

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

20.^a Reunião
(18.^a audição)
(4 de junho de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 17 horas e 29 minutos.

Após uma intervenção inicial, o Sr. Prof. Dr. Duarte José Botelho da Ponte (Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores no período de 1996 a 2008) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Agostinho Santa (PS), Abel Baptista (CDS-PP), António Filipe (PCP), Mariana Aiveca (BE) e Odete Silva (PSD).

O Sr. Presidente (Abel Baptista) encerrou a reunião eram 20 horas e 30 minutos.

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

Eram 17 horas e 29 minutos.

Antes de mais, quero pedir desculpa pelo atraso no início desta reunião e agradecer a paciência dos Srs. Deputados que não estiveram a participar na reunião de coordenadores, mas estivemos a tentar calendarizar os trabalhos. Depois, os coordenadores transmitirão a cada grupo parlamentar aquilo que assentámos.

Quero saudar o esforço que todos fizeram, no sentido de acertarmos essa mesma calendarização, ainda que se verificasse a necessidade de fazer reuniões fora dos dias previamente definidos, mas não aos fins de semana.

Srs. Deputados, vamos hoje proceder à audição do Sr. Prof. Dr. Duarte José Botelho da Ponte, na qualidade de Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores no período de 1996 a 2008.

Entretanto, deu entrada na sala o Sr. Prof. Dr. Duarte José Botelho da Ponte.

Sr. Prof. Dr. Duarte José Botelho da Ponte, na qualidade de Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores no período de 1996 a 2008, quero dar-lhe as boas-vindas, em nome das Sr.^{as} Deputadas e dos Srs. Deputados que integram a Comissão Parlamentar de Inquérito para Apuramento das Responsabilidades pelas Decisões que

Conduziram ao Processo de Subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Agradecia que se fizesse silêncio na sala para não atrasarmos mais o início dos trabalhos, o qual se deveu a uma reunião da comissão de coordenadores para calendarização dos trabalhos da Comissão.

Vou dar a palavra ao Sr. Professor para uma intervenção inicial que solicitava que não fosse muito longa, uma vez que o período de perguntas e de respostas, esse, por certo, será longo.

Tem a palavra, Sr. Professor.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte** (Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores no período de 1996 a 2008): — Sr.^a Presidente e Srs. Deputados, os meus cumprimentos.

Em primeiro lugar, quero dizer que sou engenheiro químico de base. Tirei o meu curso na FEUP (Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto), em 1976, há muitos anos, na área dos petróleos, e estou, neste momento, a exercer as funções de presidente da empresa Eletricidade dos Açores (EDA), onde, realmente o fuelóleo e o gasóleo são muito importantes, e conheço bem os preços dessas matérias-primas.

Não tenho formação na área da construção naval, não sou engenheiro naval nem engenheiro de máquinas, nem nada disso.

Fui Secretário Regional da Economia de 1996 a 2008.

Fui candidato a Deputado nas eleições de outubro de 2008, portanto, entrei em gestão no dia 30 de setembro de 2008. Assumi as minhas funções de Deputado a 17 de novembro.

Na altura a que nos reportamos, eu tinha a tutela de um conjunto muito vasto de empresas, uma tutela conjunta com a Secretaria das Finanças, entre as quais estava o Grupo EDA, o Grupo SATA, os Portos, a

Atlânticoline, a Ilhas de Valor (Sociedade Ilhas de Valor, SA), enfim, um conjunto muito vasto de empresas com um volume de negócios muito elevado. Longe de mim conhecer os detalhes dos contratos, das adendas aos contratos, dos trabalhos a mais, dos trabalhos a menos... Essa não era a minha missão, a minha missão era saber o que ia ocorrendo, resolvendo o que era complicado, mas, basicamente, saber o que se estava a passar, porque, quando era necessário, quando havia um problema concreto para resolver, falavam comigo.

Fui informado da decisão desta Comissão, de me ouvir, no dia 27 de maio, há cerca de uma semana. De facto, no dia 28 de maio tive a assembleia geral da EDA, para apreciação do Relatório e Contas, que é um acontecimento importante, no dia 29 também tive um acontecimento importante, que foi o Dia Nacional da Energia, em que tive de fazer uma intervenção, e até ao dia 2 de junho tive de fazer a minha avaliação na Universidade dos Açores, do triénio 2011, 2012 e 2013. Portanto, não tive muito tempo para carrear muita informação para aqui.

Aliás, os documentos não passaram pela Secretaria Regional da Economia, estão todos na Atlânticoline, cujo presidente já esteve presente nesta Comissão. O que trago é apenas a minha memória, com um ou outro documento que encontrei na *Internet*, porque nem sequer tive tempo para fazer uma busca bibliográfica a sério.

Em todo o caso, estou à vossa disposição para dar o meu contributo e passo, então, a responder às questões que os senhores entenderem colocar.

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

Hoje, o período de questões tem início com o Grupo Parlamentar do Partido Socialista. Tem a palavra o Sr. Deputado Agostinho Santa, a quem recorro que dispõe de 9 minutos como teto temporal.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Prof. Duarte Ponte, saúdo-o e agradeço, desde já, a colaboração que dará, com certeza, aos trabalhos desta Comissão.

Início, de imediato, pelo imperativo de estar confinado a 9 minutos de inquirição.

A encomenda dos dois navios do tipo do *Atlântida* e do *Anticiclone* tinha importância para os Açores — parece-me inevitável que se diga isto. Apesar de tudo se passar tendo a Atlânticoline como parte contratante, os montantes envolvidos e os interesses estratégicos em causa teriam, certamente, de motivar o envolvimento da tutela governativa a nível regional.

É fácil perceber que as decisões fundamentadas ligadas à encomenda, desde o procedimento concursal à adjudicação, ao projeto-programa, às alterações, à aceitação, motivaram, certamente, a intervenção direta do Governo Regional.

Em audições anteriores houve referências expressas ao senhor ex-Secretário Regional da Economia como o elo de ligação política no negócio entre os Estaleiros de Viana do Castelo e a Atlânticoline.

Pergunto: confirma que foi o Sr. Secretário Regional que assumiu o exercício do poder de tutela? Os pressupostos que deixei expostos fazem ou não sentido, ou seja — para lhe dar já a palavra —, o Sr. Secretário Regional acompanhou o desenvolvimento do processo da encomenda/aquisição dos dois *ferries* adjudicados aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Se sim, que papel e que intervenção, em concreto, teve em relação a este negócio?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Queria relembrar um pouco como é que acontece.

No dia 24 de março de 2006, regista-se a aprovação das peças dos dois concursos públicos internacionais no Conselho de Administração da Atlânticoline.

Depois, no dia 24 de abril de 2006, a autorização dos procedimentos em resolução do Conselho do Governo, ou seja, é uma resolução do Conselho do Governo que dá à Atlânticoline a possibilidade de lançar os concursos.

A publicação dos anúncios sai no jornal oficial no dia 3 de maio de 2006 e há uma retificação.

Portanto, o processo passa-se na Atlânticoline e eu era o elo de ligação entre o que era necessário, em termos de financiamento, mas não em mais do que isso, ou seja, as empresas têm autonomia administrativa e financeira, mas sempre que fosse para, por exemplo, neste caso concreto, dar à Atlânticoline os poderes para lançar este concurso, era através de uma resolução do Conselho do Governo.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — A Atlânticoline foi criada especificamente para este processo ou envolvia outros processos?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — O transporte marítimo de passageiros é algo muito importante para os Açores, como é o transporte aéreo.

Há pessoas que vêm aqui falar dos custos. Nos Açores, o transporte aéreo é financiado pelo Governo Regional; no caso da Madeira, não, é financiado pelo Governo da República.

O transporte marítimo é também muito importante para ligar as diversas ilhas dos Açores. Temos um transporte marítimo nas ilhas do triângulo que ronda os 404 000 passageiros por ano. Neste transporte marítimo sazonal, que varia de abril/maio a outubro, anda à volta dos 130 000, 140 000 passageiros por ano, dependendo dos anos. Portanto, não é tão pouco assim.

É evidente que custa, a operação não é rentável nem nunca será, mas é fundamental como contributo de coesão do arquipélago. Ou seja, há um conjunto muito variado de relações comerciais que se estabelecem entre as diversas ilhas que são fundamentais: é o transporte de peixe fresco, é o transporte de produtos hortícolas e frutícolas, é o transporte de passageiros.

Portanto, percebe-se que não está aqui em questão a Atlânticoline vir a ser um dia uma empresa rentável na exploração dos navios, seja por aluguer ou por navios próprios, mas é o interesse geral que está em causa e foi esse interesse geral que o Governo Regional decidiu, e por bem, implementar a partir de 1998.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — O que lhe tinha perguntado era se a Atlânticoline foi especificamente criada para este processo.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — A partir de 2005, o Governo Regional decidiu entregar esta tarefa a uma empresa que foi criada para o efeito, a Atlânticoline. Primeiro, foi com barcos fretados, de dois em dois anos ou de três em três anos, conforme os concursos, e, a partir de determinada altura, criando a sua própria frota.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Portanto, continua ainda a ser a empresa que regula o transporte?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sim, foi criada em 2005 com esse propósito: fazer os concursos; fazer os horários; estabelecer as ligações corretas entre as diversas ilhas dos Açores; definir, neste caso concreto, os barcos que melhor serviam os interesses da região, baseados na experiência que já tínhamos tido desde 2008; criar os estudos prévios para lançar os concursos... Tudo isto foi adstrito à Atlânticoline nessa resolução.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Quando foi decidida pelo Governo Regional a encomenda das construções destes navios, designadamente do *Atlântida* e do *Anticiclone*, sabiam exatamente o que pretendiam? Houve estudos nesse sentido, de maneira a que se soubesse, exatamente, o que pretendiam e o que precisavam?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Houve e consultámos uma empresa que os senhores já ouviram, que tinha acompanhado a Atlânticoline e que... Nós precisávamos de definir o tamanho dos navios, para já, e isso só era possível com um estudo do transporte de passageiros interilhas, conhecendo qual a proveniência dos passageiros, qual o transporte da carga, qual o número de viaturas transportadas, para definir a dimensão do navio.

Portanto, encomendámos isto a uma empresa e, para além disso, para que este navio fosse acostável nos diversos portos dos Açores — existem 11 portos acostáveis — tinham de se estudar as rampas que os navios tinham de ter, porque cada porto tem um cais acostável com uma altura ou um Zero Hidrográfico (ZH) diferente. Há portos que têm um cais acostável com 3 m, outros com 4 m, outros com 3,5 m. Dependendo das marés, o

navio tinha de ser estudado *in loco*, quer dizer, aquelas condições de atracagem ao porto tinham de ser estudadas por especialistas na área.

Para além disso, havia que fazer uma definição do que seria o navio, para que, no concurso público, quando se estivesse a falar, se dissesse «Pretendo um navio com 100 m de comprimento e que tenha a velocidade de 19 nós», porque podiam ser diversos tipos de navios. Portanto, tinha de haver um estudo prévio do que se pretendia exatamente para aquele navio e que áreas tinha de ter, para que, no concurso, se pudessem comparar as propostas. Foi o que foi feito pela Atlânticoline, encomendando este trabalho a uma sociedade de consultores marítimos chamada SCMA (Sociedade de Consultores Marítimos, Lda.), que teve várias incumbências que estão descritas — o objeto do contrato de fornecimento dos projetos com a SCMA, que teve uma versão preliminar, os testes de tanque, a versão final... E isto foi tudo visto pelo Tribunal de Contas. O objeto do contrato de prestação de serviços de consultoria... Foi tudo enviado para o Tribunal de Contas.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Portanto, estamos a falar no anteprojecto para, depois, ser...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sim. Tínhamos um estudo prévio, porque nós não podíamos lançar um concurso apenas com dados como o navio tem de ter 97 m de comprimento ou tem de levar 750 passageiros. Não! Tinha de se definir, de forma aproximada, o que se pretendia, forma aproximada essa que, embora pudesse evoluir para o projeto, chegámos à conclusão de que era melhor parar no estudo prévio para que qualquer estaleiro tivesse a oportunidade de escolher as melhores soluções para o navio. Ou seja, quem ganhasse o concurso público era

obrigado a verificar o estudo prévio, a fazer o projeto, a testar o projeto em ensaio, em tanque, e depois fazê-lo aprovar pelas entidades competentes, o IPTM (Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP) e a sociedade classificadora, que no caso concreto considerámos que fosse a Lloyd's Register.

Era incumbência do estaleiro que ganhasse o concurso o fazer o projeto; poderia reformular o estudo prévio e, se o estudo prévio contivesse erros, como aconteceu com o navio 259, ou seja, o navio mais pequeno, certamente, nós acarretaríamos com esse prejuízo. Ou seja, se o navio, em vez de ter 60 m, tivesse que ter 70 m, teríamos de pagar a diferença.

Mas competia ao estaleiro vencedor do concurso analisar o estudo prévio, verificar da sua idoneidade, fazer o projeto e mesmo testar o projeto em tanque reduzido.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — O Sr. Secretário Regional sabia que, ao contratar a SCMA para o desenvolvimento desse anteprojecto ou desse estudo prévio, ela ia subcontractá-lo à empresa russa Petrobalt? Até porque a SCMA não se dedicava à apresentação de anteprojetos.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Neste caso concreto, também procurámos saber o que se passava.

O navio mais próximo daquilo que queríamos era o *Lobo Marinho*, feito há cerca de três anos. Ou seja, quando se diz que o *Atlântida* tinha luxos excessivos, basta ir ao *Lobo Marinho* para verificar o que ele tem. Fala-se em infantário, o *Lobo Marinho* também tem um, fala-se em pistas de dança, ele também tem, tem sala de jogos, tem tudo isso.

Portanto, nós queríamos o *Lobo Marinho* um pouco mais pequeno. A população da Madeira está toda concentrada naquela ilha e depois há o

Porto Santo. Ora, o transporte entre Porto Santo e Madeira é mais intenso do que nas ilhas todas. Assim, o navio tinha de ser um pouco mais pequeno, mas com as condições necessárias de um navio *ferry*.

Sabíamos que o *Lobo Marinho* tinha um problema de trepidação e, portanto, exigimos que, neste estudo prévio, isso fosse tido em consideração.

A SCMA aconselhou-nos a Petrobalt. Como era um estudo prévio, não era um projeto definitivo, nada tínhamos contra, mas de forma alguma aconselhámos os estaleiros que venceram, que foram os ENVC, a fazer o projeto na Petrobalt, antes, pelo contrário, dissemos que deviam contactar Vigo, porque achámos que Vigo tinha melhores condições. Mas eles decidiram assim e não podíamos fazer mais nada.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Com certeza, foram influenciados pelo facto de a empresa russa já ter contactado com a situação em anteprojecto.

O problema que levanto é o seguinte: parece que, com o passar do tempo, os próprios Estaleiros Navais de Viana do Castelo se foram apercebendo — aliás, há registos escritos nesse sentido — de que, afinal de contas, a Petrobalt não estaria assim tão apetrechada tecnicamente e com recursos humanos que permitissem, em tempo, no prazo, e com a qualidade que se pretendia, a execução desse anteprojecto, o que depois pode ter «poluído» — passe a expressão — toda a restante construção.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Exatamente, isto foi o nó górdio dos problemas do navio *Atlântida*.

Há relatos, escritos em ata, de que a equipa projetista não respondia aos telefones, há relatos em ata de que, em maio, o navio estava atrasado

três meses. O projeto do navio *Atlântida* devia ficar pronto em abril, segundo a proposta dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e era possível.

Já agora, se me dão licença, acho que seria muito importante perceber bem esta situação. Estamos a avançar, mas isto é importante

Depois da adjudicação, que ocorreu no dia 21 de setembro de 2006, foi acordado entre a Atlânticoline e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo que, no mais curto espaço de tempo, no máximo até ao final do ano de 2006, fossem acordadas as principais alterações ao projeto. Houve reuniões intensas de parte a parte para perceber quais as modificações que ambas as partes aconselhariam para melhorar o projeto. Isso foi feito! Se repararem bem, em 29 de dezembro de 2006, tanto para o navio maior, o *Atlântida*, como para o navio mais pequeno, foi definido um conjunto de alterações, que foram completadas a 7 e 8 de janeiro com os segundos aditamentos. Aí foi mostrada a nossa vontade de estabilizar o projeto, de dar à equipa projetista as principais alterações e, depois, só houve alterações no final, em vinte e tal de agosto de 2008.

Portanto, as alterações pararam, não estivemos em constantes alterações, pelo menos da nossa parte isso não aconteceu, o projeto foi estabilizado em 8 ou 9 de janeiro e, depois, houve a demora que houve.

A grande questão que se colocou aqui foi a seguinte: em abril, o projeto devia estar pronto e não estava; em maio, em relatos da ata do Conselho de Administração da ENVC, diz-se que eles estavam atrasados três meses — maio, junho, julho, agosto; eles tinham de mandar os documentos todos para o IPTM e para a Lloyd's Register e, no fundo, tudo se passava com se a culpa não fosse dos Estaleiros. Era sempre de alguém... Era do projetista, que não respondia a tempo; era do IPTM, que

não respondia a tempo; era da Lloyd's Register, que não respondia a tempo... Isto foi-se protelando, protelando.

E repare-se bem: quando é que começou a cortar o aço? No dia 27 de abril de 2007. Portanto, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo começaram a cortar o aço antes de terem o projeto estabilizado, antes de terem o projeto aprovado. Isto é que foi o problema.

A Atlânticoline avisou com a devida antecedência dos perigos que eles estavam a correr, ao começarem a cortar o aço sem terem a certeza de que o projeto era aprovado, se havia alterações propostas, por exemplo, pelo IPTM, se a Lloyd's Register aprovaria todos os projetos. E começaram a dilatar-se os prazos, atrasos sobre atrasos, e aconteceu o que aconteceu.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Quando iniciou a resposta a esta subpergunta que lhe fiz, dava a sensação de que estava a identificar o nó górdio dos problemas com a entrega do anteprojecto e do projecto à Petrobalt. Era isso que queria dizer? Ou seja, essa foi uma escolha errada, tanto da vossa parte quanto, depois, dos Estaleiros Navais?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não, do meu lado, do lado da Atlânticoline, o estudo era prévio e era indicativo. Podíamos fazê-lo numa equipa em Vigo, em França, na DAMEN, na Petrobalt ou noutra sítio. A intenção era dizer o que pretendíamos para que as pessoas que fizessem as propostas pudessem identificar o que é que nós queríamos. Se havia algum erro, e poderia haver, competia ao estaleiro verificar os erros do estudo prévio, fazer o projecto, ensaiar em tanque e, depois, fazê-lo aprovar pelas entidades competentes.

É evidente que corríamos sempre o risco de o nosso estudo prévio ter erros, mas para o estaleiro esse risco era enorme. Ele sabia que tinha de

confiar na equipa projetista e a equipa projetista tinha de dar resposta rápida e não estar em S. Petersburgo, a não sei quantos dias de viagem, e as pessoas não responderem aos telefonemas. Esse é que foi o grande problema deste navio e não o atraso na definição do que pretendíamos.

A Atlânticoline e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo acordaram rapidamente nas alterações substantivas que havia que fazer. Todas elas foram indicadas até finais de dezembro, princípios de janeiro. A partir daí, há um hiato muito grande. Só há um aditamento em março, que não tem qualquer relevância, porque é uma prestação que é subdividida, e, depois, em julho ou agosto — já não me lembro — de 2008. Vou ver, para ter a certeza. A última alteração ao contrato acontece nessa altura e, se formos olhar para as alterações que foram produzidas, são irrisórias.

Vamos ver, então, os últimos aditamentos. Vê-se que são aditamentos que não têm qualquer relevância: janelas da sala de crianças (fornecimento e montagem de duas janelas duplas A60) — isto tem alguma influência no projeto? Não pode ter. Alarmes dos bares dos pavimentos 5 e 6 e *self service* — também não pode ter; alteração da tomada de terra — sistema de sincronismo com os alternadores; grelhas de ventilação e ar condicionado — redes e aros para as grelhas em inox; alteração da loja de vendas para sala de jogo — fornecimento e montagem de duas janelas e duas portas A60 e alteração do ar condicionado; portas exteriores em inox; alteração dos estrados da casa da máquina de chapa lágrima para gradil; fornecimento e montagem de um sistema DP (Posicionamento Dinâmico) que em operação integra os propulsores azimutais, os impulsores da proa, o piloto automático, o GPS, o anemómetro e o ECDIS (*Electronic Chart Display & Information System*); fornecimento e montagem do sistema recetor de TV satélite; alteração do sistema de fecho das portas das cabines dos passageiros — de chave para cartão magnético; alteração de 6 suites

para camarotes de 4 pessoas; alteração do esquema de pintura; alteração de 4 suites para camarotes de 4 pessoas; e uma coisa que tem muita importância, que é a alteração à compartimentação do navio. E quem é que obrigou a fazer isto? O IPTM. Porquê? Porque não entregaram os documentos a tempo e o IPTM só se pôde pronunciar mais tarde. E é nessa altura, quando o projeto já está todo em andamento, já está cortada toda a chapa, já está tudo feito, que eles têm de fazer as alterações. Porquê? Porque não entregaram o projeto na altura devida, que devia ter sido em abril.

Entregámos as nossas grandes alterações até dezembro/janeiro, que foi o que ficou combinado, e daí para lá não fizemos mais nada. Não me digam que é o nosso fiscal, que esteve lá a fazer a fiscalização... O que é que ele fazia? A porta deve abrir para a direita ou para a esquerda... São pequenas alterações de pormenor que não constam, sequer, da lista que eu estive a referir, porque eram pequenos erros. O projeto vinha com erros e o nosso fiscal dizia que não era assim. Aliás, por isso, não aparecem por escrito, no meu entender, porque ele não tinha qualquer capacidade de adjudicar qualquer obra sem passar pela administração e só há três ou, melhor, quatro aditamentos.

O primeiro aditamento é de 29 de dezembro; o segundo é de 8 de janeiro; o terceiro aditamento não tem qualquer importância, que é uma alteração de uma prestação, e penso que é de março; e há este de 29 de agosto. Este de 29 de agosto tem coisas que não têm qualquer significado, exceto uma, que não foi exigida por nós, mas pelo IPTM.

E aqui é que está o nó górdio. Quando se altera a compartimentação do navio, altera-se muito. E porquê? Porque os Estaleiros de Viana do Castelo não conseguiram mandar os projetos em devido tempo para as entidades competentes. Bem avisámos disso!

Se os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tivessem contratado, por exemplo, os Astilleros, que têm capacidade construtiva e de projeto, podiam falar e dialogar com eles todos os dias — metiam-se no carro e iam lá.

O grande problema dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, basicamente, era este: não tinham organização e não tinham capacidade de projeto dentro de casa. Se não tinham essa capacidade, deviam ter um parceiro próximo de casa com o qual pudessem dialogar. O facto de termos feito o estudo prévio ou o anteprojecto na Petrobalt em nada obrigava os senhores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo a irem para a Petrobalt. E, às vezes, o barato sai caro. Para poupar um trocos, uns 900 000 euros, isso custou muitos milhões.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Para deixarmos fixadas algumas situações, peço que, muito rapidamente, confirme se continua a querer dizer que a escolha da Petrobalt foi uma escolha errada e motivou...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — A escolha foi errada para os Estaleiros; para nós, não era relevante.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Falou também da questão do fiscal. Há alguma razão para que o fiscal só tenha ido para Viana do Castelo sete meses após a contratação ou o início do contrato?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sete meses após a contratação?

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — O Sr. Secretário Regional, na altura, concordou com isso...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Dá-me licença que pergunte: isso é após a contratação?

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sim, sete meses após.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Então, vamos fazer as contas.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sete meses a partir do início do cumprimento do contrato.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Vamos fazer as contas: 21 de abril a 21 de setembro, outubro, novembro, dezembro, janeiro, fevereiro, março e abril. A construção só começou no dia 27 de abril.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — O certo é que, realmente, o fiscal veio bastantes meses depois daquilo que era necessário. Ou não? Ou só veio na altura em que era necessário?

E, principalmente, a pergunta era esta: se soube disso, anuiu nessa situação, achou que isso não tinha importância? E, para si, era ou não importante ter o fiscal em Viana do Castelo?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Peço desculpa, Sr. Deputado, mas isto é mais uma miragem que foi colocada aí.

O fiscal acompanhou os trabalhos a partir, penso, do dia 1 de janeiro de 2007. E, basicamente, no início, o que ele estava a tentar fazer era ver os papéis, ou seja, os documentos, os *layouts*, aquilo que era emitido pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, porque, na altura, não havia construção.

Eu telefonei para o Eng.º Nuno Lima e ele não me soube dizer exatamente quando é que ele foi para lá. Mas, nos documentos que vi, a construção começou no dia 27 de abril, um pouco contra a nossa vontade, porque achávamos que, nessa altura, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não deviam ter começado a construção naval sem ter o projeto consolidado nas entidades competentes. Ou seja, o projeto devia estar pronto, devia ter sido testado primeiro e enviado depois para o IPTM e para a Lloyd's Register. E isso é que foi o drama. O drama não foi o nosso fiscal ter chegado um ou dois meses atrasado, o drama foi exatamente o que acabei de dizer.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — O fiscal, se lá estivesse, não podia, ele próprio, tentar fazer as diligências no sentido de serem cumpridos esses tempos?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Ele, estando em São Miguel ou em Viana do Castelo, e não havendo construção, não era necessário. O que era importante era começar a olhar para os desenhos que iam saindo e ir tentando corrigir e dar a nossa opinião. E ele fez isso.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Muito bem.

Vamos tentar aproveitar a sua presença para esclarecer algumas situações que, para nós, ainda estão um bocadinho em nebulosa.

Uma delas é a seguinte: afinal, para que é que queriam os navios, para que fins é que foram encomendados esses navios?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, não tive muito tempo, mas devo dizer que li algumas das afirmações feitas nesta Comissão e que elas me dão vontade de rir.

Efetivamente, o transporte marítimo de passageiros é algo de extremamente importante nos Açores. Se alguém pensa que um navio é ocupado nas Festas do Senhor Santo Cristo, está totalmente enganado. As Festas do Senhor Santo Cristo não transportam muitos passageiros. O pico do transporte acontece nos meses de junho, julho e agosto. Há ilhas que chegam a duplicar a sua população. A ilha de Santa Maria, que tem 5000 e tal habitantes, nas Marés de Agosto, chega a ter 10 000. E é preciso transportar cerca de 5000 pessoas nos primeiros dias. Ou seja, os dois navios concentram-se em São Miguel, mas têm de ir às outras ilhas, buscar os passageiros, trazê-los para São Miguel e ir para Santa Maria e voltar — ir e voltar, ir e voltar... E isso tem de ser feito com rapidez. Por isso, a velocidade é extremamente importante. Se nós não tivermos capacidade para, rapidamente, de um momento para o outro, «despejar» 5000 pessoas, em dois dias, a Maré de Agosto não se passa. Mas não é só a Maré de Agosto, é o Cais de Agosto, é a Semana do Mar, é a Semana dos Baleeiros, é a Semana do Emigrante, são as Festas da Praia da Vitória, são as Festas Sanjoaninas.

O Presidente da Atlânticoline descreveu, aqui, de uma forma muito clara, o número de vezes que se ultrapassam os 650 passageiros. Vou só fazer as seguintes contas: a Atlânticoline transportou, em 2013, 130 000 passageiros e 17 000 viaturas. São dois navios, um que trabalha cinco meses e outro que trabalha três meses, o que significa que, por navio e por

dia, são transportados 542 passageiros e 70 viaturas. Portanto, não é pouca coisa.

E, quando chega o verão — os navios ideais seriam elásticos, sendo, no verão, maiores e, no inverno, um pouco mais pequenos —, há uma grande apetência desses navios que tem um efeito importante na economia dos Açores. Há pequenas coisas, de que as pessoas não se apercebem, mas que são fundamentais, como o transporte de peixe fresco entre as ilhas.

No verão, os emigrantes que vêm dos Estados Unidos da América e do Canadá trazem as malas cheias e a SATA não tem capacidade para transportar toda aquela bagagem. E, também no verão, quando alguém, algum pescador da Graciosa apanha cherne e tem de o exportar, e só pode exportá-lo pela Terceira ou por São Miguel, esse navio transporta pescado. E isso é fundamental para rapidamente chegar a São Miguel em condições de frescura para ir para Vigo, que normalmente é o nosso mercado (caso contrário, um dia, um peixe que vale 20 € passa a valer 10 €). Portanto, isso é muito importante.

As relações comerciais entre as ilhas são catapultadas pelo transporte marítimo de passageiros.

Fala-se também dos tais «autocarros». Pois, se eu levo 5000 pessoas de São Miguel para Santa Maria, não há autocarros suficientes para transportar estas pessoas em Santa Maria.

Há especificidades próprias. Isso foi tudo estudado, ponto por ponto, e os navios encomendados são aqueles que consideramos mais adequados. Tanto é que o Governo Regional, agora, ao fazer um novo concurso, fá-lo com uma dimensão parecida: são 650 passageiros, dois navios, em vez de ser um maior e outro mais pequeno. São pessoas diferentes, mas nota-se que a dimensão dos navios é semelhante.

Penso ter respondido à sua pergunta.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sim, continuamos a aproximar-nos de tentar ultrapassar o tal ruído que ficou, pois estas questões deixaram algum ruído nesta Comissão.

O problema é este (e isto foi falado na Comissão, nada do que estou a dizer é inventado): há quem olhe para o navio e veja um casino, uma creche-infantário, 13 suites, 7 camarotes que foram alterados e diga «mas isto é para os fins a que estava destinado, para o transporte interilhas?!...». E há quem tenha aventado a hipótese (da qual ainda não falou, mas vou colocar-lhe a questão) de que haveria a intenção de, nos meses fora dos períodos de utilização interilhas dos Açores, esses navios serem utilizados para outros serviços noutras paragens — até se falava nas Bahamas, no Brasil e noutros lugares. É que, quem olha para aquele navio, tem a sensação de que ele não seria bem para aquele serviço. Isto tem alguma razão de ser? Foi pensado algo em relação a isso? Isso estava em perspectiva? Houve algum desenvolvimento?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, o número de camarotes que o navio tem é diminuto, ou seja, são 40 ou 50 pessoas que podem alojar-se naquele navio. E isso traduz-se em quê? Também já andei naqueles navios e, quando se estão a transportar 700 pessoas, normalmente há jovens que fazem barulho e há sempre alguém que quer o recato e quer ir para o seu camarote descansar; há também pessoas que não se dão bem a bordo e precisam de se deitar, querem transportar o seu carro, não se dão bem a bordo e deitados passam bem. Portanto, aqueles camarotes, quando têm qualidade, são muito bem vendidos. Quanto mais camarotes tivéssemos, mais poderíamos fazer isso.

Mas aquele navio, aquele *ferry* está longe de poder funcionar de dia e de noite, nunca teria condições para isso.

Portanto, é ganhar uma valência que era muito requerida pelos passageiros, nos Açores, pois todos os camarotes que tínhamos, quando tinham qualidade, eram sempre bem vendidos.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Então, gostaria que me respondesse à seguinte pergunta: nunca se perspetivou a hipótese de estes navios serem utilizados para outros serviços, fora dos Açores, designadamente nas Caraíbas, noutra tipo de mares?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, uma preocupação que tínhamos era o que fazer com o navio no inverno. E o que estávamos a pensar fazer era aquilo que já fizemos no passado, ou seja, feiras de ciência viva pelas diversas ilhas, levar médicos para fazer rastreio de diversas doenças, como o cancro e outras, isto é, ter condições para poder ser utilizado como um hospital ambulante, passando de ilha para ilha, fazer a manutenção, estar no cais e fazer algumas festas durante o inverno.

Portanto, basicamente, temos um período de seis meses, em que poderíamos utilizar os navios em feiras e também para alguma estadia a bordo, alguma festa, algum pequeno cruzeiro à volta da ilha. É que, repare-se bem, os Açores não são exatamente a Madeira e as Canárias. Os Açores, no inverno, têm mar alteroso. Em dezembro, com ondas de sete e oito metros, mesmo com um navio de 100 metros, ninguém gosta de estar a bordo. Por isso, não é fácil fazer o transporte marítimo de passageiros no pico do inverno. Há que ter aqui algum cuidado.

Claro que em outubro, novembro, abril e março ainda há bom tempo, mas nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro pode haver ondas de sete e oito metros, com muita frequência, e ninguém gosta de estar a navegar no mar com ondas de sete e oito metros.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Agradeço todas essas informações, mas queria que me respondesse diretamente a esta questão: alguma vez foi perspectivada a hipótese de ir para outros sítios?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, foram aventadas diversas ideias, mas aquilo que era permanente e real foi o que referi. A hipótese mais real era esta. As outras ideias foram aventadas, mas nunca tiveram qualquer seguimento, porque achámos isso muito duvidoso.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Mas foram perspectivadas?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Falava-se nisso, mas nunca... A realidade era esta, esta é que era a realidade.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Aqui, não se trata de falar. O que pergunto é se o Sr. Secretário Regional, o Governo Regional alguma vez teve em mente fazer isso?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não, isso não. Mas isso também não quer dizer que a Atlânticoline não tivesse uma ou outra pessoa que dizia: «E se fizéssemos isto? E se fizéssemos aquilo?». Mas a realidade que achávamos mais plausível era esta.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Muito obrigado. Mais alguma luz se terá feito em relação à tutela, pelo menos no que diz respeito a este assunto.

Quero agora voltar às alterações de que se falou há pouco, principalmente em relação àquilo que foi sendo dito nesta Comissão.

Quando se falou nesta Comissão de alterações introduzidas no projeto inicial do *Atlântida*, as quais terão levado a atrasos na entrega do navio (e não estou a dizer que é assim, mas tão-só o que foi dito), a implicações na sua estrutura, no seu peso, no seu calado e, depois, consequentemente, também na sua velocidade, o Sr. Eng.º João Moita, que, como sabe, foi consultor de ambas as partes na concretização inicial do negócio, apontou o, então, Secretário Regional da Economia, o Sr. Prof. Duarte da Ponte, como figura número um de todo o processo. O próprio fiscal, dizia ele, colocado pela Atlânticoline, reportaria, em relação às alterações, diretamente, pelo menos, ao Sr. Secretário Regional. E algumas dessas alterações, como já vimos, foram entendidas por algumas pessoas como estando a níveis de luxo.

O que pergunto é isto: essas alterações foram devidamente reportadas e debatidas, primeiro, com a administração da Atlânticoline e, depois, com a tutela dos Estaleiros, ou tudo foi tratado apenas com o Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

Ou seja, ao fim e ao cabo, com quem abordou este assunto e em que sentido o abordou?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, já referi que as minhas competências, em termos de construção naval, são diminutas. Uma coisa é dizer «eu pretendo mais alguns camarotes», porque

era uma coisa que se vendia bem, outra coisa é a parte técnica disto, da qual não tenho qualquer conhecimento, nem apetência para o ter.

O fiscal dependia da Atlânticoline, a Atlânticoline é que o contratou. O fiscal esteve nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, mas não tinha capacidade nem autoridade para obrigar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo a fazer qualquer tipo de despesa. Ou seja, a despesa que viesse de qualquer atuação nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinha de ser aprovada pelo Conselho de Administração da Atlânticoline, não podia ser de outra forma. Ou havia trabalhos que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo faziam por sua livre iniciativa, porque eram erros e diziam «vamos acertar isto, porque isto está mal», ou, então, se implicava despesa, a única coisa que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham de fazer era contactar a Atlânticoline e dizer: «Há esta proposta. O que é que fazemos?».

Portanto, eu não tenho conhecimento da atividade do Eng.º Nuno Lima, do fiscal (e ele não foi sozinho, depois houve muito mais pessoas), nem sabia o que ele estava a fazer. Sei que ele era uma pessoa extremamente minuciosa e que tinha alguma experiência de inspeções de navios pelo IPTM. Certamente, o que terá ocorrido (é isso que suspeito) é ter encontrado erros, como, por exemplo, o de uma porta que não abre para um lado, fecha para o outro, porque, a haver uma inspeção, isso não é aprovado. E ele era um conhecedor das leis. Ora, o que penso é que a Petrobalt, provavelmente, desconhecia ou não estava bem a par de toda a legislação nacional a que estamos obrigados. Penso que terá sido isso: pequenas alterações que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo assumiram. É que as alterações que estão nos contratos são aquelas que existem, o que não está escrito, para mim, não existe.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Esse é outro problema que queria suscitar-lhe. É que têm passado por aqui pessoas que dizem que houve alterações, para além das que estão nos aditamentos, alterações de monta, importantes, e que não foram passadas a escrito. Alguma vez soube de alguma situação destas?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não conheço nenhuma delas, Sr. Deputado, e acho que nem deviam ter sido feitas. Se elas implicaram despesa, tinham de ir ao Tribunal de Contas, não há volta a dar! Se não implicaram despesa, foram feitas *pro bono* pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Porquê? Provavelmente, porque acharam que teriam cometido qualquer erro.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — O problema é que aquilo que se diz é que as implicações dessas alterações não foram tanto a nível de montantes, mas mais a nível da velocidade.

O que lhe pergunto é se o Sr. Secretário Regional tinha ou não noção das implicações dessas alterações. Falou com alguém, foi alertado ou alertou para essa inevitabilidade?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não conheço nenhuma...

Volto a repetir o que disse: foi acordado com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo que as principais alterações fossem feitas rapidamente, o mais depressa possível, e elas constam dos aditamentos n.^{os} 1 e 2.

Como se vê, a partir do dia 9 de janeiro de 2007, não há mais nada, só no dia 30 de agosto de 2008. E o que se vê no dia 30 de agosto de 2008 são pequenas alterações que, do meu ponto de vista, mas eu sou leigo na

matéria, não têm qualquer implicação na velocidade, à exceção de uma, que tem, que é aquela da compartimentação exigida pelo IPTM. Mas isso resulta de quê? Do atraso do projeto, porque, se o projeto tivesse sido entregue a tempo e horas, se tivesse sido testado, as entidades competentes tê-lo-iam aprovado no seu devido tempo.

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo comportam-se sempre como uma espécie de *Calimero*: todos têm culpa, o mundo desabou por cima deles. É a equipa projetista, é o IPTM que não responde, é o Lloyd's Register que não responde, são os malandros da Atlânticoline que quiseram alterações que mudaram o projeto... Nós acordámos essas alterações com eles e eles concordaram com essas alterações, todas as alterações feitas tiveram o acordo dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Se eles achavam que impedia a velocidade, que alterava o centro de gravidade, então, deveriam tê-lo dito. Deveriam ter uma equipa projetista competente ao seu lado, para poder dizer: «Não, essa alteração não se faz».

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Já que estamos a falar nas razões da recusa, e muito rapidamente, o Sr. Professor falou já numa razão — o atraso — que, pelos vistos, não foi aquela que foi invocada, porque a que foi invocada foi a da velocidade.

Efetivamente, do seu conhecimento, quais foram as razões invocadas para a recusa pela Atlânticoline?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não sei se estarei a abordar todos os temas com o Sr. Deputado, mas gostaria de falar no tempo.

Toda a gente diz que o tempo é curto, mas havia uma cláusula no contrato que dizia que era possível prorrogar o prazo sempre que houvesse justificação.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Portanto, essa não foi a razão da recusa?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Espere, porque é muito importante dizer isto.

Diz-se: «Ah, foram só 565 dias!» Mas 565 dias são 19 meses!

Havia uma cláusula no contrato que permitia prorrogar o prazo por um motivo devidamente justificado. E os Estaleiros Navais, sempre que o pediram de uma forma cabal e competente... Não podiam era dizer: «O projetista do Petrobalt não me responde aos telefonemas» — isso não podia ser considerado uma razão; «o IPTM está a demorar muito tempo na aprovação dos projetos» também não podia ser, tinha de haver razões objetivas. E nós, no navio maior, passámos de 565 dias para 740 dias. O navio maior deveria ter sido construído em 2 anos e 10 dias. O prazo terminava no dia 30 de setembro de 2008, mas ele não foi concluído no dia 30 de setembro de 2008. Passou-se outubro, novembro, dezembro, janeiro, fevereiro e só em março é que foram feitas as provas de mar. Portanto, o navio teve, efetivamente, 2 anos e 6 meses.

Em relação ao prazo, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo eram sempre assim: se lhes dávamos dois, eles queriam três; se lhes dávamos três eles queriam quatro... Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo gostavam de construir um navio sem prazo, se possível, e, se possível, sem velocidade limite, era o que desse... No fim ver-se-ia e o cliente haveria de aceitar.

Temos de passar a ter, em todas as empresas, um regime de rigor. É para cumprir, cumpra-se! Assinaram o contrato desta forma, têm de o cumprir!

Fomos tolerantes ao máximo! Os presidentes da Atlânticoline pagaram multas por terem permitido esses adiamentos sem justificação objetiva. Só para ter uma ideia, o navio mais pequeno deveria ter sido construído em 19 meses — nesse caso, houve, de facto, uma razão objetiva, que só foi detetada muito tarde e toda a gente sabe por que é que só foi detetada muito tarde, ou seja, porque os Estaleiros Navais nem sequer tinham equipa projetista para o navio mais pequeno —, mas os problemas que eles tiveram com a Petrobalt foram tantos e tais que resolveram desistir do projeto do navio mais pequeno na Petrobalt e fazê-lo noutra empresa. E, repare-se bem que o navio, que era para ser construído em 565 dias, viu o prazo prorrogado para 983 dias. E, quando chegou o dia 31 de maio de 2009 — o prazo, os tais 983 dias, acabavam no dia 9 de junho de 2009 —, o navio nem sequer estava a meio, estava a 38% da sua construção.

Portanto, para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, os prazos não eram questão. Se era para ser feito em três, podia fazer-se em quatro; se era para fazer em quatro, podia fazer-se em cinco; assinava-se o contrato e, depois, se veria... Aquilo era Estado e o Estado, depois, entender-se-ia com a situação.

Quanto à razão da velocidade, alguém aqui falou da questão da velocidade e isto é extremamente importante, pelo que gostaria que todos os Srs. Deputados prestassem um pouco de atenção.

Eu não sou especialista, mas percebo alguma coisa de engenharia, porque sou engenheiro. Há uma curva da potência em relação à velocidade, ou seja, um navio, que dá 19 nós a 85%, se for a 100%, vai aos 21, 22 nós. Ele consegue dar mais, está na zona da linearidade, dou mais potência, ele

aumenta a velocidade. Mas um navio que está a dar 16,6 nós a 85%, quando se lhe aumenta a potência, já dá pouco mais, dá 17 e qualquer coisa.

Isto é exatamente como o senhor comprar um carro por 46 450 € (para fazermos a tradução direta ao navio) e dizer: «Este carro tem de dar 190 km/hora a 85% da potência da máquina». E, quando lhe vão entregar o carro, que tem meia tonelada no porta-bagagem, em vez de dar 190 km/hora, dá só 166 km/hora e, quando leva a potência ao máximo, só dá 175 km/hora. E por que é que há uma linha vermelha entre uma coisa e a outra? Imagine que o senhor vai a circular na autoestrada e quer ultrapassar um outro carro: carrega no acelerador e o carro não dá nada, ou dá pouco mais. Se está com um carro no máximo da potência, carrega no acelerador e ele vai aos 220 km/hora.

Qual é a implicação que isto tem no transporte interilhas? O transporte interilhas é um transporte em cascata. Quando alguém sai de Santa Maria, vai para São Miguel e, depois, para a Terceira e, depois, para o Faial e, depois, para a Graciosa, o atraso que o navio tenha num porto, porque entrou uma maca ou entrou algo imprevisto e ele tem de demorar mais um quarto de hora ou meia hora, não consegue ser recuperado durante a viagem, o navio já não tem capacidade de o recuperar. Mas, se eu tiver uma máquina com capacidade de ir até aos 22 nós, dou 22 nós e ele chega ao porto a tempo e horas. E, no transporte marítimo de passageiros, o cumprimento de horários é fundamental. Não é só o facto de dar uns minutos a mais ou a menos — não vou entrar aqui em cálculos —, mas há, de facto, uma linha vermelha: até aos 18 nós, aceitaríamos; abaixo disto não aceitaríamos.

E devo dizer aqui, de uma forma muito clara e muito objetiva, que, na semana anterior a ir-me embora, tinha dúvidas em relação ao que estava

a acontecer na Atlânticoline. A Atlânticoline dizia que o navio ia dar 18,6 nós e eu perguntava: «Os senhores têm a certeza?». Eles respondiam: «Temos! Foram feitos vários estudos, o navio vai dar 18,6 nós». E eu perguntava: «O que é que eles estão a fazer?». E eles diziam: «Estão a colocar 130 t no fundo do casco». E eu dizia: «Sr. Presidente da Atlânticoline, isto é o mesmo que carregar o navio com 1300 passageiros e mantê-lo a navegar sempre com 1300 passageiros a bordo. Isto vai gastar muito mais combustível». Telefonei para o Eng.º Navarro Machado para me certificar disto, para não ouvir de uma só voz, porque eu tinha de fazer a transferência disto para o meu colega que viria a seguir, e disse-lhe: «Sr. Engenheiro, tenho muitas dúvidas sobre o que o senhor está aí a fazer». E ele disse: «Estamos com estudos, isto está certo, é seguro». Respondi-lhe: «Olhe, se isto vier abaixo dos 18 nós, o senhor corre o risco de nós rejeitarmos o navio. Eu, se fosse a si, por medida de previdência, pegava no primeiro e segundo andares e substituía o aço por alumínio, porque, assim, evitaria, de forma clara, colocar as tais 130 t no fundo do casco. Assim, o senhor vai gastar mais 1 ou 2 milhões, mas vai ter a certeza de que nós aceitaremos o navio, caso contrário, o senhor corre o risco extremo de esse navio não ser aceite e a razão, basicamente, é a de que isto é como amarrar o peito de um corredor, um atleta, retirar-lhe um pulmão e dizer-lhe: ‘Agora tu vais andar, mas não tens capacidade de respirar’». Não é só a velocidade em si, de cruzeiro, mas a capacidade de recuperação. Eu posso ir aos 21, 22 nós, mas com aquele navio só posso ir aos 17 e qualquer coisa.

Portanto, tínhamos traçado esta linha — esta linha vermelha estava traçada e estava no caderno de encargos. O Tribunal de Contas iria logo dizer que não — «Como é que vocês alteraram isso?» — e, depois, andaríamos a discutir a questão. Seria preferível vender esse navio a alguém que o pudesse comprar e para quem a velocidade não fosse

importante, como o era para nós, do que entregar isso aos Açores, com todas as indemnizações que iam cair em cima. Se este navio fosse entregue aos Açores, iriam cair tantas indemnizações que, se calhar, seria vendido por 20 milhões de euros. E, na altura, seria fácil vendê-lo por esse preço cá fora, se tivessem sido rápidos neste processo.

Basicamente, é esta a minha opinião, mas isto ultrapassa o dia 17 de novembro. Esta é a minha opinião, mas o que o Governo Regional, o meu sucessor fez, no meu entender, teve toda a razão.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Já que está a falar desta implicação no tempo de viagem, quero perguntar-lhe: afinal, trata-se de 20 minutos, de 25 minutos ou de 3 horas e 15 minutos? As contas devem ter sido feitas.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, realmente eu não fiz contas, e devo dizer-lhe que nem sequer estava na Secretaria da Economia nessa altura. Portanto, vejo essas contas da seguinte forma: o navio, nos testes de mar, em março de 2009, deu 16,6 nós, agora, parece que já dá 17,3 e, amanhã, se calhar, já dá 18. Isto é como o Vinho do Porto, que com o tempo fica melhor... Pode ser que ainda encontrem maneira de ele dar uma velocidade de 19 nós.

A questão é esta: na altura em que se fizeram os testes de mar, ninguém contestou. Não quero desacreditar as pessoas, mas o que sei é que os testes feitos na altura foram, em meu entender, idóneos. Não quer dizer que os outros não sejam idóneos, mas o que posso dizer é que provavelmente o navio melhorou e os motores estão a dar mais potência.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Independentemente disso, o que lhe estou a perguntar é se há hipótese de haver uma demora de três horas em relação ao que estava previsto.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, confio nos dados que foram apresentados pelo Dr. Carlos Reis, que tem muita experiência nisto. Eu não fiz as contas, pessoalmente, mas o que estou aqui a dizer pode ter implicações: não é só a diferença de 16,6 para 19, mas a possibilidade de os 19 poderem ir aos 21, 22 nós e os 16,6 só poderem ir aos 17 nós, é este «pulmão» que o navio tinha e deixou de ter. Não se pode é fazer uma comparação entre 17,3 e 18 nós, porque não era isso que se pretendia, 18 nós era com penalizações. Eu não sei se o navio dava 17,3 nós ou não, mas o exercício que o Dr. Carlos Reis fez aqui, com 16,5 ou 16,6 e 19 nós, provavelmente, com a possibilidade de poder aumentar sempre que fosse necessário, como nas saídas dos portos... O que está em causa é a rapidez que ele tem em atingir a velocidade de cruzeiro que o outro não tinha.

Um carro que, para ir dos 0 aos 100 km/hora, precisa de 14 ou 15 segundos é diferente de um carro que dos 0 aos 100 km/hora precisa apenas de 4 ou 5 segundos, porque tem mais potência e capacidade de atingir rapidamente a velocidade de cruzeiro. E isto também faz a diferença.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Então, como é que se explica que um técnico como o Eng.º João Moita, reconhecido pelo próprio Governo Regional, tenha aqui falado num atraso de 20 a 25 minutos?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — São contas diferentes, Sr. Deputado. Cada um quer fazer as suas contas e fá-las, os pressupostos é que são diferentes.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Virando-me para outro lado, penso que ainda terei alguns segundos...

A Sr.^a **Presidente**: — Ainda dispõe de 11 segundos, Sr. Deputado.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Que contactos houve entre as tutelas regionais e as nacionais?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, essa é uma pergunta à qual não sei responder. Estava fora da...

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Não é em relação a si, é durante o desenvolvimento do processo.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Neste processo, nenhuns. Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo eram uma empresa, ponto. Concorreu e eu não sabia, na altura...

Repare bem, é interessante perceber que eu tinha, na altura, uma excelente impressão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. E tinha porquê? Porque os Estaleiros tinham construído dois porta-contentores para os Açores, é um da Transinsular e outro da Mutualista. Os presidentes tinham falado comigo e estavam muito satisfeitos com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Tinham construído o *Lobo Marinho*, que tinha aquele

defeito da trepidação, mas, pronto, era um problema. Se tivéssemos estado atentos, poderíamos ter... mas o navio *Lobo Marinho* está a funcionar bem.

Portanto, não tinha a mínima noção da desordem, da desorganização, que existia dentro dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. E entre uma empresa nacional e uma empresa espanhola, claramente que preferia uma empresa portuguesa, seria agora mais fácil. Logo, não houve qualquer interferência, em termos de tutela. Agora, se soubesse o que sei hoje, teria aconselhado a Atlânticoline a proceder de forma diferente, mas eu não sabia, o que eu conhecia era positivo.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Houve quem construísse aqui o cenário de que os Açores estavam a arranjar álibis para que os navios não fossem para lá, até porque terão sido sobredimensionados e já não lhes interessavam. Foi esta a razão? O que tem a dizer sobre isto.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, aqui foram ditas coisas que não têm o mínimo de sentido, o mínimo de sentido!

Aquele navio, seria uma alegria, se tivesse ido para os Açores, mas tinha de dar 19 nós. Estava bem construído, penso eu!, mas se desse a velocidade que desejávamos.

Agora, o navio que, e foi logo dito desde o início — e estava claro no caderno de encargos... Por exemplo, no caso do navio mais pequeno, às tantas, dizia-se assim:

— «Olhe, temos de aumentar 40 cm de largura, porque há um problema no estudo prévio e a velocidade só vai dar 15,4 nós.

— Ó senhor, isto não pode ser!

— Ah, isso é praticamente um navio novo!

- Pois, paciência! Quanto é que custa mais?
- É preciso aumentar mais 11 m!
- Pois, paciência!
- É preciso pôr mais 2,2 milhões de euros.
- Pronto, a culpa não é vossa! Nós pomos o dinheiro.
- É preciso aumentar o prazo.
- Nós aumentamos o prazo.»

Eles sabiam, desde o início, que a velocidade é fundamental! Não havia hipóteses! Estava claramente definido, perante os presidentes dos Estaleiros de Viana do Castelo, que não se podia brincar com a velocidade. Podia-se brincar com tudo, menos com a velocidade!

Se eu fosse presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo teria posto tudo um pouco por excesso, para ter uma precaução ou um plano B: «Olha, se acontecer isto, eu faço isto!» A velocidade é que não podia ser mexida. O prazo... pois, pronto, pagam-se as multas. Mas na velocidade não se pode mexer mais.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Coloco uma última questão, para além de muitas que já foram colocadas.

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

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Vou mesmo terminar.

O desfecho a que chegou este assunto não terá tido a ver com a pressão política, que criava dificuldades a um ambiente propício a encontrar soluções de entendimento entre a Atlânticoline e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Estávamos em véspera de eleições legislativas, havia uma pressão enorme do PSD dos Açores... até

chamaram «carroça» ao navio... declarações da então líder do PSD, atual Secretária de Estado da Defesa... Tudo isto não criou um alarido de tal maneira que conduziu a este desfecho?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, em relação a isso, devo dizer que esta questão passou mais ou menos incólume na altura das eleições. Portanto, não foi motivo de grande polémica nas eleições, foi a seguir. Porquê?

Como lhe disse, um dia antes de me ir embora, falei com o Eng.º Navarro Machado, porque estava preocupado com o problema que estava a acontecer com o lastro que estava a ser colocado no casco... Mas, de pequenas informações que apareceram na comunicação social, esse tema foi falado a seguir. E é opinião política unânime nos Açores que este navio não poderia ser aceite.

Portanto, não há partido político na Região Autónoma dos Açores — mas isto já não é do meu tempo, é no tempo a seguir — que defendesse a vinda deste navio para os Açores. Porquê? Porque todos nós sabemos da importância da velocidade no transporte marítimo de passageiros e da segurança que é ter a capacidade, este «pulmão extra», de ter 19, mas poder ir aos 21 ou 22, do que não ter e ter um navio «amarrado» em que, havendo necessidade, não pode dar mais.

É um navio novo. Estava definido, desde o início, que tinha de ser assim. Repare-se: o navio *Lobo Marinho* a velocidade que dá é de 21 nós e não tem o problema da cascata. Ou seja, no *Lobo Marinho*, para ir a Porto Santo e voltar, a velocidade de cruzeiro é de 21 nós.

Nós, nos Açores, exigimos 19 nós e temos o problema de um atraso num porto criar atraso no outro, no outro e no outro porto, porque temos várias ligações sucessivas. Portanto, é isto que faz a diferença. Nos Açores

é muito mais importante... Isto é uma espécie de linha vermelha, a partir da qual não podemos passar, e estava dito desde o início. Quem assinou o contrato teve de ler as linhas do contrato. Não foi por falta de aviso neste processo.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, Sr. Prof. Duarte Ponte, algumas das questões que tinha para colocar já terão tido algum esclarecimento, mas há outras que merecem alguma clarificação. Portanto, vou colocar algumas questões, umas mais objetivas, outras menos objetivas.

O Sr. Professor deu-nos inicialmente informações relevantes para formularmos perguntas objetivas em termos técnicos.

O Sr. Professor confirma que deu instruções e que teve contactos, quer com a Atlânticoline, quer com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, por causa deste processo?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, tive contactos normais com a Atlânticoline e com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. As pessoas vinham visitar os Açores, às vezes iam prestar-me cumprimentos... Por exemplo, fui ao lançamento de quilha do navio *Atlântida*. Fui aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, eles convidaram-me e estive presente, com o Eng.^o Navarro Machado.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Uma das características do *Atlântida* é o facto de ele fazer uma acostagem lateral e de essa acostagem ser mais rápida do que a tradicional. Confirma?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sim, e pagámos para isso.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Professor deu algumas informações, como as dos atrasos, nomeadamente na conclusão do *Atlântida*, mas o único motivo pelo qual foi rescindido o contrato foi a velocidade. É o que está escrito. É o único motivo.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, quero dizer, mais uma vez, que não tratei desta parte final. Eu saí dia 17 de novembro de 2008 e acompanhei todo este processo pelos jornais, e aquilo que eu vi nos jornais foi que a velocidade foi um dos motivos, mas não sei exatamente os fundamentos, porque não os li, nem era já da minha competência este processo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Ou eu não ouvi corretamente, ou o Sr. Professor, ao explicar, não o fez também de forma audível.

Há pouco percebi que o Sr. Professor terá feito um telefonema aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo a dizer que a questão da velocidade e de colocar 180...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Trinta toneladas!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — ... no lastro para corresponder a cerca de 1500 passageiros no transporte... Foi o Sr. Professor que ligou diretamente para os Estaleiros?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, eu expliquei exatamente isto: eu estava na fase de transição, na fase de mudança da pasta, e, como isto era um assunto tão candente, para além da informação da Atlânticoline, senti-me tão preocupado com este assunto (e era um assunto que iria transmitir ao meu colega com a maior preocupação) que resolvi fazer um telefonema direto ao Eng.º Navarro Machado a dizer assim: «Ó Sr. Engenheiro, tome bem atenção nisto. Estou de saída, mas, se os Estaleiros Navais não cumprirem com a velocidade, isto pode acontecer. Veja lá, está com as mãos na massa, o que pode fazer para que...!». E ele reafirmou-me, pessoalmente, que a velocidade dos 8,6 nós era cumprida.

Mais: quando saí da Secretaria Regional de Economia, vi o Dr. Vasco Cordeiro fazer a mesma afirmação pública, penso que em dezembro ou em janeiro, já não me recordo.

Portanto, o Governo Regional, que tomou posse a seguir, a informação que teve foi exatamente a minha, ou seja, o navio iria dar a velocidade dos 8,6 nós. E o que aconteceu foi uma surpresa! Ou seja, no dia das provas, como o navio não dá mais do que 16,6 nós, foi uma surpresa para os Estaleiros e para a Atlânticoline.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Professor, durante estas audições, várias foram as pessoas que aqui disseram que por razões empresariais, em termos de gestão empresarial, nunca se teria rescindido um contrato destes. Há um parecer do Prof. Pinto Monteiro que conclui o seguinte: «Por último, a falta de culpa dos ENVC exclui a possibilidade de exigir o pagamento da pena — pois a cláusula penal assenta na culpa do devedor —, sendo certo que haveria aqui lugar à aplicação do artigo 812.º, por se tratar de penas manifestamente excessivas e, portanto, suscetíveis de serem equitativamente reduzidas». Ou seja, quer em termos jurídicos, quer

em termos empresariais, este contrato nunca seria resolvido. Quanto muito, seria reduzido o valor da contraprestação do pagamento de forma a poder ser entregue.

Qual é a sua opinião sobre esta matéria?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, eu não sou jurista, portanto não sei, não posso pronunciar-me sobre esta parte final. Mas posso fazer algumas contas de cabeça.

As penalidades, em relação ao prazo, estavam garantidas, eram 4,650 milhões de euros. Dia 30 de setembro tinha esgotado o prazo e eles tinham levado mais seis meses a entregar o navio. A estas penalidades não podiam fugir.

As penalidades, em relação à velocidade, também eram garantidas. Portanto, as indemnizações, pelo facto de, em 2009, o Governo Regional ter de fretar outros navios eram garantidas. Isto são logo 6 ou 7 milhões.

Se formos somar todas as penalidades que ocorreriam se isto acontecesse, mais valia os Estaleiros venderem o navio do que pagarem todas as penalidades. Esta é a minha opinião.

Em relação aos contratos assinados, pode haver pareceres jurídicos de pessoas eminentes, mas a gravidade é que, a meu ver, a Atlânticoline ganharia de uma forma limpa em tribunal. E a litigância que os senhores advogam aqui só foi prejudicial, porque, hoje, ninguém teria a mínima dúvida política de que quem ganharia este processo seria a Atlânticoline.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Pela sua resposta, presumo que tenha sido uma resolução política do contrato.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não! Acho que a questão que se coloca é a seguinte: se vou perder mais do que vou ganhar, acho que devo fazer este acordo. Penso eu, mas não me queria pronunciar muito sobre isso, porque nada disto se passou no meu tempo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Foi o Sr. Professor quem trouxe a esta Comissão a resolução política, dizendo que politicamente, nos Açores, todos os partidos estavam de acordo. Estamos aqui a falar de um contrato entre duas empresas que especialmente não deveria ser político.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, a única coisa que eu disse é que havia um acordo entre todos os partidos da Região Autónoma dos Açores de que este navio não deveria ir para os Açores. Não se trata de cor política, trata-se de opinião geral, que eu ouvi. Penso que o CDS, o PCP, o BE, o PS, toda a gente, se pronunciou, inclusive a atual Secretária de Estado da Defesa, que disse que o navio nunca deveria ir para os Açores, que era uma «carroça», que não prestava, que não sei o quê, que não sei que mais...

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Professor, como responsável político da Secretaria Regional da Economia, deu aval à concretização de um negócio desta natureza, ou seja, à construção de um navio deste tipo, não com os defeitos que este eventualmente teria, na perspectiva da Atlânticoline, mas à construção de um navio para este tipo de transporte.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Continuo a achar que este navio está estudado, devidamente estudado, e que não está muito longe dos navios que estamos a usar nos Açores.

Repare-se bem: quantos passageiros e viaturas leva o *Santorini*? Os outros, como o *Lady of Mann*, que estiveram lá, quantos passageiros levam? Qual era a velocidade que faziam e quantos carros transportavam?

Isto era a média do que se fazia.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Professor, só para clarificar uma coisa, esses navios são propriedade da Atlânticoline, ou são alugados?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — São navios alugados.

Antes de se fazer este navio, tivemos uma experiência de transporte marítimo, que vinha desde 2008, e, quando se fez o estudo para este navio, recolheram-se e estudaram-se todos os dados desse transporte marítimo e concluiu-se que o navio ideal deveria ter essa conformação. Portanto, o número de passageiros e de viaturas está consolidado, pode ser 750, pode ser 700, nas andarás por aí.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Ontem, o Eng.º João Moita referiu que, nos Açores, este navio iria operar cerca de 6 a 7 meses por ano e, nesse período, apenas conseguiria uma ocupação na ordem dos 80% da sua capacidade durante dois meses no máximo.

Acha que a decisão de comprar um navio desta natureza, para operar, no máximo, durante sete meses e a operar com a sua capacidade máxima apenas em cerca de dois meses, era um bom negócio para os Açores?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, não queria estar a discutir muito essa questão, porque é competência do Governo Regional. O transporte marítimo de passageiros, até agora, é competência dos órgãos próprios da Região Autónoma dos Açores. Mas estou aqui e estou pronto para dar todas as minhas posições e assumir as nossas ideias.

É consensual nos Açores o transporte marítimo de passageiros. É consensual nos Açores que o transporte marítimo de passageiros se deve fazer, embora não seja lucrativo, tal como a SATA faz o transporte aéreo de passageiros. As indemnizações que se pagam à SATA para transportar os passageiros são fundamentais para manter a coesão regional.

Durante o verão, as pessoas também exigem um transporte marítimo de passageiros. Porquê? Por várias razões, não são só as festas, não é só a necessidade de transporte do peixe fresco, dos produtos frutícolas e hortícolas, é um conjunto muito variado de razões.

Sei que dificilmente se consegue pôr esses navios a andar o ano inteiro, porque temos um período de inverno muito duro nos Açores, que são os meses de dezembro, janeiro e fevereiro. Nessa altura, esses navios tinham de ficar acostados, provavelmente em Ponta Delgada, ou em Angra, ou numa outra cidade, podendo fazer-se algumas festas, alguns cruzeiros, sempre que for pedido, e fazer manutenção.

De março, abril, outubro, novembro podiam fazer-se feiras, que podem ser de ciência, pode fazer-se outras atividades, como fizemos na área da saúde, por exemplo, com o rastreio do cancro, o rastreio de várias coisas, levar os médicos às diversas ilhas e fazer aquilo que fizemos com outros barcos.

Acho que a utilidade pública destes navios nunca estaria em causa e tanto assim é que o Governo Regional resolveu fazer novo concurso.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Professor, evidentemente que é da competência regional, mas estou a questionar o então Secretário Regional da Economia sobre esta matéria.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Claro!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Uma das coisas que ontem aqui foi referida como motivo para a rescisão do contrato — apesar de o motivo usado ter sido a questão da velocidade, que ontem foi justificada como não sendo relevante, face àquilo que estamos aqui a falar — foi o custo do combustível e o que se gastava.

Isto era do conhecimento da Atlânticoline e do Sr. Professor.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, agradeço imenso que me coloque esta questão, porque sou Presidente da EDA (Eletricidade dos Açores) e, se há pessoa que sabe o custo do gásóleo e do fuelóleo, sou eu.

O gásóleo marítimo é adquirido em *bunkers* nos Açores, não paga imposto. O preço ontem era 66,8 cêntimos e o preço do fuel desceu a semana passada e é 62 cêntimos. Não é simplesmente para o dobro, é um aumento de cerca de 7,7%.

Qual é o inconveniente do fuel? O fuel tem de estar sempre aquecido, as máquinas têm de estar sempre a funcionar. Com gásóleo, pode desligar-se e ligar-se a máquina. Com fuel, não, as máquinas têm de estar sempre a funcionar. Mais: o custo de manutenção das máquinas é mais elevado, além de que os navios ficam em portos próximos da cidade, onde os fumos tóxicos, como enxofre e *anion*, são lançados para a atmosfera.

Sou desta área, por isso sei quais são as dificuldades que temos nas centrais que trabalham a fuel com as populações que vivem à sua volta, que dizem: «Têm de pôr a chaminé numa determinada altura...». E nós estávamos a colocar dentro da cidade um consumo elevado de fuel, com todos os gases poluentes que isso origina.

Portanto, foi conscientemente que, desde início, fizemos a opção por gastar gasóleo marítimo. Não foi lapso nenhum! Foi por consciência, em termos ambientais, que fizemos as Portas do Mar, que fizemos o cais de cruzeiros, no Faial, que os navios ficam próximos da cidade.

As diferenças existem, são mais caras, mas não se pode comparar este navio com um porta-contentores. Um porta-contentores sai de Lisboa e vai para os Açores, fazendo 800 milhas; regressa, faz mais 800 milhas. Este navio pára e arranca, pára e arranca, e, quando pára, não precisa ter as máquinas a funcionar, porque pode desligar.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Professor apontou uma série de problemas relacionados com a construção do *Atlântida*, nomeadamente o facto de o projeto ser feito pela Petrobalt e de a comunicação não ser fácil. Mas no contrato havia um outro navio, o *Anticiclone*, e, quando há a rescisão do contrato do *Atlântida*, há a rescisão total. Ora, o Sr. Professor também já nos disse que os Estaleiros até já teriam uma nova equipa projetista para trabalhar no caso do *Atlântida*.

Acha razoável ter-se rescindido também o contrato do *Anticiclone*?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, muito agradeço a sua pergunta.

Entendo perfeitamente as razões dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo em não quererem construir o navio *Anticiclone*. Entendo

perfeitamente e vou explicar porquê. Entendo as razões pelas quais, voluntariamente, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo chegaram a esse acordo. Vou explicar porquê.

Este navio, depois de construído, ia ter um prejuízo, no mínimo, à volta dos 7,2 milhões euros, ia pagar multas porque ainda só estava a 38% ou 40% de construído e já estávamos a chegar ao fim do prazo. Ia pagar as multas todas! Então, o melhor seria parar e ver o que se podia fazer com os equipamentos que tinham do que continuar com este navio, com o qual, provavelmente, iriam ter problemas, iriam ter um prejuízo enorme e ter de pagar indemnizações.

Este deve ter sido o acordo mais fácil que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo fizeram. Não é assim tão prejudicial para os Estaleiros de Viana do Castelo, porque o navio estava a meio, já se tinha gasto mais de 14,6 milhões de euros e ainda não tinha sido concluído. Iria ter muito prejuízo porque o último orçamento do navio era de 21,822 milhões de euros e, como a construção ainda estava longe do fim, era capaz de ser ultrapassado, como, aliás, eram todos os orçamentos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. E oxalá não tivesse problemas com a velocidade! E, como tinham de pagar as multas pelo atraso do prazo, era melhor parar. Deve ter sido um acordo relativamente simples.

Mas nessa altura eu não estava, terminei as minhas funções no dia 17 de novembro.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Professor, da parte do Grupo Parlamentar do CDS-PP, não há a mínima questão quanto à utilidade ou necessidade do transporte marítimo entre ilhas nos Açores. Não é isto que está em questão, que fique claro, porque, às vezes, pode haver essa má interpretação das minhas questões.

O que está em causa é saber se, na sua perspetiva de técnico (hoje, já não como dirigente, e já vimos que o responsável político Secretário Regional tem essa opinião), é, ou não, mais rentável, até do ponto de vista do financiamento regional para o transporte, para a mobilidade das populações e para que estas tenham acesso a produtos essenciais, que a Atlânticoline tenha navios da sua propriedade ou que fretar navios para esse transporte.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, estou convencido de que a opção que se tomou na altura era a correta e que a opção que o Governo Regional está a tomar agora também é a correta.

Trazer navios para os Açores está sujeito a um concurso por três anos e estes não têm as condições mais adequadas. Todos os navios que vêm para os Açores têm de ser adaptados, tem de ser feita uma rampa lateral para encostar no cais, o que custa dinheiro. Não é fácil! Não é fácil ir à Hellenic Seaways dizer: «Os senhores têm aqui uma frota bastante elevada, façam um navio adequado para os Açores, ficam com o navio no inverno e mandam-no no verão». Isto não é fácil de fazer. Eles mandam navios em fim de estação, como o *Santorini*, mas acho que a Região Autónoma dos Açores pode, e deve, ter navios próprios, tal como a Madeira tem. Basicamente é isso.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Pode dizer-nos qual é o custo anual da fretagem dos navios?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, não tenho esses números comigo. Não posso responder a essa pergunta, mas sei que é um valor elevado.

Já não me recordo, pois saí da Secretaria Regional da Economia há praticamente seis anos e isso, no fim, já estava com a Atlânticoline.

Não me recordo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Não se recorda de qual era o valor nessa altura?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Posso dar-lhe um número, mas não sei.

Não posso estar a dizer se é 4, 5 ou 6, não me lembro. Mas era, e ainda é, um valor elevado. Por isso é que eu digo que, no momento da rescisão do contrato do *Atlântida*, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham de pagar isso tudo, incluindo, o aluguer dos navios, que é caro.

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

Há pouco, o Sr. Professor disse que seriam cerca de 6 milhões de euros só de um verão.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Quem é que disse?

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Professor, há pouco, disse que, pelo atraso no contrato, os Estaleiros teriam de pagar 4 milhões de euros de indemnizações.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Seriam 4,6 milhões.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O custo do aluguer dos navios, nesse ano, já seria cerca de 6 milhões.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — É provável que chegue aí.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Foi o que o Sr. Professor disse, ou seja, no mínimo serão 6 milhões de euros por ano.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Pode ser, mas não tenho a certeza absoluta dos números.

Estou a falar de memória, não sei se são 4, se 5, se 6, mas poderá ser por esses valores. É uma questão de fazer uma pergunta por escrito à Atlânticoline, que ela responde.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Quatro, cinco ou seis, as diferenças são consideráveis.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, neste momento, não tenho na memória esse valor, mas não deve ser muito diferente desses valores. Pode ser, depende dos anos, depende dos navios.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Não nos consegue dizer exatamente por que é que a empresa que fez o projeto, a Petrobalt, foi consensual com a Atlânticoline, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e a consultora da Atlânticoline, que, no caso, era a empresa SCMA, do Sr. Eng.º João Moita?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — A única coisa que sei é que a Atlânticoline não fez nenhuma recomendação aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que eu veja escrita em determinados documentos, para que escolhessem a Petrobalt. Nenhuma! Se tiraram essa conclusão, não foi graças a nós. Agora, se eles foram para o mais barato, tiveram o que tiveram.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Durante a elaboração do projeto e antes de entrar em construção nos Estaleiros, a Atlânticoline acompanhou a execução do projeto?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — O Eng.º Nuno Lima estava a par de todos os desenhos que iam surgindo.

Eles tiveram muitas dificuldades com o IPTM (Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos) e com a Lloyd Register, porque ambas as instituições achavam que os desenhos não estavam corretos. Foi um calvário para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e tudo fizemos para ajudar os Estaleiros na aprovação destes diversos desenhos. Mas continuo a afirmar que a culpa deste processo foi a dificuldade dos Estaleiros de Viana do Castelo em ter uma equipa de projeto sua ou ter uma empresa, na área de projeto, ao «pé da porta», na qual confiassem. Esta é das coisas mais críticas num estaleiro, porque precisam de saber e de ter ao lado a equipa projetista. Lembro-me de ter dito que os tais *astilleres* poderiam ser uma boa proposta para eles, mas não quiseram, ficaram pelo mais barato. Este foi o problema dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, foi o atraso no projeto, foi o terem iniciado a obra do corte do aço sem o projeto estar pronto e, depois disso, foi uma cascata de acontecimentos. O último

acontecimento relevante foi o IPTM ter dito: «Não, não! Vocês têm de alterar a compartimentação».

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — A Atlânticoline ia informando o Sr. Professor do que se estava a passar?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sempre que fosse necessário, nas não sou especialista nesta área, sempre que envolvesse dinheiro. A Atlânticoline tinha o seu orçamento, que era aprovado anualmente, mas, como houve aqui derrapagens e atrasos no projeto, havia alguma folga só que tínhamos de saber que, no ano seguinte, aquilo que eles estavam a gastar a mais eu teria de pôr no meu orçamento. Mas, basicamente, não tive nenhuma interferência, no sentido de: «faz assim...», ou, «faz assado...». Eu não sabia, não era especialista nesta área.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — E o Sr. Secretário Regional da Economia informava o Presidente do Governo Regional dos Açores?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não, necessariamente, porque o Presidente do Governo Regional tem muitas coisas em que pensar. Quando se tratava de um problema grave, como quando houve essa história do lastro... A única vez em que fiquei alarmado foi quando começaram a pôr o lastro no navio e foi quando eu disse: «Se calhar, isso não vai dar a velocidade». Aí é que eu fiquei alarmado, porque o prazo... o navio não iria estar pronto em 2008... Tínhamos contratado o *Santorini* por dois anos mais um. As pessoas pensam que a pressa era por causa das eleições, não senhor! Não houve problema nenhum.

Se o navio não estivesse pronto em 2008, haveria de estar pronto em 2009, estávamos preparados para isso. Agora, entregarem-me um navio tarde, em más condições e a não dar a velocidade pretendida, isso era a «morte do artista»! E foi o que aconteceu.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Secretário Regional e o Sr. Presidente do Governo Regional falaram sobre isto.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Penso que foi na parte final, se terei falado... mas não sei. São assuntos de que já não me recordo, já se passaram seis anos.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Apesar de não ser um assunto irrelevante.

Tem conhecimento se o Sr. Presidente do Governo Regional falou nisto com a tutela da República?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, há aqui uma confusão: eu saí em 17 de novembro de 2008 e, nessa altura, eu tinha esperanças fundadas de que o navio fosse dar os 18,6 nós. E, para me certificar disto, telefonei ao Eng.º Navarro Machado a perguntar: «Mas isto é seguro?», cuja resposta foi «É!». E o Dr. Vasco Cordeiro, que me substituiu, também disse o mesmo, numa conferência de imprensa.

Nós estávamos todos convencidos, até ao dia das provas de mar, de que o navio iria dar essa velocidade, mas eu já não estava lá nessa parte final.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Da parte do Sr. Secretário Regional, houve contactos com a tutela, no caso, com a tutela dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ou seja, com o Ministério da Defesa ou com a Secretaria de Estado da Defesa?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não! Nada! Nunca tive esses contactos, porque isto era um negócio entre empresas. As duas empresas assinaram um contrato, logo, havia que cumprir o contrato. O que é que o Ministério da Defesa tinha a ver com isto?!

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

Entretanto, assumiu a presidência a Vice-Presidente Mónica Ferro.

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

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr.^a Presidente, Sr. Engenheiro, os meus cumprimentos e um muito obrigado pela sua colaboração.

A primeira questão que quero colocar é a seguinte: qual era a relação contratual que existia entre a Atlânticoline e o Eng.º João Moita, da SCMA?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Se for ver, o Anexo 1 do relatório do Tribunal de Contas, que é o documento que eu tenho, diz claramente: «Objecto do contrato de fornecimento dos projetos, celebrados com a SCMA, Lda», o Anexo 2, «Objecto do contrato de prestação de serviços de consultadoria, celebrado com a SCMA, Lda», e o

Anexo 3 «Objecto do 2.º contrato de prestação de serviços de consultadoria, celebrado com a SCMA, Lda». Estão todos aqui definidos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Portanto, a SCMA...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — É a Sociedade de Consultores Marítimos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Exatamente.

Portanto, segundo percebi, e reporto-me à audição de ontem com o Eng.º João Moita, o Eng.º João Moita sugeriu a Petrobalt para elaborar o tal estudo prévio,...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Confirmo.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — ... que conduziria depois ao contrato, e isto foi feito por acordo com a Atlânticoline. Portanto, ele sugeriu a Petrobalt e a Atlânticoline concordou, desde que fosse a SCMA a contratar a Petrobalt.

Nessa altura não foi questionada a contratação da Petrobalt, por parte da Atlânticoline?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Nós precisávamos de um estudo prévio. Sabíamos que o *Lobo Marinho* tinha sido feito na Petrobalt. Não pretendíamos fazer projeto na Petrobalt, pretendíamos apenas um estudo prévio para ir no caderno de encargos do concurso, para as pessoas perceberem exatamente que tipo de navios pretendíamos, mas

estava com a nota de «indicativo». Portanto, não achávamos que fosse relevante, nem que pudesse vir qualquer problema por aí.

Devo dizer que só estive com o Sr. Eng.º João Moita uma vez e foi na apresentação desse estudo prévio, que ele tinha recebido e que reuniu comigo e com a Atlânticoline para explicar como seria o navio, as vertentes que o navio tinha... Basicamente foi isto. Fiquei nessa reunião e lembro-me perfeitamente de ter dito: «Olhe, não quero ter a responsabilidade deste estudo prévio. Este estudo prévio vai ser indicativo no caderno de encargos, e quem ficar com o objeto do contrato terá que, obrigatoriamente, fazer o projeto e verificar se o projeto é válido, se está correto, em termos de ensaios, de testes em tanque». E isto ficou definido nessa altura. Portanto, a Atlânticoline, quando fez o caderno de encargos, com o regulamento do concurso, pôs exatamente o que naquela altura ficou decidido naquela reunião.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Ontem foi-nos dito aqui que, de facto, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo recorreram depois ao apoio da Petrobalt, já para a construção do navio, que foram sugeridas 43 alterações ao projeto e que essas alterações foram aceites pelo Eng.º Nuno Lima, que era o fiscal residente da Atlânticoline. Confirma isto?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Isto não se processa dessa forma, o Eng.º Nuno Lima não é a administração da Atlânticoline. A administração da Atlânticoline é constituída pelo Presidente, que, na altura, era ou o Duarte Toste ou o António Raposo, e ele é que decidia, caso a caso, *item a item*, a relação custo-benefício. E podemos aqui ver um a um.

Por exemplo, no caso do navio mais pequeno: substituir o modelo de propulsor, que era tradicional, de passo variável, pelo modelo de *diesel* elétrico. Quanto é que custa? O que é que isto implica? «Ah, diminui a tripulação para a manutenção!», «Ah, é muito melhor, porque a trepidação diminui, aumenta o conforto!», «Ah, é muito melhor na atracagem no porto!». E tudo isto foi considerado, caso a caso. E não é o Eng.º Nuno Lima quem se pronuncia sobre isto, ele era apenas um fiscal que verificava se as soldaduras estavam bem-feitas, se as portas estavam a abrir bem, se as tubagens estavam corretas... Portanto, aquelas leis de verificação de boas práticas de fabrico, não tem nada a ver com a decisão política ou administrativa de dizer: «Não! Vamos fazer isto ou não vamos fazer isto». Esta era uma decisão do Conselho de Administração da Atlânticoline.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Nesse caso, nega que as tais 43 alterações, de que ontem o Eng.º João Moita nos falou, tenham sido aceites pela Atlânticoline?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — O que sei é que as alterações que foram aceites pela Atlânticoline estão vertidas nas adendas aos contratos. Não pode ser de forma diferente.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — E essas adendas aos contratos foram subscritas por quem?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Pelas duas partes: foram, assinadas pela Atlânticoline e pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Portanto, essas adendas reportam-se às alterações sugeridas pelos Estaleiros Navais à Atlânticoline. E o contrário, é que também tivemos nota de que houve, de facto (e há pouco falou-nos disso), alterações sugeridas pelo cliente, pela Atlânticoline? Todas essas alterações, que foram aceites entre as partes, estão todas documentadas?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sim. As alterações só podem existir se houver um aditamento ao contrato. E houve quatro aditamentos ao contrato no navio maior e três no navio pequeno. Dos quatro aditamentos ao contrato no navio maior, uma é irrelevante, é aquela que é uma mudança de uma prestação, as outras estão todas definidas e todas quantificadas. Tudo isso foi para visto prévio do Tribunal de Contas e justificadas, e foram sujeitas a uma análise de custo-benefício.

Portanto, não é o Eng.º Nuno Lima que decide qualquer alteração que tenha implicações financeiras. Se ele, nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, decidiu que a porta abre para aqui ou abre para acolá, que a luz fica ali ou fica acolá, que o alarme não deve ser assim ou não deve ser assado, e se os Estaleiros Navais aceitam estas alterações, aceitam-nas por sua livre iniciativa. Se elas não tiverem implicações financeiras, tudo bem, mas, se tiverem, ele não tinha autoridade nenhuma para o fazer, teria de ir à administração da Atlânticoline.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Já aqui foi dito, numa outra audição, que não houve alterações de preço e que todas essas alterações foram aceites pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo sem que tivesse havido alteração de preço. Confirma isto?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — As alterações que eu conheço são as que estão nos aditamentos. Aquelas alterações que foram feitas porque o projeto estava errado, ou porque a porta não deveria abrir assim ou assado, não são relevantes. Mas todas as alterações que foram feitas e que tiveram implicações financeiras tinham de constar dos aditamentos, e os aditamentos são aqueles que foram para o Tribunal de Contas.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Há aqui uma questão que me faz uma certa confusão, que é a comparação com o *Lobo Marinho*.

Há pouco, falou-nos do *Lobo Marinho* como um bom exemplo, que tem o problema da trepidação, como disse, mas que dá 21 nós de velocidade. Como é que se explica esta disparidade? Ou seja, como é que, para um navio que é feito, pelos vistos, com o apoio da mesma empresa, da Petrobalt, se explica esta disparidade de *performance*? Como é que há esta disparidade entre um navio e o outro, quando eles são feitos pelas mesmas empresas?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, como disse no início, não sou técnico e, por isso, nada me levou a desconfiar do estudo prévio, embora tivesse algumas reticências em que fosse feito na Rússia. Não tenho nada contra os russos, só que, para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ter uma equipa projetista a milhares de quilómetros de distância não dava jeito nenhum. Quando se quer fazer uma alteração e se se está a discutir se leva mais um camarote ou menos um camarote deveria ter-se a equipa projetista ao lado para poder dizer assim: «Olhe, isto tem implicações!». Se fosse, por exemplo, nos Astillero Barreras, que ficam a uma hora de distância, eles vinham cá, aos Estaleiros

de Viana do Castelo e poderiam dizer: «Isto faz-se assim... Isto não tem problema nenhum, podem avançar!», mas ter a milhares de quilómetros de distância uma equipa projetista, que nem responde aos telefonemas, é um risco.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Já agora, quais foram as administrações dos Estaleiros Navais com quem contactou ao longo deste processo? Foi apenas a do Eng.º Navarro Machado?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — E anteriormente a do Fernando Geraldês, mas isso foi já na fase final da administração dele. Foi a do Navarro Machado que esteve mais na fase da construção, porque a construção inicia-se, como disse, em abril, e foi a altura em que ele entrou. Penso que ele entrou em abril de 2007 e a construção naval está mais ou menos por essa altura.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Quando é que se apercebeu de que as coisas, por parte dos Estaleiros Navais, não estavam a correr bem?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — O problema principal foi sempre o projeto, porque o Nuno Lima, que estava a acompanhar isso, dizia sempre: «Estão atrasados, nunca mais mandam os documentos». Depois, o atraso começava a encorpar-se, a aumentar, a aumentar, e, mais, começam a fazer o corte do aço sem terem o projeto aprovado. Estavam a correr um grande risco. Quer dizer, o projeto não está aprovado e começam a cortar o aço! O projeto não está testado em modelo reduzido e já estão a avançar!

Portanto, o grande problema foi este, não foi uma questão de equipamentos, como disseram. Quando nos disseram: «Os equipamentos não são conseguidos», perguntámos: «Qual é o tempo que os senhores precisam para conseguir os equipamentos? É esse o prazo que nós vamos dar». Mas o problema dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo é que não têm apetência para cumprir nada. Ou seja, eles são bons para construir sem prazos, são bons para construir um navio, porque: «Ah, dá 17 nós... mas se der 16,5 o cliente, no fim, há de aceitar». O problema básico destes Estaleiros — infelizmente — é este. É que é pena termos perdido os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e espero que, agora, eles venham a ressurgir, de alguma forma. Mas se temos uma entidade portuguesa, que fala português, e se temos dois navios, com um investimento de quase 50 milhões de euros a entrar, é preferível dá-lo a uma entidade portuguesa do que a uma estrangeira. Mas, com esta organização, não há forma. São os prazos que não se cumprem e há sempre uma justificação, é sempre culpa de alguém. Este é que foi o drama dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, é não haver organização. E também o de não ter uma equipa projetista capaz — mas se não tinham dentro de casa, arranjassem ali ao lado alguém em que tivessem confiança, de modo a que, quando tivessem um problema, pudessem ir falar com esse alguém para os ajudar. É que, no dia a dia, há decisões a tomar, mas não se pode falar com uma equipa que está a 5000 km de distância, que não responde aos telefonemas e que tem atrasos. A equipa da Petrobalt, em 2003, provavelmente estava a funcionar melhor do que em 2006 ou 2007 (não faço ideia das crises que lá ocorreram). O facto é que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo se queixavam amargamente da Petrobalt. E, daí, se calhar, o conflito ocorrido no final.

Portanto, este projeto teve o desfecho que teve basicamente pela dificuldade de os Estaleiros Navais de Viana do Castelo terem ao seu lado uma equipa projetista capaz.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Aqui, volto à relação que existia com o Eng.º João Moita. Ele colaborou com a Atlânticoline no início, com a escolha da Petrobalt, e depois é ele que sugere ou propõe a Petrobalt aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ou seja, surge do outro lado. Pergunto: o Eng.º João Moita manteve alguma relação com a Atlânticoline durante esse período? Ou seja, mantinha relações com ambas as partes simultaneamente?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, eu não sei da vida do Eng.º João Moita. Só sei que nós tínhamos utilizado os serviços da SCMA quando a Atlânticoline precisava de fazer contratos para fretamento de navios, para verificar se esses navios tinham as condições corretas. Portanto, na Atlânticoline nós tínhamos algumas pessoas, mas não tínhamos as especialidades todas. Por isso, socorremo-nos do Eng.º João Moita para fazer uma análise inicial ao transporte marítimo de passageiros, definir os navios e encontrar uma equipa projetista que nos fizesse o estudo prévio.

Depois, nos anexos, pode ainda ler-se o que eles eram obrigados a fazer: assistência técnica de marinha e inspeções aos navios, o que continuou (isto foi nos primeiros seis meses de 2007); apoio na supervisão das novas construções em curso nos ENVC; apoio nas reuniões com os ENVC e com a sociedade classificadora; apoio na seleção e aprovação de equipamentos para os navios em construção; apoio na procura, seleção e contratação de navios em regime de fretamento (não tinha nada a ver com

isso); elaboração de relatórios técnicos, sempre que justificável e/ou requeridos.

Quando começou a construção efetiva e nós começámos a criar a nossa equipa de fiscalização, este segundo contrato terminou. Mas os pormenores disto, não os conheço, porque tudo isto foi gerido pela Atlânticoline.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — O Eng.º Nuno Lima manteve-se como fiscal até ao final?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Praticamente.

Ele saiu, e eu falei com ele, no dia 10 de setembro de 2008. Mas, a partir daí, já estava praticamente tudo feito, já se estava na fase de decorações e de arranjos. E é preciso perceber que uma pessoa deslocada em Viana do Castelo durante um ano, sempre atrás das pessoas a dizer «isto está bem» ou «isto está mal», não é fácil. Portanto, ele saiu e foi uma decisão da Atlânticoline, não tive nada a ver com isso.

Mas, já na altura em que ele saiu, estavam o Comandante Paulo Parece, o Diamantino Rosas, o Vítor Ferreira e o Vasco Figueira. E foi o Nuno Lima que foi substituído, mas já estavam aqui quatro pessoas.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Quando é que a Atlânticoline tomou a decisão de não aceitar o navio?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Penso que só foi depois das provas de mar. É que devo dizer-lhe o seguinte: o melhor que poderia ter acontecido para ambas as partes era o navio ter vindo para os Açores. Nós já tínhamos a tripulação fretada para isso, já estava em Viana

do Castelo para fazer treinos. Isso teria sido uma alegria para ambas as partes.

Não houve da parte do Governo Regional nenhuma tentativa de dizer: «O navio agora custa mais dinheiro, por causa do custo dos combustíveis, nós enganámo-nos» — nada disso. Isso é mentira!

O navio era o que nós queríamos e, se desse aquela velocidade, estávamos encantados. Mas não. E nós já tínhamos toda uma equipa preparada, a treinar-se para mexer com o navio.

Portanto, foi uma desilusão para nós, foi um custo que tivemos. Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo saem prejudicados, é verdade. Mas a Atlânticoline também. Foi uma expectativa que foi gorada, e em termos políticos também. Ninguém queria este desfecho. Agora, ninguém podia aceitar, depois das demoras e mais demoras e mais demoras, um navio que não estivesse dentro dos parâmetros.

Sr. Deputado, acho que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo se podem definir da seguinte forma: há de se fazer..., há de se ver..., há de dar certo. Se se chega ao fim e não dá certo, diz-se: «Olha, alguém há de aceitar, porque é uma empresa pública».

Não há rigor, não há competência! É preciso que as pessoas sejam competentes, rigorosas e, quando chegam ao fim, digam: «Comprometemo-nos com isto e isto está aqui feito».

Ora, se chegam ao fim e nada daquilo está feito, nem aquilo que é básico e foi dito logo no início!... É que eles tinham percebido que, no navio mais pequeno, a velocidade era fundamental. Mas não quiseram aceitar isto, acharam que nós íamos aceitar qualquer velocidade. Peço desculpa, mas não foi essa a decisão do Governo Regional, depois da minha saída. E, no meu entender, com razão.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Portanto, a velocidade era decisiva. E o que me disse há pouco foi que a decisão de não aceitar o navio foi tomada depois de se ter conhecimento das provas de mar, nas quais se verificou que o navio não dava essa velocidade. Portanto, isso não era perceptível antes?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, na altura em que telefonei para o Sr. Eng.º Navarro Machado, aquando da minha saída, comecei a ficar preocupado. Foi nessa altura que comecei a ficar preocupado. Mas eles diziam que tinham feito estudos com instituições internacionais e que garantiam que a velocidade iria ser dada, alguém disse que a pintura ia dar 18,7 nós, que estava muito próximo dos 19 nós. E eu disse-lhe: «O senhor faça um plano B. Se for preciso tirar a lareira ou algum compartimento que temos lá em cima que pese, tire. Não pode é haver esse problema da velocidade».

Nós sacrificaríamos a estética à velocidade. E eu disse-lhe: «Isso é um nó górdio. Se o senhor não fizer isso, provavelmente irá ter um problema de rejeição».

«Esteja descansado, Sr. Secretário, que a velocidade está garantida!», respondeu-me ele. E eu disse ao Dr. Vasco Cordeiro: «A velocidade, segundo o que me dizem, vai ficar garantida». E fiquei tranquilo. Bom, tranquilo mas, no fundo, com alguma incerteza. E, afinal, infelizmente, tinha razão.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Portanto, o Eng.º Navarro Machado, enquanto esteve em funções, garantia que não haveria problema e que...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Que a velocidade era 18,6.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — E tinha consciência de que a velocidade seria considerada pela Atlânticoline como uma questão decisiva.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sabia disso.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Já nos referiu que havia um problema de cumprimento de prazos. A velocidade é uma questão de outra natureza. Tem ideia das causas que levaram a que o navio não chegasse à velocidade requerida? Foram problemas de construção, de projeto?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — É um problema de projeto.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Consegue fazer um diagnóstico, em traço grosso? Fundamentalmente, por que é que o navio não chegou a essa velocidade?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, eu não sou especialista na área, como há de convir. Eu sou engenheiro químico, e formado há muitos anos. Portanto, não sou competente para responder.

Agora, a equipa projetista é a responsável — basicamente é isso. Qualquer modificação que fosse feita, a equipa projetista deveria ter dito «não» ou «sim». A equipa projetista deveria ter feito o projeto a tempo e

testado o navio em tanque reduzido. Se esse projeto tivesse sido feito, por exemplo, na DAMEN, teria sido feito rapidamente, eles têm bons tanques, em Wageningen, para testar um navio e rapidamente se saberia se se podia fazer isto ou aquilo.

Agora, em maio, quando o projeto devia estar pronto, ele ainda estava atraso três meses! E já estavam a cortar o aço. Esse é que é o drama: é avançar antes do tempo.

É preciso ter a noção de que as alterações substantivas que pedimos, pedimo-las até 29 de dezembro e 8 de janeiro. A partir daí, as alterações que foram feitas foi só na construção final. Não houve mais nada, de relevante. É que no dia 30 de agosto é que se define o que é que nós alterámos — e são pequenas alterações. Mas eu estive a ler, uma a uma, as alterações que foram sendo feitas — aquelas que nós conhecemos, porque se os Estaleiros Navais de Viana do Castelo quiseram fazer outras, por sua livre vontade, é com eles.

Agora que financeiramente tivessem relevância e de que nós tivéssemos conhecimento, foram estas. Mas, quanto a alterações que tivessem relevância na velocidade, há uma, sim, que é a do IPTM. Mas essa do IPTM só surge naquela altura porque os Estaleiros Navais de Viana do Castelo demoraram muito tempo a entregar os desenhos gerais. Pode ser que o IPTM também tenha alguma culpa, que também tenha demorado algum tempo a responder. Mas o IPTM tem sempre razão, estas entidades oficiais são sempre assim. Elas dizem mais ou menos isto: «O senhor tem de entregar isso mais cedo para nós analisarmos; se não entregar, nós só respondemos nessa altura».

O Sr. **António Filipe** (PCP): — A Atlânticoline, da fiscalização, da observação que fazia do andamento da obra, não tinha condições para

pensar que a coisa não estaria a correr bem, que, com aquelas alterações, o navio poderia não dar a velocidade requerida? Ou seja, não havia indícios que levassem a alertar atempadamente os Estaleiros?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, nessa altura, ninguém dizia que a velocidade ia ser... Só quando se pôs o lastro no fundo do navio e houve o problema da estabilidade em avaria, que só se colocou no fim, é que se começou a pensar «com isto, se calhar, a velocidade vem por aí abaixo». E a única alternativa que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham era substituir o aço por alumínio para voltar a ficar com o mesmo peso e retirar o peso do fundo do navio. Aí, ficariam com a mesma situação. Mas não quiseram fazer isso, quiseram poupar mais uns dinheiros. Quis poupar-se mais 1 milhão de euros.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas isso chegou a ser sugerido, segundo nos disse.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Por mim! Eu disse: «Sr. Engenheiro, é preferível substituir o primeiro e o segundo andares. E nós estamos disponíveis para retirar as lareiras, os camarotes. O senhor esteja descansado que a velocidade vai ser garantida».

Eu não sou técnico da área, mas a única coisa de que me apercebo é do seguinte: se eu ponho 130 t num navio, ele vai enterrar mais e aumentar a resistência. Será que os motores têm potência para aguentar? Não sei. Eles dizem que sim. Não quis ouvir só a opinião da Atlânticoline, quis ouvir também a opinião dos Estaleiros. E, antes de me ir embora, antes de transmitir a pasta, o Dr. Vasco Cordeiro disse-me: «Eu tenho essa preocupação» e eu respondi-lhe: «Eu também tenho, mas falei com uns,

falei com outros, certifiquei-me e eles garantem-me que a velocidade vai ser dada». E depois, nos órgãos de comunicação social, ouvi o Dr. Vasco Cordeiro dizer: «Não, não, a velocidade de 18,6 nós vai ser dada, não há qualquer problema».

Mas, depois, chegou-se à conclusão de que não era possível aos nossos fiscais detetar uma coisa que só poderia ser detetada em tanque em modelo reduzido.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Estamos aqui confrontados com um problema (problema enquanto Comissão de Inquérito), que é o seguinte: estamos incumbidos de apurar responsabilidades relativamente à situação a que chegaram os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, já ouvimos aqui vários depoimentos no sentido de que o problema do *Atlântida* e do *Anticiclone* foi, porventura, a machadada final nos Estaleiros e o nosso objetivo é apurar responsabilidades relativamente a esta matéria, responsabilidades políticas, administrativas, de quem as tiver. Enfim, porque os portugueses já não aceitam, e bem, a ideia de que a «culpa tem sempre de morrer solteira».

Quem é que considera que assume as maiores responsabilidades pelo facto de os Estaleiros terem tido de devolver perto de 40 milhões de euros aos Açores e ficado com o navio que está estacionado no Alfeite? A quem é que devemos atribuir responsabilidades por se ter chegado a esta situação e por se ter causado este prejuízo à empresa e ao Estado português?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr. Deputado, a única coisa que vejo é isto: há empresa nenhuma que se possa aguentar sem ter uma gestão rigorosa, sem saber que os prazos têm de ser cumpridos, que tem de haver rigor, que tem de se fazer orçamentos e estes serem

minimamente rigorosos, que tem que ter os instrumentos fundamentais para a sua atividade..., e isto é fruto de muitos anos.

Infelizmente, Sr. Deputado, há quem pense que as empresas públicas não são obrigadas a ter uma gestão rigorosa. Há quem pense que se as empresas públicas derem prejuízo alguém há de pagar. Não é esta a minha visão. Eu estou numa empresa pública, a EDA e tenho orgulho porque esta empresa dá lucro. Tenho orgulho nisso. E não é crime nenhum dar lucro, porque há tempos bons e há tempos maus.

Agora, se eu acumulo um prejuízo e ninguém chama a atenção, no outro acumulo outro prejuízo e ninguém chama a atenção, se a desorganização continua e se os meios mais eficazes para dar certo não surgem, passa de administração para administração, o que é que eu posso dizer? Eu é que não sabia com quem estava a lidar, eu só conhecia três bons exemplos de navios que tinham sido construídos nos Estaleiros de Viana do Castelo e, como bom português que sou — e espero continuar a ser —, entre uma coisa e outra, prefiro dar a um português. Basicamente, é isto. Eles tinham construído dois bons navios contentores para os Açores, eram bons navios, tinham construído o *Lobo Marinho*, que tinha um problema de trepidação, mas era um bom navio. Fui lá visitá-lo. De facto, no copo a água treme, é verdade, mas nós tínhamos resolvido isso com o sistema de diesel-elétrico, pelo que não iríamos ter esse problema.

Sr. Deputado, é preciso ter organização! É fundamental que as empresas públicas também sejam organizadas e que haja um estímulo para que deem lucro e, quando dão prejuízo, é preciso ir verificar o motivo do prejuízo, quem é que fez mal e o que deve fazer-se para melhorar. No meu entender, é isto que é fundamental. Não há Estado que agüente situações dessas por muito tempo.

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

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

O Sr. **Presidente**: — Em nome do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Prof. Duarte Ponte.

Pegava já nas suas últimas afirmações para lhe fazer uma pergunta muito direta. O senhor, na parte final da sua intervenção, fez uma alusão à sua visão do que devem ser as empresas públicas. Creio que há coincidência da sua opinião e da minha relativamente à gestão rigorosa e criteriosa que devem ter as empresas públicas e, mais, elas devem também trabalhar no sentido de ter lucro e não ter uma gestão danosa.

O que me deixa, de certa maneira, confusa é a forma como o senhor se refere a esta empresa pública — e estava, com certeza, a falar dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo — como se de um cidadão comum se tratasse.

Ora, o senhor tinha responsabilidades políticas e, enquanto tal, também tinha o dever, na minha perspetiva, como qualquer um que tenha essas responsabilidades, de reportar ao Governo de que fazia parte essa sua visão de empresa incompetente, de empresa pouco rigorosa, porque na prática creio que é isso que nos quis dizer, para esse Governo reportar aos responsáveis políticos de uma empresa que é completamente pública, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, cujas gestões, pela leitura que o senhor aqui nos fez, podem vir a confirmar-se que são incompetentes A

responsabilidade política também tem de ser aduzida a quem nomeia as respetivas administrações.

Portanto, penso que um cidadão político, com responsabilidades políticas, um Secretário de um governo, tendo essa perceção, não se pode ficar apenas pelo diagnóstico dessa perceção sem intervir politicamente, assumindo também as suas responsabilidades políticas no sentido de melhorar a gestão de uma empresa que é pública e, portanto, estamos a falar da gestão do erário público.

Creio que essa seria a sua obrigação, pelo que lhe pergunto se alguma vez teve essa grelha de análise enquanto político.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, eu tinha uma boa impressão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Claro que esta Comissão de Inquérito é que me abriu os olhos, porque uma coisa é estar a acontecer-me a mim, e posso ter tido azar, e outra coisa é ver que este azar se repete ano após ano, pois durante 10 anos consecutivos parece que todos os navios deram prejuízo ou poucos deram lucro.

Esse é que é o problema, mas isso eu não sabia, isso eu não conhecia. Fui ingénuo neste processo ao pensar que os Estaleiros Navais tinham capacidade, e por acaso parecia-me que tinham. Eu tinha boas referências dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Houve pessoas que disseram aqui que as soldaduras dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo eram ótimas, que os navios tinham excelente qualidade... É verdade! Os navios que saíam dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo nada tinham que ver com os navios que eram fabricados na Grécia, com indivíduos que vinham da Albânia, sem proteções. Havia qualidade no serviço prestado. O que havia era uma desorganização no sentido de pôr os instrumentos

fundamentais dos Estaleiros a funcionar, mas só com o tempo me fui apercebendo disso. Claro que isso é desvendado, de uma forma mais clara, nesta Comissão de Inquérito.

Efetivamente, o navio *Atlântida* é uma espécie de descalabro e pensou-se: «Um dia esta gente vai estampar-se.» — e estamparam-se com o *Atlântida* — «A continuar por este caminho vai haver um cliente que diz assim: ‘Não, vocês não cumpriram o caderno de encargos. Não, vocês podem ir para tribunal que vão perder. Não, não aceitamos o navio’». Isso iria acontecer um dia.

A ameaça que eles tiveram com os navios químicos, em que perderam 26 milhões de euros, é já disso um bom exemplo, mas ninguém quis arrear caminho.

Sr.^a Deputada, eu não conhecia isso; agora conheço, agora sei o que se passou. Se eu soubesse o que sei hoje, se calhar, tinha tomado atitudes diferentes, mas repito, não sabia. Eu não reporte nada ao Governo da República sobre este assunto, estive sempre à espera que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo conseguissem resolver este caso.

A Atlânticoline foi de uma tolerância imensa. Devo dizer, com toda a certeza, que os administradores da Atlânticoline correram alguns riscos quando prorrogaram os prazos e foram obrigados a pagar multas por causa disso. Fomos da máxima tolerância com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, mas havia uma linha vermelha que eles sabiam que existia e que não podia ser ultrapassada. Eu perdia bem o meu tempo se chegasse ao fim e dissesse assim: «O navio dá os 19 nós. Pronto, está tudo bem», porque era um navio que, provavelmente, serviria os Açores e ficaríamos todos contentes. Mas não aconteceu isto.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Prof. Duarte Ponte, permita-me que lhe diga que se só percebeu a ineficiência, a falta de rigor e toda essa adjetivação que nos fez sobre os Estaleiros Navais de Viana do Castelo a partir da existência desta Comissão de Inquérito, que tem basicamente três meses, então, quer dizer que tudo o que nos disse para trás poderá ser pura ficção...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Podia ser só o meu caso.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — ... ou, então, estamos a falar de uma ingenuidade extremamente básica, e permita-me também que agora seja eu a adjetivar.

Quer dizer, o senhor começa por me responder dizendo que esta Comissão de Inquérito é que lhe «abriu os olhos». Ó Sr. Professor, esta Comissão de Inquérito existe há três meses e o senhor teve parte ativa em todo este processo,...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Num caso.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — ... desde a contratação da SCMA para fazer o estudo prévio, depois fez-nos aqui acusações várias relativamente à equipa projetista e, portanto, à célebre empresa russa que os Estaleiros contrataram, a Petrobalt. Portanto, não posso concordar que a sua ingenuidade só acabou quando esta Comissão de Inquérito começou.

Creio que este registo é importante, porque só pode estar a gracejar com essa sua resposta.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Posso interrompê-la, Sr.^a Deputada?

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Faça favor.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não se pode adjetivar uma empresa só por um caso. Dizer que esta empresa não funciona bem é coisa grave.

Eu conheço o meu caso. Agora, quando a situação é generalizada, quando há vários casos, quando vários navios dão prejuízo numa sequência constante, eu já posso dizer que a empresa não funciona bem.

Pôde não funcionar bem para o meu caso, mas funcionou bem para aquele, aquele e aquele. Eu não posso generalizar e ir ao Governo da República dizer assim: «Olhe, aqueles indivíduos não funcionam bem», estilo queixinhas. E dizem-me: «Não funcionaram bem contigo, mas, se calhar, funcionam bem com aquele, com aquele e com aquele». E eu tinha bons exemplos, tinha conhecimento de pessoas que estavam satisfeitas. O Presidente da Transinsular e da Mutualista tinha-me dito: «Estou satisfeito com o navio construído em Viana do Castelo». Eu tinha ido à inauguração dos dois navios porta-contentores, eram navios de 100 m que faziam 18 nós.

Eu não posso estar a generalizar sem ter um conhecimento mais abrangente. Agora, sei que não funcionavam bem porque foram vários os casos — basta ouvir as vossas declarações e as vossas entrevistas. Soubesse eu isto na altura. Mas eu pensava que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo produziam bons navios e produziam, o problema é que produziam mesmo, só que à custa do erário público, penso eu.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Então, pergunto-lhe diretamente e a isso o senhor sabe certamente responder porque ainda foi no seu tempo: em que momento concreto foram conhecidos os problemas de estabilidade do navio *Atlântida*?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, eu penso que isto está implicado naquelas alterações que o IPTM impõe e que estão vertidas no último aditamento de 30 de agosto.

A partir daí há um alerta no sentido de dizer que é preciso subdividir a compartimentação. Mas eu não sou a pessoa indicada para me pronunciar sobre isto. Como disse, sou engenheiro químico, não me peça para falar em... Como se chama? Não me peça para falar em nada disso, que não sei. Isto é complicado. Quem sabe destas áreas são os engenheiros navais, de construção naval, eu não percebo nada disso. Só sei que nesta altura, finais de agosto princípios de setembro de 2008, começou a haver alguma preocupação.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Eu não lhe pedi que fizesse um exercício técnico.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não sei bem os termos.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Perguntei-lhe em que momento é que foram conhecidos os problemas de estabilidade.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Penso que foram nessa altura.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Exatamente.

Então, a primeira comunicação do IPTM é em agosto de 2008 ou é em finais de 2007?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, daqui para a frente não sei, tinha de ir ver os documentos e não tive tempo, como disse no início, para estudar esses assuntos a sério.

Se a senhora tem um documento a dizer que foi em finais de 2007, provavelmente, tem razão.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Estou a basear-me no documento da Comissão de Inquérito da Assembleia Legislativa Regional em que esta é uma conclusão, e creio que o senhor conhece o documento bastante melhor do que eu.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, já se passaram muitos anos. Eu fui convocado para esta reunião há seis ou sete dias e tive outras coisas... Os *dossiers* são imensos e a senhora pode fazer-me essa pergunta como pode fazer-me outra pergunta qualquer.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Posso ler uma das conclusões da Comissão de Inquérito da Assembleia Legislativa dos Açores e que refere exatamente a audição com o senhor: «Não foi esclarecido em que momento foram conhecidos os problemas de estabilidade do navio *Atlântida* porquanto, ao contrário do que afirmou o Secretário de Estado Regional da Economia, que indicou a data de agosto de 2008 a primeira comunicação do IPTM sobre o assunto é feita em final de 2007».

Portanto, continuamos com esta questão...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, eu não era o administrador da Atlânticoline, as coisas eram-me reportadas. Não conhecia tudo o que passava, nem as trocas de correspondência com o IPTM. Tinha uma tutela política, apenas.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — É que estamos a apurar responsabilidades e, de facto, se há uma primeira comunicação do IPTM que levanta as questões de estabilidade do navio no final de 2007 e só no início de setembro de 2008 é que o Governo Regional solicita a uma empresa — que saberá qual é — um estudo aos problemas de estabilidade do *Atlântida*, também estamos a falar de atrasos objetivos, não é?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, não era competência do Governo Regional resolver isso. Era competência dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo resolver esse problema.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Então, por que é que o Governo Regional solicita um estudo sobre os problemas de estabilidade...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — O Governo Regional?

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — ... do *Atlântida* à *Atlânticoline*?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — À *Atlânticoline*. É outra coisa.

A Atlânticoline é que faz isso, não é o Governo Regional.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sim, mas a Atlânticoline depende do Governo Regional, obviamente. E depende a 100% do Governo Regional.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sim, mas é uma empresa que tem o seu conselho de administração.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Muito bem, nomeada pelo Governo Regional.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Certo. E depois? Tem a sua autonomia administrativa e financeira. Se tem dúvidas, pede essa informação...

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sim, mas estou a inquirir uma pessoa com responsabilidades políticas no Governo Regional da época.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Certo.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — O Governo Regional, politicamente, tem responsabilidades diretas na Atlânticoline. Estamos a falar de uma empresa com 100% de capitais públicos, cuja administração é nomeada pelo Governo Regional e, portanto, a responsabilidade política do Governo é imensa. O que queremos apurar...

Sr. Professor, estamos aqui perante duas empresas públicas, estamos aqui a aferir da gestão do erário público e da coisa pública — são coisas

muito sérias. Não podemos tomar partido no sentido de dizer que há uma empresa pública que faz e que fez tudo bem e que há uma outra empresa pública que fez tudo mal, absolutamente tudo mal. Muito menos podemos direcionar esta discussão dizendo «as empresas que se entendam», porque elas têm características diferentes e são parte integrante do erário público. Por isso mesmo é que as perguntas vão nesta direção. Não estou propriamente a fazer a aferição de um contrato entre a Autoeuropa e uma outra empresa qualquer. Trata-se aqui de duas empresas públicas. Portanto, o rigor nos comportamentos de ambas é muito importante. Por isso mesmo é que estava a fazer a pergunta relativamente também à Atlânticoline.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, tem toda a razão, mas os Estaleiros Navais de Viana do Castelo é que tinham de ter essa preocupação. E, provavelmente, o que terá acontecido foi que a Atlânticoline disse: «Eu, para confirmar os dados dos Estaleiros, quero também ter uma opinião própria», e fê-lo mais tarde. Deve ter sido isto.

Não competia à Atlânticoline resolver este problema. Competia, sim, aos Estaleiros de Viana do Castelo. Mas, dado que este problema podia ser complexo e podia ter uma resolução que se veio a prever má, a Atlânticoline deve ter-se precavido, digamos assim, e encontrado uma outra empresa para estudar este assunto. Mas a quem competia resolver este assunto era aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Para que a questão fique clarificada, retomava a questão — e esta é a última pergunta — das alusões que nos fez à equipa projetista e ao facto de estar a muitos milhares de quilómetros de distância. Disse-nos, a determinada altura, que os Estaleiros

Navais se queixavam amargamente da Petrobalt e também invocou o nome de uma outra empresa com a qual, na sua opinião, se os Estaleiros tivessem contratualizado, o projeto seria bem melhor. Quer fazer-me essa precisão no sentido de dizer qual era exatamente a empresa.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Foi uma sugestão que demos. A empresa é Astilleros Barreras, que estão ali próximos, a 100 km de distância. Mas é preciso ter em atenção que há relações comerciais e há interesses das empresas.

Eles tinham de ter uma empresa próxima de casa; se não tinham em Portugal, tinham de ter no estrangeiro. Podia ser a DAMEN, por exemplo, com quem tinham excelentes relações e que tem uma equipa de projetos formidável, que nós visitámos.

Eles tinham de ter algo à mão. Se eles não tinham em casa, tinham de ter algo próximo que viesse discutir com eles, que se metesse num avião e em duas horas estivesse lá ou que se metesse num carro e numa hora estivesse em Viana.

Portanto, ao não ter, tinham que ter próximo e não estarem dependente de uma empresa que estava a milhares de quilómetros, que nem sequer respondia aos telefonemas e que se atrasou, atrasou e atrasou.

Pode ter tido um pico, em 2003, em que estava a funcionar muito bem, mas agora já não estava a funcionar tão bem, penso eu, não tenho a certeza. Mas isto sou eu aqui a fazer suspeições... Não tenho a certeza do que estou a dizer.

A realidade é esta: o navio tinha de ter o projeto aprovado em abril de 2007 e não sei quando é que teve.

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

Sr. Presidente, não tenho mais nada a perguntar.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Em nome do Grupo Parlamentar do Partido Social, tem a palavra a Sr.^a Deputada Odete Silva.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Prof. Duarte Ponte e dizer que as minhas questões vão centrar-se na construção dos dois navios: *Atlântida* e *Anticiclone*.

Diz-se no ponto 70 do relatório da Inspeção-Geral de Finanças, sobre o procedimento pré-contratual e contratual relativo à construção pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo dos dois navios, que, sobre os valores das propostas, segundo autos de declaração dos Engenheiros Joaquim Ventura e Vasco Martins, houve um acordo de cavalheiros entre os Estaleiros Navais de Viana de Castelo e a Atlânticoline por forma a serem aceites as propostas com os valores apresentados e, posteriormente, já depois de assinados os contratos, seriam realizados aditamentos para repor os preços nos valores considerados razoáveis.

Houve um «acordo de cavalheiros». Pergunto ao Sr. Professor: quem eram os cavalheiros?

O Sr. Professor, enquanto Secretário Regional da Economia, aceitou que o concurso fosse para a frente por um valor inferior aos valores considerados razoáveis?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Talvez fosse bom explicar um pouco tudo isto. Penso que o Presidente da Atlânticoline já explicou um pouco este tema.

O navio mais pequeno tinha tido uma única proposta de 14,5 milhões de euros. O navio maior tinha tido uma proposta dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo de 40 milhões e dos Astilleros Barreras, de Vigo, de 34 milhões de euros.

Por que é que os Astilleros Barreras, de Vigo, não foram aceites? Porque apresentaram uma variante que não estava prevista no caderno de encargos. Era dado num sistema de *lease*.

O que é que a Atlânticoline podia fazer? Só podia fazer duas coisas. Podia fazer novamente um concurso público com os dois navios. No caso do navio maior, se calhar, abria para o sistema de *lease* para os Astilleros Barreras, de Vigo, poderem entrar e, no caso do navio mais pequeno, podia aumentar o preço base, que estava em 8 milhões e passar para 12, 13, 14.

O que é que acontecia aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Se fizéssemos concurso público para o navio maior, alterando o caderno de encargos pondo uma frase «são admitidas propostas em *lease*», eles perdiam o navio maior, claramente. Se eles apresentaram 40 e se os outros, com 34 milhões, também tinham resultados positivos, não havia hipótese de os Estaleiros Navais ganharem esse concurso. Se aumentássemos o preço base do navio mais pequeno — passávamos de 8 milhões para 12, 13, 14 —, outros concorrentes podiam concorrer, nomeadamente os Astilleros.

Portanto, a probabilidade de os Estaleiros Navais de Viana do Castelo perderem este negócio era grande, tanto para o navio grande como para o navio mais pequeno. Mas para o navio grande era certo, era quase seguro.

O que é que podíamos fazer? Podíamos também fazer um ajuste direto, mas tínhamos de fazer um ajuste direto para os dois navios. Não íamos fazer um ajuste direto para o navio maior. Bastava tirar... Isto

mostra claramente como é que os Estaleiros de Viana do Castelo funcionam.

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo apresentaram 40 milhões. Era exatamente o preço por que eles começavam a ser excluídos. Aquilo era 32 milhões. Ora, 32 milhões mais 25% dava 40, mas 25% ou mais não podia ser aceite, tinha de ser abaixo dos 25%. Eles, em vez de apresentarem 39 999 milhões de euros, apresentaram 40 milhões de euros. Portanto, foram logo excluídos. Era uma coisa simples: «Se ficar sozinho e se apresentar 39 999 milhões, entro logo. Mas não, são 40 milhões. Não interessa.» Isto mostra bem como é que funcionavam os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Então, o que é que acontece? Há duas hipóteses para a Atlânticoline, e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo sabiam que havia duas hipóteses: ou lançava concurso público e havia uma grande probabilidade de os Estaleiros perderem ou, então — outra hipótese —, a Atlânticoline, conversando com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, disse assim: «Então, meus amigos, também podemos fazer um ajuste direito, mas só podemos fazer o ajuste direito convosco. Esta é a janela de oportunidades que vocês têm. Esse ajuste direto só pode ser feito convosco, porque os outros apresentaram uma proposta que não satisfazia o caderno de encargos, era uma variante ao caderno de encargos. Portanto, só os senhores é que podem entrar. Mas, para isso, têm de pôr o navio mais pequeno dentro dos 25%, ou seja, tem de estar abaixo dos 10 milhões».

Isto foi em finais de julho, quando se verificou que os navios estavam..., portanto quando se abriu... O concurso público foi aberto no dia 21 de abril... o anúncio foi no dia 21 de abril de 2006, a entrega das propostas foi entre 22 e 27 de junho de 2006, a 5 de julho reúne o júri e,

depois, a partir de uma determinada altura, já toda a gente sabe os resultados e, portanto, acontece isto.

Então, o que é que acontece? Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo dizem: «Está bem, nós vamos para o ajuste direito». E nós dissemos assim: «Se é para o ajuste direto, nós vamos abrir, primeiro, as propostas do navio mais pequeno», que foram abertas no dia 30 de agosto de 2006, e as do navio maior, no dia 31 de agosto de 2006.

Ou seja, de duas, uma: ou eles baixavam o preço do navio mais pequeno e também abríamos as propostas do navio maior, ou eles não apresentavam um preço mais baixo do navio mais pequeno e íamos todos para concurso.

O que é que a Atlânticoline perdia? Perdia o mês de agosto, que não era um mês em que se pudesse lançar concurso público.

Foi assim que foi feito. Tão simples como isso. Não houve nenhum acordo de cavalheiros.

E mais: se houvesse acordo de cavalheiros, vamos ver, então, as coisas direitinhas como elas são. O que é que isto significava? Significava que as adendas aos contratos ou os trabalhos a mais tivessem sido empolados, não é? Ora, é difícil serem empolados porque os dois navios deram prejuízo, deram mesmo prejuízo.

Então, vamos reparar o navio mais pequeno. Para o navio mais pequeno, a proposta inicial é de 14,5 milhões de euros. Há trabalhos a mais no valor de 4,7 milhões. Portanto, mesmo não falando dos 4,550 milhões, porque eles fizeram o tal desconto que vinha dos lucros do navio maior, daria 19,2 milhões. Ora, o último orçamento do navio mais pequeno é de 21,820 milhões de euros, portanto, faltavam 2,6 milhões de euros. Mesmo com a proposta inicial de 14,5 milhões de euros, mais os 4,7 que foram feitos em adenda, faltavam 2,6 milhões de euros.

Portanto, 4,7 milhões de euros estão empolados? Estão é subavaliados. E estão subavaliados em quanto? Em 55%.

O que lhes posso dizer é que o navio mais pequeno, mesmo partido do pressuposto de que a proposta do navio mais pequeno era os 14,5 milhões (era a inicial), se se somássemos os trabalhos a mais, que eram 4,7, as adendas aos contratos tinham um valor inferior ao necessário para cobrir o último orçamento que eles apresentaram, que foram 21,8 milhões de euros.

Portanto, é empolado como? Está é subavaliado, e bastante, em 2,6.

Vamos, então, ao navio maior. O navio maior tem... Portanto, foi feito um conjunto de adendas ao contrato. Foram atribuídos 9,950 milhões ao valor do contrato, são adicionados mais 6,5 milhões e dá 46,450 milhões de euros.

Qual foi o custo final do navio? Foi de 47,2 milhões de euros, e esse navio era suposto dar lucro. Esse navio era o tal que cobria os prejuízos do desconto dos 4,550 milhões de euros. Para não ter prejuízo, este navio devia ter tido como proveitos cerca de 51,750 milhões de euros, portanto, existem 6,5 milhões a menos e não a mais.

Se dois navios dão prejuízo, como é que se diz que se podem empolar? Como é que estão empolados? Não estão empolados, estão subavaliados. Tão simples como isso!

Se temos dois navios que dão prejuízo, sendo o preço base de um 40 milhões de euros e o do outro 14,5 milhões — vou até falar deste valor, sem fazer qualquer desconto —, juntando 4,7 milhões de euros dá 19,2 milhões. Se o último orçamento é de 21,8 milhões de euros, o que é que posso fazer? Não está empolado, está subavaliado.

Quanto ao outro navio, que, em princípio dava lucro, havendo um concorrente que o fazia por 34 milhões de euros, era somado 6,5 milhões

de euros e dá prejuízo. E esse é que daria lucro. Se os trabalhos a mais estivessem empolados, isso tinha de aparecer nalgum lado.

É essa a conclusão que tiro. Tão simples como isso.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Não sei se percebeu exatamente aquilo que eu disse. Eu não disse que estavam empolados.

Aquilo que o relatório da IGF diz é que, por forma a serem aceites as propostas com os valores apresentados, posteriormente, já depois de assinados os contratos, seriam realizados aditamentos para repor os preços nos valores considerados razoáveis.

Portanto, as propostas eram aceites por valores mais baixos.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, aquilo que lhe disse foi o seguinte: quando se fala no navio mais pequeno, que fica no valor de 14,650 milhões — que era próximo dos 14,5 milhões de euros —, este valor resulta de trabalhos a mais. E esses trabalhos a mais existiram.

Quais foram esses trabalhos? O sistema de propulsão, que passou de um sistema normal, de passo variável, para diesel-elétrico, custando 1,8 milhões de euros; o aumento do navio que passou a ter 70 m, para o qual foram precisos 2,2 milhões de euros; e alguns pequenos arranjos que custaram 700 000 €.

No fim, quando o navio já se encontrava em construção, estando os projetos já concluídos, vê-se que aquilo que foi adicionado em trabalhos a mais está curto. O que significa que não houve «acordo de cavalheiros» nenhum. Todas as decisões foram tomadas uma a uma, tendo sido verificados e justificados os custos-benefícios e mandados para o Tribunal de Contas.

Repare-se que, quando se assina o contrato, no dia 21 de setembro de 2006, ninguém sabia quais os trabalhos a mais que iam existir. Estiveram em discussão até ao final de dezembro de 2006 e princípios de janeiro de 2007.

Portanto, só nessa altura é que se teve, verdadeiramente, a noção de quais eram os trabalhos a mais que se iam fazer. Podia dizer-se: «Vamos fazer trabalhos a mais em quê?» Ninguém sabia! Ou: «Vamos compensar isso no futuro.» Olhe, não houve compensação nenhuma. Os dois navios deram prejuízo.

Os senhores também podem dizer assim: «Mas também davam prejuízo nos 14,5 milhões de euros», mas isso é uma coisa que nunca vou saber e, se também davam nos 40 milhões de euros, também nunca vou saber.

Na realidade, quando à primeira proposta que eles fizeram e que, em princípio, dava lucro — acho que, em princípio, as pessoas quando fazem um orçamento têm de ter margem de lucro —, se somam os trabalhos a mais, dá prejuízo. Como é que pode ser empolado?

É tão simples como isso.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Sr. Professor, referiu aqui, e já o disse várias vezes ao longo desta audição, que, por isso, é que os documentos foram para o Tribunal de Contas. Mas, num dos relatórios do Tribunal de Contas, este concluiu que os membros do Conselho de Administração da Atlânticoline incorrem em responsabilidade financeira sancionatória, por não terem feito uma atempada e correta previsão das necessidades do projeto inicial.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, no meu tempo, todos os aditamentos aos contratos foram vistos pelo Tribunal de Contas, pois foi uma preocupação que tive. Saí da Secretaria sem preocupação nenhuma sobre esse aspeto.

É evidente que o Tribunal de Contas pode voltar a visitar o processo e acho que o Tribunal de Contas também desempenhou um papel neste processo todo.

Podemos ter uma visão mais ou menos rigorosa. Temos um estudo prévio. Num estudo prévio, que era indicativo, dizer que eu tinha de saber tudo o que ia acontecer, no meu entender, é uma visão que pode ser feita e pode ser dita, mas, efetivamente, não é possível, num estudo prévio, ter em detalhe todos os pormenores que vão ocorrer no projeto final.

As pessoas pagaram as suas multas e esse assunto está arrumado. Não tenho muito mais para vos dizer. Acredito nestas duas visões, mas, se olhar bem para as recomendações do Tribunal de Contas dita sobre a aceitação do navio, vê-se que a posição do Tribunal de Contas é extremamente rigorosa, não havendo volta a dar. A partir daqui, há um estreitamento da margem de manobra.

É evidente que fomos tolerantes, pensando que a Atlânticoline resolvia o problema dos Estaleiros de Viana do Castelo. Isso foi feito à custa dos próprios administradores que planearam as multas, infelizmente. Eles fizeram isso com boa vontade, não tendo sido de má-fé. Mandaram o processo para o Tribunal de Contas e este deu visto, não detetando nenhum problema inicial. Depois, no fim, foi detetado, mas, paciência, as pessoas que estão na Administração, por vezes, têm esses problemas. Não são os primeiros a apanhar multas e não serão os últimos.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — À data do convite para a negociação prévia, posso concluir, até da resposta que deu à minha primeira questão, que não eram conhecidos factos que desaconselhassem a Atlânticoline a contratar os Estaleiros, não é?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Exatamente!

É preciso explicar isso aos Srs. Deputados, porque isto tem as suas *nuances*.

Para os açorianos, «Por que é que o senhor não fez um concurso público para o navio maior e para o navio mais pequeno?». Um concurso público tem sempre imponderáveis.

Os dois estaleiros, que estavam a 100 km um do outro, podiam entender-se, ou seja, fazíamos um concurso público pensando que íamos poupar dinheiro e, de repente, aparecia uma proposta conjunta de 40 milhões para o navio maior e de 14,5, ou 14, ou 15 para o navio mais pequeno.

Fazendo novo concurso, eu não tinha nenhuma garantia de que eles viessem abaixo do preço. Havia efetivamente, naquela altura, um *boom* na construção naval e isto é um processo que tem muitos *dossiers*, que estão escritos em português. Não é qualquer empresa inglesa que pega nisto e diz: «Vamos traduzir, vamos ver isto tudo» e resolve. Quando havia tanta apetência, e com tanta construção naval, tememos, na altura, e pensámos que poderia ser «antes um pássaro na mão do que dois a voar». Para além disso, não era líquido que pudéssemos concorrer com um sistema de *lease* aos fundos estruturais.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Na audição de ontem, o Eng.º João Moita afirmou que a Petrobalt apresentou uma proposta inferior à do

concorrente espanhol em 1 milhão de euros, pelo que foi contratada pelos Estaleiros. Uma notícia do jornal *Público* diz que, quando os Estaleiros vencem o concurso público, por sugestão do armador, recorrem à Petrobalt. Pode comentar esta opção?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, já respondi à sua pergunta.

Em relação ao estudo prévio, não era tão relevante ser a Petrobalt ou não.

Quanto ao processo do projeto em si, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no meu entender, cometeram um erro, porque o diálogo a 5000 km de distância veio a verificar-se ser muito difícil. Portanto, deviam ter, muito perto de casa, alguém que os pudesse auxiliar nas pequenas alterações que foram sucedendo.

Houve um esforço muito grande da nossa parte em sermos contidos, ou seja, até dezembro de 2006 e janeiro de 2007, acertámos com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo a maioria das alterações. Estas alterações deviam ter sido feitas com a presença da equipa projetista, coisa que não ocorreu. A equipa projetista devia ter sido envolvida desde o início e devia ter dado uma resposta atempada, que não deu.

Portanto, vinham queixar-se a mim. Como faziam lá as visitas de cortesia, diziam: «Eles não estão a conseguir», e eu respondia: «Pois, eu disse para irem para os Astilleros».

Por que é que achámos que os Astilleros tinham condições? Porque tivemos uma reunião com os Astilleros, na qual apresentaram um conjunto de navios que tinham construído ultimamente e disseram: «O vosso estudo prévio está um pouco antiquado; vamos alterá-lo». E eu disse: «Tudo bem.»

Perguntámos se estavam disponíveis para sair do *lease* e responderam: «Temos dificuldades porque deve haver, provavelmente, alguns sistemas de apoio em Espanha». Nessa altura, não sei se havia ou não, mas fiquei com essa ideia. As ajudas de Estado não existem só em Portugal, existem em muitos sítios.

Portanto, não estavam disponíveis para prescindir do sistema de *lease*. Achei que eles tinham capacidade e que havia um bom relacionamento entre as duas empresas, se calhar, bom de mais. Depois, temi que, num concurso público, eles se unissem. Estas coisas têm sempre o seu lado bom e mau. O concurso público nem sempre dá os melhores resultados e eu tinha «um pássaro na mão» e podia baixar 4,5 milhões, o que não era assim tão mau.

Foi assim que foi decidido.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Tem conhecimento de que foi o armador que sugeriu a Petrobalt aos Estaleiros?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Não!

Já respondi a essa pergunta.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Ontem, o Eng.º João Moita também afirmou que, trabalhando há mais de 50 anos na indústria naval, nunca vira um armador recusar um navio, com base nos argumentos usados pela Atlânticoline. Disse mesmo: «Nunca vi no mundo uma coisa igual».

Afirmou, também, que, na sua opinião, o acordo a que chegaram os Estaleiros e a Atlânticoline foi uma decisão política, algo que já tinha sido afirmado, nesta Comissão, pelo Presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e da EMPORDEF, João Rolo, que, pelas notícias dos jornais,

percebeu que o Governo Regional dos Açores não ia querer o navio, mesmo antes da rescisão do contrato.

Pedia-lhe que nos desse a sua opinião sobre estas declarações.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Passei boa parte do tempo a explicar isso. Embora isso não seja do meu tempo, acho que não é assim.

Não houve qualquer acordo político. Houve uma decisão que, no meu entender, salvaguardou os interesses de ambas as partes. Estou convencido de que, se o processo decorresse nos tribunais, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo iam perder mais do que a indemnização. E o que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo deviam ter feito era vender o navio rapidamente e terem-se convencido de que esse navio não vinha mesmo para os Açores. Andaram sempre a tentar dialogar com o Governo Regional pensando que os Açores iam aceitar esse navio. Essa talvez tenha sido uma ilusão que foi criada no Governo da República, mas havia substância suficiente para rejeitar o navio e os tribunais iam acabar por decidir desta forma.

Havia garantias bancárias em *first demand* que, mais tarde ou mais cedo, iam parar diretamente à Atlânticoline; havia indemnizações que teriam de ser pagas — «clarinho como água» — e, portanto, no cômputo final, julgo que, se os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tivessem vendido o navio a alguém para quem a velocidade não fosse tão importante poderiam ter recebido, rapidamente, uma verba suficiente e os custos seriam minimizados. Porém, demoraram muito e agora não sei por quanto vão vender o navio.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — O Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo também afirmou, nesta Comissão, que pediu, várias vezes, para ser recebido pelo Governo Regional e que nunca o receberam.

Pode dizer-nos por que é que nunca receberam o Sr. Presidente da Câmara Municipal?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, deixei de ser Secretário Regional em 17 de novembro de 2008. Não faço parte do Governo Regional.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Durante o tempo em que fez, ele nunca pediu para ser recebido?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, durante o tempo em que estive lá, o navio era para vir para os Açores. O que queria era que o navio viesse para os Açores.

Não sei mais nada do que se passou depois.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — O administrador dos Estaleiros em 2010, disse-nos, também aqui, que o problema da Atlânticoline foi a entrada de intermediários que, por sua vez, trouxeram projetistas. E o Eng.º João Moita afirmou que havia um problema da Atlânticoline em contratar diretamente os russos e que lhe disseram: «O senhor contrata com os russos, nós pagamos-lhe a si e o senhor paga-lhes a eles». Pergunto por que a Atlânticoline precisou de intermediários.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, são coisas completamente diferentes. Uma coisa é o estudo prévio feito

pela Atlânticoline, que foi encomendado à SCMA — está nos anexos do relatório do Tribunal de Contas —, e outra coisa é o projeto encomendado pelos Estaleiros Navais de Viana de Castelo à Petrobalt. São coisas distintas e uma coisa não tem nada a ver com a outra.

Em relação àquilo que aparece nos contratos, o contrato é feito com a SCMA e eles encarregam-se de encontrar um parceiro para fazer o projeto.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Sim, mas por que é que a Atlânticoline não o fez diretamente? Disse que não queria fazer e que pagava...

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Isso são afirmações do Engenheiro João Moita. O que conheço é o que está no contrato.

O Engenheiro João Moita, ou a SCMA, obrigava-se a fazer o trabalho em três fases: versão preliminar dos seguintes documentos — desenho de arranjo geral, especificações técnicas, secção-mestra, lista de fabricantes dos equipamentos, cálculos hidrostáticos preliminares. Terá contactado com a Atlânticoline e dito: «Provavelmente, vamos utilizar estes para fazerem isto, pois já fizeram o *Lobo Marinho*. Os senhores têm alguma coisa a opor?» Penso que, basicamente, foi isto. Penso eu, porque não estive na administração e estas são decisões administrativas.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Foi-nos também dito, ontem, pelo Eng.^o João Moita que o navio *Atlântida* não era viável nos Açores para operar só seis ou sete meses por ano e que, a determinada altura, a Atlânticoline equacionou um duplo uso para o navio.

Perante isto, ficámos a pensar que as alterações que foram solicitadas, com mais *suites*, o casino, o infantário e a pista de dança,

poderiam ter a ver com este duplo uso para o navio. Mas, não se devendo a esses duplo uso, aliás, como o Sr. Professor aqui já referiu, o que queriam era um navio do estilo do *Lobo Marinho* mas mais pequeno, com condições de um *ferry*. Penso que foi isso que aqui disse.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Qual *Lobo Marinho*?

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Então, pergunto para que foram solicitadas estas alterações.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, essas alterações são de pormenor e pouco afetam a estabilidade do navio. O infantário, a pista de dança, esses pequenos pormenores ou adereços que foram colocados no navio no fim não são nada que o *Lobo Marinho* não tenha, não é nenhum luxo especial.

Quanto aos camarotes, é evidente que nos Açores, porque as viagens são muito mais longas do que na Madeira, precisamos um pouco mais de camarotes, e já expliquei porquê. Há pessoas que não se dão bem a bordo e precisam de ir para a cama descansar, ou não querem estar na confusão e no barulho das pessoas a tocar e a cantar e querem ir para o seu camarote ler um livro. Os camarotes eram muito procurados nos barcos que tinham bons camarotes. Por isso, dissemos: «O que é que podemos fazer para aumentar o número de camarotes?» Mas este navio não podia transformar-se de forma alguma num navio de cruzeiros, que é completamente diferente. Este é um navio pequeno, com 97 m, tem a capacidade de levar 750 passageiros e tem um número de camarotes muito reduzido para os passageiros que transporta.

E também tinha outra vantagem: às vezes, em determinadas ilhas onde as unidades hoteleiras estavam todas cheias, era mais uma reserva para dormir.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Já aqui foi também falada a questão da velocidade.

O Engenheiro João Moita diz que o atraso numa viagem de 10 horas são 20 minutos; afirmação contrária teve o Presidente da Atlânticoline, que disse que o atraso era de 3 horas.

O Sr. Professor já nos disse que, de facto, a velocidade alcançada pelo *Atlântida* não permitia cumprir horários. Pergunto-lhe: os horários não são elaborados em função da velocidade dos navios? Numa viagem entre ilhas, tem noção de qual o verdadeiro atraso que poderíamos estar a falar?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, eu falei de outra coisa que não de horários. Quando se atraca a um porto, há sempre situações inesperadas: de repente, há um passageiro que vem numa maca, há uma descarga de peixe que demora mais algum tempo mas está quase a chegar. Portanto, às vezes, o navio, em vez de estar uma hora no cais, fica uma hora e meia ou uma hora e um quarto. Ele tem de recuperar. Se tem «pulmão» para recuperar, recupera, mas se já está com peso em cima das costas, nunca mais vai recuperar. É essa a diferença.

Por isso é que traçámos uma linha vermelha. O navio não pode dar menos de 18 nós. Repare que o navio da Madeira dá 21 nós. Queríamos que ele desse 19 nós. Pela dimensão, penso que penalizámos 0,2 nós abaixo dos 19 e a partir dos 18 nós era sabido que podíamos rejeitar o navio. Portanto, o que estou aqui a dizer é isto.

Quanto a contas do fim do dia, só quem está à frente das coisas, como o Dr. Carlos Reis, é que as pode fazer. Eu não posso, nunca estive à frente da Atlânticoline. Era Secretário Regional da Economia, tinha as áreas do comércio, indústria, energia, transportes aéreos, os transportes marítimos e o turismo. Eram 19 empresas públicas, que tinham um volume de negócios superior a 600 milhões de euros. A Sr.^a Deputada está aqui a ver uma dedicação minha à Atlânticoline que, se fosse repartida pelas 19 empresas, não fazia mais nada.

O conhecimento que tenho, apesar de passarem já quase seis anos do que aconteceu, com um tempo tão curto que tive para me preparar para vir para esta reunião, demonstra que, apesar de tudo, acompanhei este processo, mais ou menos. Mas não sou nem nunca fui administrador da Atlânticoline.

Exige um conhecimento técnico o fazer horários, saber como se faz. Isto é muito complexo.

Repare que nos Açores, numa festa no grupo central, há ilhas que têm uma ligação estreita à Terceira. Por exemplo, nas touradas à corda, a Terceira envia os touros, que é ela que os tem, para a Graciosa e para S. Jorge, e vão os capinhas com as gaiolas; eles têm de voltar para a Terceira a tempo útil, porque o recurso de touros, no verão, é escasso, pelo que aquilo tem de ser feito.

As relações comerciais e culturais que existem entre as diversas ilhas são complexas. Fazer um horário nos Açores é algo complexo, porque aquela festa é mais importante do que a outra, porque há um certo bairrismo entre as diversas ilhas e uma coisa muito importante é cumprir horários. Ora, a única forma de cumprir horários é ter uma espécie de tampão: se eu quiser, ando mais depressa; se eu tiver um problema qualquer, recupero; se o mar está bravo, perco mais tempo a fazer essa

viagem mas na outra vou recuperar. Basicamente era isto. A velocidade era extremamente importante.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Já agora, se me puder dizer, qual é o tempo médio de viagem entre ilhas?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, já disse que depende de ilha para ilha, depende do barco que está a utilizar e da velocidade que ele dá. Não conheço os horários, não sei, nunca os fiz, mas se essa pergunta for feita por escrito à Atlânticoline, ela vai responder.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Sr. Professor, vamos na 18.^a audição. Foi dito nesta Comissão pelo Sr. Ministro, pelo Presidente da EMPORDEF, pela Comissão de Trabalhadores, pela União de Sindicatos, de uma forma unânime, que a rescisão do contrato do *Atlântida* e o acordo entre os Estaleiros e a Atlânticoline foi a certidão de óbito dos Estaleiros.

Já sei que, aquando da rescisão do contrato e do acordo, o Sr. Professor já não estava lá, mas também pudemos verificar logo pela resposta que deu à primeira pergunta que, realmente, tiveram alguma preocupação em que fossem os Estaleiros a fabricar estes navios. Pergunto se, durante o período em que estive envolvido, partilha desta afirmação.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo estavam progressivamente a correr riscos. Um dia, iam ter um problema destes. Foi com os Açores. Tenho muita pena!

Não foi feito de propósito por nós, não foi uma maldade que quiséssemos praticar em relação aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Agora, não se cumprem contratos, ninguém liga ao que escreveu e subscreveu, mais tarde ou mais cedo...

Aliás, as empresas públicas têm um problema: têm o Tribunal de Contas «à perna». Se fosse uma empresa privada, bom, vá lá, podia-se fazer aqui um jeito... Mas aqui o Tribunal de Contas diz: «Não, não, tem de fazer-se assim».

As empresas públicas têm uma maleabilidade mais estreita, Sr.^a Deputada, e estamos a falar de duas empresas públicas. Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não estão habituados a cumprir contratos? Paciência! Têm de cumprir. Penso que o Governo Regional não tinha outra solução, mas lamento imenso.

Porém, como disse, isso não é do meu tempo, terminei as minhas funções em 17 de novembro de 2008.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Como acabou de afirmar mais uma vez, tratava-se de duas empresas públicas, com tutela de Governos. Acha que por parte das tutelas, quer do Governo da República quer do Governo Regional, foi feito tudo o que era possível? Não seria possível este assunto ter um desfecho diferente do que teve se tem havido um outro envolvimento por parte dos respetivos Governos?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Sr.^a Deputada, acho que o desfecho foi correto. O que tinha de ser feito de imediato era a venda navio, enquanto ele valia, enquanto não se desvalorizava.

Não sei quais foram os contactos que houve, não fazia parte do Governo. A única coisa que posso dizer é que isto ia dar neste resultado. Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo deviam ter-se convencido logo de início de que não havia volta. Porquê? Porque o Governo Regional não

podia aceitar este navio. Mas poderia haver outras entidades, que existem no mundo inteiro, que não tivessem tantos problemas com a velocidade como nós temos, e aceitassem, dando o verdadeiro valor do navio.

Se este navio fosse para os Açores, as indemnizações que os Estaleiros Navais teriam de pagar seriam tantas, seriam semelhantes àquilo que receberiam de outra entidade. Isto estava «ela por ela».

A Região Autónoma dos Açores, para aceitar este navio, ficaria com um peso em cima de si durante 20 anos, quando não era obrigada a aceitar. Portanto, a situação mais correta era vender o navio a quem não tem problemas com a velocidade e deixar a Região Autónoma dos Açores construir os navios noutra sítio, com aquilo que quer. Se nos dessem esse navio, as indemnizações que iam pagar seriam tantas que o valor pelo qual vendiam o navio, se calhar, era maior. Isto devia ter sido entendido logo, no início!

Não foi nenhuma maldade que a Região Autónoma dos Açores quisesse fazer aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo! Quando as pessoas vêm aqui falar dos Estaleiros, são todas pessoas ligadas ao Estaleiros e dificilmente entendem o outro lado. Vêm para aqui dizer que o Santo Cristo é a principal festa, que andamos com três ou quatro passageiros no navio. Nada disso é verdade! Quem está nos Açores sabe que não é assim, e todos os partidos políticos que estão nos Açores — sem acusar ninguém — tiveram esta posição unânime.

Portanto, o que é que havia a fazer? Quem estava à frente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo devia ter vendido o navio rapidamente e podiam ter recuperado o dinheiro. Foi um azar que tiveram, que serviu de lição.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Sim, mas a verdade é que para o venderem era preciso que houvesse alguma entidade interessada.

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Vi várias propostas de venda.

O Eng.^o Moita disse que havia uma proposta de 28 ou 29 milhões... Vi o Dr. João Rolo dizer que havia outras propostas iniciais maiores até. Agora, houve muita indecisão. Este navio só se vende por 49 milhões ou 45 milhões... Havia que ter a noção de que com este navio não iam buscar todo o dinheiro que tinham investido. Mas, também, se o navio fosse para os Açores, teriam de dar imensas indemnizações e os Açores ficavam com um navio que não queriam, de que não gostavam, que não os satisfazia...

Portanto, a solução mais correta foi esta: chegar a um acordo entre as partes.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Por último, não nos podemos esquecer que os contribuintes, nos quais estão obviamente os açorianos, estão a pagar o navio, sensivelmente, duas vezes: além do custo do *Atlântida*, os Estaleiros pagam custos de manutenção, juros e custos de atracagem no Alfeite, e a Atlânticoline paga custos com o aluguer de navios para transporte de passageiros entre ilhas.

Já agora, gostava de lhe colocar uma questão: tem conhecimento se estes navios que são fretados pela Atlânticoline cumprem essa velocidade que era exigida para o *Atlântida*?

O Sr. Prof. Dr. **Duarte José Botelho da Ponte**: — Ontem, o Sr. Eng.^o João Moita disse que sim, mas não tenho a certeza. Ele sabe disso melhor do que eu.

Sei que o *Santorini* ... acho que dá a velocidade de 19 nós. Estive no início da procura do *Santorini*, mas não sei do outro navio que está lá agora... Mas, isso, a Sr.^a Deputada tem de perguntar à Atlânticoline. Não tenho a certeza dos valores. Penso que o *Santorini* dá os 19 nós e o outro, que nem sei como se chama, ainda dará mais, mas não tenho a certeza. Já estou afastado disso há muito tempo.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Muito obrigada.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Srs. Deputados, pergunto se há alguma inscrição para uma segunda ronda de perguntas.

Não havendo mais questões, agradeço ao Sr. Prof. Dr. Duarte da Ponte, em nome da Comissão, as informações que nos deixou e as respostas que deu aos Srs. Deputados. Em nome desta Comissão de Inquérito, muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 30 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.