

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

18.^a Reunião
(16.^a audição)
(28 de maio de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 17 horas e 18 minutos.

Após uma intervenção inicial, o Sr. Eng.^o José Maria Costa (Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Mariana Aiveca (BE), Eduardo Teixeira (PSD), Jorge Fão (PS), Abel Baptista e Altino Bessa (CDS-PP) e António Filipe (PCP).

A Sr.^a Presidente (Mónica Ferro) encerrou a reunião eram 20 horas e 18 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Maria de Belém Roseira): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que vamos dar início a esta reunião.

Eram 17 horas e 18 minutos.

Enquanto pedia aos serviços para irem buscar o Sr. Presidente da Câmara de Viana do Castelo, Eng.º José Maria Costa, que vamos hoje ouvir, queria aproveitar para dizer o seguinte: foram agendadas para os dias 3 e 4, na próxima semana, duas audições, requeridas pelo Grupo Parlamentar do PCP. Entretanto, os outros grupos parlamentares, em princípio, desistirão das outras audições que tinham solicitado, a não ser que, na sequência destas, se verifique que venha a ser necessário mais alguma.

Portanto, temos em aberto o termo desta semana. O prazo da nossa Comissão acaba no dia 23 de junho; logo, tentaremos gerir a elaboração de relatório, propostas e, eventualmente, as restantes audições em função desta conjugação de tempo e espaço.

Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Eng.º José Maria Costa.

Em nome dos Srs. Deputados que integram esta Comissão, dou as boas-vindas aos Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, Sr. Eng.º José Maria Costa, cuja presença agradeço.

Gostaria de referir que o Sr. Engenheiro me transmitiu que gostaria de fazer uma curta intervenção inicial, pelo que, se estiverem de acordo, dou-lhe a palavra de imediato.

Depois, iniciamos o período de questões pela Sr.^a Deputada Mariana Aiveca, do Bloco de Esquerda, sendo que, nos termos habituais, têm 9 minutos para apresentar as suas questões. Peço ao Sr. Engenheiro, que vem cá esclarecer-nos, respostas o mais concisas possível.

Sr. Engenheiro, tem a palavra.

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa** (Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo): — Sr.^a Presidente e Srs. Deputados, antes de mais, gostava de agradecer esta oportunidade de poder dar um contributo, no âmbito da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Estaleiros Navais, sobre aquilo que se passou, fazendo a minha declaração de interesses logo à partida.

Como sabem, Viana do Castelo foi fundada em 1248, pelo Rei Afonso III, era uma póvoa de pescadores. É uma cidade e um concelho que sempre viveu ligado ao mar, que tem na sua tradição e na sua história a construção naval e também é uma cidade e um concelho de mareantes. Portanto, diria que a construção naval faz parte da história, do ADN da nossa cidade e aquilo que se pede a um autarca é que esteja sempre na primeira linha da defesa da sua cidade, do seu concelho e daquilo que são os interesses económicos legítimos, na defesa das suas populações e na defesa daqueles que são os valores mais altos, que é a defesa daquilo que tem a ver com a nossa identidade, com a nossa autenticidade e, acima de tudo, com uma empresa que tem um perfil histórico muito associado ao desenvolvimento de Viana do Castelo.

Concordamos que os governos têm toda a legitimidade política para fazer opções, mas também é legítimo que os cidadãos — e os cidadãos com responsabilidades autárquicas também — tenham opinião e possam expressar também, neste contexto, aquilo que é a sua visão do modelo para

um projeto e para uma empresa que, estando muito ligada à cidade, deu muito ao País, deu muito à cidade, ao concelho e à região, e para a qual pretendíamos uma outra visão, um outro projeto, que posso dizer desde já que era um projeto identificado com aquilo que foi feito para as OGMA, em que o Estado não deixaria de ter uma participação mas abriria a capital privado para que a empresa se pudesse modernizar e reestruturar, continuando aquilo que sempre soube fazer, e fez bem, ao longo de 70 anos, que é construir navios, contribuir para as exportações e a internacionalização da economia portuguesa e, acima de tudo, contribuir para que Portugal não perdesse a única empresa que tínhamos de construção naval, por forma a que a Marinha portuguesa, a nossa Marinha, não ficasse desprovida de um estaleiro em que não só se pudesse construir navios para a nossa Armada mas também fazer a manutenção de muitos desses navios.

A ENCV era a única empresa de construção naval do País, em atividade desde 1944, localizada na cidade de Viana do Castelo. Esta unidade ocupava uma área de 400 000 m² e empregava cerca de 609 trabalhadores, sendo o maior estaleiro de construção naval em Portugal, tendo já construído mais de 200 navios de vários tipos nos seus quase 70 anos de existência: batelões, rebocadores, *ferryboats*, navios de pesca, de carga a granel, porta-contentores, transportadores de cimento, navios tanques, LPG (navios de gás liquefeito), transportadores de produtos químicos e, até, vasos de guerra.

Assistimos, nos últimos três anos, a vários anúncios de reestruturação, de venda e, finalmente, de concessão dos terrenos pertencentes aos Estaleiros Navais de Viana. Foi com tristeza que assistimos, no final de 2013, ao anúncio público da atribuição da

subconcessão dos terrenos dos ENVC e também ao anúncio unilateral do despedimento dos seus mais de 600 trabalhadores, sem dignidade.

Como Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo não posso deixar de considerar, em primeiro lugar, que este foi um processo mal conduzido desde o início, designadamente pelo Ministério da Defesa, e que terminou da pior forma para esta empresa e para os seus 600 trabalhadores.

Em segundo lugar, quero dizer que a construção naval é uma indústria estratégica para o País, com forte pendor exportador e, por isso mesmo, impulsionadora do crescimento económico. Com esta decisão, o País perde um centro de competências na indústria naval, deixando de construir navios, quer para a Marinha de guerra portuguesa, quer para armadores nacionais e estrangeiros.

A indústria naval é muito importante no contexto da atividade socioeconómica do distrito, do concelho e da cidade de Viana do Castelo e a sua atividade tem um peso muito significativo em toda a economia local e regional, atingindo cerca de 4000 postos de trabalho diretos e indiretos.

Só para terem ideia do que isto representava, o volume de negócios, em Portugal, da construção naval, em 2008, atingiu 205 milhões de euros, dos quais 61% foram para exportação, tendo os ENVC contribuído com cerca de 40% deste valor, nesse ano.

Acresce a este respeito que a indústria naval é caracterizada pela elevada qualificação dos seus ativos e geradora de inúmeros empregos diretos e indiretos, empresas satélites, que, por sua vez, incrementam o volume de emprego e de negócios em muitos sectores de atividade. A prova disso são as inúmeras empresas ligadas à metalomecânica e aos serviços que existem no concelho e distrito de Viana do Castelo, que

nasceram desta relação com os Estaleiros ao longo dos anos e que hoje estão a passar por sérias dificuldades.

A excelência da mão-de-obra, dos quadros técnicos, bem como a existência de infraestruturas adequadas, tornaram os Estaleiros de Viana do Castelo numa empresa de referência, com créditos firmados internacionalmente na construção naval. São evidências a procura dos Estaleiros pelos armadores alemães, os armadores russos, venezuelanos, brasileiros, entre muitos outros.

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo são um centro de competências de elevada qualidade, único no País, que levou quase 70 anos a construir, constituindo uma escola de construção naval que o País não podia desperdiçar desta forma indelével como o fez.

Pelo exposto, enquanto Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, não posso deixar de lamentar perante esta Comissão de Inquérito Parlamentar o seguinte:

Primeiro, a forma e o procedimento adotado pelo Ministério da Defesa neste processo, que não deu qualquer importância ao tema da construção naval para Viana do Castelo e para o País, como sector estratégico que poderia relançar a economia local, regional e nacional.

Segundo, a desativação premeditada pelo Ministério da Defesa dos ENVC ao longo destes três anos, ao não criar condições para a construção dos dois navios asfalteiros contratados, bem como do programa de construção dos navios militares. Podemos ainda acrescentar a este tema o desinteresse na mesma área da reparação naval, com a sua quase desativação ao longo destes três anos.

Terceiro, não podemos deixar de estranhar que, logo a seguir ao processo de concessão, tenham sido ativados recursos financeiros para a aquisição de materiais e equipamentos no valor de muitos milhões de euros

para os tais navios asfalteiros, não se justificando por que é que, em anos anteriores, estes mesmos recursos não foram disponibilizados.

O desenrolar deste processo que terminou com o encerramento de uma empresa com 70 anos de história, que atirou para o desemprego 600 trabalhadores, vendendo-se a patacos — ou, melhor, está a vender-se a patacos — equipamentos, guindastes, etc.

O Ministério da Defesa, na minha opinião, não defendeu o que era seu património financeiro e de conhecimento, após a abertura do procedimento das ajudas de Estado em Bruxelas. Não evidenciou a importância deste setor, não demonstrou que estava interessado num processo de reestruturação industrial sério desta empresa. Pelo contrário, o Ministério da Defesa desertou da defesa do interesse público desta empresa nacional. Não foi capaz de desenvolver iniciativas políticas, ao mais alto nível, como outros países da Europa fizeram — dou os casos da Polónia e, mesmo, da nossa vizinha Espanha — em situações similares.

A insensibilidade social do Ministério da Defesa e do Governo a este problema social de Viana do Castelo foi tão evidente que não obtivemos nenhuma resposta, nem mesmo depois de eu ter apresentado propostas de trabalho — que, já agora, foram enviadas para todos os grupos parlamentares da Assembleia da República — para minimizar este drama social e económico, como, por exemplo, um programa de apoio semelhante àquele que foi elaborado em 2008 para o sector automóvel, iniciativa essencial para o relançamento da competitividade da indústria naval portuguesa e a viabilização dos Estaleiros, como forma de inverter o ciclo da perda de emprego, relançar a competitividade da indústria nacional e, até, o aumento das exportações. Repito: não obtivemos nenhuma resposta! O plano social que o Ministério da Defesa e o Governo apresentaram à

cidade, ao distrito e ao País foi o despedimento sem dignidade de 600 trabalhadores.

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

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr.^a Presidente, começo por cumprimentar todos os presentes, em especial o Sr. Presidente da Câmara de Viana do Castelo, Sr. Eng.º José Maria Costa, agradecendo-lhe antecipadamente a sua presença e as respostas que, com certeza, serão claras e refletirão a sua opinião sobre este processo.

Fez o favor de nos apresentar, logo de início, um pouco daquela que é a sua visão sobre a importância dos Estaleiros não só no concelho, no distrito, mas também a sua importância estratégica para o País. Ao longo deste processo e dos últimos anos, fomos tendo conhecimento das tomadas de posição públicas da Câmara Municipal e de outros órgãos autárquicos, como a Assembleia Municipal, não só de Viana do Castelo mas de outros municípios limítrofes, que se associaram à defesa desta unidade tão importante.

Por isso, de uma forma genérica, quero dizer-lhe que reconhecemos a sua participação ativa, basicamente no sentido na defesa não só dos postos de trabalho mas também dos cidadãos, como é obrigação daqueles que são eleitos para os órgãos autárquicos. Como eleitos de proximidade, os autarcas têm o privilégio de estar junto das suas populações e creio que fez — permita-me que lhe diga — aquilo que é a obrigação de um autarca, que é estar junto das suas gentes, defendendo aquilo que acha que é melhor para elas. Creio que o Sr. Engenheiro conseguiu dar essa perspetiva.

Aqui chegados, gostaria de fazer algumas perguntas. Em primeiro lugar, tendo esta proximidade e atento aquilo que já referi anteriormente, quando é que achou que se caminhava na direção de «abalroar» a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma interpelação à Mesa, faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, se fosse possível, pedia que fosse distribuída a intervenção inicial do Sr. Presidente da Câmara de Viana do Castelo.

A Sr.^a **Presidente**: — Sim, ia pedi-la ao Sr. Engenheiro, no fim dos trabalhos. Mas se, porventura, os Srs. Deputados precisarem dela já para a preparação das questões e se o Sr. Engenheiro não se importar... facilitava-nos.

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Está riscado e é um esboço.

A Sr.^a **Presidente**: — Não há problema, penso que os Srs. Deputados estão habituados.

Tem a palavra para responder à pergunta, Sr. Eng.^o José Maria Costa.

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Sr.^a Deputada, naturalmente, como bem referiu, esta foi uma situação que foi identificada não só pela Câmara de Viana do Castelo mas também pela Assembleia Municipal e pela quase generalidade dos concelhos, porque esta empresa tem, de facto,

uma implicação muitíssimo grande no concelho e no distrito de Viana do Castelo.

Tive sempre a preocupação de procurar perceber quando é que houve essa situação, que bem refere, que se prendia com a desativação do processo, que, como vimos, infelizmente, aconteceu.

Comecei por fazer essa abordagem dando nota a diversas instâncias públicas, como era meu hábito. Numa fase inicial — posso, depois, apresentar os comprovativos dessas mesmas iniciativas que fiz —, procurei fazer este processo e estas intervenções, quer dando alertas aos membros do Governo, quer dando sempre conhecimento ao Sr. Presidente da República, quer, mesmo, fazendo algumas reuniões, sem as anunciar porque também eram de carácter privado, com embaixadores, nomeadamente com o Embaixador da Venezuela e com o Embaixador do Brasil, para procurar saber o que se estava a passar relativamente à empresa.

Posso dar-lhe nota de que, por exemplo, estive com o Sr. Ministro da Defesa, em 20 março de 2012; depois, reuni com o Sr. Secretário de Estado Adjunto do Ministério da Defesa, no dia 3 de julho de 2012; no dia 30 de agosto, tive uma reunião na EMPORDEF, em Lisboa; no dia 19 de fevereiro de 2013, voltei a ter uma reunião com o Sr. Ministro da Defesa e outra no dia 27 de junho de 2013.

Como algumas das preocupações e algumas das informações que me foram transmitidas me pareceram não estar corretas, tive uma reunião, no dia 2 de julho de 2013, em Estrasburgo, com o Sr. Comissário Joaquín Almunia.

No dia 17 de setembro, tive a oportunidade de estar presente aqui, na Assembleia da República, num debate sobre os Estaleiros Navais, e, por último, no dia 28 de janeiro de 2014, já depois do anúncio da concessão,

tive novamente uma reunião com a Direção-Geral da Concorrência, em que estive com o Diretor Sr. Paul Csiszar.

Também houve inúmeras cartas, desde que foi estancado o processo de reestruturação com a tomada de posse deste Ministro, que anunciou que iria suspender o processo de reestruturação para iniciar uma nova estratégia para os Estaleiros, onde fui dando nota, através de inúmeros ofícios, porque não via os contratos dos navios, as pessoas estavam paradas, no sentido de procurar saber qual era o estado da arte e por que não se avançava com este *dossier*. Havia algumas explicações que nos eram dadas, umas sobre as contratações, outras sobre as aquisições dos materiais, etc.

No final deste período de três anos, aquilo que percebemos, na minha opinião, é que houve uma clara intenção do Ministério da Defesa em desativar, como se fosse para desvalorizar aquilo que eram os ativos da empresa, para que a empresa, não tendo trabalho em construção, novas construções, nem tendo reparações, fosse uma empresa praticamente sem valor, podendo ser colocada na praça pública por aquilo que verificámos.

Isto verificou-se também porque não aparecia o dinheiro, que no final apareceu, para acabar o navio que esteve encostado, como é do vosso conhecimento. Como também não havia dinheiro para adquirir um conjunto de materiais e de equipamentos, no valor de várias dezenas de milhões de euros, que, nos últimos tempos, têm estado a chegar aos Estaleiros Navais, para os mesmos navios para os quais não havia dinheiro há algum tempo.

De facto, esta preocupação existiu sempre e tive estas iniciativas e só as tornei públicas quando achei que era, de facto, altura de denunciar aquilo que me parecia estar a ser um prejuízo evidente para uma empresa pública e uma empresa que tinha um elevado interesse estratégico não só para o País mas também para Viana do Castelo.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Em determinada altura, disse-nos que o processo de reestruturação foi estancado por este Governo.

Este processo de reestruturação era um processo do anterior Governo, de 2011. Temos até documentos dessa altura e tomadas de posição, nomeadamente da Assembleia Municipal de Viana do Castelo, onde aborda a questão da reestruturação e apela ao Governo para que reanalise este plano de reestruturação na base de alguns pressupostos, porque, como o Sr. Engenheiro bem sabe, este plano de reestruturação previa despedimentos de uma parte dos trabalhadores.

Pergunto: acha que a solução para os Estaleiros era exatamente o anterior plano de reestruturação, anunciado ainda pelo anterior Governo?

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Sobre o processo de reestruturação, na altura, aquilo de que tomei conhecimento pelo anterior Governo e foi anunciado pelo então Presidente do Conselho de Administração...

Em primeiro lugar, há uma crítica que tenho de fazer, pois não me pareceu a forma mais elegante de anunciar um processo de despedimentos a convocação de jornalistas para uma conferência de imprensa. Quando os jornalistas foram chamados até julgaram que iam ser anunciados mais contratos para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Afinal, não, era para anunciar alguns despedimentos.

De qualquer forma, sobre isso, aquilo que posso dizer é que, provavelmente, o momento não foi o mais acertado e a forma também não foi a mais acertada. Aquilo que me surpreendeu positivamente, nessa altura, foi que houve, quase de imediato, a suspensão pelo atual Ministro da Defesa desse mesmo processo, dizendo que não estava de acordo e que iria

não só retomar o processo mas também encontrar soluções para viabilizar a construção naval. E houve três requisitos que foram apresentados: encontrar uma empresa estratégica com conhecimento nesta matéria; encontrar uma empresa com solidez financeira para fazer esses mesmos investimentos; e garantir os postos de trabalho e a longevidade desta empresa.

Foi isto que foi anunciado e ficámos, de facto, muito satisfeitos, porque abria-se um novo capítulo, no qual este Ministro tinha anunciado aos portugueses a identificação de um projeto e de uma aposta na construção naval, através de um processo de privatização que iria incluir as questões que acabei de elencar.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Considera, então, que o atual Ministro, uma vez chegado ao Governo, quando anuncia publicamente um certo recuo — se assim se quiser — sobre o plano da reestruturação que estava em cima da mesa, criou, nos trabalhadores e na região, expectativas de que não só manteria os postos de trabalho como iria tomar medidas de viabilização dos Estaleiros, a sua manutenção, nas condições que existiam no momento? Foi esta a ideia que trespassou para a população e para o Sr. Presidente da Câmara?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Naturalmente que sim.

Aquilo que foi dito aos portugueses e que também ouvimos em Viana do Castelo é que este processo iria ser suspenso — isto foi dito a 2 de julho de 2011. O Ministro Aguiar Branco anuncia a suspensão do plano de reestruturação, após a reunião com a Administração dos Estaleiros e a EMPORDEF, e o futuro da empresa fica adiado para setembro, dando estas condições e dizendo que a construção naval seria mantida, que iria,

inclusivamente, ser reforçada a questão dos trabalhadores e mantida a estrutura empresarial. Foi nisto que acreditámos.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Disse-nos, na sua primeira resposta, que fez tudo o que estava ao seu alcance, incluindo reuniões de carácter privado com os Embaixadores da Venezuela e do Brasil. Pode detalhar-nos qual foi o sentido dessas reuniões?

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Como compreenderá, não posso detalhar, não devo. Posso dizer que tive reuniões com embaixadores e, já agora, também na Presidência da República sobre este assunto. Mas, como compreenderá, por razões de ética, não posso revelar o teor das mesmas. Posso apenas dizer que era sobre a minha preocupação com os Estaleiros, as encomendas, o processo da DG Concorrência, em Bruxelas, e com o futuro da empresa e dos trabalhadores.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Portanto, posso deduzir que tentava exercer junto dessas entidades algum poder no sentido de ou se manterem ou se angariarem novas encomendas. Da Venezuela havia uma encomenda dos navios asfalteiros, do Brasil... mas já percebi que não pode revelar o conteúdo.

De qualquer forma, permita-me que entenda que pretendia exercer o seu poder de persuasão no sentido de também poderem existir encomendas daqueles países nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. É isso?

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Naturalmente que o objeto da minha pretensão era criar todas as condições favoráveis para que este fosse

um processo com sucesso e conseguir angariar trabalho e uma boa solução para os Estaleiros.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Agora, gostaria de falar um pouco sobre o processo de subconcessão.

Na altura do processo de subconcessão, muitas foram as notícias vindas a público, muita era a apreensão, nomeadamente em relação à forma como decorreu o concurso, não obedecendo às regras do concurso dos contratos públicos de concessão, e também foram suscitadas muitas dúvidas relativamente aos candidatos.

Sobre isso e daquilo que foi a sua esfera de influência, existe alguma coisa que tenha apanhado lateralmente, ou não, ou apenas sabe o que é público e consta desse contrato de concessão? Há aqueles candidatos, são exatamente aqueles, todo o concurso foi feito com lisura, etc. Como é que sentiu o concurso? Tem alguma coisa que nos queira dizer a esse propósito?

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Quero dizer que foi com muita estranheza que percebi que o concurso da subconcessão era um processo com uma assessoria feita através de uma entidade bancária e também que para qualquer pessoa, nomeadamente o Presidente da Câmara de Viana do Castelo, ter acesso à matéria da subconcessão teria de fazer um depósito de 1000 euros. Fizemos esse depósito — tenho aqui a documentação que posso facultar — e tive de assinar uma declaração de confidencialidade, não podendo dar nenhuma informação sobre esta matéria.

Aquilo que me fez confusão foi, sendo os Estaleiros Navais uma empresa pública, sendo colocado um processo de concessão pública, para melhor defesa daquilo que é o interesse público e para que não houvesse as

dúvidas que estão agora a surgir, não se ter garantido aquilo que era a clareza e a transparência de qualquer processo, que ainda por cima estava, à partida, já meio inquinado no processo da privatização anterior. É preciso dizer que, no processo da privatização, já havia dúvidas sobre a admissibilidade, sobre algumas condições e a informação das empresas, nomeadamente das empresas brasileiras e norueguesas. Portanto, acho que deveria ter sido um processo público, transparente, que garantisse as condições.

Aquilo que me chegou aos ouvidos foi que também houve exigências que foram feitas a uns concorrentes e que não foram feitas a outros, nomeadamente na classificação de empresas e naquilo que tem a ver com as entidades bancárias, em que uma determinada garantia bancária de uma empresa, de um determinado banco português, não garantia o tipo A, na classificação da Standard & Poor's, teria a classificação tipo B, e para outra empresa, uma empresa estrangeira, terá sido pedida essa mesma classificação e terá sido inviabilizada.

Isto foi aquilo que ouvi dizer, e, naturalmente, os Srs. Deputados terão tido acesso a essa informação.

O Sr. **Fernando Negrão** (PSD): — Sr.^a Presidente, peço a palavra para uma interpelação à mesa.

A Sr.^a **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado Fernando Negrão.

O Sr. **Fernando Negrão** (PSD): — Sr.^a Presidente, as comissões de inquérito têm natureza judicial. O Sr. Presidente da Câmara está a ser ouvido e acaba de dizer que teve informação «ouvindo dizer».

No Código de Processo Penal diz-se que, quando se ouve dizer, tem de se dizer quem são as pessoas que disseram, para as ouvirmos e confirmarmos o que se acaba de se dizer. É isto que judicialmente corre e são estas as regras que devemos adotar.

O Sr. Presidente da Câmara não pode vir para aqui dizer que ouviu dizer, a não ser que tenha quem comprove o que lhe foi dito. Era isto que pedia que a Sr.^a Presidente perguntasse ao Sr. Presidente da Câmara.

A Sr.^a **Presidente**: — De acordo com o que ouvi, em relação à questão apresentada pela Sr.^a Deputada Mariana Aiveca, penso que a resposta do Sr. Presidente vem na linha da pergunta que foi feita. Poderia, mas penso que não é o meu papel, dizer à Sr.^a Deputada que tem de fazer uma pergunta sequencial, no sentido de saber quem é que disse isso. Mas penso que não é o meu papel intervir no interrogatório da Sr.^a Deputada Mariana Aiveca, que, provavelmente, iria fazer essa pergunta na sequência desta primeira.

Portanto, foi a Sr.^a Deputada que questionou sobre se ouviu dizer e o Sr. Presidente da Câmara resolveu responder dessa maneira. Provavelmente, agora, a Sr.^a Deputada vai perguntar quem é que disse, porque, se não disser quem disse, não conta para efeitos da prova produzida.

O Sr. **Fernando Negrão** (PSD): — Sr.^a Presidente, o Sr. Presidente da Câmara já disse que não sabe quem disse, disse que se limitou a ouvir dizer. É bom que fique aqui claro que não podemos estar a fazer o nosso trabalho com base em factos de «ouvir dizer».

É só isto, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, agradeço, mas a minha vontade é não interferir, e a Sr.^a Deputada, na sequência da resposta, pode vir a colocar essa mesma questão e a resposta ser até diferente.

Faça favor de prosseguir, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr.^a Presidente, naturalmente que a pergunta tem um sentido, que posso repetir.

Muito concretamente, na esfera de influência, dos conhecimentos do Sr. Presidente e do envolvimento que teve em todo este processo, porque vieram a público muitas notícias, a pergunta que fiz foi, temos essa obrigação, no sentido de clarificar e apurar o mais possível a verdade dos factos. O Sr. Presidente respondeu dizendo que ouviu dizer.

Em primeiro lugar, respondeu que tinha tido acesso aos documentos do concurso, pagando para isso, dado que já conhecemos. Cada um terá a sua opinião, mas é um dado que conhecemos. No próprio concurso, naturalmente, estão as regras à luz das quais ele decorreu, mas, não obstante isso, fomos tomando conhecimento, também fomos ouvindo dizer muitas coisas lateralmente. Faço-lhe a pergunta exatamente na perspetiva de que estará em melhores condições do que qualquer um de nós, que ouvimos dizer, de nos dizer a quem ouviu dizer. É exatamente esta a pergunta.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Gostava de dizer que, sobre estas matérias de que tomei conhecimento, e que não vou agora entrar em detalhes, fiz uma participação à Procuradoria-Geral da República, fiz uma participação à Provedoria e fiz uma participação ao Tribunal de Contas, que estão em investigação.

De qualquer modo, posso dizer que (foi público) há uma garantia bancária do Montepio a uma empresa que, na altura, foi desclassificada para nível B2. Uma outra empresa, que apresentou uma garantia de um banco russo, que não era tipo A, era tipo B, terá sido, portanto, desclassificada por não garantir as condições A. São documentos que são públicos. Podem ver no *Jornal de Negócios*, em dias a seguir à concessão, que o Montepio baixou para nível B2 — não foi B1 mas B2 — e, portanto, não era garantia tipo A.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Muito bem. As participações são documentos a que, depois, poderemos ter acesso, e diz-nos, então, que nessas participações especifica melhor todo este processo. Certo?

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Sim.

A Sr.^a **Presidente**: — Está quase a terminar o sue tempo, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Eu sei, Sr.^a Presidente. Muito obrigada pelo alerta.

Uma última pergunta: o senhor, como homem do terreno e conhecedor da região, conhece com certeza a empresa que ganhou o concurso de subconcessão. Essa empresa não garantia, naquilo que é conhecido, a construção naval. Gostaria de saber se tem conhecimentos acerca dessa empresa, se tem confiança em que a Martifer possa levar a bom porto os destinos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, tendo em conta que ela própria, quando concorreu, dizia claramente que estava em condições para a reparação naval e talvez para a construção naval.

Peço-lhe um comentário a esta circunstância, na medida em que começou por fazer um historial dos Estaleiros, que eram de facto os únicos de construção naval em Portugal, falando da sua importância. Não acha que este concurso de concessão, nestes termos, inviabiliza a futura construção naval em Portugal?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Devo dizer que tenho as melhores referências da empresa Martifer. Aliás, tivemos uma relação contratual com a Martifer para a construção de um equipamento em Viana do Castelo e ficámos muito satisfeitos com a prestação. Da informação que obtenho da empresa, e que é pública, é uma empresa muito competitiva, que está em alguns domínios da metalomecânica, mesmo na internacionalização. Agora, e também foi público, eu disse que, na minha opinião, relativamente a esta área industrial específica da construção naval, me parecia que teria pouca experiência para garantir aquilo que o Sr. Ministro disse, em julho de 2011, que iria ser uma empresa com elevado currículo na construção naval.

A Sr.ª **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Eduardo Teixeira, do PSD.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr.ª Presidente, cumprimento todos os colegas e o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Penso que é importante começar por perceber, de forma histórica, as funções que exerceu antes de chegar ao município de Viana do Castelo.

Assim, Sr. Engenheiro, para que todos percebam, a sua vida profissional começou aonde?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — A minha vida profissional começou nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Quando terminei o meu curso, fiz um estágio nos Estaleiros e trabalhei oito anos nesta empresa, até ir para a Câmara Municipal de Viana do Castelo.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Após oito anos de trabalho nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, está, penso que desde 1993, há 21 anos, nesta Câmara Municipal, de que é Presidente desde 2009, há cinco anos, portanto. Confirma isto?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Exato.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O Presidente da EMPORDEF disse nesta Comissão de Inquérito que os atos praticados referentes ao navio Atlântida, em dezembro de 2009 (penso que, nessa época, já era Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo), foram a certidão de óbito da empresa. Quer comentar esta afirmação? Concorda com ela? O que tem a dizer-nos sobre isto?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não conheço em detalhe essas afirmações, mas, por aquilo que tenho ouvido dizer, porque, como compreende, não estava nos Estaleiros nessa altura, parece-me que não terá sido um contrato bem negociado por parte dos Estaleiros, nem terá tido o acompanhamento mais rigoroso por parte dos Estaleiros.

Também tenho ouvido dizer, na comunicação social, que haveria alguma dificuldade dos açorianos, quando viram o navio, haveria algumas questões que se prendiam com o seu funcionamento, como, por exemplo, os consumos e outro tipo de situações que se prendem com a própria

eficiência, e que por essas razões terão ficado desinteressados. Não conhecendo de perto, porque não era trabalhador dos Estaleiros, vindo de fora, presumo que não terá sido acautelada da melhor forma esta relação contratual. É o mínimo que posso dizer.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Não sendo do quadro dos Estaleiros à época, era já Presidente da Câmara Municipal e, antes de ser Presidente, foi, durante vários mandatos, vereador e adjunto do Presidente Defensor Moura. Portanto, face ao sucedido e dizendo que não tem muita informação, foi dramático o ano de 2009 para aquela empresa.

O que fez para evitar o desfecho de recusa do navio *Atlântida* pela Atlânticoline, quando foi conhecida a situação? Quantas vezes reuniu com a Atlânticoline e com a tutela, na época, para evitar o desfecho que acabou por acontecer, em dezembro de 2009, altura em que já era Presidente da Câmara?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Como sabe, em 2009, havia um processo em curso nos Estaleiros, que se prendia já com a preparação de novas construções, e, portanto, não é perfeitamente exato que este tenha sido um ano dramático para os Estaleiros. Diria até que foi um ano bom, porque estava em curso um conjunto de construções para a Marinha de Guerra e estava já em preparação a construção dos navios asfalteiros, assinada em outubro de 2010.

A informação que tenho do que aconteceu com a Atlânticoline é que o anterior Presidente da Câmara fez contactos junto do Primeiro-Ministro, na tentativa de resolver o problema, e nós também fizemos contactos com vista à resolução deste problema, que se arrastou durante vários anos, como é do conhecimento de todos. Houve várias iniciativas, quer da minha parte,

quer da parte do anterior Presidente da Câmara. Desde que sou Presidente da Câmara, desde tenho a principal responsabilidade, posso dizer que fiz inúmeras iniciativas junto do Sr. Primeiro-Ministro e do Sr. Presidente da República, às quais, curiosamente, ainda não obtive qualquer resposta, apelando, inclusivamente, à realização de uma reunião entre o Primeiro-Ministro e o Presidente do Governo Regional dos Açores para que se encontrasse uma solução entre uma empresa pública do Estado, no continente, e uma empresa pública do Estado, na Região Autónoma.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O Sr. Presidente não respondeu à pergunta.

Perguntei, concretamente: desde que é Presidente da Câmara de Viana do Castelo, acerca do caso *Atlântida* e até ao ano de 2011, quantas vezes reuniu com a empresa e com a tutela, na época, para evitar este desfecho? Ou seja, em concreto, quantas vezes reuniu com o Ministro da tutela à época, Augusto Santos Silva, que já recebemos aqui, e com o Presidente do Governo Regional dos Açores, sobre esta matéria?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Na altura em que isso aconteceu eu não era Presidente da Câmara, como sabe, pois tomei posse em outubro de 2009.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Mas em 2009 era?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Exatamente. Em outubro de 2009, sei, por conhecimento próprio, que houve contactos do anterior Presidente da Câmara com o Primeiro-Ministro da altura e, desde que eu tomei posse,

já tive várias reuniões com o Sr. Secretário de Estado da Defesa, a saber: no dia 14 de dezembro de 2009,...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Convém tomar nota para não esquecer!

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — ... poucos dias após ter tomado posse, no dia 21 de abril de 2010, no dia 12 de outubro de 2010 e, depois, também no dia 15 de março de 2011. Durante estes encontros e após várias iniciativas, também procurei junto do atual Governo e do atual Presidente da República que se encontrassem soluções para resolver este problema.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Quem era o Secretário de Estado com quem reuniu? Confirma que não reuniu com o Ministro da Defesa?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Posso deixar à Sr.ª Presidente a listagem das datas de todas as reuniões que estão na minha agenda e que podem ser confirmadas nos serviços.

Vou recordar: 14 de dezembro de 2009, às 15 horas e 30 minutos, reunião com o Secretário de Estado da Defesa Nacional; 21 de abril de 2010, com o Secretário de Estado da Administração Interna... peço desculpa, há aqui um erro, não é Secretário de Estado da Administração Interna, é Secretário de Estado da Defesa Nacional; 12 de outubro, com o Secretário de Estado da Defesa Nacional; 15 de março de 2011, numa visita do ministro da Venezuela aos Estaleiros, em que também estive presente, houve a procura de uma solução com a venda deste navio para a Venezuela; 27 de julho de 2011, reunião com o Sr. Secretário de Estado da Defesa Nacional; 15 de setembro de 2011, reunião com o Sr. Jorge Camões; 20 de março, às 9 horas e 30 minutos, reunião com o Sr. Ministro

da Defesa Nacional; 3 de julho, com o Sr. Secretário de Estado; 30 de agosto... Penso que são evidências mensais e posso mostrar a correspondência que enviava para todos os órgãos do Governo para procurar saber não só desta situação mas também de uma situação que me preocupava, quer a do não avanço dos navios asfalteiros.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Então, podemos depreender que nunca reuniu com o Ministro Augusto Santos Silva sobre esta matéria, que nunca intercedeu ao mais alto nível do Governo sobre esta matéria. Nós desconhecemos essas reuniões silenciosas, porque fizemos uma pesquisa na imprensa e nunca foi divulgado da sua parte, à semelhança do aconteceu com os Ministros do atual Governo, o teor das reuniões que manteve.

Portanto, qual foi o resultado dessas reuniões? Reuniu, ou não, com o Ministro da tutela sobre o caso escandaloso chamado «*Atlântida*»?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Como compreenderá, há princípios na vida política que eu sigo: o princípio da lealdade e o princípio da discrição.

Risos do PSD.

Quando reúno com os Srs. Embaixadores sobre matéria que é complexa, ou quando reúno na Presidência da República sobre esta matéria, não dou conhecimento público dessas notícias, a não ser que haja matérias... porque, contrariamente a outros que andam por aí no *Facebook*, a minha preocupação é salvaguardar aquele que é o interesse público e o interesse maior da empresa. Desde sempre, a minha preocupação, nestas reuniões, foi procurar salvaguardar o interesse dos Estaleiros e dos

trabalhadores. Sabendo que qualquer decisão pública ou opinião pública poderia prejudicar, estas reuniões serviam para procurar saber o que se passava e influenciar no sentido positivo. Esta é a minha forma de estar na política e vai continuar a ser.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Passados estes anos todos, o navio *Atlântida* não foi vendido. Portanto, podemos depreender que essas iniciativas junto de um governo socialista não tiveram nenhum resultado.

Pergunto: quantas vezes reuniu com o atual Ministro José Pedro Aguiar Branco? Pergunto porque o senhor tornou público que viria a Lisboa falar com o Ministro.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Reuni com o Sr. Ministro uma, duas, três... três vezes, e reuni com o Sr. Secretário de Estado outras três vezes ou, melhor, com os dois Secretários de Estado, porque, entretanto, mudaram.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Pelas informações que temos, das suas declarações que saíram na imprensa (no passado não as tornou públicas, mas decidiu agora torná-las públicas), foram cinco as vezes que reuniu com o Ministro José Pedro Aguiar Branco.

Sr. Presidente, na época, teve conhecimento da auditoria feita à empresa pela IGF (Inspeção-Geral de Finanças), em 2008 e 2009, que, curiosamente, terá terminado na altura em que foi eleito Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não tive conhecimento.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O relatório aponta para: as ajudas ilegais do Estado à empresa, que não poderiam continuar; o plano de reestruturação de 2005, que não foi cumprido; o facto de, entre 2005 e 2007, a empresa ter tido sempre resultados negativos; o facto de, em 2008 e 2009, não ter construído nenhum navio que tivesse dado lucro; o facto de, em finais de 2008, conhecidos os resultados em maio de 2009, meses antes de o senhor ser eleito Presidente da Câmara, a empresa ter entrado novamente em falência técnica.

Soube, de certeza, em 2009 ou nem sequer teve conhecimento dos balanços da empresa, que são públicos, que é a maior empresa da região de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Naturalmente que o Sr. Deputado, sendo economista, como sei que é, estará muito mais à vontade do que eu para fazer a análise desses rácios.

Agora, todos tínhamos a consciência, e por isso é que havia um processo de reestruturação que veio do anterior Governo, de que era preciso fazer uma reestruturação da empresa. Todos tínhamos a consciência de que era preciso fazer a limpeza da empresa, do ponto de vista dos seus passivos, tornar a empresa mais competitiva e criar, também, parcerias estratégicas, porque era necessário que houvesse uma especialização. Aliás, posso dizer-lhe que, naquele plano de apoio e reestruturação do setor da indústria naval que foi enviado para a Assembleia da República, do qual, com certeza, o Sr. Deputado também deve ter tido conhecimento porque o enviei a todos os Deputados eleitos pelo círculo de Viana, tive, inclusivamente, no dia 20 de fevereiro de 2013, uma reunião com o Prof. Augusto Mateus, uma pessoa que esteve ligada ao processo de privatização da Lisnave, para que também pudesse aquilatar e dar contributos, pois a

minha perspectiva neste processo foi sempre a de dar contributos para se encontrar uma solução que salvaguardasse esta empresa e o seu setor estratégico.

Aquilo que me foi dito foi que era preciso não só fazer uma especialização dos Estaleiros Navais como também encontrar parceiros estratégicos. Por isso, sempre defendi o modelo, que me parecia virtuoso, das OGMA, em que havia uma parte do capital do Estado (entre 30% a 35%) e abertura a capital estrangeiro, mantendo a especialização e o nicho de mercado, para o que houve um grande investimento no tempo da assinatura dos contratos, por parte do Ministro da Defesa Paulo Portas, já para um processo de viabilização e de reestruturação desta empresa, em que se iria ganhar conhecimento naquilo que seria a construção naval militar, procurando-se, futuramente, encontrar as soluções para que este mercado especializado pudesse ser um mercado. Aliás, não deixa de ser curioso que, ainda hoje, o Sr. Ministro da Defesa diga que Portugal está disponível para fornecer navios-patrolha para países da CPLP, quando, neste momento, não temos o estaleiros navais para a sua construção. E era exatamente esta a preocupação: a necessidade de fazer uma reestruturação, de apostar numa especialização dos Estaleiros para que se criassem condições para que estes pudessem ser mais operativos e sair daquela fase vermelha, onde estavam.

Agora, há aqui uma questão que é importante: percebermos que uma empresa estratégica pode ser sustentável que, em determinados momentos, não tenha lucros, o que temos de garantir é que ela tenha a médio e a longo prazos a sua viabilidade. E o plano de reestruturação apresentado pelo anterior Governo tinha, exatamente, essa preocupação: fazer uma reestruturação financeira através da criação de uma nova empresa. Os senhores suspenderam em julho de 2011 este plano, criando um novo

processo, que foi um processo de privatização que não correspondia, de facto, a este projeto, que era de reestruturação e que visava criar uma especialização, uma maior competitividade e uma racionalização, também, a nível dos recursos humanos.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Presidente, penso que evocou aqui que tinha poucos conhecimentos económicos, mas disse que, em 2007/2008, a empresa esteve no auge, tendo volumes de negócios superiores a 200 milhões de euros.

Sabia que, entre 2006 e 2010, no último Governo PS, os Estaleiros efetuaram 13 novas construções e que nenhuma deu lucro, tendo o prejuízo sido superior a 100 milhões de euros?!

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Tenho conhecimento.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Nem assim reuniu com a tutela, com o Ministro Augusto Santos Silva, para discutir esta questão?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Assim como também tive conhecimento de que houve um ano em que por «artes mágicas» os Estaleiros deram um lucro fantástico. Às vezes, isto é a chamada «contabilidade criativa».

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O Sr. Presidente, numa atitude mediática, decidiu dizer *Autarca de Viana do Castelo quer discutir futuro do Atlântida com líder do Governo dos Açores*, Vasco Cordeiro. Nunca discutiu? Nunca foi aos Açores? Esta reunião, pelos vistos, nunca surtiu efeito, mas também nunca denunciou o facto de Vasco Cordeiro não o

receber, apesar do pedido que fez, em mais um ato mediático da sua parte, para falar sobre o *Atlântida*.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Posso dizer que realizei algumas iniciativas para reunir e não foi possível, mas isso não implicou que deixasse de denunciar publicamente aquilo que entendia não ser uma solução correta para os Estaleiros. Disse até publicamente, quer nos órgãos de comunicação, quer em espaços públicos, que não entendia como é que, no mesmo Estado, duas empresas públicas, uma no continente e outra nos Açores, não se entendiam. No mínimo, era aquilo que se pedia. E quando as partes não se entendem, há uma entidade maior, que se chama Presidente da República ou Primeiro-Ministro, para chamar as partes à razão. Fiz vários apelos nessa matéria, mas, pelos vistos, esse pedido de mediação não foi conseguido.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Esta notícia é de 2013.

Há pouco, confirmou que entre 2009 e 2013 só tinha tido reuniões com um secretário de Estado. Entre 2009 e 2013, pelos vistos, nunca teve nenhuma reunião. Gostava que essa questão ficasse ainda mais clara.

Por que é que só em 2013 é que falou no navio *Atlântida*? Por que é que deixou o navio parado nos Estaleiros, o que os deixou com a imagem comercial abalada,...

O Sr. **António Gameiro** (PS): — E é o Presidente da Câmara o culpado?!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — ... e nada fez em relação a um governo socialista da Região Autónoma dos Açores?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não foi isso que eu disse, Sr. Deputado, se me permite, eu disse que reuni várias vezes. De 2009 a 2013, reuni uma, duas, três, quatro, cinco vezes com membros do Governo e, na minha agenda, esteve sempre o processo do *Atlântida*.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Pelo documento que nos entregou, são membros do Governo da República, não do Governo açoriano.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Acabei de transmitir que não consegui reunir com membros do Governo dos Açores, reuni com membros do Governo nacional e pus sempre este problema.

Tinha sempre dois problemas em cima da mesa: um, o *Atlântida* e, o outro, as novas construções e a viabilização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Presidente, fica bem claro que, num negócio de mais de 70 milhões de euros e muito importante para Viana do Castelo, só falou em 2013, pedindo essa reunião, que não lhe foi concedida. São factos!

Ontem, um ex-técnico dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, o Eng.º António Iglésias, disse-nos que os açorianos não ficaram com o barco não por causa da velocidade — assumiu-o aqui — mas por causa do elevado consumo de combustível, pois o barco tinha sido pensado «à grande» por haver subsídios. Confirma se, na época, se falava desta situação?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Aquilo que posso transmitir, do meu conhecimento de causa, já que me faz essa pergunta, é que eu entrei uma única vez no *Atlântida*, aquando da visita do Hugo Chávez para a assinatura dos contratos nos Estaleiros Navais. A mim, e tenho alguma experiência de andar em *ferries* na Europa, pareceu-me, de facto, ser um navio que tinha, se calhar, alguns excessos de luxo, relativamente àquilo que seria um navio de transporte entre ilhas. Mas é a minha opinião.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Então, terá sido esse o motivo, e não o invocado pelo Governo açoriano, para não cumprimento do contrato? É do seu conhecimento?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Como compreenderá, não conheço as razões profundas. Conheço aquilo que vem na comunicação social, porque nunca consegui falar com o Governo dos Açores.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Falou, aqui, que o ex-Presidente Chávez esteve nos Estaleiros Navais, em fevereiro de 2011, numa atitude mediática, em que se anunciou a venda daquele *ferry*. Mais tarde, em março de 2011, há várias notícias, foi dito por si que também estava em causa a venda do *Anticiclone*. Por que é que estes negócios nunca foram feitos? Por que é que foram gorados?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Gostava de fazer uma clarificação: esta visita não foi mediática, foi uma visita concreta.

Foram assinadas transações no valor de muitas centenas de milhões de euros, que, aliás, o atual Governo chegou a concretizar em diversos domínios (na área da agricultura, do fornecimento de maquinaria, da

construção civil, etc.), e também foram assinados os dois contratos dos navios asfalteiros, aos quais, infelizmente, este Governo não deu sequência e, pelos vistos, ainda está a negociar.

Relativamente a esta matéria, o que posso dizer é que foi tentado vender este navio, e houve uma visita do então Primeiro-Ministro Chávez ao navio, e aquilo que ficou acordado foi que o Governo da Venezuela, através da sua empresa PDVSA, iria estudar este processo, e sei que, depois, houve visitas de vários técnicos para aquilatarem se o navio tinha ou não condições para operar naquelas paragens.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O ex-Presidente Veiga Anjos afirmou, nesta Comissão, que ainda não sabe o que é que o Sr. Presidente da Câmara Municipal pensa sobre os Estaleiros, que o senhor só sabe «chutar» para todos os lados e que nada fez em concreto, relativamente aos Estaleiros Navais. Quer comentar?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Em primeiro lugar, gostava de dizer que tenho a maior consideração pelo Dr. Veiga Anjos, não só por ser uma pessoa de Viana mas porque tem, de facto, no seu *curriculum* profissional, uma enorme experiência na gestão de empresas públicas. É, de facto, um gestor de empresas públicas.

Devo dizer que tive reuniões periódicas com ele — não estão aqui retratadas, mas também tive reuniões periódicas com ele — para tentar perceber o avanço dos Estaleiros e aquilo que estava a ser ponderado. É meu hábito, desde que fui eleito Presidente da Câmara, acompanhar as empresas, não só esta como outras. Faço-o regularmente. Agora, aquilo que entendi é que este projeto de reestruturação, que não foi concluído, na minha opinião, mas é a minha opinião, não foi anunciado da melhor forma,

e já o havia dito. Anunciar o despedimento ou a intenção de despedimento de 400 trabalhadores numa conferência de imprensa não me pareceu ser a forma mais elegante, nem a mais sensível para o fazer. Ou seja, a forma de o fazer no momento em que o fez, num momento de transição entre governos, foi, naturalmente, uma situação um pouco complexa, até para ele, porque ficou numa situação um pouco delicada e de pouca sustentabilidade, o que, aliás, veio a operar com a sua demissão.

Penso que ele merecia melhor e acho que se esforçou. Eu, enquanto Presidente da Câmara, acho que ele se esforçou por encontrar uma solução. Enfim, às vezes, estas coisas, os nervos e as contingências da vida levam a tomar algumas decisões provavelmente mais precipitadas.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sobre esse plano apresentado na época, que previa o despedimento de 420 trabalhadores, aparentemente e segundo o Dr. Veiga Anjos, disse que, na conversa telefónica que teve com ele, o senhor concordou e que, em menos de 24 horas, terá mudado de opinião e terá pedido à Câmara que acionasse, em Bruxelas, o plano de emergência social, que só se aplica a empresas que encerram a sua atividade.

Confirma o facto de, no dia 20, ter pedido ao Governo o plano de emergência social, em Bruxelas?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Aquilo que posso dizer é que não concordei com o despedimento dos 420 trabalhadores da forma foi anunciado. E a prova de que não concordei foi que, quando tomei conhecimento dessa decisão, disse que era preciso encontrar uma mitigação social e era preciso procurar aquilo que existia na regulamentação comunitária para apoiar estes trabalhadores. Aliás, se for ver, era

exatamente o plano social que eu pedia a este Governo para os trabalhadores dos Estaleiros. Já agora, posso recordar que, relativamente a essa matéria, o que se pedia era que houvesse uma ação de formação, que houvesse, por exemplo, uma bolsa de trabalhadores durante determinado período com ações de formação e que a empresa que viesse a ser proprietária dos Estaleiros fosse requisitando gradualmente estes trabalhadores, tal como foi feito na Gestnave, que houvesse uma área da formação profissional, que se fosse aquilatando os níveis de emprego... Portanto, era isto que nós propúnhamos.

Repare, dou-lhe um caso concreto: aquilo que merecíamos do Estado era que o Estado tivesse um comportamento, perante um plano social e os trabalhadores, diferente do que faz, por exemplo, uma empresa privada. Há uns anos, em Viana do Castelo, tivemos um caso de uma empresa privada, não vou dizer o nome, que despediu 600 trabalhadores, mas teve a preocupação de, na altura, reunir com o Governo Civil, o Instituto de Emprego, os centros de emprego, os sindicatos e com a Câmara Municipal, fizeram ações de formação, procuraram e reinstalaram-se essas pessoas.

No mínimo, o que se pedia a este Governo era que fizesse uma coisa parecida. Ou seja, em fevereiro, anunciaram os despedimentos e só depois é que as pessoas receberam as cartas! Mais: a prova da insensibilidade nesta matéria perante esta empresa e os trabalhadores foi que durante três anos os trabalhadores estiveram a jogar às cartas sem sequer haver a preocupação, por parte da administração e da tutela, de criarem programas de ocupação profissional. Isto, no mínimo, é escandaloso! É escandaloso, porque as pessoas podiam não ter trabalho, mas tinha de se criar uma ocupação, nem essa preocupação social nós verificámos por parte do Estado e, neste caso, por parte da administração.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O ex-presidente Veiga Anjos disse nesta Comissão, apresentando cópia de uma carta que lhe escreveu a 7 de julho, onde se diz que, se o senhor se não retratasse, a tornaria pública, e entregou-a a esta Comissão, e onde refere situações que, penso, são importantes esclarecer.

Nessa carta ele diz que: de forma prévia, o senhor potenciou na Câmara Municipal uma reunião conjunta com o diretor regional do emprego para avaliar o impacto dos despedimentos; tinha um plano social, que o senhor agora diz que não tinha; no dia, tentou reunir consigo de forma prévia e que o senhor não se mostrou disponível, mas que, no mesmo dia, ao telefone o senhor disse, *ipsis verbis*, «(...) ‘... ao menos preserva-se a atividade da empresa no País e na região...’ (...)», quanto à questão dos despedimentos.

Confirma, ou desmente, Veiga Anjos na carta que lhe escreveu enquanto presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não posso precisar tudo isso, o que posso precisar é que, quando fui informado da possibilidade do despedimento de trabalhadores, eu tive sempre a preocupação — e esta preocupação é legítima —, de procurar encontrar uma solução social de mitigação, quer através de pré-reformas, quer através de formação e emprego. E foi isto que eu fiz, para tentar saber aquilo que se poderia fazer para tentar mitigar uma solução, caso fosse esta a solução adotada. Ou seja, a minha preocupação, como sempre, não poderia ser outra, era, naturalmente, em primeiro lugar, a salvaguarda da empresa e, em segundo lugar, minimizar os impactos sociais e económicos que a saída de alguns trabalhadores iria causar no tecido económico e social.

Só alguém que não tivesse sensibilidade é que poderia estar alheio a isto e não fazer tudo o que estava ao seu alcance, procurando todos os instrumentos, quer nacionais quer comunitários, para mitigar uma solução que não era da sua responsabilidade, como sabe, mas, sim, da administração e da tutela.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Não tendo presente todos os factos, confirma, ou desmente, as afirmações de que o senhor sabia previamente e que terá dito que, ao menos, se salvasse a atividade em prol dos empregos?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não soube previamente, soube depois da conferência de imprensa que tinha sido feito o anúncio e foi depois da conferência de imprensa que o Sr. Dr. Veiga Anjos quis falar comigo, e eu disse que não havia nada para falarmos, porque depois desse anúncio público, não merecia qualquer tipo de intervenção da minha parte.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O Sr. Presidente à época, Veiga Anjos, assume em cartas que lhe escreveu, e que o senhor, pelos vistos, não desmentiu, que tentou reunir consigo previamente e que o senhor é que esteve indisponível.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não vou estar aqui, como compreenderá, a discutir o que disse o Dr. Veiga Anjos, aquilo que posso dizer é que reuni com o Dr. Veiga Anjos sempre que me foi pedido. Agora, a questão é que, quando foi tornada pública a decisão do despedimento, em conferência de imprensa num hotel da cidade, a seguir houve um pedido para uma reunião comigo, e eu disse que, se era sobre essa matéria, não

havia nada a conversar, porque já estava, como diria o outro, o caldo entornado.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Também o acusa de «(...) nesse dia (...)» ter feito, e estou a citar, «(...) espetáculo televisivo ‘improvisado’ (...)» e de ter tentado pôr os trabalhadores contra a administração da empresa.

Tem alguma coisa a dizer sobre isto?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não comento essas declarações.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Está numa carta que lhe foi entregue.

Sr. Presidente, a antiga comissão de trabalhadores, no verão de 2011, ou seja, a seguir à apresentação deste plano, acusa a gestão do PS entre 2010 e 2011, dizendo que foi o princípio do fim. Não é só a certidão de óbito que o Presidente da EMPORDEF anuncia, é também a comissão de trabalhadores que o diz.

A determinada altura, o senhor diz que apresentou um plano de reestruturação, que fez o papel do Governo, e eu gostaria que falasse dessa questão: *Câmara de Viana propõe plano para reestruturar Estaleiros*. Na verdade, penso que não foi apresentado nenhum plano concreto, apenas umas folhas com generalidades sobre o papel do mar e da economia nacional, e estamos a falar deste plano muito fino, que está aqui apresentado, em que o Governo lhe pediu para concretizar em termos de propostas e que o senhor não respondeu.

Confirma que apresentou bases, ou apresentou um plano?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Se quiser, podemos entrar em diálogo sobre esta matéria.

Como sabe, nas competências de um presidente de câmara não está a gestão de estaleiros navais.

O Sr. **António Gameiro** (PS): — Com certeza!

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Portanto, a gestão do presidente de câmara está em ter...

Naturalmente, sempre estive do lado das empresas, não só desta mas de outras empresas. Olhe, uma delas abriu recentemente em Viana do Castelo, a Vianagrés e que o senhor e também o Sr. Deputado Jorge Fão visitaram recentemente. E, portanto, a preocupação do Presidente da Câmara é estar atento.

Neste caso concreto, como me parecia ser uma situação, de facto, acima da média e porque havia um forte impacto nacional — era uma empresa estratégica e muito relevante para o meu concelho e a minha região —, atrevi-me, chamo a isto atrevimento, a propor algumas sugestões, inspirando-me, inclusivamente, naquele que tinha sido um bom projeto quando o sector automóvel, em 2008, esteve para encerrar, nomeadamente a Autoeuropa, lançado pelo Governo de então — e, com certeza, que não vão dizer que não foi um processo bem-sucedido, porque, hoje, a Autoeuropa até está a ampliar, com o seu Governo, mais 600 milhões de euros —, e bastou uma folha A4 do anterior Governo, e na altura os *PowerPoint* eram tão criticados, para salvar a indústria automóvel.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Uma folha A4?!

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Uma A4! Chamava-se «Resumo do plano...».

Ora bem, indo procurar aquelas que foram as bases da estratégia para o mar, que este Governo desenvolveu, o LeaderSHIP 2020, que foi um documento publicado por Bruxelas relativamente aos polos industriais ligados à construção naval, e também através de contactos que tive, como já aqui referi, com pessoas que são indiscutíveis, como é o caso do Prof. Augusto Mateus, procurei dar sugestões e contributos para um processo para a construção naval. Foi isto que eu fiz numa proposta que lancei e que enviei, para que pudesse ser um tema de discussão e, no fundo, ajudar com contributos para a solução. Era o mínimo que eu podia fazer para que pudesse dormir descansado, pois tinha feito tudo o que estava ao meu alcance para tentar salvar uma empresa, criar condições para que este setor estratégico da construção naval continuasse a ser importante para a indústria nacional e também relevante para a continuidade do trabalho em Viana do Castelo.

Portanto, não me arrependo do que fiz! São, naturalmente, documentos insipientes, mas foi um modesto contributo de um presidente de câmara do Alto Minho, que, curiosamente, não recebeu nem dos partidos nem do Governo qualquer comentário.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Escreveram-lhe uma carta, o Sr. Ministro da Defesa disse aqui que lhe escreveu...

A Sr.ª **Presidente**: — Sr. Deputado, já terminou o seu tempo.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr.ª Presidente, vou terminar.

A Sr.^a **Presidente**: — Se for telegráfico, mas, depois, todos têm de ter o mesmo bónus...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr.^a Presidente, vou terminar.

O Sr. Presidente disse, um mês antes de entregar este plano, que José Maria Costa acredita que o Governo está a fazer tudo pelos Estaleiros. Ficam os factos!

Sr. Presidente, o senhor deve um pedido de desculpas aos portugueses e aos vianenses.

Não falou verdade às pessoas, criou demagogia, disse que a construção e a reparação naval tinham morrido... Se morreram em novembro, ressuscitaram ontem, como eu disse, pois este Governo fez o «milagre» de as ressuscitar, porque ontem entrou um navio de grande escala no cais da West Sea, nos Estaleiros de Viana, e, portanto, a atividade está assegurada.

O senhor disse em Bruxelas que não sabia de nada, que era tudo clandestino; Bruxelas logo disse que estava a acompanhar.

Disse que ia resolver o *Atlântida*, nada fez.

Disse que tinha um plano de reestruturação, nada apresentou,

Disse que o processo era uma fraude à lei e uma negociata, nada provou e hoje, aqui, nada disse. Esta Comissão, após meses de trabalho, ainda não apurou nenhuma fraude nos últimos três anos.

O senhor fez um permanente aproveitamento político deste *dossier*: lançou mentiras e falsidades; usou a sua posição...

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, vai apresentar questões ou é um depoimento? É que já ultrapassou em muito o seu tempo e, depois, não cumprimos as nossas regras.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — São só mais 10 segundos, Sr.^a Presidente.

Os Estaleiros voltaram a trabalhar, Sr. Presidente, apesar do seu boicote e oposição. Esta é uma empresa que hoje existe e que está a trabalhar contra a vontade do Sr. Presidente!

O senhor deve, de facto, um pedido de desculpas a todos. A realidade desmentiu as suas mentiras e as suas acusações. Não acha que devia pedir desculpas?

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Isto é a roçar o nível do piorio!

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não me envergonho de nada do que fiz até hoje...

Protestos do PSD.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, deixem o Sr. Presidente responder à última questão que apareceu na sequência da intervenção do Sr. Deputado.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não me envergonho de nada do que fiz até hoje na defesa de qualquer empresa e, em especial, da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Acho que fiz o que estava ao meu alcance, acho que lutei por manter uma empresa com 70 anos, com um currículo invejável, uma empresa com futuro, na qual havia empresas internacionais interessadas e tenho...

Protestos do PSD.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, já há dificuldade em se ouvir por causa do barulho do ar condicionado e o ruído de fundo ainda piora mais a audição. Peço-vos, portanto, Srs. Deputados, que criem as condições necessárias para que possamos continuar a nossa audição.

Queira prosseguir, Sr. Presidente.

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Portanto, fiz tudo o que estava ao meu alcance para que esta empresa fosse viável, para que continuasse a prestar um bom serviço, na construção naval, ao País, para que continuasse a ser uma empresa estratégica. Uma preocupação que esteve sempre em cima da minha mesa foi que Portugal não perdesse um centro de competências de construção naval que demora dezenas de anos a construir.

Infelizmente, todos os meus esforços foram gorados.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Tivesse acordado mais cedo para o problema!

A Sr.^a **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, começo por cumprimentar, em nome pessoal e em nome do Partido Socialista, o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo e por agradecer a sua presença nesta Comissão de Inquérito e também sublinhar a frontalidade, a sinceridade e a serenidade com que tem estado a responder a perguntas e

até a algumas provocações, que, infelizmente, não deveriam acontecer neste tipo de reuniões mas que acontecem.

Também quero deixar uma nota muito clara e bem assinalada, em meu nome pessoal e em nome do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, relativamente ao que foi, e é, a atitude, o comportamento, o empenhamento, a dedicação e o esforço que o Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, enquanto representante dos interesses daquela população, enquanto representante dos destinos daquela região, fez ao longo de todo este caminho, deste passado recente, desta última fase conturbada e complexa da vida dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Naturalmente que o Sr. Presidente da Câmara de Viana do Castelo não fez mais do que o seu dever, mas há que assinalar que o fez com empenhamento, como já disse, com dedicação e com muita vontade, sempre clara e marcada, em defender os interesses da região e em garantir a continuidade da construção naval em Viana do Castelo e daquela organização — e quem não a conhece, quem, provavelmente, nunca avaliou o peso da sua história, naturalmente sente-a de uma forma que não corresponde à realidade da importância que ela tem para a região. Isto, efetivamente, está em perfeita contraposição com o que foi a forma como, nomeadamente... Eu nunca fiz uma referência direta ao Sr. Deputado Eduardo Teixeira, do PSD, eleito pelo círculo de Viana do Castelo, durante este processo e podia tê-la feito, naquela que é a lide normal da intervenção política. Mas nunca o fiz. Por uma questão de ética, entendi que não o deveria fazer ao longo de toda esta história de luta pela continuidade daquela organização.

Mas, contrariamente àquilo que é, que foi, a atitude do Presidente da Câmara de Viana do Castelo, o Sr. Deputado do PSD Eduardo Teixeira, eleito pelo círculo de Viana do Castelo e responsável político do PSD, de

longa data, no distrito de Viana do Castelo, sinceramente, tenho de o dizer, acordou muito tarde para este processo.

Protestos do PSD.

Ó Sr. Deputado Carlos Abreu Amorim...

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos ter ocasião para os comentários entre os partidos políticos.

Sr. Deputado Jorge Fão, peço-lhe que coloque as questões ao Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, porque senão o Sr. Presidente não consegue responder e tem gosto em responder.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, como compreenderá, eu estava a fazer a gestão do tempo de acordo com a estratégia de intervenção que entendi.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O tempo está a contar!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Está a contar e não tem problema nenhum que conte, acho muito bem!

Quero deixar esta nota, porque é a verdade. Efetivamente, o Sr. Deputado acordou tarde, não conheço registou nenhum, até 2011, de intervenções suas sobre esta matéria.

Protestos do Deputado do PSD Eduardo Teixeira.

Lamento, porque se, efetivamente, tem tido ao longo do tempo uma intervenção pública idêntica, em termos políticos, na defesa daquela organização e daqueles estaleiros, provavelmente, estaríamos hoje a discutir coisas diferentes. Infelizmente — e vou passar às perguntas, Sr.^a Presidente...

Protestos do PSD.

Espero que não se enervem muito com isto...! Infelizmente, perderam muito tempo, como aqui já foi dito, e bem, nomeadamente neste lamentável último número, do uso do *Facebook*, para fazer uma brincadeira lamentável, uma montagem de vídeo que não tem pés nem cabeça! Fica aqui este registo.

Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, o senhor é um conhecedor profundo da organização Estaleiros Navais. É conhecedor profundo porque foi trabalhador da organização; é conhecedor profundo porque é um autarca empenhado e porque é um cidadão vianense com um sentido de avaliação da importância daquela organização, que é uma marca da cidade, é uma marca da identidade da cidade. Portanto, sei que o senhor sente, efetivamente, no seu dia-a-dia a importância daquela empresa para a região.

O empenhamento que teve neste processo teve razões que já hoje aqui explicou. Gostava que desse novamente ênfase às verdadeiras razões que estiveram na base do seu empenhamento, da sua intervenção nestes últimos tempos na defesa daquela organização.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Naturalmente, tudo aquilo que me motivou neste processo, como compreenderá, foi sempre a defesa, em

primeiro lugar, da empresa, porque esta empresa tem muito a ver com a história de Viana do Castelo. Era, de facto, uma empresa, como eu disse, com implicações diretas e indiretas em cerca de 4000 trabalhadores, na constituição de muitas empresas em seu entorno, que se constituíram num *cluster* da metalomecânica, hoje invejável, em Viana do Castelo, em muitos setores económicos ligados à hotelaria e à restauração, que também viviam desta organização, bem como muitas empresas de serviços.

Por isso, eu diria que era uma empresa muito importante para o concelho, para o distrito, para a região e, acima de tudo, era a única que tínhamos em Portugal, nestes últimos tempos, que fazia construção naval e que poderia garantir aquilo que um país, que tem uma estratégia para o mar, ou, pelo menos, diz que tem uma estratégia para o mar, não deveria perder, que é esta relação com o mar e a manutenção da construção naval, garantindo não só a construção naval para a nossa Marinha de guerra mas também para outras empresas e armadores.

Portanto, conhecendo a realidade da empresa e sabendo das dificuldades financeiras e também da necessidade de uma reestruturação deste processo ao longo dos anos, motivava-me a defesa de uma situação que passava por uma situação mista, que, como já aqui referi, era tipo OGMA, em que o Estado manteria e deteria uma parte do capital, garantindo assim a sua vocação estratégica e o poder de regulador, e, depois, haveria abertura a parceiros privados que pudessem garantir alguma especialização e uma quota de mercado protegida nesta área.

Foram sempre estes os motivos e a minha intervenção, quer com o Governo anterior quer com o atual Governo, aconteceu sempre numa perspetiva construtiva. A prova disso é que, inclusivamente, consultei pessoas e entidades, consultei documentos, tive contactos na União Europeia precisamente para que alguns subsídios pudessem ser contributos

válidos para a construção de um processo, de uma solução que garantisse, em primeiro lugar, a viabilização da empresa, em segundo lugar, a viabilização dos postos de trabalho e, em terceiro lugar, a própria sustentabilidade da construção naval no País.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — As dificuldades de sustentabilidade financeira daquela empresa, com 70 anos de existência, não são novas, têm uma história. Aliás, em 1974, a empresa foi nacionalizada não só pela conjuntura política de momento mas também por um problema de sustentabilidade financeira, daí ter havido necessidade da intervenção do Estado.

Mais tarde, nas décadas de 80 e 90, a empresa teve um papel fundamental na criação de emprego na região, na dinamização da atividade económica. Esta preocupação de manter a empresa com a sua responsabilidade social na geração de dinâmicas económicas na região de Viana do Castelo, esteve, mais uma vez, presente em 2004, quando um governo do PSD/CDS lançou um plano de renovação da Armada portuguesa, construindo navios para Armada exatamente nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Ou seja, houve sempre dificuldades financeiras, mas também a preocupação de todos os governos em manterem aquela empresa em funcionamento, dada a sua importância social para a região.

A construção dos navios militares foi efetivamente, no seu arranque, um problema para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Recordo que a construção do primeiro NPO, navio-patrolha oceânico, se arrastou ao longo do tempo.

No seu entendimento, quais teriam sido as verdadeiras, as principais razões para a dificuldade de concretização da construção do primeiro navio-patrolha oceânico?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Sr. Deputado, há bocado não tive ocasião de o referir, mas gostava de dizer que o setor da construção naval é, de facto, um setor de grande preocupação e de grande risco em toda a Europa. Basta ver aquilo que aconteceu em toda a União Europeia com o setor competitivo que foi criado no Oriente, com as dificuldades que o setor da construção naval europeu teve. Até às nossas ajudas de Estado, até à abertura dos procedimentos que Bruxelas fez no dia 3 de Abril de 2013, houve sete procedimentos que foram abertos em toda a União Europeia para situações similares de construção naval em toda a Europa. Ou seja, aquilo que nós sabemos é que todos os estaleiros europeus beneficiam das chamadas «ajudas de Estado» ou também de ajudas financeiras comunitárias, que podem não ser diretas, mas são indiretas. Passou-se isto na Polónia, com o estaleiro de Gdansk, que também teve um procedimento de Bruxelas e que foi fechado; está ainda a passar-se, com a chamada *tax lease*, com os estaleiros em Espanha; mas passou-se o mesmo na Noruega, no Reino Unido... Aquilo que vemos é de facto esta dificuldade.

Posso dizer-lhe, como tive oportunidade de dizer em Bruxelas, aquando da reunião com a Direção-Geral da Concorrência, que tenho muita pena que estas indústrias navais não sejam mais protegidas e mais apoiadas a nível da União Europeia, como é, por exemplo, o setor automóvel, porque normalmente são indústrias e setores industriais que estão nos países do sul da Europa, como é o caso de Portugal, de Espanha e da Grécia. Aliás, para os Srs. Deputados verem a caricatura da situação europeia no domínio da construção naval, hoje, a Grécia, que é o país que tem o maior número de

armadores e a maior frota, não tem um único estaleiro naval grego de construção. Este é o estado da arte da União Europeia e é também o estado da arte do pouco apoio que se tem dado a este setor e que foi mesmo objeto de algumas conversas que eu tive, por exemplo, na nossa vizinha Galiza, em reuniões com o presidente do governo regional, que tentou salvar, e salvou, através de uma iniciativa que teve (era aquilo que esperávamos que o Governo português fizesse), cinco estaleiros em Vigo e um estaleiro em Ferrol, pegando nas malas e indo à América Latina procurar trabalho. Encontrou uma empresa mexicana para a resolução dos problemas nos estaleiros de Vigo, e os problemas nos estaleiros de Ferrol estão já em fase de resolução, pois ainda no outro dia falei com o meu colega e ele disse-me que vão construir um grande navio de transporte de passageiros.

Este é o quadro de referência que temos, relativamente à construção naval, e, portanto, tendo em conta aqueles indicadores, aqueles números e toda a literatura da especialidade produzida quer a nível nacional, quer a nível europeu, quer a nível internacional, este é um setor que merecia maior atenção. E merecia maior atenção também por duas outras razões: não só porque estávamos a defender empresas, não só porque estávamos a criar emprego mas porque estas empresas são geradoras de muito emprego.

Se virmos aquilo que é incorporado num navio, verificamos que um navio incorpora aço, equipamentos, máquinas, sistemas de comunicações, sistemas de *software*... Por acaso, a EMPORDEF detém sistemas de comunicações... Nós, em Portugal, temos, felizmente, e é um motivo de orgulho, sistemas de comunicações altamente evoluídos que estão, inclusivamente, a ser vendidos para outros países e que podem ser introduzidos nos navios-patrulha, como materiais. Portanto, isto envolve inovação, conhecimento, articulação com universidades, grande empregabilidade e muitas empresas que estão a montante. E, portanto,

parece-me que, se há setor importante, tal como o setor automóvel, de incorporação de equipamentos, de matérias-primas, de grande conhecimento e também de grande empregabilidade, o setor da construção naval é um deles.

Por isso não é estranho que apareçam nos relatórios de contas os tais apoios, porque era o mesmo que se passava em todos os países da Europa. Não estamos a falar de uma situação especial para Viana do Castelo, nem era uma situação única. É uma situação que se deteta em todos os países da União Europeia e que foram objeto de sete procedimentos abertos por Bruxelas. Curiosamente, o único país que desertou da defesa de uma empresa sua foi o nosso Ministro da Defesa, este Governo, que não foi capaz de ir a Bruxelas. Tive esta confirmação, porque estive com o Sr. Comissário Almunia, que me transmitiu, no dia 3 julho (tenho aqui o comprovativo e há mais duas testemunhas de membros do conselho de trabalhadores), que não tinha tido um único telefonema, um único *e-mail* (aliás, ele não queria sequer responder à pergunta) da parte do Governo português na defesa de uma empresa sua, na defesa de um interesse estratégico e na procura de soluções. Ele disse que havia soluções para a reestruturação, e deu-nos como exemplo o caso de Gdansk, que, depois, vim a aprofundar, lendo literatura sobre o que tinha sido feito. Esta é, de facto, uma situação importante.

O que é que se passou, relativamente à questão dos NPO, indo ao segundo ponto que levantou? Na altura, era Ministro o Dr. Paulo Portas, foi feita a Lei de Programação Militar (LPM) e já nesse altura foi constituída a dificuldade que havia para os Estaleiros Navais, porque estas questões são cíclicas, como referiu, têm a ver com os preços de mercado, com o dinamismo económico do transporte de mercadorias... O mercado da construção naval está muito dependente de inúmeras variáveis. E, nesta

matéria, houve de facto uma programação. Foi feito, portanto, um programa para que os Estaleiros pudessem ter uma espécie de encomendas protegidas para a Marinha de guerra, que eram sujeitas às chamadas «ajudas de Estado», ou seja, poderia haver apoios do próprio Estado que ficariam isentas do acompanhamento de Bruxelas, para que houvesse uma especialização da empresa e para que a empresa pudesse fazer a sua reestruturação.

Toda a gente sabe, toda a gente que anda neste meio da construção naval, ou mesmo em qualquer outro meio industrial, que o primeiro navio, que a primeira peça, que o primeiro carro, que a primeira peça industrial que se faz, o chamado «protótipo», leva sempre mais tempo, custa mais dinheiro e tem as dificuldades, porque é a primeira vez que se fazem os projetos, há o problema da juventude do projeto, das montagens, das operacionalizações. Só se começa a rentabilidade a partir do segundo ou do terceiro navio.

Está nos livros, está demonstrado em todas as áreas industriais que o primeiro navio, a primeira peça, a primeira unidade é a unidade que gera sempre despesa. Mas houve aqui, de facto, aquisição de um conhecimento. E daquilo que tenho muita pena é que este conhecimento, que se fez em três ou quatro anos de aprendizagem (conhecimento da montagem, do estudo, da especialização de matérias muito sensíveis, como é o caso das comunicações, que tem três redundâncias específicas), tenha sido de facto desperdiçado e que não tenha havido a continuidade deste projeto dos NPO. Como vimos hoje, o Sr. Ministro da Defesa diz, no *Correio da Manhã*, se não me falha a memória, na pág. 17, que Portugal está disponível para construir navios-patrolha para os países da CPLP. Ora bom, isto já podia ter sido feito há mais tempo, se houvesse a tal vontade, o tal interesse de defender um sector estratégico de reestruturação e, através

de uma reestruturação, defender a sério a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Tal como tinha dito anteriormente, esta organização sempre evidenciou dificuldades, fragilidades de sustentabilidade financeira, mas ao longo da sua história também foi evidente que a intervenção dos vários governos, dos que tiveram intervenção nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, foi a de preservar a empresa, a de auxiliar a sua sustentabilidade e a de viabilizar a continuidade do seu funcionamento. Foi assim também em 2005, quando o governo da altura, da responsabilidade do Partido Socialista, procurou minorar os problemas financeiros da empresa, reforçar aquilo que eram as encomendas relativamente à reparação, um dos sectores importantes dos Estaleiros Navais, firmar novas encomendas, novos parceiros, no sentido de encontrar novo fôlego para a vitalidade da empresa, e assim desenvolveu este processo, nomeadamente, através de diplomacia económica, com a celebração de um contrato com a Venezuela, para a construção dos asfalteiros, e com a indicação da elaboração de um plano de reestruturação para, modernizando a empresa, viabilizá-la. Esse plano de reestruturação, que já aqui foi focado hoje, foi apresentado efetivamente em 2011.

Pergunto: o senhor também considera que era indispensável para aquela empresa o desenvolvimento de um plano de reestruturação, de modernização dos seus esquemas de funcionamento, de agilização da sua forma de estar no mercado e também de redimensionamento da sua estrutura de pessoal?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Naturalmente que sim. Aliás, num setor muito competitivo como é o da construção naval, eu diria que estas empresas têm de estar continuamente em reestruturação.

Recordo-me que no ano em que saí, em 1994... Entrei para a Câmara Municipal no dia 2 de fevereiro de 1994, se não me falha a memória. Na altura, tinha terminado um trabalho, feito sob a liderança do Eng.º Duarte Silva, que, infelizmente, já não está entre nós, que tinha a ver com um processo de modernização da empresa, com uma assessoria internacional, a Peat Marwick. Concretamente, trabalhei durante um ano com técnicos ingleses num processo de aperfeiçoamento do sistema de projeto e do sistema de produção, porque, já na altura, era importante a introdução de técnicas e de tecnologias adequadas para que os Estaleiros fossem sempre mais proactivos na modernização.

Essa reestruturação era necessária no que tinha a ver com as questões dos *layouts*, com as questões oficiais, com as questões de organização e, naturalmente também, com a mão-de-obra. Mas um projeto de reestruturação que é pensado com cabeça, tronco e membros olha para todas estas componentes mas tem também aquilo que se esperava, uma componente social, como, por exemplo, noutras empresas, nas quais os trabalhadores podem ter os chamados regimes de pré-reforma e até incentivos para montarem as suas empresas.

No fundo, foi isso que foi proposto no plano, curiosamente nas bases, em que aquilo que se propunha era o ensino para que as pessoas pudessem até montar as suas próprias empresas, pudessem ser o *outsourcing*, a parte exterior. Foi isso que foi feito aquando do processo da Lisnave, e, curiosamente, era também isso que o próprio Dr. Veiga Anjos preconizava também para esse processo. Ou seja, aquilo que era possível e aquilo que era desejável era que houvesse uma reestruturação financeira da empresa,

houvesse uma reestruturação dos sistemas operativos, dos sistemas das próprias oficinas e dos *layouts*, mas que também houvesse um redimensionamento do ponto de vista dos recursos humanos, tendo com certeza em atenção as situações sociais e procurando acautelar e mitigar efeitos sociais que não eram favoráveis.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Em junho de 2011, na sequência da eleição de um novo Governo, que tomou normalmente a responsabilidade dos destinos do País, este plano teve a sua aplicação suspensa. Na altura, argumentou-se que previa — como ainda hoje aqui foi focado várias vezes — o despedimento de 420 trabalhadores. Dizia então o Sr. Ministro da Defesa que era inconcebível e inaceitável que essa fosse a solução que havia para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que era despedir, e havia de encontrar outras soluções.

Que expectativas lhe criou a suspensão da aplicação daquele plano? Criou-lhe ânimo e expectativa positiva? Achou que dali deveria surgir realmente uma boa solução para a organização?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Naturalmente que sim. Aliás, dei nota pública disso. Fiquei convencido, depois da primeira reunião que tive com o Sr. Ministro da Defesa, de que haveria, de facto, a intenção de criar um sistema que facilitasse não só a continuidade dos Estaleiros mas também a manutenção dos seus próprios efetivos, e, quem sabe, até, aumentá-los, porque era essa a intenção. Mas o que se veio a verificar no fim foi o contrário.

Aliás, é muito curioso, é um caso caricato que no dia da assinatura da subconcessão tenha sido assinado um papel a dizer que vai meter entre 140 a 160 trabalhadores para reparação naval e depois todo o discurso em torno

da assinatura do contrato tenha sido a falar da construção naval. Até hoje, já passaram cinco meses, e ainda não vimos nenhum navio/contrato a ser adequado.

Não estamos a falar de um navio que vai substituir meia-dúzia de chapas, que é o navio que já costumava ir aos Estaleiros e vai ali gastar meia-dúzia de tostões na reparação — e demoraram três meses a arranjá-lo — estamos a falar da construção de navios a sério.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — O certo é que se esperou durante o resto do ano de 2011 e todo o ano de 2012 para haver realmente uma tomada de decisão relativamente ao futuro dos Estaleiros Navais, que foi anunciar o processo de reprivatização.

Durante este tempo — estamos a falar de um ano e tal, durante o qual, aliás, a intervenção do Sr. Presidente da Câmara, já nessa altura, preocupado que estava, foi diversificada — foram claros os sinais de redução da atividade da empresa. Foi reduzida a procura de trabalho na área da reparação, não se iniciou rigorosamente nada no que diz respeito à construção dos navios asfalteiros. Pergunto-lhe se a sua interpretação destes sinais era também de que havia uma estratégia de desmantelamento, de desativação daquela empresa para a preparar para qualquer coisa, aparentemente para a reprivatização? Pergunto se isso se sentia, se era também essa a sua perceção relativamente ao que se passava naquela organização durante todo aquele tempo.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Sr. Deputado Jorge Fão, não tenho muita experiência em privatizações nem coisas do género, como compreende, mas, do que me é dado conhecer, quando se procura um processo de privatização bem feito, com cabeça, tronco e membros,

normalmente procura adoçar-se «o dote da noiva». Foi aquilo que se fez na EDP e em muitos outros sítios, procurando criar-se matéria para que se possa vender bem um ativo.

Infelizmente, o que verificámos desde 2011 até à atualidade foi exatamente o contrário, foi a depreciação da empresa, lançando números, desativando encomendas, deixando de ter reparações, criando, no fundo, uma situação muito lastimável para que pudesse vender ou passar aquilo a patacos, expressão que se usa muito no norte.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — O processo de reprivatização, como se recorda, foi encerrado pelo Governo. Havia uma única proposta considerada válida em apreço, mas aquilo que foi dito foi que o processo era encerrado por causa da história da abertura do procedimento por parte da Comissão Europeia relativamente às ajudas do Estado aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O senhor já hoje aqui disse que fez várias diligências e que efetivamente se empenhou junto da Comissão Europeia para perceber a verdadeira dimensão e a forma de ultrapassar o problema. Gostava que repetisse o que lhe disseram nas várias vezes que se deslocou quer a Bruxelas quer a Estrasburgo, falando com o Comissário Europeu da Direção Geral da Concorrência, sobre a questão do procedimento e do que poderia acontecer a Portugal na fase final desse próprio procedimento.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Sr. Deputado Jorge Fão, gostava que o atual Sr. Ministro da Defesa fizesse aos Estaleiros e à proposta exatamente o mesmo que vem a público, hoje, nos jornais.

Na apresentação das propostas para aquisição dos *ferries*, o Sr. Ministro diz que apelou às empresas para melhorarem as suas propostas. O

que esperávamos era que, quando houvesse uma proposta que não fosse, de facto, interessante para o País, houvesse a mesma preocupação de concessionar nas melhores condições.

Respondendo à sua questão, aquilo que procurei saber era acerca dos procedimentos— porque foi dado esse sintoma — e foi-me informado. Para fazer justiça, Bruxelas emanou uma carta no dia 3 de abril (lembro-me desta data porque é o dia do nascimento da minha filha), na qual publicou esse processo das ajudas do Estado a que o País tinha de responder. Eu, o Sr. Deputado e mais duas pessoas, estivemos em julho nessa reunião, na qual foi dito claramente — estava no ponto 7.º da recomendação de Bruxelas, na decisão, e estou a falar de memória —, que Portugal poderia tomar todas as medidas a favor dos Estaleiros desde que apresentasse um plano de reestruturação. Inclusivamente, o próprio Comissário indicou-nos como é que havíamos de fazer. Inclusivamente, falou-se que houve também a construção de navios militares, que estavam em curso, e foi dito que estavam isentos das chamadas ajudas do Estado.

Portanto, Bruxelas lançou este procedimento para que o País defendesse uma empresa que era sua, um ativo que era seu. Aquilo que eu esperava de quem convictamente anunciou, em julho de 2011, que iria fazer tudo o que estava ao seu alcance para salvar uma empresa e para continuar a construção naval no País — palavras do Sr. Ministro da Defesa — era que fizesse tudo o que estava ao seu alcance, mesmo aquilo que eu fiz, ou seja, indo a Bruxelas defender aquilo.

Aliás, há um caso também curioso: o Sr. Primeiro-Ministro foi confrontado, no dia 28 de janeiro, pela Comissão de Trabalhadores em Bruxelas e também reconheceu que não tinha tido nenhum contacto, ou seja, não havia nenhum contacto do Governo português sobre esta matéria.

Foi o Sr. Primeiro-Ministro. Foi público, passou na televisão que não houve nenhum contacto.

Aquilo que nos fica, de facto, é que quem devia preservar uma indústria naval, um setor estratégico, não me parece que tenha feito o melhor relativamente à defesa das chamadas ajudas do Estado.

Basta ver, por exemplo, o que foi feito também no caso de Gdansk, basta ir ao n.º 3, de agosto de 2005, da *Competition Policy Newsletter Determining Commission's competence: past aid and new aid — application on restructuring aid to Polish shipbuilding*. Basta ler o que lá está escrito para se ver o que foi realizado com os apoios para os estaleiros de Gdansk.

Portanto, são estas as matérias. O que me preocupou foi ver outras situações, como na vizinha Espanha, em que havia este suporte, este apoio, este empenhamento das entidades políticas para tentarem salvar estaleiros e que no nosso País não houvesse o mesmo entendimento, sendo esta única empresa de construção naval que garantiria para futuro a única competência que tínhamos na construção de navios — navios com *N*, naturalmente.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, já esgotou o seu tempo.

Peço-lhe, pois, que seja rápido.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Muito obrigado, Sr.^a Presidente.

Vou terminar dizendo o seguinte: o processo de reprivatização falhou mas o Governo atual, do PSD/CDS, persistiu na estratégia de desativar aquela empresa, de alienar os terrenos, as instalações e os equipamentos, que foi o que aconteceu, através de um processo de subconcessão. Preparou o processo de subconcessão, anunciou que haveria muitos interessados. No

fundo, acabou por negociar com um único concorrente, para, depois de celebrar o contrato de subconcessão, libertar e entregar toda aquela estrutura ao concessionário, despedindo 600 trabalhadores.

Queria fazer-lhe três perguntas sobre esta matéria. Primeira: causa-lhe preocupação a situação social e psicológica daquelas 600 pessoas inativas resultantes deste processo de despedimento, que, segundo consta, custou cerca de 31 milhões de euros?

Segunda: considera preocupante ou não que advenha uma perda de conhecimento, de capacidades, de experiência instalada na área da construção naval, com a inatividade daqueles trabalhadores que não são rentabilizados?

Última pergunta: acha que isto afeta ou não os interesses do País, de afirmação de Portugal no mar e de afirmação de uma estratégia da economia do mar, que o País tanto advoga, tanto apregoa, mas, efetivamente, abandona a construção naval, embora seja uma das suas atividades principais?

Gostava que comentasse e respondesse a estas três questões.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Naturalmente que sim. Eu diria que esta é a parte mais custosa da questão, porque temos 620 trabalhadores, 620 famílias que têm a ver, de facto, com um contexto muito importante.

Naturalmente que estes trabalhadores viveram, ao longo de três anos, situações difíceis, que, por sua vez, levaram a situações de alguma fragilidade emocional. Estamos a falar de trabalhadores que durante três anos — e ponham-se no lugar deles — picavam a ficha à entrada, entravam, estavam sem fazer nada, hoje ouviam um boato, amanhã ouviam um rumor, hoje havia construção, amanhã não havia, hoje havia plano, amanhã não havia... E isto dia após dia, mês após mês, durante três anos. E

não houve sensibilidade do Governo para criar um programa de ocupação para estas pessoas. Aquilo a que foram sujeitos,... eu diria que estiveram quase num campo de concentração.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — O quê?!

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Porque as pessoas estavam lá presas dentro, sem trabalho. Foi, de facto, esta a insensibilidade social que foi criada.

O que acontece com esta situação, neste processo? Há uma perda de conhecimento e, acima de tudo, há uma coisa mais preocupante: é que, neste momento, há trabalhadores com elevadas competências. Repare, estamos a falar de trabalhadores com profissões altamente especializadas, estamos a falar de soldadores, de montadores, de tubistas, de eletricistas, pessoas com muitos anos de experiência que estão, neste momento, a ser contratadas por empresas da área da internacionalização que os estão a levar para outras partes do mundo. Inclusivamente, os Estaleiros de Vigo estão a contratar pessoas de Viana do Castelo.

Ou seja, quando a nova empresa, a West Sea, vier a construir navios (e esperemos que sim) quando quiser construir navios e tiver oportunidade para o fazer, quando for recrutar essa mão de obra, pode correr o risco de ela já não estar em Viana do Castelo e não ser possível recuperar aquilo que era um conhecimento e uma empregabilidade que podia ter sido acautelada noutras áreas.

Esta é uma situação que me preocupa e foi isto que se procurou naturalmente acautelar.

Volto novamente à questão do plano, porque o que se propunha era que fosse constituída uma empresa que ficasse com os trabalhadores para

lhes dar formação, garantindo condições para que essas pessoas não saíssem de Viana do Castelo, sendo gradualmente integradas na empresa que viesse a ser constituída, garantindo-se, assim, que a mão-de-obra qualificada não fugia de Viana do Castelo e que a nova empresa teria todas as condições para ter sucesso.

Com esta situação, aquilo que houve foi um desperdício da mão-de-obra. Neste momento, há a saída de muitos trabalhadores para o estrangeiro, ficando o País em perda, pois fica sem essa competência, sem esse conhecimento. E volto a repetir que são competências que demoram vários anos a adquirir.

A Sr.^a **Presidente**: — Ia dar a palavra ao Sr. Deputado Abel Baptista, do Grupo Parlamentar do CDS-PP, mas, para não interromper no meio das questões, gostaria de me despedir do Sr. Presidente e de agradecer, em meu nome, a sua vinda.

Gostaria de pedir à Sr.^a Deputada Mónica Ferro que me substitua.

Neste momento, assumiu a presidência a Sr.^a Vice-Presidente Mónica Ferro.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista, do Grupo Parlamentar do CDS-PP.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, gostaria de lhe colocar algumas questões, referindo que a maior parte delas requer respostas objetivas, nomeadamente no que diz respeito ao conhecimento direto que o Sr. Presidente da Câmara possa ter sobre estas matérias.

A primeira pergunta é a seguinte: sendo o Sr. Presidente da Câmara e o Vice-Presidente da Câmara ex-trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, pode dizer-nos se tem um conhecimento muito acima da média do cidadão comum sobre o funcionamento, os contratos e a gestão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Um conhecimento muito acima da média, não.

Tenho um conhecimento mediano mas, naturalmente, conhecemos bem, quer eu, quer o Vice-Presidente da Câmara, aquilo que são ações contratuais. Trabalhávamos nos Estaleiros — o Eng.º Vítor Lemos saiu mais tarde — e sabemos o que eram obrigações contratuais. O Eng.º Vítor Lemos tinha mais conhecimentos do que eu nessa área, porque trabalhou mais perto desse setor. Eu estive no serviço de acabamentos e, depois, no departamento de projeto.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, esta questão prende-se com o facto de o Sr. Presidente ter apresentado um conjunto de informações, incluindo um plano para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Um cidadão comum teria a mesma possibilidade de fazer o mesmo projeto?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Poderia ter mais algumas dificuldades.

Enfim, também me aconselhei, tendo reunido com pessoas, pois também não tinha conhecimento integral. Portanto, o que fiz também foi consultar documentos, consultar pessoas que tinham, de facto, experiência.

O caso do Prof. Augusto Mateus é um exemplo, pois ele tinha lidado com essa matéria nas funções que desempenhou no Governo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Prof. Augusto Mateus nunca foi administrador dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Mas acompanhou sempre o processo dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Há pouco, o Sr. Presidente disse que a primeira peça de qualquer atividade industrial — que o senhor denominou de «protótipo» — é sempre a mais cara, porque serve para começar a ter conhecimento. Referiu que houve dificuldades na construção do primeiro NPO (navio de patrulha oceânica).

Tem conhecimento do contrato para a construção dos navios militares que existia nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não tenho conhecimento do contrato, como compreenderá, mas tenho conhecimento de que havia um contrato.

Do conhecimento público que tive e das informações que me foram transmitidas por antigos colegas, sei que houve dificuldades no fecho da especificação do projeto desse navio, porque houve algumas alterações que foram sugeridas pela Marinha de Guerra Portuguesa, pela nossa Marinha, para o aperfeiçoamento desse navio.

Agora, não tenho conhecimento detalhado dessas situações, nem é da minha competência, como compreenderá.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Presidente referiu que foi pena ter-se perdido o *know-how* que se tinha, até porque havia mais construções militares contratadas. Sabia disso?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Com certeza que sabia disso.

Aliás, estive num jantar em que isso foi anunciado pelo, então, Ministro da Defesa, Dr. Paulo Portas, no Dia da Marinha, que se realizou em Viana do Castelo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Em 2004?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não posso precisar o ano.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Confirmando-lhe que foi em 2004.

Sr. Presidente, sabe ou não que estes contratos foram assinados entre 2002 e 2009?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Em concreto, não sei. Sei que foram assinados algures por essa altura, mas não tenho conhecimento desse detalhe, Sr. Deputado.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Presidente sabe ou não sabe que, em maio de 2004, foram assinados dois contratos para a construção de navios de combate à poluição, que deveriam ter sido iniciados em abril de 2005?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Vou presumir que me vai fazer perguntas sobre vários contratos.

De facto, houve vários contratos mas, depois, dependiam da Lei de Programação e dos próprios financiamentos. Assim como também sei que, atualmente, foram...

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, estou a perguntar-lhe sobre dados objetivos.

Sabemos qual é e como está a Lei de Programação Militar, pois é pública, portanto, sobre isso, não precisamos da sua resposta.

Queria saber se sabe ou não da existência destes contratos.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Sabia da existência de vários contratos para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, na área da Marinha de Guerra.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Teriam de começar em abril de 2005 e, depois, em dezembro de 2009, começariam cinco lanchas de fiscalização costeira. Isto era o que estava no contrato.

Sabe que nenhum deles começou nos Estaleiros?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não tenho conhecimento dessa programação em detalhe. Sei que houve contratos que foram assinados com a Marinha e também sei que houve algumas dificuldades na construção dos navios da Marinha. Agora, com esse pormenor e com esse rigor, não sei, porque não estou na administração dos Estaleiros nem estou na nossa Marinha.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, sabe que o contrato de viabilização dos Estaleiros, de 2011, apresentado sob a gestão do Dr. Veiga Anjos, inclui a construção de todos estes navios?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Tenho essa informação.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sabia?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Tenho a informação de que estavam garantidos, também, os anteriores contratos com a Marinha de Guerra. Pelo menos, foi a informação que me foi dada.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Presidente concordava com o plano apresentado pelo Dr. Veiga Anjos?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Concordava que era necessário haver um processo de reestruturação dos Estaleiros Navais.

Não conheci esse plano em detalhe. A única coisa que conheci foi o documento da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, que é um resumo do plano. O plano nunca me foi dado a conhecer.

Aquilo que sei — e soube isto posteriormente, ou seja, já com este Governo é que tive acesso a esta informação — é que havia, de facto, este processo de reestruturação que previa o despedimento de cerca de 300 ou 400 pessoas.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O plano previa despedir 420 trabalhadores.

O Sr. Presidente sabe que, entre 2003 e 2013, foram construídos e entregues 22 navios pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Sr. Deputado, não trago essa contabilidade de memória. Presumo que tenha feito o seu «trabalho de casa», mas eu não trago esses números. Sei que, nos últimos anos, foram construídos muitos navios nos Estaleiros Navais.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Mas tem essa informação em seu poder?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Desses navios, não. Tenho da totalidade dos navios, não tenho por anos, mas posso tentar arranjar.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, sabe que, no total, estes 22 navios deram um prejuízo de 103 milhões de euros?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Também tive essa informação.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, com base nas questões que lhe coloquei, presumo que tenha sido um pouco de ânimo leve que apresentou um plano de viabilização dos Estaleiros, em relação ao qual não obteve resposta de ninguém.

Por isso, presumo que esse plano de viabilidade dos Estaleiros, a tal folha A4 que serviu, no caso concreto, para a Autoeuropa, não tinha fundamento nenhum.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — A questão que lhe coloco é a seguinte: havia um plano de reestruturação que foi apresentado; presumo que, e no meu entendimento, as pessoas não eram tolas, ou seja, quando apresentaram um plano de reestruturação, este foi alicerçado em estudos técnicos de empresas da especialidade e apresentaram um plano de viabilização.

Agora, o que não conheço é qualquer plano deste Governo. Esse não conheço. Havia um que tinha esta fragilidade, mas apresentava um plano de reestruturação, de viabilização da empresa.

Quanto a ser uma folha A4 ou duas, enfim, também conhecemos uma reforma de Estado em *PowerPoint* que tem meia dúzia de páginas e não deixa de ser também um documento de trabalho.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, quando reuniu com o Sr. Ministro da Defesa, inicialmente, ele disse-lhe que o processo que pretendia para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo era a reprivatização?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Importa-se de repetir a pergunta, por favor?

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Na primeira vez que reuniu com o Sr. Ministro da Defesa, o Sr. Presidente da Câmara teve informação de aquilo que o Sr. Ministro da Defesa queria para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo era a reprivatização da empresa?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Está a referir-se ao atual Ministro?

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sim, estou a referir-me ao atual Ministro.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — A minha primeira reunião foi com o Sr. Secretário de Estado da Defesa e não com o Sr. Ministro.

A informação que me foi dada foi que estavam à procura de uma solução para os Estaleiros.

Inclusivamente, apresentei alguns indicadores e algumas informações de que terão havido, até, algumas propostas de contratos ou de concursos públicos, nomeadamente para a construção de batelões para a APDL (Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA), aos quais a administração dos Estaleiros não tinha respondido.

Portanto, a informação que tive e que me foi dada — na qual sempre confiei — foi que estavam a procurar uma solução para os Estaleiros Navais, mantendo a sua atividade e, também, aquilo que era o seu cerne, ou seja, a construção naval.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, tem informação de que, no início, as ajudas de Estado que teriam sido dadas ilegalmente aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo rondariam os cerca de 400 milhões de euros?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não sei se as ajudas de Estado eram ilegais. Esse termo «ilegais» é um termo que foi adjetivado. Eram ajudas de Estado. As ajudas de Estado, se forem justificadas, são legais. Por exemplo, não sei se sabe, provavelmente saberá, mas a EDP, que era

uma empresa pública e agora é privada, também tem ajudas de Estado. Que eu saiba também não são ilegais.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, as ajudas de Estado não são ilegais enquanto ajudas de Estado; o procedimento é que pode ser ilegal.

Pergunto-lhe se tem ou não conhecimento de que estas ajudas de Estado, inicialmente, eram cerca de 400 milhões de euros?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Tenho conhecimento do documento que foi disponibilizado pela Comissão Europeia, que é o documento oficial. É o único documento que tenho e que faz referência a várias ajudas de Estado, nos vários anos.

Aliás, o documento é bastante circunstanciado e ficamos, até, com dados sobre a vida financeira da empresa, determinados montantes relativos a toda a situação da empresa. Mas o próprio procedimento da União Europeia diz que estas ajudas de Estado podem ser justificadas.

Há duas situações: uma em que tem de se apresentar um plano de reestruturação e outra que tem a ver com a chamada continuidade das ajudas de Estado. A continuidade aqui era interrompida porque havia ajudas de Estado que foram transmitidas para os Estaleiros Navais, através do Estado português, para a construção de navios da Marinha de Guerra. Isso provocava uma descontinuidade.

Agora, isto tinha de ser defendido e, nesta carta, que é pública e está no jornal oficial das comunidades, Bruxelas insta Portugal a apresentar as justificações destas ajudas de Estado.

Aquilo de que tive conhecimento em Estrasburgo, pois a reunião foi em Estrasburgo, com o Sr. Comissário Joaquín Almunia e, depois, mais

tarde, em Bruxelas, com o Diretor da Direção-Geral da Concorrência, foi que Portugal teria de apresentar estas justificações para poderem ser analisadas.

O que sei é que o Governo, quando tomou conhecimento disto, procurou esconder este assunto e fechar a empresa, abrindo um processo de concessão, não defendendo estas ajudas de Estado, que foram legais e que podiam ser justificadas, se houvesse um plano de reestruturação.

O que é que depreendo disto? Depreendo que, de facto, não havia pensamento nenhum, por parte do Sr. Ministro da Defesa, relativamente a uma estratégia de reestruturação, nem de manutenção da empresa.

Até diria mais — e disse-o publicamente —, este procedimento de Bruxelas até deu jeito ao Governo, para criar uma situação mais leve do que estava previsto inicialmente.

Inicialmente, o que estava previsto era a privatização, que englobava os trabalhadores e o recheio, se bem se recorda. Na subconcessão, os trabalhadores foram postos à parte, foram descartados.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, confirma, então, que sabe da existência de cerca de 400 milhões de ajudas, que poderiam consideradas do Estado. Cerca de 220 milhões foram justificados, tendo a ver, em parte, com a construção militar. A questão está nos cerca de 180 milhões, que poderiam ser considerados ilegais se não fossem justificados.

Aliás, um dos procedimentos necessários era, previamente aos apoios terem sido dados, ter sido notificada a DGCom. Como sabe, isso não foi feito e assim seriam considerados ilegais. Confirma?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Aquilo que confirmo, e está também no procedimento de Bruxelas, é que a o atual Governo, em 2012,

através da EMPORDEF, deu uma ajuda do Estado de 101,088 milhões e daquilo que tomei conhecimento, em reuniões que tive em Bruxelas, confirmo que Portugal não apresentou nenhuma justificação para os 101 milhões de 2012, para os 24 milhões de 2006 e os 56 milhões de 2006. Portanto, em 2006, 2008 e 2010, foram empréstimos, um deles da EMPORDEF e outros da Direção-Geral do Tesouro. Estes são os dados da Comissão Europeia e que me foram também transmitidos oralmente.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Ou seja, o Sr. Presidente tem conhecimento disso.

E o Sr. Presidente tem também conhecimento de que a não execução dos navios *Atlântida* e *Anticiclone* deu um prejuízo aos Estaleiros de cerca de 75 milhões de euros?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não tenho conhecimento objetivo, tenho conhecimento pela leitura de jornais.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — A questão que lhe quero colocar agora é a seguinte: em face desta situação de uma empresa que terá um passivo da ordem dos 200 milhões de euros, que poderia ter de devolver ao Estado cerca de 180 milhões de euros, que está numa situação tecnológica muito difícil, que tem uma concorrência muito grande, havendo uma dificuldade de mercado em termos de construção naval, considera que seria de arriscar manter a empresa, reprivatizando?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Já expliquei aqui há pouco que o contexto da construção naval é um contexto especial e posso dizer-lhe que

há outras empresas públicas nacionais, que são do seu conhecimento, que têm passivos muito maiores.

Mas, centrando-me no caso concreto, aquilo que me dá a entender que este processo era viável são os estudos que foram apresentados — foram anunciados, eu não os conheci mas foram apresentados — no processo de reestruturação de 2011. É que, para haver um processo de reestruturação, parto do princípio de que os estudos técnicos feitos por empresas da especialidade apontavam para essa viabilidade. É uma suposição que faço

Mas há uma outra suposição que faço, e essa posso confirmar: é que quando foi lançado um processo de privatização dos Estaleiros Navais nas condições em que disse há bocadinho, de manter os trabalhadores e de manter toda a estrutura como estava, houve cinco empresas internacionais que apresentaram propostas. Ora, isso significava, em primeiro lugar, que acreditavam na empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que acreditavam na sua competência e acreditavam que a construção naval, em Portugal, tinha futuro.

E posso dizer-lhe mais, também do meu conhecimento, porque me informo sobre estas matérias. Posso dizer-lhe que o Brasil — só o Brasil — precisa, nos próximos anos, para o processo que tem a ver com a exploração de petróleo, de cerca de 200 embarcações diferenciadas. E posso dizer-lhe ainda que a PEMEX, que é uma empresa pública do México — e o México, como sabe, também descobriu petróleo no pré-sal —, também precisa de cerca de 200 embarcações. Aliás, vão construir, em Vigo, uns transportadores, uns rebocadores de apoio.

Portanto, só aqui havia um conjunto enorme. Depois, tínhamos a nossa Marinha de Guerra, e tínhamos ainda aquilo que foi até hoje anunciado pelo Sr. Ministro da Defesa, a CPLP, que tem necessidades. Não

sei se sabe mas Moçambique adquiriu navios de patrulha à França; não sei se sabe mas Cabo Verde adquiriu também navios patrulha a países europeus.

Pergunto: o que é que anda a fazer a nossa diplomacia económica quando há países da CPLP, como é o caso de Cabo Verde e de Moçambique, que estão a adquirir navios patrulha, navios que podemos construir, a outros países, quando temos essa capacidade? A prova disso é que o Sr. Ministro da Defesa, hoje, veio anunciar que há disponibilidade do País para construir estas embarcações.

Voltando ao ponto anterior, parece-me, portanto, segundo esta minha leitura factual, que haveria condições para que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo pudessem continuar a fazer navios, pudessem ser uma empresa com viabilidade. Naturalmente, precisavam de um plano de reestruturação com cabeça, tronco e membros, não o que foi feito.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, não respondeu à pergunta que lhe coloquei.

Perante factos concretos, uma empresa que tem um passivo de cerca de 200 milhões de euros, que não tem de momento encomendas, que tem como base de um plano de reestruturação a construção de navios militares, que o Governo anterior parou completamente — das 11 construções que deveriam ter sido realizadas e estar entregues, a última delas em fevereiro de 2018, construíram-se 2; durante o Governo do PS, de 2005 a 2009, deviam ter-se iniciado 9 construções e nenhuma se iniciou —, o Sr. Presidente disse-nos que a única coisa do plano de reestruturação com que não concordou foi com a forma como foi anunciado, em conferência de imprensa, porque concordava com o despedimento dos 420 trabalhadores, que era a questão imediata.

O plano estava bem feito mas assentava na construção dos navios militares, que, com a revisão da Lei de Programação Militares, deixaram de ser feitos no momento e, portanto, tínhamos uma empresa que não tinha contratos, que tinha um quadro de pessoal altamente qualificado e muito bom mas tecnologicamente estava a precisar de uma modernização profunda, precisava de uma reestruturação profunda e tinha ainda sobre a cabeça o cutelo de ter de devolver 180 milhões de euros. O Sr. Presidente, perante esta situação, acha viável manter esta empresa?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Sr. Deputado, o que lhe posso dizer é que o que o senhor referiu desses contratos e dessa programação é verdade, mas também lhe posso dizer que este Governo não está no poder há três dias, está há três anos.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Para o combate político ao Governo estamos aqui nós!

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Durante estes três anos, o que lhe posso dizer é que só há poucos meses foi terminado o segundo NPO, que esteve parado porque faltavam 8 milhões de euros. Este Ministro da Defesa não criou condições para o seu acabamento. Durantes estes três anos, não foram criadas condições nem para a construção dos navios militares nem para os dois contratos que estavam feitos; foram pagos cerca de 30 milhões, como é do seu conhecimento, e estão a depositar aço, toneladas e toneladas de aço, em Viana do Castelo e não se sabe para quê.

Isto é o que lhe posso dizer.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, gostaria que respondesse a uma questão que já hoje lhe foi colocada e a que não respondeu.

Quando é que teve a perceção de que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não tinham viabilidade?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Nunca tive essa perceção, nem hoje tenho essa perceção, de que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não tinham viabilidade.

Aquilo que a mim me confrange é que não tenha havido uma leitura do que eram os dados e não tenha sido desenhada uma estratégia para um plano de reestruturação e para a criação de condições de manutenção desta empresa.

Havia propostas de construção de navios, havia contratos assinados, no valor de 150 ou 170 milhões de euros, para os asfalteiros que não foram operacionalizados, havia navios para a Marinha que não foram operacionalizados. Não foram criadas condições para a aquisição de novos contratos, havia empresas que manifestaram interesse objetivo, pelo menos cinco empresas, e recentemente no processo de subconcessão, como sabe, pois foi público, havia também uma empresa de origem russa que estava interessada nos Estaleiros.

Portanto, aquilo que me leva a crer que os Estaleiros tinham viabilidade e poderiam continuar a sua atividade é esta manifestação de interesse de países como a Venezuela, a Noruega, o Brasil, o México, a Rússia e, até, Portugal.

Se havia todas estas entidades interessadas nos Estaleiros é porque acreditavam que eles teriam viabilidade. Pelos vistos, o único que não acreditou foi o Sr. Ministro da Defesa.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Presidente disse-nos há pouco que o Sr. Ministro da Defesa terá dito, numa reunião que teve com o Sr. Presidente, que tudo faria para garantir o emprego, a empresa e a atividade em Viana do Castelo. Confirma?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Confirmo que o Sr. Ministro me garantiu a mim que iria tentar fazer isso tudo. Eu, infelizmente, acreditei.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, em face da atual situação, da subconcessão, a empresa subconcessionária, segundo imprensa escrita, tem nos seus planos manter a construção naval em Viana do Castelo e dinamizá-la o mais possível. Referiu, e bem, que é uma empresa que tem alguma internacionalização. Conhece toda a internacionalização da empresa?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Não tenho essa pretensão. Conheço alguma coisa da empresa... ou, melhor, desta nova empresa não conheço, porque ela foi formada há pouco tempo, ainda não tem experiência. A West Sea foi constituída há pouco tempo.

Conheço o grupo Martifer, uma parte. Nunca visitei as empresas, conheço através da imprensa e concretamente através de um projeto em Viana do Castelo, mas acabei de dizer aqui que tenho da Martifer as melhores... Não me tenho rigorosamente nada a incriminar à Martifer, connosco foi sempre impecável e daquilo que tenho conhecimento é uma empresa esforçada, que se dedicou a vários setores tecnológicos, que fez, e está a fazer, um grande esforço de internacionalização e que, naturalmente,

como todas as empresas, está a passar por dificuldades porque, infelizmente, o acesso à banca, como sabe, é difícil.

Espero sinceramente — e digo isto com muita sinceridade — que esta empresa tenha sucesso, porque o que me preocupou, e todas as motivações que tive em todo este procedimento eram nesse sentido, foi que a empresa Estaleiros, ou outra empresa qualquer, continuasse a fazer navios e continuasse a dar este sinal de identidade de construção naval a Viana do Castelo e ao País.

Repito: espero sinceramente que esta empresa tenha o maior dos sucessos. Ainda hoje falei com o Sr. Presidente, não por este assunto mas por outro, e terá toda a colaboração e todo o apoio do município de Viana do Castelo, como, aliás, faço com todas as empresas que se instalem em Viana ou que já lá estejam. É essa a minha missão. Portanto, desejo-lhe o maior dos sucessos.

Se me pergunta se esta era a minha opção, direi que não. A minha opção era por uma empresa do tipo das OGMA, com virtuosidades, como se vê, com capital estrangeiro, com áreas de especialização. Este foi o modelo que defendi e foi por ele que me bati.

Com aquilo que aconteceu, agora estamos um pouco à espera do Deus dará... Lá vem, pode vir, pode ser que apareça...

Inclusivamente, em setembro do ano passado, que foi uma altura um pouco atípica para todos nós, houve eleições, até apareceram ex-membros do Governo em Viana do Castelo — um antigo secretário de Estado, que agora até tem funções diretivas no PSD — dizendo que íamos ter vários *clusters* de construção naval em Viana. Não faltavam *clusters*... Estamos à espera para ver... O pobre, quando vê tanta fartura, desconfia, e eu, por acaso, desconfiei.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Presidente acha que para construir navios militares é preciso ter uma empresa com capital público?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Essa é uma matéria em que tenho alguma dificuldade para responder. Naturalmente que, se fosse militar, ficaria muito mais resguardado se fosse uma empresa do Estado. Mas esta é a minha opinião.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Os militares compram muitas aeronaves e veículos automóveis a empresas privadas e não ficam nada preocupados com isso.

Sr. Presidente, acha que a construção naval em Viana do Castelo só tem viabilidade se for de uma empresa pública?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Essa questão dos privados e dos públicos levar-nos-ia a outras conversas. Ouvimos falar dos submarinos, dos aviões, dos Pandur, ouvimos falar de muitas coisas esquisitas que se passam entre público e privado. Por acaso, também nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo há algumas indicações nessa matéria, pois haveria qualquer coisa que foi comprada por um determinado valor e parece que não está lá esse montante... Mas a Comissão de Inquérito terá com certeza a oportunidade de avaliar essas questões.

Aquilo que volto a dizer é que acredito sinceramente que, num setor estratégico como este da construção naval — e era a única empresa do País —, o Estado poderia e deveria ter a preocupação de manter este centro de competências, fazendo como fez no setor da aeronáutica.

Esta é uma visão um pouco diferente da sua, mas esta é a visão que temos do Estado.

Há uns que querem um Estado pequenino, mais vulnerável, mais frágil; há outros que querem um Estado muito grande, um Estado absorvente; e há outros ainda que querem um Estado intermédio. Estou nestes. Achamos que alguns setores devem estar debaixo da área pública e devem ter algum acompanhamento, alguma regulação. Por exemplo, o setor da água, o setor dos resíduos, o setor da energia, o setor das comunicações. Não sei se sabe mas, hoje, estamos todos dependentes das telecomunicações e se, de repente, acontece alguma coisa... São setores estratégicos...

A construção naval, que tem a ver também com a nossa defesa e com a nossa Marinha, é um setor que eu acho que é estratégico e, portanto, tinha de ter aqui alguma representação do Estado e, sendo este o único centro de competências que temos no País, ainda mais tínhamos de o preservar.

Volto a dizer: o nosso País é um país de navegadores, é um País que sempre esteve ligado ao mar, fizemos escola na construção naval ao longo dos séculos e, portanto, tínhamos a obrigação de manter esta especialização e este conhecimento.

Tomara muitos países poderem ter um estaleiro de construção naval! Só nós é que nos damos ao luxo de desperdiçar ativos. E mais, Sr. Deputado: como sabe, vai ser feito o alargamento do Canal do Panamá, vamos ter mais trânsito de atravessamento de navios que vêm do oriente para a Europa, e, portanto, vamos ter mais trânsito de navios pesados, de maior carga que vem para os portos, nomeadamente para Sines e para outros, e depois vai haver os navios intermédios, que são os que passam aqui à nossa porta....

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Estamos a ver navios!

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Nós estamos a vê-los passar!

Sr. Deputado, vou dar-lhe um número, que, se calhar, também é do seu conhecimento: a reparação naval constituiu, em alguns anos, 20 milhões de euros nas receitas dos Estaleiros Navais; só o mercado de reparações já dava para sustentar alguma construção naval.

Mas, repare: se for ver as contas dos últimos três anos do seu Governo, quantas foram as reparações navais que foram para lá? Olhe, eu para meter lá o navio *Gil Eanes* «vi-me grego»... Estive três meses há espera, para uma reparação de 115 000 euros. Estive quase quatro meses à espera para meter lá o navio, quase que tive de meter uma cunha ao ministro...

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente da Câmara, acha que uma empresa privada não está atenta a todos esses indicadores que referiu e não vai procurar os mercados de todos esses navios que vai ser necessário construir no mundo?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Naturalmente que as empresas privadas fazem o seu trabalho de casa, mas também temos boas empresas públicas que fazem o seu trabalho de casa, é preciso é que estejam a trabalhar, que tenham boas orientações e, acima de tudo, que tenham planos de orientação estratégica.

Ora, o que verifiquei foi que, nestes três anos, o que nos foi prometido foi que iríamos ter uma empresa competitiva, uma empresa com visão, uma empresa que tivesse estatuto e para continuar a fazer construção naval. O resultado que tivemos, pelos indicadores que temos, não vão muito nesse sentido.

Eu volto a dizer o que disse há pouco: espero, sinceramente, que a West Sea tenha muito sucesso, não só pela empresa mas também pela a região, porque cria empregos e, acima de tudo, mantém aquilo que é um centro de competências da construção naval.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Só para terminar, porque o Sr. Presidente disse aqui uma coisa que não pode ficar no ar, pergunto-lhe: quem lhe prometeu isso?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — O Sr. Ministro da Defesa prometeu isso publicamente. O Sr. Ministro da Defesa, quando anunciou a privatização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, quando encerrou este processo de reestruturação, em julho de 2011, e quando o anunciou para setembro...

Bom, estas coisas, enfim, convém ter... A memória, às vezes, traiçoa-nos, mas temos aqui os dados e podemos ver isso.

Em junho, o Sr. Ministro anunciou que tinha o processo de privatização para setembro; depois, de setembro passou para outubro; e, depois, já passou para o ano a seguir...

Mas, aquando dessas ocasiões, o Sr. Ministro anunciou exatamente isso: que iria garantir a construção naval, iria garantir que a empresa que fosse para lá seria uma empresa que tivesse um grande currículo e uma boa estabilidade financeira; e garantiu também os postos de trabalho.

Nós ficámos todos radiantes da vida! Era isto que queríamos! Aí está uma opção estratégica! Aí está o homem!... Afinal, a «montanha pariu um rato»! O que vimos foi o encerramento de uma empresa. Aqui, os senhores criticaram, dizendo que se despediam 400 pessoas mas havia um projeto de viabilização; agora, os senhores mandaram 620 pessoas para a rua sem

projeto nenhum, sem nada! Entre uma coisa e outra, escolha; veja, analise seriamente, ponha isto em cima da mesa.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Presidente sabe, é público, que as 600 pessoas que rescindiriam o contrato com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo fizeram-no com base num acordo social celebrado entre a empresa e os trabalhadores. Ninguém foi despedido; foi num contrato social. Sabe disto?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Sobre essa matéria, por respeito à dignidade dos trabalhadores, peço desculpa, Sr.ª Presidente, mas recuso-me a responder.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Muito obrigado.

A Sr.ª **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado António Filipe.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr.ª Presidente, Sr. Presidente da Câmara de Viana do Castelo, agradeço a sua presença nesta Comissão e gostaria de clarificar que neste inquérito não estão a ser apuradas responsabilidades suas; o senhor está aqui para fazer um depoimento enquanto autarca. Estamos a apurar eventuais responsabilidades de decisões políticas a nível governamental, a nível da EMPORDEF, que é a *holding* do Estado que é proprietária da empresa, e, eventuais responsabilidades da administrações da empresa.

O senhor está aqui a prestar um depoimento pelo facto de ser o autarca da região onde a empresa se situa, por ter acompanhado esta

questão, por ter feito declarações públicas e tido uma intervenção pública sobre este assunto. Daí que o seu depoimento poderá, seguramente, ser útil para podermos apurar alguns aspetos relacionados com o objeto deste inquérito, até porque, como é público e notório, havia uma grande unanimidade na cidade de Viana do Castelo quanto à importância da manutenção da empresa dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Aliás, como é do conhecimento geral, inclusivamente Deputados que aqui, na Assembleia da República, tomaram uma posição favorável à orientação do Governo de extinguir a empresa, em Viana do Castelo tomavam uma posição contrária... Portanto, há uma grande unanimidade na cidade de Viana do Castelo acerca da importância da empresa.

Sobre a questão dos auxílios do Estado, gostaria de lhe perguntar o seguinte: conseguiu obter, alguma vez, do Sr. Ministro da Defesa Nacional uma justificação plausível para o facto de o Estado português não ter defendido a sua posição relativamente à questão dos apoios do Estado?

De facto, é do nosso conhecimento, é do conhecimento geral, que Estados que estavam em circunstâncias semelhantes defenderam a sua posição — e foi aqui referido caso da Polónia, com os estaleiros de Gdsank, mas há outros — e o Estado português, que se saiba, não tendo havido nenhuma condenação do Estado português, nem sequer a iminência de isso ocorrer, como se costuma dizer, «deitou a toalha ao chão» e não se justificou.

Ora, eu gostaria de saber se, nas reuniões que teve com o Sr. Ministro da Defesa ou com algum membro do Governo, lhe foi dada alguma justificação plausível para o facto de o Governo português ter tido esta atitude de inércia relativamente a esta questão.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Para lhe responder com verdade, quando foi pública esta situação das ajudas de Estado, eu e a Comissão de Trabalhadores fomos convocados para uma reunião com o Sr. Ministro, que teve lugar no Porto, nas instalações sociais da defesa, em que nos foi transmitido, em separado, que Bruxelas tinha aberto um procedimento, que havia ajudas ilegais do Estado até 2011, que elas não eram passíveis de serem justificadas, que estávamos perante um problema sério e, então, o processo anterior da privatização teria de ser concluído, porque Bruxelas poderia determinar o encerramento desta empresa.

Foi isto que me foi transmitido, dizendo que não havia nada a fazer, que tinha sido um procedimento.

Ora, nesse mesmo dia, tive conhecimento do documento do *Jornal Oficial da União Europeia* e qual não é o meu espanto quando começo a ler e no ponto 6.4 se diz assim: «No que se refere aos auxílios à reestruturação tal como os definidos na secção 3.2 das orientações a Comissão, assinala que Portugal não notificou à Comissão qualquer das medidas acima identificadas como auxílios à reestruturação e, por conseguinte, não conseguiu demonstrar que estão presentes quaisquer elementos necessários que sejam considerados como tais: plano de reestruturação, contribuição,...», etc. Depois, mais à frente, no ponto 7 da decisão, pede-se para que Portugal, no prazo de um mês, encaminhe para Bruxelas as justificações.

Ora, eu expus exatamente esta questão que o Sr. Deputado levantou ao Comissário Almunia, porque a nossa preocupação também era o prazo, e referi-lhe: «mas há um prazo que aparece nesta situação». E ele disse: não, isso não tem problema, o que queremos é iniciar uma negociação com o Governo português e, portanto, o Governo português o que tem de fazer é apresentar este processo e, depois, há um processo que é desenvolvido ao

longo do tempo, aliás, como está a acontecer com Espanha com a chamada «*tax lease*». Portanto, haveria um processo que iria ser continuado.

Aquilo que me parece, hoje, com os dados todos e com a informação que nos foi ocultada por parte do Ministro nessa reunião e que foi ocultada aos portugueses, porque isto nunca foi dito, é que... E, mais: o Sr. Ministro deixou de me receber desde o momento em que denunciei publicamente isto e depois da reunião que tive com o Sr. Comissário. Nunca mais consegui reunir com o Ministro, é preciso que se diga que nunca mais me recebeu e só me convidou para a assinatura do contrato de concessão, na qual eu fiz questão de estar presente, como sabem.

Mas a questão que se coloca é esta: aquilo que verifiquei foi que isto — e transmito-o aqui — parece que deu jeito ao Governo português para não apresentar reestruturação nenhuma e resolver o problema como queria, que era, de forma mais rápida, vender aquilo a patacos e mandar a malta toda embora para casa!... Isto foi, claramente, o que se passou.

Portanto, este procedimento aberto por Bruxelas parece ter feito escola para que o Governo fosse para uma situação mais ligeira do que aquela que tinha dito anteriormente, justificando com os auxílios de Estado do Governo anterior e omitindo, por exemplo, que um dos auxílios do Estado já tinha sido dado pelo seu Governo, nomeadamente por uma empresa que ele tutelava, que era a EMPORDEF.

Portanto, aquilo que verifiquei, depois, com os dados todos, foi que, de facto, não houve, claramente, nenhuma intenção do Ministério da Defesa mesmo depois de instado por diversas personalidades... E posso dizer-lhe que e havia mesmo muitas personalidades, algumas até próximas do Governo — eu diria até, se calhar, do Governo —, que não estariam muito de acordo com esta solução, que estariam mais de acordo com outras

soluções e que me chegaram a dizer: «você tire rapidamente o processo da Defesa e transfira-o para a Economia, que isso na Economia resolve-se!»

E aquilo que verificamos é que — e eu posso aplicar um termo militar — o Sr. Ministro da Defesa desertou de defender uma empresa perante Bruxelas.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — O Sr. Presidente, há pouco, deu o exemplo das OGMA, mas quer parecer-me que há diferenças significativas, embora creia que a solução das OGMA não foi a melhor para a defesa do interesse nacional, porque, neste momento, as OGMA são uma empresa brasileira que se dedica mais à aviação civil, a jatos privados, o que obrigou a Força Aérea a fazer uma pequena OGMA em Monte Real para poder garantir a manutenção da frota da força aérea portuguesa. Mas há, de facto, uma diferença significativa, porque a Embraer, quando adquiriu o capital das OGMA, teve de assumir as responsabilidades para com os seus trabalhadores, e o que verificámos neste processo foi que o Estado chamou a si os encargos do despedimento dos 600 trabalhadores para que a empresa concessionária pudesse adquirir a empresa sem quaisquer responsabilidades sociais. De facto, aqui há uma diferença muito significativa.

Há bocado, estávamos aqui a falar do problema das empresas privadas e o Sr. Deputado chamava a atenção para que se fosse uma empresa privada muitas das coisas não teriam acontecido.

Ora, eu colocava-lhe uma questão a esse respeito: como sabemos, e o Sr. Presidente já nos falou disso, a construção do primeiro navio patrulha foi extremamente onerosa. Foi preciso aprender a fazê-lo, houve problemas, houve alterações do projeto, foi preciso fazer, refazer e voltar a fazer e esse primeiro navio, toda a gente o reconhece, saiu muito dispendioso, mas foi a empresa que assumiu esse prejuízo.

Acha que se os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não fossem uma empresa pública, sob tutela do mesmo ministério que fez a encomenda, aceitaria arcar sozinha com o prejuízo de alterações a um projeto que não eram exclusivamente da sua responsabilidade?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Como tive oportunidade de dizer, não conheço em detalhe as questões do contrato, mas creio que, naturalmente, faz sentido a questão que colocou, ou seja, que houvesse uma partilha de custos, pois se há alterações que são sugeridas a meio do processo faria sentido que fossem negociadas e houvesse o chamado reequilíbrio financeiro entre as partes.

Mas eu não conheço esses detalhes e, por isso, não posso responder, como compreenderá.

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

Queria ainda colocar-lhe algumas questões relativamente ao contrato de concessão com a Martifer. Há pouco referiu que é do interesse da Câmara manter as melhores relações com a Martifer, que vai ser um operador económico importante no concelho de Viana do Castelo, como é evidente, mas, tanto quanto se sabe, a concessão foi obtida pela Martifer com um encargo de 0,14 €/mês/m².

Pelo conhecimento que têm daqueles terrenos que foram concessionados à Martifer, como é que qualificaria estas condições contratuais? Acha que, de facto, correspondem àquilo que será o valor de mercado daqueles terrenos, tendo em conta a sua importância e as suas valências? Tem alguma opinião acerca disso?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Eu não queria aqui discutir o problema da Martifer. O que lhe posso dizer é que, naturalmente, a Martifer apresentou a proposta que entendeu ser de apresentar.

Já tive oportunidade de transmitir aqui que, se calhar, tal como o Governo está a fazer agora relativamente às propostas de venda do navio *Atlântida*, pedindo para que melhorassem as propostas, faria sentido que fizessem o mesmo desafio à empresa para melhorar as propostas. É aquilo que me parece fazer sentido.

Mas, já agora, sobre este contrato de concessão, a prova de que não houve visão, não houve conceito estratégico, não houve perceção — eu diria que houve aqui, de facto, uma grande dificuldade do Governo relativamente a esta matéria, não sei se objetiva ou se subjetiva —, é uma coisa que me faz muita confusão e que, com certeza, também vos fará a vocês, com aquilo que vou explicar: o Governo lançou a concessão das áreas e das docas, mas os guindastes e as CARMAC, que são os veículos que transportam aço, estão a ser vendidos em lotes. Ou seja, corremos um risco, porque nem sequer foi acautelada no contrato a hipótese de que pudesse haver uma negociação com quem ficasse com a concessão no sentido de que também pudesse fazer o aluguer dos guindastes e das CARMAC, para que tivesse o estaleiro montado.

O que está a acontecer agora, com o que está a ser posto à venda, recentemente, nos ENVC? Não se têm este elemento, mas se forem ao *site* da empresa verão as «paletes» de coisas que estão à venda... Está tudo à venda!

Imagine-se que, agora, há um sucateiro que compra os guindastes todos. Primeiro que os montem... Para o caso do navio que o Sr. Deputado Eduardo Teixeira diz que chegou lá fazem falta meios de elevação, guindastes, para por lá as coisas...

Imagine que eles contrataram, agora, quatro navios para a Douro Azul. Precisam dos guindastes e precisam das CARMAC. Mas, entretanto, são vendidos. Se a empresa West Sea não chegar a acordo com esta empresa que comprou...

(Aparte inaudível na gravação.)

Ouçá, eles têm de comprar guindastes. Sabe quanto é que custa montar um guindaste?! Quanto tempo demora?! Demora meses, são peças muito grandes, que vêm de fora, é preciso montá-las...

Este exemplo demonstra a forma como este assunto foi tratado e a incapacidade, para não lhe chamar incompetência, de todo o processo de gestão desde processo de concessão. Nem isto, que era básico!...

Quanto ao problema dos trabalhadores, bem despediram os trabalhadores, correndo o risco de agora não haver trabalhadores, porque alguns estão a ir para o estrangeiro, estão a ser requisitados para outras empresas, vão tratar da sua vida, e bem! Portanto, por um lado, não há trabalhadores e, por outro, corremos o risco de a empresa ter aquelas áreas e não ter os meios para construir os navios. Então, vai ter de adquiri-los, vai ter de montá-los, e, entretanto, os prazos das concessões e dos contratos vão deslizando.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Presidente, foi-lhe dada alguma garantia por parte da Martifer de que a empresa tenciona dedicar-se à construção naval nos terrenos do Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Tenho por princípio acreditar nas pessoas. Às vezes não podemos acreditar muito, em alguns, mas,

sinceramente, posso dizer que conversei com um dos responsáveis da Martifer e foi-me manifestada a intenção de esta nova empresa lutar pela construção naval e que tudo irá fazer nesse sentido. Quero acreditar que eles estarão a trabalhar com esse propósito. Desejo-lhes o maior sucesso e terão todo o apoio da Câmara Municipal, em tudo o que necessitarem, porque isso é o que queremos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — É que o Estado português tem um problema sério às costas, que é o problema do contrato assumido com a Venezuela sobre os asfalteiros. Se não forem construídos, haverá um incumprimento contratual grave por parte do Estado português.

A questão que gostaria de colocar é a seguinte: os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ou a empresa que tomou conta dos Estaleiros, está em condições de assegurar esse contrato e fazer com que os asfalteiros sejam, de facto, construídos no local onde funcionou a empresa dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Gostaria de ter essa garantia. Qual é a sua opinião acerca disso? Acha que, neste momento, ainda existem condições para que os asfalteiros possam ser construídos ali? Não sei se tem essa indicação.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — O Sr. Deputado está a colocar-me uma pergunta muito difícil.

O que lhe vou responder é que quero acreditar que eles possam ser construídos em Viana do Castelo, desejo que eles sejam construídos em Viana do Castelo, porque, no mínimo, era isso que a cidade e o distrito mereciam, que estes navios fossem construídos lá.

Mas vamos estar atentos e estamos a fazer a monitorização de todos os atos do Governo no que respeita a esta matéria, para defesa do interesse

público, inclusivamente, o custo que vão ter estes navios e como vão ser pagos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Uma última questão. Há uns meses, quando ainda nada estava decidido acerca de quem ficaria com a concessão, referiram-se vários interessados, várias empresas interessadas, inclusivamente falou-se numa empresa russa. Enfim, falou-se muito acerca disso e a minha questão é esta: tem ideia de quando é que se tornou claro que as coisas estavam orientadas para a entrega da concessão à Martifer?

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Essa afirmação, não a posso subscrever.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Eu não afirmei nada, só perguntei quando é que...

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — O processo da concessão não me parece ter sido um processo transparente, pelo facto de os documentos não serem públicos, de eu ter de assinar muitos documentos de confidencialidade, portanto, ficou tudo no segredo dos deuses e, no que é público, «à mulher de César não basta ser, é preciso parecer». A contratação devia ser toda pública.

Por que é que, numa coisa que é pública, não é tudo público?! Por que é que todo o procedimento não foi mostrado?! Essa é uma questão.

O que lhe posso transmitir é que também tive uma reunião com o Sr. Embaixador da Rússia e posso dizer-lhe que o Sr. Embaixador estava muito zangado com todo o andamento deste processo, e por aqui me fico.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente, não tenho mais questões para lhe colocar.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Deputados, está concluída a primeira ronda de perguntas, pelo que pergunto se alguém se pretende inscrever para uma segunda ronda, de 3 minutos a cada um dos intervenientes, sendo que o Sr. Presidente da Câmara responderá no fim ao conjunto de questões que lhe forem colocadas.

Pausa.

Estão inscritos, então, para uma segunda ronda dois Srs. Deputados, um do PSD e outro do CDS-PP.

Dou a palavra ao Sr. Deputado Eduardo Teixeira, do PSD.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr. Presidente, quase no fim desta audição, um pouco para tentarmos precisar o que foi dito aqui, quanto à questão de Bruxelas e dos contatos que foram estabelecidos, refiro o seguinte: o Sr. Presidente da Câmara disse que, em março de 2013, esteve em Bruxelas, e que lhe foi garantido que não era do conhecimento, sendo o Sr. Ministro acusado de não ter «mexido uma palha» pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Ministro da Defesa esteve nesta Comissão e anunciou que teve três reuniões em Bruxelas, teve 27 contatos escritos, teve 5 conferências telefónicas e teve duas reuniões com membros do Governo e com o Comissário Almunia. Saiu na imprensa, no próprio dia em que o senhor estava em Bruxelas e transmitia exatamente o contrário: «Bruxelas em contacto com a Defesa sobre os Estaleiros de Viana do Castelo».

Gostava que comentasse a contradição entre o que o senhor disse e o que disse o Comissário Almunia, e que esclarecesse então, para si, quem é que está a mentir. É o Comissário ou é o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo?

Sobre o processo de privatização, foi aqui dito e lembro-me bem, havendo também notícias, que o senhor sempre foi contra: o senhor foi contra o plano apresentado pelo anterior Governo do PS, foi contra o plano privatização apresentado e, mais tarde, foi contra o plano de subconcessão dos terrenos, mas também nunca apresentou nenhum plano; apresentou umas bases, mas proposta não existia nenhuma.

Mas o senhor falou, e foi notícia constante (uma por ano!), em interessados. Dizia-se: «Russos interessados em Estaleiros de Viana do Castelo», a 19 de setembro de 2011; «Brasileiros interessados nos Estaleiros de Viana», agosto de 2012; «Chineses interessados nos Estaleiros Navais», 5 de março de 2013. Mas agora o senhor vem cá defender o modelo das OGMA.

A pergunta que lhe faço, de forma concreta, é a seguinte: por que é que, sabendo que a privatização era até 95%, não apresentou uma proposta ao Governo para que o próprio município, se era contra a privatização e queria que alguém entrasse com o capital, não entrando no capital da empresa, defendesse o que aqui disse no que respeita a essa questão? Até porque os principais quadros da Câmara Municipal de Viana do Castelo, também quadros dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, são conhecedores do negócio, por terem sido trabalhadores dos estaleiros navais.

Quanto ao apoio jurídico aos trabalhadores, afirmou, em 27 de novembro de 2013, que queria garantir a disponibilidade para a Comissão

dos Trabalhadores dos Estaleiros defender, do ponto de vista jurídico, as decisões até às últimas consequências.

Pergunto-lhe que ações jurídicas, que o senhor anunciou, entraram, em nome dos trabalhadores. Não tendo entrado, pergunto porquê.

Quanto à questão da investigação policial, o autarca pediu investigação policial à subconcessão dos Estaleiros de Viana do Castelo e fez queixa ao Provedor de Justiça, que sabemos que foi arquivada.

Pergunto-lhe se neste momento há algum processo em curso ou se há alguma questão que nos possa transmitir.

Quanto à questão do guindaste, de falou há pouco, há três notícias que saíram em três dias diferentes: primeira, «Câmara de Viana vai comprar guindaste»; segunda, «Câmara de Viana não apresentou proposta por guindaste»; terceira, «Câmara já não vai comprar guindaste». Afinal de contas, em que é que ficamos?!

O senhor, num dia, decide que vai comprar; noutra dia, não apresenta proposta e, no dia seguinte, diz que já não vai comprar o guindaste.

Defende, em nome da transparência, como defendeu, que os concursos devem ser abertos. Agora, está aqui a dizer que a empresa tem de comprar todo o património afeto ao Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Mas o senhor até admitiu comprar este guindaste. Por que é que não o fez e que ação de *marketing* foi esta de, em três dias, saírem três notícias diferentes?!

Considero que são assuntos importantes, que devem ser esclarecidos, muito em especial esta questão da reunião em Bruxelas que o senhor teve com o Comissário Almunia, que, no dia a ter lá estado, o desmentiu. Portanto, acho que deve ser bem esclarecida esta matéria.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Passo agora a palavra ao Grupo Parlamentar do CDS-PP.

Sr. Deputado Altino Bessa, faça favor.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Presidente da Câmara e dizer-lhe, rapidamente, o seguinte: aquilo que aqui disse, em relação à não existência de contactos entre o Governo e a DGCom, não corresponde de todo à verdade, porque houve várias reuniões em Bruxelas, vários contactos escritos, várias conferências telefónicas e reuniões com membros do Governo, com o Comissário Almunia. Por isso, gostava de deixar claro que isso não corresponde à verdade.

De facto, ainda não percebi exatamente qual a posição que o Sr. Presidente tem relativamente ao plano de reestruturação que foi apresentado em 2011. Por isso, gostaria de lhe perguntar: era ou não um plano que salvava os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Presidente concordava, ou não, com este plano que foi apresentado, na altura, pelo Dr. Veiga Anjos?

O que é que tem a dizer, relativamente ao facto de o Dr. Veiga Anjos ter declarado aqui, na Comissão, relativamente ao Sr. Presidente da Câmara, o seguinte: «O Sr. Presidente da Câmara não nos podia ouvir, mas reuniu a comunicação social para destruir o nosso plano de reestruturação com os trabalhadores».

Aquilo que fica aqui patente e claro pelas afirmações do antigo Presidente do Conselho de Administração é exatamente que o senhor não acreditava nesse plano e que o destruiu, tal e qual como foi afirmado pelo Dr. Veiga Anjos.

Já agora, gostaria de lhe perguntar também se alguma vez teve contato com um intermediário, com o Engenheiro João Moita, julgo eu, e se sabia o que é que ele fazia exatamente em relação aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. É que, às vezes, ele aparece como consultor, outras vezes aparece como intermediário, outras vezes aparece como representante de várias empresas e ainda não consegui perceber muito bem o papel do Engenheiro João Moita relativamente a todo este processo.

Gostaria também de lhe perguntar como é que é possível dois governos, um regional e outro nacional, do mesmo partido, não terem chegado a acordo relativamente à entrega do *Atlântida*. Quais são as razões efetivas para que isso não tenha acontecido?

Diria eu que é um bocadinho caricato o Sr. Presidente ter aqui apelado — pelo menos nunca o ouvi publicamente — a que o Presidente da República interferisse junto dos governos regional e nacional, que, por acaso, eram do mesmo partido, para resolver o problema do navio *Atlântida*, que trouxe gravíssimos problemas financeiros aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O senhor, há bocado, disse que se inibia de comentar a questão das indemnizações e do acordo que foi feito, mas gostava de lhe fazer duas perguntas, sendo a primeira a seguinte: dos mais de 600 trabalhadores apenas 6 não fizeram este acordo. Se o Sr. Presidente não quer comentar, supostamente, está a minorizar os trabalhadores que aceitaram voluntariamente este acordo e a própria Comissão de Trabalhadores, que o negociou. Não percebo o porquê de não querer comentar esta situação.

Já agora, o atual Vice-Presidente da Câmara de Viana do Castelo não foi um dos ex-trabalhadores que assinou este acordo e recebeu mais de 100 000 euros de indemnização, tendo sido dos primeiros a chegar a entendimento para essa mesma indemnização? Confirma ou não que é

verdade que o seu Vice-Presidente recebeu mais de 100 000 euros de indemnização?

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem agora a palavra, para responder às perguntas que lhe foram colocadas, o Sr. Eng.º José Maria Costa.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — São várias questões e vou ver se não me esqueço de nenhuma.

Relativamente às questões que foram levantadas pelo Sr. Deputado Eduardo Teixeira, sobre o Sr. Comissário Joaquín Almunia, já tive a oportunidade de dizer que se a entrevista tivesse sido em inglês poderia ter havido algum lapso, alguma coisa que eu não tivesse entendido, apesar de ter alguma facilidade com o inglês. Mas, por acaso, a reunião que tivemos decorreu em espanhol, quase em português, porque ele fala razoavelmente português. E não estava só eu. Posso dizer que nessa reunião, além de mim, estavam o Sr. Deputado Jorge Fão, a Sr.^a Deputada Edite Estrela, o Sr. Deputado Correia de Campos e o António Costa, da Comissão de Trabalhadores.

Fiz uma pergunta sobre este assunto e o Sr. Comissário Joaquín Almunia demonstrou alguma dificuldade em responder. Fiz várias insistências e, depois dessas insistências, ele transmitiu-nos literalmente que não tinha tido nenhum contacto — estamos a falar do Comissário —, que aquilo que houve foram coisas entre serviços e a DG. Repito que estamos a falar do Comissário, que nos transmitiu que não tinha tido nenhum contacto, nenhum telefonema do Sr. Ministro.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — É mentira esta notícia?!

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Se me vai chamar mentiroso, peço desculpa mas não lhe admito isso. Não lhe admito que duvide daquilo que me foi transmitido diretamente.

Segunda questão...

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Peço a palavra, Sr.ª Presidente.

A Sr.ª Presidente (Mónica Ferro): — Sr. Presidente, peço-lhe o favor de interromper porque há um pedido de palavra.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.ª Presidente, gostava de dar um pequeno esclarecimento, que é o seguinte: não fiz nenhuma afirmação dessas, Sr. Presidente.

O que perguntei foi se era mentira o que está escrito no *Diário Económico* desse dia e que o Sr. Presidente conhece. Não afirmei. Agradeço que não diga coisas que eu não disse.

O Sr. Eng.º **José Maria Costa**: — Há uma coisa que lhe posso garantir: eu não minto. Quando estou num tribunal ou numa Comissão de Inquérito digo a verdade — posso não dizer tudo, mas não minto. Portanto, peço que me respeite porque o que lhe estou a dizer foi textualmente o que me foi dito.

Foram duas as perguntas que foram feitas e há mais gente que esteve presente. Aliás, o nosso sentimento de desalento foi tal que fizemos a pergunta a seguir, relativa à questão do prazo que referi.

Havia um prazo de um mês, e nós dissemos: «mas, então, se este prazo passar, como é que é?» Respondeu-nos: «não, não há problema

nenhum, porque este é um processo longo», e referiu-nos várias situações. Até nos disse como havíamos de organizar isto.

Esta foi a situação que nos causou profunda estranheza e foi por isso que nós, eu particularmente, ficámos estupefactos pelo facto de não ter havido nenhum contacto.

Mais tarde, em janeiro, quando estive lá no dia 28 de janeiro, eu tinha saído da DG da Concorrência, em que tive uma reunião com o Sr. Diretor — e esse sim, teve contactos com o Ministério, porque estamos a falar dos serviços da Direção-Geral da Concorrência, não estamos a falar dos Comissários, que falam com Ministros e as direções-gerais falam com os serviços dos ministérios —, e o Sr. Presidente da Comissão Europeia, Durão Barroso, na apresentação de um livro na Reper de Bruxelas, foi confrontado com isto pelos membros da Comissão de Trabalhadores, tendo transmitido também que não tinha tido nenhum contacto e dizendo que estava disponível para receber o Governo para tratar do assunto, e até esteve a conversar um pouco com a Comissão de Trabalhadores. Isto passou na televisão. É uma questão de ir aos arquivos da RTP para ser mostrado e visto. Estes são factos concretos.

Quanto à questão de dizer que eu não apresentei nenhum plano e quanto à questão das OGMA, do capital social, vou dar um caso concreto: a Câmara Municipal já fez propostas, por exemplo, de aquisição do capital social da EGF ao atual Governo e não nos vendem as ações, só as querem vender a privados.

Mas o nosso negócio, como compreenderá, não é a construção de navios, o nosso negócio é outro, é tratar das condições de vida dos cidadãos, dos espaços público, enfim, não é esse.

Posso dizer-lhe também, já que falou nos chineses, que estive em visita a Viana do Castelo, tendo depois havido um almoço com todos os

presidentes da CIM (Comunidade Intermunicipal), o Sr. Embaixador da China em Portugal, que manifestou muito interesse e fez muitas perguntas sobre a questão dos Estaleiros. E tive vários contactos, não só de empresas como de pessoas interessadas que também tinham apresentado... e enviei sempre todas essas orientações para o Ministério da Defesa.

Portanto, que havia interessados de várias nacionalidades sobre a questão dos Estaleiros, isso foi público e apresentaram propostas, tendo alguns deles contactado a Câmara.

Sobre a questão do apoio jurídico aos trabalhadores, naturalmente que sim.

Aliás, Sr. Deputado Eduardo Teixeira, porque o senhor também é vereador na Câmara de Viana, naquele dia em que aprovámos esta ata e esta deliberação, recordo-me até da sua dificuldade, recordo-me de como ficou vermelho por termos de votar (porque tínhamos ali as televisões todas) que a Câmara Municipal iria prestar todo o apoio. O senhor estava aflitíssimo porque tinha de fazer uma coisa em Viana e aqui teria de dizer outra. Também vi a sua dificuldade a votar isto na reunião de Câmara. Estava aflito porque lhe podiam «puxar as orelhas» algures, em Lisboa.

O Sr. Eduardo Teixeira (PSD): — Olhe que não!

O Sr. Eng.º José Maria Costa: — Bom, essa questão é importante, mas não foi necessário. Já agora posso dizer que houve um advogado de Viana do Castelo, de que não vou dizer aqui o nome, que consultei para ajudar a Comissão de Trabalhadores, que, gratuitamente, está a fazer esse trabalho de defesa dos trabalhadores. Foi por iniciativa da Câmara e tenho de agradecer ao advogado da nossa praça que está a fazer esse trabalho, cujo nome não vou dizer — ele o dirá se entender.

Sobre a questão do guindaste, do chamado K7, houve, de facto, todo esse folclore em torno da sua aquisição e da sua venda. Sabe porquê? Porque há uma empresa que se chama ENERCON, que o senhor, por acaso, conhece, que tem 400 m de cais, que produz para exportação e precisa de um guindaste. Aquele guindaste, que era o que servia de apoio à exportação dos navios, está lá há vários anos, os alemães querem que seja operacionalizado para as exportações e a empresa Estaleiros não resolveu. Falou-se a vários ministros e a vários secretários de Estado para resolver o problema, e até ao Presidente da AICEP, Dr. Pedro Reis, que também esteve em Viana e que levei à ENERCON, tendo-lhe sido mostrado o problema o guindaste.

Quando percebi que iam vender o guindaste, fiz uma jogada de *bluff*: apresentei uma proposta de compra para ver se alguém tinha vergonha. Por acaso, tiveram vergonha e resolveram o problema à ENERCON.

Resolveu-se o problema, mas tive de ameaçar que ia comprar o guindaste para o tal Governo, que diz que apoia as exportações e as empresas exportadoras, resolver um problema de uma empresa que estava há vários anos a solicitar um guindaste para apoiar as exportações. E, para sua informação, isto ainda não está totalmente resolvido.

Sobre as questões da reestruturação, voltava um pouco atrás porque posso não ter sido totalmente claro.

Aquilo que critiquei quanto ao Dr. Veiga Anjos e ao plano de reestruturação foi a forma como foi apresentado e o momento. Não podia estar de acordo com o anúncio, numa conferência de imprensa, num hotel, de que ia despedir 400 pessoas. Agora, naturalmente, estava de acordo com um plano de reestruturação e, naturalmente, gostaria que houvesse medidas mitigadoras. E também disse aqui — e seja autêntico, se ouviu o que estive a dizer — que procurei logo reunir com o Instituto de Emprego, para as

ajudas do Estado, para se tentar mitigar as situações do ponto de vista social, no caso de ser essa a proposta. Foi exatamente isso também que procurei fazer neste processo, nesta forma de despedimento, que agora tem uma figura semântica, para o atual Governo, e chama-se plano social.

Sobre a questão da venda do navio *Atlântida* e dos dois governos, volto a dizer aquilo que disse. Procurei sempre, quer com o anterior Governo quer com o atual, que se criassem condições para a resolução. E pedi a todas entidades: pedi à tutela, pedi a quem estava acima, até pedi ao Sr. Presidente da República para que houvesse esse esforço para se resolver o problema entre as duas empresas, para que houvesse um acordo. Era aquilo que se esperava.

Mas até lhe digo mais: o atual Ministro da Defesa já tem três anos — repito, três anos — e não o vendeu nem não resolveu o problema.

Não estamos a ver se é «o ovo ou a galinha», estamos a ver que o seu Governo, Sr. Deputado Altino Bessa, teve três anos e também não resolveu o problema, nem conseguiu a tal reunião.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, dá-me licença?

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, não foram respondidas as questões das indemnizações dos trabalhadores, de que falei e que o Sr. Presidente não quis comentar, e também se se confirma ou não a própria indemnização que o seu Vice-Presidente terá aceite.

O Sr. Eng.^o **José Maria Costa**: — Sr. Deputado, peço desculpa. Estava noutra página e não respondi.

Acerca do acordo dos trabalhadores, naturalmente que não comento porque respeito a sua dignidade. Se há coisa que tenho de louvar foi a atitude digna dos trabalhadores até ao último momento, que souberam, durante três anos, estar à espera de uma solução, que não se veio a concretizar, de uma forma que diria impoluta. Portanto, por respeito à sua dignidade, não respondo.

O meu Vice-Presidente foi trabalhador nos Estaleiros. Trabalhou aí trinta e tal anos e tinha o direito de fazer aquilo que entendesse do seu ponto de vista pessoal. Nestas questões, que são questões pessoais, profissionais... Trabalhou trinta e tal anos, não está na vida pública caído de paraquedas, tem uma vida profissional e, portanto, era justo que também ele pudesse ter aquilo que entendia que era de justiça.

Não fui contar as notas, não sei se recebeu 100, 120 ou 115... Essas são questões de liberdade e eu respeito a dignidade das pessoas e o que entenderem fazer.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Não havendo mais inscrições, dou por terminada a audição.

Porém, peço aos Srs. Deputados que permaneçam mais um minuto na sala porque tenho uma pergunta a colocar-vos, em nome da Sr.^a Presidente.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 18 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL