupação.

O Sr. Martinho Cerqueira: — Se me permite, já agora, aproveitava para intervir, uma vez que a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca também abordou este tema.

Neste momento, temos a informação de que o Fundo poderá passar para a segurança social. Não temos qualquer tipo de confirmação em

relação a esta possibilidade. Sabemos, sim, que, atendendo à situação dos trabalhadores participantes, ou seja, somos todos aqueles que não fomos beneficiados pelo Fundo e que fomos embora, o Fundo aumentou o seu capital, o seu rácio.

Acontece que os trabalhadores aposentados estão muito preocupados e criaram até uma comissão para abordar este tema, porque, segundo uma informação do Instituto Seguros de Portugal do dia 13 do mês passado, há a possibilidade de, unilateralmente, rescindir-se este Fundo.

Portanto, se nos pudessem dar alguma informação neste campo iria facilitar não só a vida àqueles trabalhadores, mas também iria facilitar a comissão — criaram uma comissão de cinco elementos —, que foi fundada para acompanhar o Fundo e que está à espera de respostas. Sabemos que já pediram uma informação ao Conselho de Administração e que até sábado passado ainda não tinham obtido resposta. Se assim continuar, irão passar à EMPORDEF e, em último lugar, talvez ao Ministério.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Tomaremos boa nota dessa vossa preocupação no sentido de se poder fazer algumas diligências para averiguar o que se passa. É uma situação que está a ser comum a outros fundos. Por exemplo, o Fundo de Pensões dos Militares teve exatamente a mesma situação, com uma notificação do Instituto Seguros de Portugal dizendo que ou se capitaliza o Fundo ou se extingue o Fundo. Portanto, é uma situação que, infelizmente, está a repetir-se.

Gostava agora de vos ouvir — tenho apenas mais duas ou três perguntas — acerca de uma questão que aqui foi levantada e que, enquanto trabalhadores, puderam ver o processo de outra perspetiva. Esta questão diz respeito à venda de sucata, ou seja, à venda do tal aço certificado que estava há cerca de seis, sete anos nos Estaleiros a estragar-se.

Portanto, trata-se do aço que foi vendido no primeiro concurso público que se realizou para esta matéria. Todas as outras vendas — e corrijam-me se estiver enganada — fizeram-se por ajuste direto. Aliás, a sessão de abertura até teve a presença da comunicação social e houve cerca de 20 propostas, em que ganhou uma empresa de sucata de Arruda dos Vinhos. Este processo é do início de 2012, portanto 18 meses antes de se falar sequer da subconcessão.

Neste sentido, gostava de vos perguntar como é que acompanharam esta questão da venda do aço certificado e, caso tenham acompanhado a questão, qual é a perceção que têm.

O Sr. Martinho Cerqueira: — Sr.^a Deputada, talvez eu esteja mais informado do que o Branco Viana sobre esta matéria, porque, na altura, estava na Comissão de Trabalhadores.

Esta procura da venda de sucata prende-se com a necessidade, e parece-me que já foi aqui focado, que a empresa tinha em arranjar dinheiro para pagar os salários.

Na altura, foi-nos dito pelo Engenheiro Serra, que era e ainda é o administrador financeiro, que lhe foi dada permissão pelo Governo para encontrar, no interior da empresa, tudo o que não fosse de utilidade imediata e possível para adquirir verbas, portanto a sucata. Vendeu-se o aço, que já não daria para outras construções, segundo informação da época, porque a sua certificação já tinha sido feita há cerca de sete ou oito anos. Mas também ficou lá algum para reparações.

Como o aço não foi todo vendido, o Engenheiro Serra, na altura, por pressão da Comissão de Trabalhadores, fez questão de realçar bem este ponto: o aço que é vendido não é para utilizar nos próximos tempos nos Estaleiros. Isso foi claro e está nas atas das reuniões da época. Portanto,

esta situação aconteceu porque passámos por um período, em 2012, em que, infelizmente, nem papel higiénico tínhamos para utilizar. Como tal, a administração de então dizia que tinha de se encontrar no interior, não só na venda da sucata de aço, como na venda da sucata de cabos elétricos, que se venderam à época também, verbas para minimizar esta situação.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Coloco mais umas perguntas relativas à execução das encomendas da Marinha e aos prejuízos de construção nos Estaleiros entre 2006 e 2010. Qual é a vossa perceção acerca deste pacote de encomendas da Marinha que, muitas vezes, se dizia que era a salvação da empresa? A verdade é que até 2011 deveriam ter sido entregues seis navios e só um é que foi entregue. Qual é a vossa perceção sobre o que pode ter acontecido?

Já em relação aos prejuízos de construção, os dados que temos referem que, entre 2006 e 2010, em 13 novas construções nenhuma delas deu lucro, o que fez com que tivéssemos prejuízos acumulados de 100 milhões de euros. Qual é a vossa perspetiva e a vossa explicação, se houver alguma, para este assunto?

O Sr. **Branco Viana**: — É aquela velha questão: eram navios altamente tecnológicos, eram navios que estes trabalhadores não estavam habituados a construir, eram navios em que era necessário equipamentos, se calhar, mais sofisticados e tecnológicos dentro da empresa. Por isso, teria sido necessário dotar a empresa de investimentos próprios, o que não foi feito e o que também levou à acumulação do valor negativo, superior àquele que seria previsto.

De qualquer forma, se a carteira de encomendas não tivesse sido suspensa, estamos convencidos de que parte desta situação teria sido

atenuada e melhorada em termos de futuro e que daria um suporte e capacidade para muitos anos, quer à empresa, quer à região, quer ao setor para continuar a construção destes navios — porque, realmente, estavam em jogo muitas centenas de milhões de euros —, quer em termos de emprego, quer em termos de empresas subsidiárias.

Estamos convencidos de que, mesmo assim, esta encomenda ainda não está perdida. Pelo menos, há algumas boas intenções. Mas isto é como tudo, porque o inferno também está cheio de boas intenções, não é?

Como vai ser necessário construir, esperamos que seja uma questão de tempo, quer para o nosso País, quer para outros países. Também esperamos que agora, com a nova empresa em Portugal, neste caso concreto em Viana do Castelo, se criem condições para que se possa retomar o trabalho na nossa Marinha, ou seja, reformá-la em termos de navios, por serem necessários e devido às dificuldades financeiras que a Marinha atravessa e que possamos vir a trabalhar e a fabricar para outros países.

Portanto, há condições para que assim seja, desde que não percam o *know-how*, uma vez que a empresa ainda tem capacidade de o manter no futuro. Pela parte que nos toca, temos essa obrigação e, enquanto estivermos a desempenhar estas funções, iremos continuar a luta por essa intenção.

O Sr. **Martinho Cerqueira**: — Já agora, referia o seguinte: para fazer é preciso querer. E nós estivemos nitidamente, durante os últimos 10 anos, a não querer construir os navios da Marinha — ponto final parágrafo. É que as contingências orçamentais são praticamente de 2010 para cá.

Entre 2004 e 2010, tivemos dois navios, o atual *Figueira da Foz* e o *Viana de Castelo*, encostados, durante anos, a apodrecer e acabaram por ser

navios construídos de novo, quando já tinham passado praticamente 10 anos desde o início da sua construção.

Portanto, é preciso tirar as ilações de que não podemos ter um estaleiro que tenha encomendas e que não constrói. As responsabilidades, infelizmente, vão sempre bater nos mesmos. Vão bater nos sucessivos governos que estiveram com as sucessivas administrações e que por desleixo ou por má-fé não exigiram das administrações o que, efetivamente, lhes deveria ser exigido: trabalho, trabalho e trabalho!

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Confesso que os senhores nos deram muitas pistas para as audições futuras, pois é muito importante ter essa perspetiva de dentro da empresa, de quem conhece a empresa, de quem é a empresa, ao fim e ao cabo.

Antes de vos fazer uma última pergunta, quero dizer que concordamos com muito do que aqui nos foi dito, mas não podemos subscrever a vossa argumentação ao dizerem que o Governo não fez tudo o que podia para tentar justificar as ajudas ilegais do Estado.

De facto, nós achamos que tudo o que se podia fazer foi feito. Aliás, a questão foi aqui tratada de uma forma bastante superficial, porque, de facto, quando o Governo recebeu a primeira comunicação acerca das ajudas ilegais, o montante era de 400 milhões de euros e o que se fez foi justificar essas ajudas, mostrando que elas não eram ilegais, e conseguimos descer esse valor para um montante de 181 milhões de euros.

Portanto, se isto não é a defesa do interesse nacional, então estamos longe de conseguir perceber o que é o interesse nacional.

A outra argumentação, ou seja, a de que as ajudas que já tinham sido dadas poderiam ter sido justificadas como estando ao serviço de um plano de reestruturação ou de um plano estratégico, embarra numa norma

comunitária, que é a da comunicação prévia da concessão de ajudas. Como não foi comunicado previamente que as ajudas iriam ser dadas, elas não podem ser justificadas dessa forma. Portanto, creio que, para se fazer justiça ao que aconteceu, essa nota também é muito importante, porque sei que não a União dos Sindicatos mas, sobretudo, a Comissão de Trabalhadores usou muito esta tónica e esta narrativa, mas nós teremos oportunidade de ouvir a Comissão de Trabalhadores. Aliás, Sr. Presidente, gostava de dizer que o Grupo Parlamentar do PSD, que muito aproveitou com esta audição, vai reservar-se o direito de voltar a ouvir a União dos Sindicatos, depois de ouvidos os outros representantes dos trabalhadores, se houver necessidade de esclarecer algum ponto que possa ficar em aberto.

A minha última pergunta — e prometo que vou mesmo terminar — é a seguinte: qual foi a vossa relação, no geral, com o Ministério da Defesa Nacional. Foi-vos aqui perguntado várias vezes por estados de alma, por perceções, por sentimentos e eu gostava de vos perguntar se tiveram da parte do Ministério da Defesa Nacional a disponibilidade para reunir as vezes que lhe foi pedido e se houve abertura para ajustar o plano social às vossas exigências.

O Sr. **Branco Viana**: — Sr.^a Deputada, se estivesse de acordo com as nossas posições, é evidente que iria estar em desacordo com o seu Governo e, com certeza, iria ter complicações. É claro que não posso concordar consigo, gostaríamos que a solução fosse outra.

Sobre as relações que tivemos com o Ministério da Defesa Nacional, posso dizer que elas foram, nesta parte final em que tivemos algumas reuniões, se calhar, diplomáticas, se calhar, não deviam ter sido feitas por nós. Em última instância, como não havia outro interlocutor na altura e, realmente, a «parede» estava a aparecer à frente das pessoas, alguém teve

de agarrar e nós, como pessoas conscientes quer em termos de organização quer em termos de trabalhadores, fomos ao encontro da situação.

De facto, houve recetividade nessas reuniões, mas não estamos de acordo com a sua essência e com o desfecho das mesmas, como é óbvio.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Srs. Deputados, sem prejuízo de, como já foi referido, a União dos Sindicatos de Viana do Castelo fazer o favor de vir novamente à Comissão, se assim for entendido depois de ouvirmos outras entidades, dou por findos os trabalhos de hoje.

Brevemente, a Comissão de Trabalhadores virá falar connosco, sendo que já foi enviada pela nossa Presidente a convocatória para o próximo dia 20, às 17 horas.

Não havendo mais nada a tratar, desejo-vos uma boa viagem de regresso à cidade de Viana do Castelo.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 17 horas e 52 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL