

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

19.^a Reunião
(17.^a audição)
(3 de junho de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Mónica Ferro) declarou aberta a reunião às 10 horas e 47 minutos.

O Sr. Eng.º João Moita (Consultor da Atlânticoline e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Nuno Sá Costa (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS), Abel Baptista (CDS-PP), António Filipe (PCP), Mariana Aiveca (BE), Jorge Fão (PS) e Altino Bessa (CDS-PP), tendo, ainda, o Sr. Deputado Afonso Oliveira (PSD), em interpelação à Mesa, solicitado a entrega de documentação referida pelo depoente.

O Sr. Presidente (Abel Baptista) encerrou a reunião eram 14 horas e 7 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Bom dia, Srs. Deputados. Vamos dar início a esta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito para Apuramento das Responsabilidades pelas Decisões que Conduziram ao Processo de Subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Eram 10 horas e 47 minutos.

Hoje temos a audição do Sr. Eng.º João Moita, que vem na qualidade de consultor da Atlânticoline e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Já expliquei ao Sr. Eng.º João Moita o modo de funcionamento da Comissão e, sem mais demoras.

Assim, dou a palavra ao Sr. Deputado Nuno Sá Costa, do Grupo Parlamentar do PSD, que abre esta primeira ronda de audições, a quem peço que tente respeitar os 9 minutos indicativos.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr.^a Presidente, começo por cumprimentá-la em primeiro lugar, assim como os restantes Sr.^{as} e Srs. Deputados e também o Sr. Eng.º João Moita, a quem agradeço a disponibilidade em cá vir para responder a algumas questões.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Deputado, peço-lhe só um segundo, porque cometi uma falta procedimental, uma vez que não perguntei ao Sr. Eng.º João Moita se queria fazer uma primeira declaração de abertura.

O Sr. Eng.º **João Moita** (Consultor da Atlânticoline e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo): — Não! Era só para cumprimentar as pessoas.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Muito obrigado, Sr. Engenheiro.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Obrigado, Sr.^a Presidente.

Sr. Engenheiro, para centrarmos um bocadinho a nossa conversa, quero perguntar-lhe, em primeiro lugar, qual a formação académica e profissional do Sr. Engenheiro e qual a experiência que tem na área da construção e reparação naval.

O Sr. Eng.^o **João Moita**: — A formação académica é a seguinte: tirei o curso, primeiro, que não acabei, de electricista na Escola Industrial de Torres Novas; vim para Lisboa e entrei no Instituto Industrial de Lisboa (era assim que se chamava na altura, só mais tarde é que passou a Instituto Superior de Engenharia), quando acabei o curso já era Instituto Superior de Engenharia; fiz o curso, na Escola Náutica Infante D. Henrique, de Oficial de Máquinas da Marinha Mercante.

Em 1969, quando acabei o curso da Escola Náutica, embarquei como oficial de máquinas, e estive embarcado desde 1969 até 1981, atingindo a categoria máxima, que era chefe de máquinas, engenheiro chefe de navios. Fui convidado para superintendente da Companhia Nacional de Navegação (CNN) em 1981. Em 1984, fui convidado para diretor técnico da Portline, quando foram extintas as antigas companhias de navegação e criada a Portline e a Transinsular, e estive na Portline entre 1985 e 1991. Entretanto, em 1986, foi criada a primeira empresa de gestão de navios em Portugal, dentro do Grupo Portline. Em 1991, quando a Portline foi privatizada, fui convidado pelo acionista da Transinsular, que era uma empresa belga, para criar uma nova empresa de gestão de navios no Grupo Transinsular. Saí da

Portline e criei uma nova empresa de gestão de navios em 1991. Essa empresa de gestão de navios manteve-se no Grupo da Transinsular, que mais tarde passou a Grupo ETE, quando a ETE comprou a participação do grupo belga que tinha na Transinsular, manteve-se até 2003. Em 2003, vendi as participações que eu tinha em empresas do Grupo ETE e comprei 100% de uma empresa de gestão de navios, que tínhamos formado também nessa altura, e criámos uma *holding*, a FirstLink, que congregou várias empresas que tínhamos e que se tornaram independentes a partir da saída do Grupo ETE, em 2003. O nosso grupo mantém-se até hoje em atividade.

Portanto, a minha atividade de *shipping* começou em 1969, durante todo este processo dirigi projetos, a começar na Portline, de construção de muitos navios, quer em estaleiros nacionais, quer em estaleiros internacionais. E, portanto, a minha vida de *shipping* começou em 1969 e continua até ao momento.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Muito bem, Sr. Engenheiro. Confirme-me apenas duas ou três coisas e depois coloco-lhe uma questão genérica.

O Sr. Engenheiro era sócio-gerente de uma empresa que contratou com a Atlânticoline e com os Estaleiros de Viana do Castelo, que é a SCMA (Sociedade de Consultores Marítimos, L.^{da}).

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Certo.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Por via da SCMA era agente da Portbridge, uma empresa com sede na Irlanda. O Sr. Engenheiro era Presidente da FirstLink, a tal *holding* que acabou de falar, e a FirstLink detinha 80% do capital social da Atlantic Eagle ou...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não, isso não está correto.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Pode explicar-nos o que fazia, digamos assim, ou qual a relação com cada uma destas empresas?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Começando pelo fim, a SCMA FirstLink não detinha 80% da Atlantic Eagle. A Atlantic Eagle é uma empresa que foi criada para, eventualmente, apresentar uma proposta à EMPORDEF relativamente à concessão dos Estaleiros Navais de Viana e também aos Estaleiros Navais do Mondego. Essa empresa foi constituída por um grupo de pessoas com um sócio, que era o investidor. Simplesmente, esse sócio, um investidor do Norte, em determinada altura, por razões que desconheço, teve problemas financeiros e deixou de ter capacidade financeira para participar na AIS, era ele quem disponibilizava as verbas para os investimentos a fazer.

Entretanto, em agosto de 2013, os sócios da AIS, em função do «colapso financeiro» do parceiro que iria fazer o financiamento dos projetos e depois de já terem ganho a concessão dos Estaleiros Navais do Mondego, estão numa situação de não ter capacidade financeira para cumprir os compromissos que assumiram e falaram-nos no sentido de saber se estaríamos interessados em comprar a participação desse sócio, que, entre aspas, estava falido. Também não tínhamos capacidade financeira para entrar e falámos a uma pessoa, que, entretanto, estava com alguma dinâmica, e continua a estar, na área do *shipping*, que era o Sr. Dr. Rui Alegre, que ficou com os paquetes que pertenciam ao Sr. Potamianos, que entretanto faleceu. E, nessas conversas que tivemos, foi decidido que tomávamos uma posição de 80% na Atlantic Eagle — isto já foi em agosto,

portanto depois do processo dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo —, e tomámos uma posição de 33% e o Dr. Rui Alegre, diretamente, tomou uma posição de pouco mais de 46%. Em conjunto, ficámos com 80%: ele com quarenta e seis vírgula qualquer coisa por cento, nós com 33%.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Portanto, já depois de terem concorrido à privatização.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Exatamente.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas a empresa foi constituída, disse-nos, em concreto, para concorrer à reprivatização dos Estaleiros de Viana e também à dos do Mondego.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Segundo sei, a ideia deles era concorrer aos Estaleiros de Viana e aos do Mondego, mas isto foi antes de nós entrarmos na empresa.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, explique-nos, se puder, de forma relativamente sucinta, a relação que a empresa da qual o Sr. Engenheiro era sócio-gerente, a SCMA, teve inicialmente, e reporto-me em concreto à construção e contratação da construção de dois navios por parte da Atlânticoline, com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em relação ao *Atlântida* e ao *Anticiclone*. Qual a relação que a SCMA tinha quer com a Atlânticoline quer, depois, com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Antes, tinha feito outra pergunta à qual eu não respondi, mas, em função das notícias que aparecem nos jornais e das coisas que se dizem que não estão corretas, talvez fosse melhor começar por aí. Eu já respondo a essa pergunta.

Por que é que aparece uma empresa irlandesa, a Portbridge aqui no processo? A empresa aparece no processo porque a Petrobalt, que era a empresa de projeto russa com quem começámos a trabalhar no final da década de 90, já tinha uma tradição grande de cooperação com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, na altura em que estes construíram uma série de vinte e tal navios para a Rússia. A partir de 1975, quando foi a Revolução de Abril, passados uns tempos, os Estaleiros de Viana do Castelo construíram esses navios e as pessoas russas que colaboraram nesse projeto e que estiveram inclusivamente a trabalhar em Portugal para os Estaleiros de Viana do Castelo...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, peço desculpa por interromper, não me leve a mal. Mas, antes de isso, para percebermos o encadeamento total, a SCMA foi contratada pela Atlânticoline, com quem realizou dois contratos em 2005, tendo o segundo sido renovado em 2007. Esse contrato era para a elaboração dos desenhos e do projeto do navio para o concurso público que a Atlânticoline ia fazer para a construção desses dois navios. Já aqui a SCMA contratou a Petrobalt, ou não?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Sim. Nós fizemos um primeiro contrato com a Atlânticoline no sentido de dar apoio à empresa como consultores para o desenvolvimento do projeto de construção dos navios que a Atlânticoline ia pôr a concurso. Fizemos este primeiro acordo no sentido de dar, como consultores técnicos, apoio à Atlânticoline. Entretanto, nós

sugerimos à Atlânticoline que, para se construir um navio (que era um projeto específico para o cliente Atlânticoline), em vez de fazerem apenas os documentos do concurso e uma especificação técnica com um simples desenho indicativo do navio, para evitar os grandes riscos que se correm quando se constrói um protótipo, se contratasse uma empresa de projeto, uma vez que a nossa empresa não tinha essa capacidade, para fazer um pré-projeto do navio, incluindo testes em tanque do modelo do navio, para que o navio, quando fosse posto a concurso, fosse um navio concreto e não apenas um navio com uma descrição técnica. E isto exatamente para quê? Para evitar que cada estaleiro concorrente ao concurso apresentasse um navio diferente. E foram explicadas à Atlânticoline as vantagens, incluindo as da eliminação de riscos que esta situação comportava, e a Atlânticoline perguntou: «Você tem algum projetista que conheça, que tenha capacidade para fazer esse trabalho?». Ao que eu disse: «Temos, nós trabalhamos com um projetista russo, que, inclusivamente, esteve envolvido na construção de um *ferry* para a Madeira, foi o último trabalho que se fez. E, portanto, nós conhecemos bem o projetista. É uma empresa de projeto com cerca de 70 trabalhadores, trabalha dentro de um dos maiores estaleiros russos, tem estado envolvida em n projetos de grande complexidade, desde navios atômicos a outros. E, portanto, essa empresa, com que temos uma colaboração já há bastante tempo, é, do nosso ponto de vista, uma empresa possível. Os senhores falem com eles e façam um contrato para eles executarem este trabalho.» E a Atlânticoline, nesta conversa, diz-me: «Mas sabe, para nós, é um problema fazer um contrato com uma empresa russa. Não temos nada contra os russos, mas, sendo nós uma empresa pública, contratar uma empresa russa para fazer isto, o senhor compreende... O senhor não se importa, seria melhor para nós, que seja a vossa empresa a contratar os russos a nosso pedido? O senhor tem algum inconveniente

sobre isso?». E eu respondi: «Não! Não temos nenhum inconveniente em contratar a Petrobalt para fazer este trabalho, em função do pedido que a Atlânticoline nos está a fazer. Não tem problema nenhum!»

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Ó Sr. Engenheiro, mas a Administração da Atlânticoline concretizou esse temor que tinha em contratar uma empresa russa, ou ficou-se por essa afirmação genérica que o Sr. Engenheiro aqui fez?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — É informação genérica dizer que fazer um contrato com a empresa russa era uma situação um pouco complicada... «Era melhor... Se a SCMA não vê inconveniente, nós pedíamos que seja a SCMA a contratar os russos, a nosso pedido», e nós dissemos que não havia problema nenhum.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — E o Sr. Engenheiro contratou a Petrobalt. Correto?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Exatamente!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — E esse trabalho custou 322 900 euros. Confirma?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Exatamente!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, entretanto, é feito um segundo contrato, também uma espécie de assessoria para a construção dos navios, em que a SCMA recebia 2800 euros/mês e, depois, mais tarde,

em 2007, este valor foi atualizado para 3000 euros/mês. Este contrato dizia respeito apenas ao *Atlântida* e ao *Anticiclone*, ou era para outro tipo de atividade da Atlânticoline?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Esse contrato dizia respeito a todo o apoio a dar à Atlânticoline, não só nos navios que estavam, já na fase seguinte, contratados aos Estaleiros de Viana mas também no projeto que a Atlânticoline tinha de alugar navios, de fazer inspeções a navios, etc. Portanto, era um apoio abrangente relativamente a todas as necessidades técnicas da Atlânticoline.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, por que razão então, mais tarde, depois de os Estaleiros terem ganhado o concurso para a construção destes dois navios, a Portbridge — e se eu estiver a dizer mal, Sr. Engenheiro, corrija-me por favor —, da qual a SCMA era agente em Portugal, contrata novamente a Petrobalt, agora para os desenhos de execução dos navios, cuja contratação envolveu a quantia 1 690 000 euros para o *Atlântida* e 350 000 euros para o *Anticiclone*? Confirma?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Confirmo, mas a situação é um pouco diferente.

A Petrobalt desenvolveu o pré-projeto, incluindo os testes em tanque, para se fazer o concurso, e o trabalho da Petrobalt acabou. Foi um trabalho prestado à Atlânticoline. Entretanto, há o concurso público, e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, por decisão da Atlânticoline, é o estaleiro vencedor. A partir dessa altura, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em função do conhecimento que a Petrobalt já tinha do projeto, uma vez que tinha feito o pré-projeto, e também da prática que existia de cooperação

entre os Estaleiros de Viana e a Petrobalt, os Estaleiros de Viana decidem fazer uma espécie de um miniconcurso, por contacto direto, com algumas empresas de projeto, incluindo as de Espanha, para ter ofertas de elaboração e desenvolvimento do projeto dos *ferries Atlântida* e *Anticiclone*. Quando os Estaleiros de Viana recebem as propostas das empresas que consultaram, verificam que a proposta da Petrobalt é cerca de 1 milhão a menos do que a melhor proposta que tinham de Espanha. E é em função desse valor, dessa diferença de custo e da experiência de trabalho da Petrobalt que os Estaleiros de Viana decidem contratar a Petrobalt. Portanto, isso nada tem a ver com a Atlânticoline.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Decide contratar a Petrobalt, faz um miniconcurso, mas fá-lo por intermédio da Portbridge.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! A Portbridge é uma empresa que foi criada muito antes desta situação do *Atlântida* e do *Anticiclone*. É uma empresa criada a pedido da Petrobalt em função dos serviços que a Petrobalt prestava em Portugal, mas não só em Portugal, porque a Petrobalt tinha necessidade de fazer contratos no exterior, quer de *softwares*, quer com outras empresas de projeto, nomeadamente na Finlândia, para apoiar o desenvolvimento de alguns trabalhos que estava a fazer, nomeadamente para Viana do Castelo. A Petrobalt trabalhou para Viana do Castelo, não foi apenas no projeto do *Atlântida* e do *Anticiclone*.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, desculpe interrompê-lo mais uma vez, mas é só para eu encadear o meu raciocínio.

Por isso é que eu acho estranho. O Sr. Engenheiro já disse por duas vezes que havia relações antigas entre a Petrobalt e os Estaleiros de Viana do Castelo.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Sim.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — A Portbridge é, em Portugal, representada pela SCMA, da qual o Sr. Engenheiro é sócio-gerente.

Estes 1 690 000 euros para o projeto do *Atlântida* e os 350 000 euros para o do *Anticiclone* foram entregues à Portbridge ou foram entregues à Petrobalt?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Tem de me deixar explicar, Sr. Deputado.

A Petrobalt, antes desse processo, decide constituir a Portbridge por uma razão muito simples: é porque a Petrobalt, quando recebia pagamentos diretamente na Rússia, tinha, em função da legislação russa, grande dificuldade e um *timing* muito grande para fazer transferências para o exterior, para poder pagar os serviços que estava a comprar no exterior, nomeadamente os *softwares* e os apoios de empresas de projeto com quem trabalhava.

Por outro lado, a SCMA, primeiro, não era representante da Portbridge, a SCMA tinha um contrato de fornecimento de serviços com a Portbridge, o que é diferente. A SCMA faturava serviços à Portbridge, nomeadamente serviços de apoio que eram prestados aos técnicos russos que vinham a Portugal trabalhar no projeto dos navios de Viana do Castelo. E, portanto, eu é que era procurador da Portbridge, não era a SCMA que

era agente da Portbridge. A SCMA tinha um contrato de prestação de serviços com a Portbridge.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Então, o senhor era sócio-gerente da SCMA e era procurador da Portbridge. Correto?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Exatamente!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas, se a Portbridge é uma empresa criada, segundo diz, a pedido ou por iniciativa da Petrobalt...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Exatamente!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — ... para os negócios que tinha no resto da Europa, há faturação dos Estaleiros e da Atlânticoline para a Portbridge, faturação sobre serviços que não estavam previstos nos contratos que foram assinados entre a Portbridge e os Estaleiros de Viana do Castelo.

Eu não sei se o Sr. Engenheiro conhece o relatório da Inspeção-Geral de Finanças que foi feito em relação a todo este negócio do *Atlântida* e do *Anticiclone*. No ponto 100 desse relatório, não sei se o Sr. Engenheiro teve acesso a ele e se o leu, diz-se: «(...) que a Portbridge apresentou 3 facturas a pagamento, sem que as mesmas se encontrassem cobertas pelos termos do contrato ora efectuado, sendo o valor de cada uma delas equivalente a 5% de cada uma das prestações pagas e que, face ao seu conteúdo, configura o pagamento de uma ‘comissão’.»

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A Portbridge faz faturas a quem? Qual é a entidade a quem a Portbridge fatura para pagar os 5% que o senhor diz aí?

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Todas as faturas que foram feitas para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, pelo menos do meu conhecimento, têm a ver com os serviços que os Estaleiros estavam a receber da Petrobalt, sendo que a faturação era feita pela Portbridge em nome da Petrobalt aos Estaleiros, os Estaleiros pagavam à Portbridge e a Portbridge depois fazia os pagamentos de acordo com instruções da Petrobalt.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, desta Inspeção-Geral de Finanças, e até há aqui um quadro, resulta que, daqueles valores que eu falei para a construção destes navios, dos projetos para a Petrobalt, houve vários pagamentos dos Estaleiros ao longo da execução do contrato e que, depois, houve faturas, cujo valor correspondem a 5% daquele pagamento que foi feito à Petrobalt, que são emitidas a favor, e pagas, à Portbridge. É isto que é estanho, porque parece-me que isto é uma comissão. Daí que eu tenha dito há pouco que a Petrobalt foi contratada por intermédio da Portbridge, da qual o Sr. Engenheiro era procurador.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — As faturas que a Portbridge fez aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e não só, estão estritamente em

linha com o contrato que assinou com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Peço desculpa por interromper mais uma vez, mas não é isso que diz o relatório. Diz-se, e eu li há pouco: «(...) sem que as mesmas se encontrassem cobertas pelos termos do contrato ora efectuado, (...)». Esta é a conclusão da Inspeção-Geral de Finanças.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Pois, mas a questão é...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — O Sr. Engenheiro, como procurador da Portbridge, deveria ter conhecimento disto, pelo menos.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não, mas era isso que eu estava a dizer-lhe. Eu, como procurador da Portbridge, todas as faturas que a Portbridge... A Portbridge não fez faturas aos Estaleiros de Viana do Castelo — que eu saiba — ou a outra entidade sem estarem cobertas por um contrato.

A Portbridge, eventualmente (é uma questão que eu ponho), e está a dizer-me que são três faturas de 5% do valor do contrato que assinou com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, pode ter cobrado uma comissão relativa a custos que tinha, uma vez que recebia pagamentos dos Estaleiros de Viana e, depois, fazia os pagamentos de acordo com as instruções da Petrobalt, mas, se cobrou esse valor, tem de estar no contrato.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, peço-lhe um bocadinho mais de concretização em relação a isso.

«Pode ter cobrado»?! O Sr. Engenheiro já disse aqui por duas vezes que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham relações antigas com a Petrobalt.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Certo.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Por que é que uma empresa pública, como os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, paga comissões a um intermediário para fazer um projeto com uma empresa com a qual tinha relações comerciais há anos?! Convinha que o Sr. Engenheiro, nesta Comissão, dissesse se cobrou, ou não, comissões, para que isso pudesse ficar nas conclusões.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu não posso dizer, só olhando para o contrato, porque não sei o que está escrito no contrato.

De qualquer maneira, deixe-me dizer-lhe que o facto de a Petrobalt ter indicado a Portbridge como empresa intermediária para fazer os contratos em função das razões que eu lhe disse, só isso, em relação à Portbridge, tem alguns custos, nomeadamente custos financeiros, que podem ter sido cobrados por essa forma que está a referir, porque a Portbridge, para existir como empresa legal, tinha custos significativos no país de origem, na Irlanda, tinha custos em função das pessoas que a representavam, os advogados, etc. E se esse custo foi cobrado pela Portbridge aos Estaleiros de Viana não pode ter sido através de uma fatura sem... Estou a dizer isto porque as coisas foram sempre feitas 100% de acordo com a boa prática dos negócios. Portanto, não pode ter enviado uma fatura aos Estaleiros de Viana sem ter um suporte.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, isso é o que resulta da inspeção. O Sr. Engenheiro não se recordará disso, apesar de ser procurador da empresa.

Diga-me uma outra coisa, a Portbridge, no contrato que fez com os Estaleiros, comprometeu-se a apresentar uma garantia bancária, mas, depois, não apresentou a garantia bancária. Pergunto: teve penalizações em virtude dessa não apresentação da garantia?

Em segundo lugar, foi estipulado que quem suportava as despesas dessa garantia bancária eram os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Isto é normal?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Serem os Estaleiros a suportar os custos da garantia bancária... Se a garantia bancária é de uma terceira entidade, que é quem recebe os pagamentos dos Estaleiros e tem de dar uma garantia bancária, normalmente quem presta a garantia bancária não são os Estaleiros, é a entidade que recebe o dinheiro.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Por isso mesmo! Por acaso os Estaleiros não tiveram despesa, desse ponto de vista, porque a Portbridge não apresentou qualquer garantia bancária. O Sr. Engenheiro recorda-se porquê, naquilo que foi uma violação contratual?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não. Neste momento, a questão de fundo era que tudo aquilo que a Portbridge fazia era em função da Petrobalt. Ou seja, a Portbridge era uma empresa que estava no meio e que fazia aquilo que a Petrobalt dizia. Portanto, para a Portbridge apresentar garantia bancária tinha de ser a Petrobalt a tratar desse assunto.

Ora, o que aconteceu foi que, nesse contexto, houve sempre dificuldades grandes... Como eu lhe disse, a Portbridge aparece em função das dificuldades de transferências de dinheiros para o exterior por parte da empresa russa. Houve sempre dificuldades! Portanto, se a Portbridge não apresentou garantia bancária foi porque a Petrobalt não conseguiu fazer a garantia bancária através da Portbridge, e o assunto ficou.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — O Sr. Engenheiro estava consciente de que este negócio... Este negócio foi muito escrutinado por várias entidades e há um parecer de um Professor do Instituto Superior Técnico, Carlos Guedes Soares, que diz que a Petrobalt não tinha experiência neste tipo de navios. Mesmo assim, quer a Atlânticoline, quer os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, resolveram contratá-lo?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — O que está dito nesse relatório, segundo eu li, é que a Petrobalt tinha apenas uma experiência em dois navios, num navio da Madeira e num outro *ferry* que terá feito.

O que eu digo é o seguinte: uma empresa de projeto como a Petrobalt, com a dimensão, as capacidades e a envolvimento que tinha na Rússia, desenvolve qualquer tipo de projeto de navio. O navio de que estamos a falar é um navio que não tem qualquer complexidade especial e, portanto, não é necessário contratar nenhuma empresa que já tenha construído vários *ferries* para desenvolver um projeto de um *ferry*. Quer dizer, isso não é uma situação de princípio que seja um requisito necessário para fazer isso.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, pelo menos naquilo que para mim é o conceito de *ferry*, isto não era um *ferry* qualquer, tinha 20

camarotes, 7 camarotes quádruplos... Isto era um *ferry* mitigado com um barco de cruzeiro.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não era! Aliás, quanto aos camarotes que o navio tinha, aquilo que foi decidido fazer foram decisões do armador, relativamente às quais nada tenho a dizer. Para o navio de que estamos a falar, esses camarotes foram feitos inicialmente — e depois há a decisão de aumentar o número de camarotes — apenas e só para alguns passageiros, que viajando naquelas poucas horas no interilhas e quisessem ter um pouco de sossego, quisessem descansar, poderem alugar um camarote e fazer isso. Era só essa a intenção. O navio não é um navio de passageiros e os camarotes serviam apenas para criar um pouco de intimidade e para algum passageiro, que tivesse dinheiro para pagar, poder estar num camarote em vez de estar sentado num banco.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, o casino, o salão e o infantário também eram para o mesmo efeito?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Isso são decisões que foram tomadas *a posteriori* e que o armador tem o direito de tomar, eu não tenho nada contra...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Mas o Sr. Engenheiro era conselheiro deles, tinha um contrato com uma avença mensal para...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não, eu não era conselheiro deles nesse contexto...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Era a SCMA!

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Não era a SCMA, porque o navio que foi concebido, o navio que foi projetado, não é o navio que está construído. Houve várias pessoas que apareceram *a posteriori* e que foram sucessivamente alterando o projeto do navio. E isso é uma decisão do armador que os Estaleiros aceitaram, nós não temos nada a ver com isso.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, quem era o responsável pela fiscalização a mando da Atlânticoline junto dos Estaleiros de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — O responsável pela fiscalização aparece numa fase posterior, porque o Atlânticoline nunca nos contratou para fazer a fiscalização da construção. Aparece mais tarde o Sr. Eng.º Nuno Lima, que foi nomeado pela Atlânticoline para ser o fiscal residente da Atlânticoline nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Nós nunca estivemos envolvidos diretamente na fiscalização de construção dos navios.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, posteriormente, a SCMA assina um contrato com os Estaleiros de Viana do Castelo, em 2007, para também prestar uma espécie — corrija-me se estiver errado — de assessoria na reparação de navios. Pode dizer-se que, a dada altura e a meio deste processo, o Sr. Engenheiro era consultor, por intermédio da SCMA, quer do armador, quer dos Estaleiros?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Nós tínhamos uma relação — agora já não existe — com os Estaleiros de Viana do Castelo há muitos

anos e, em relação aos Estaleiros de Viana do Castelo, tínhamos contrato de *broker*, não de consultor. Angariávamos trabalhos quer de construção quer de reparação naval e, relativamente aos trabalhos que conseguíamos trazer para os Estaleiros de Viana, tínhamos um contrato em que recebíamos uma comissão sobre o valor da faturação — era um *broker*. Nós não eramos consultores dos Estaleiros de Viana do Castelo. Nunca fomos consultores dos Estaleiros de Viana do Castelo!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, o navio tinha ou não algumas especificidades em relação ao facto de ir ser utilizado nos Açores, tais como o próprio calado...? A forma como foi construído tinha ou não características específicas para o mar dos Açores e para os portos onde iria atracar?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — O navio tinha muitas especificidades em função de requisitos que a Atlânticoline pôs no projeto. Agora, qualquer navio em termos gerais... É evidente que pode haver um caso ou outro em que não seja possível, mas desde essa altura que a Atlânticoline tem navios gregos a trabalhar neste tráfego, a operar no mesmo tráfego, sem qualquer problema, e esses navios não foram construídos à medida dos Açores, foram navios fretados, que já existiam, para operar nos Açores.

Do ponto de vista técnico, seria importante os navios terem algumas condições para melhorarem a eficácia da operação nos Açores, mas não era obrigatório terem condições especiais para operar nos Açores, uma vez que andam lá navios a operar que não foram construídos para os Açores, e operam nos portos todos.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, como consultor da Atlânticoline, naquele contrato em que tinha uma avença mensal, há quatro aditamentos ao navio *Atlântida* e três ao *Anticiclone*. Esses quatro aditamentos ao navio *Atlântida* provocaram uma alteração substancial nas características do navio, nomeadamente no seu peso e nas suas dimensões inclusivamente, que vieram mais tarde a verificar-se, ou não, importantes, naquilo que foi a recusa da Atlânticoline em receber o navio. O Sr. Engenheiro participou nessas alterações?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Nas alterações não. Nós temos vários relatórios de opinião que foram dados à Atlânticoline relativamente a alterações que foram introduzidas no projeto logo a partir da altura em que o navio é contratado aos Estaleiros de Viana.

Há uma coisa que é preciso perceber. Há um projeto, que é desenvolvido, vai a concurso público e é contratado um estaleiro. Logo que se iniciam as negociações, depois da decisão do armador, entre a Atlânticoline e os Estaleiros de Viana, os Estaleiros de Viana fazem uma proposta de alteração da especificação do navio, que, em muitos aspetos, têm a ver com várias questões. Essa proposta de alteração é feita ao armador e nós, na qualidade de consultores do armador, elaborámos um parecer sobre essas alterações (eram 43 as alterações ao projeto) que foi entregue à Atlânticoline com a nossa opinião sobre essa matéria. A primeira grande alteração que os Estaleiros de Viana propõem e que a Atlânticoline aceita foi mudar o tipo de combustível que o navio iria consumir.

O navio estava projetado para consumir um combustível pesado que custava cerca de 50% menos por tonelada do que o gasóleo, o *marine diesel*. Os Estaleiros de Viana fazem a proposta de alteração do tipo de

combustível e a Atlânticoline aceitou. Nada tenho contra, são as duas partes que estão a negociar, o que é que eu posso dizer?! Agora, a Atlânticoline pediu-me para eu dizer o que é que isso significava, para eu fazer um cálculo em termos de custo para a Atlânticoline. Essa avaliação foi feita com base no número de dias em que o navio operava, em que estava parado etc., considerando todos esses aspetos, e isso significava aproximadamente 935 000 euros/ano em combustível, e esta informação foi passada à Atlânticoline.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr. Engenheiro, estranho o que me está a dizer, porque aparentemente essa terá sido uma das razões que a Atlânticoline... O Sr. Engenheiro está a dizer-me que a Atlânticoline aceitou essa alteração, como aceitou outras, mas essa terá sido uma das razões para a resolução do contrato.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Terá sido uma das razões...

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Para a resolução do contrato. A Atlânticoline resolve o contrato com os Estaleiros por o projeto não ter sido cumprido, uma das razões era essa, tal como a diminuição da velocidade, tal como...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não, esse foi um acordo feito no início entre as duas partes. A Atlânticoline, quando o projeto é discutido, ainda antes de se iniciar a construção do navio, aceita a mudança de combustível pesado para *marine diesel*. Foi uma negociação aceite pelo armador, e foi no início, antes do navio começar a ser construído.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Em relação a mais camarotes também, também aceitou...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A Atlânticoline introduziu muitas alterações, relativamente ao projeto que foi discutido, e posso dizer isto com toda a... porque participei em todas as reuniões.

O navio foi concebido estritamente de acordo com as condições que as pessoas da Atlânticoline, que participaram em todas as reuniões, decidiram. O projeto do navio foi feito, em termos do *layout* do navio, foi desenhado 100% à medida. Tudo o que a Atlânticoline pediu foi incluído no navio. Simplesmente, numa fase posterior, aparecem outras pessoas ligadas à Atlânticoline que acham que as decisões da primeira fase não estavam corretas e começam a fazer alterações e os Estaleiros de Viana do Castelo aceitam as alterações, é um entendimento entre as duas partes.

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Sr.^a Presidente, peço uma tolerância muito breve.

Então, qual foi, no seu entender, a razão? Foi essa mudança de pessoas na Atlânticoline? Qual foi a razão para a Atlânticoline ter rejeitado o navio, uma vez que, segundo o Sr. Engenheiro, tudo foi acordado e aceite desde o início?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Olhe, na minha opinião, não posso contestar um acordo feito entre duas partes que acordaram que o navio fosse rejeitado. Portanto, eu não sei quais foram as discussões entre as partes, por que é que eles aceitaram, mas há um acordo entre as partes. Primeiro, litigaram e, depois, acordaram; se acordaram, chegaram à

conclusão de que o contrato deveria ser cancelado e que os Estaleiros devolveriam o dinheiro.

Agora, há uma coisa que vou dizer: em termos da boa prática do *shipping* no mundo, uma situação destas, que eu conheça, nunca aconteceu em nenhum país do mundo. Rejeitar um navio, de acordo com aquilo que está dito oficialmente, porque o navio, nas provas de mar, deu 0,7 nós abaixo do valor considerado mínimo, a partir do qual era possível rejeitar o navio, é uma situação de que não tenho notícia que tenha acontecido em qualquer outra construção do mundo, e eu já participei na construção de mais de 30 ou 40 navios e conheço os estaleiros praticamente todos, pois tive de construir navios em todo o mundo. Nunca vi isso em lado algum, porque a questão de fundo é esta: qual era o prejuízo para a Atlânticoline o facto de o navio ter uma velocidade de 0,7 nós abaixo da velocidade mínima exigida? O normal seria a Atlânticoline, contabilizando o prejuízo e influência que isso possa ter, promover uma discussão com o estaleiro para obter uma indemnização sobre essa matéria. Agora, rejeitar um navio por esta circunstância é uma situação completamente nova. Mas as duas partes acordaram, o que é que eu posso dizer?! Se as duas partes acordaram é porque chegaram a acordo, tudo bem!

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Peço desculpa à Sr.^a Presidente, mas é mesmo para terminar.

Sr. Engenheiro, esta Comissão Inquérito começou como uma comissão de inquérito ao negócio da subconcessão dos Estaleiros, mas termina com uma comissão de inquérito ao *Atlântida*, porque, sempre que ouvimos aqui alguém, cada vez mais estranho se torna este negócio. Também percebemos — mesmo para terminar — que há três partes neste negócio: os Estaleiros Navais de Viana do Castelo perderam, o Governo

Regional dos Açores não terá perdido mas também não terá ganho e quem terá ganho terá sido a Portbridge, a Petrobalt e as outras empresas, terão sido as únicas entidades que ganharam com este negócio.

Pegando naquilo que acabou de dizer, que foi uma situação única no mundo esta recusa, pergunto: qual é o efeito para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em termos comerciais e de imagem, terem visto um navio seu, neste caso dois, mas um completo, construído, ser recusado pelo armador?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — É um aspeto negativo, mas a situação dos Estaleiros de Viana não tem estritamente a ver com este projeto. Para os Estaleiros de Viana, que chegam à situação a que chegaram, este projeto foi mais um que contribuiu para que chegassem a essa situação, mas não é este projeto a causa da falência dos Estaleiros em função da situação que se vivia, acrescentou, foi mais um.

Relativamente a uma coisa que falou, que as únicas entidades que lucraram foi a SCMA, a Portbridge, a Petrobalt e tal, vou só dizer-lhe uma coisa, que, se calhar, não sabe: no projeto de um milhão e seiscentos e tal mil euros, que foi contratado à Petrobalt, para o *Atlântida*, a Petrobalt ficou com um crédito de novecentos e tal mil euros, que nunca chegou a receber. Ou seja, os Estaleiros de Viana, em relação à Petrobalt, ficaram com uma dívida de novecentos e tal mil euros, que nunca pagaram.

Portanto, é só para dizer que o lucro não foi das empresas que estão na envolvente.

A Sr.ª **Presidente** (Mónica Ferro): — Passando ao Grupo Parlamentar do PS, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

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

Sr. Engenheiro, agradeço desde já as respostas que tem estado a dar, mas devo dizer que partilho da opinião que meu colega acabou de exprimir na parte final.

De facto, isto parece muito confuso. Quanto mais conversamos, mais confuso parece. A primeira nota que eu gostava de deixar é se, como tem referido vários contratos, vários relatórios de alteração e vários pareceres, estaria disponível para disponibilizar a esta Comissão de Inquérito, entregando à Sr.^a Presidente, todos esses documentos que esteve a referir relativos às diferentes alterações que foram feitas.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Toda a informação que tenho comigo, tenho todo o prazer em disponibilizar.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Muito obrigado, aguardaremos e analisaremos.

Eu quero focar algumas das questões que esteve a responder ao meu colega, mas vou «puxar o filme» um pouco atrás. Como é que foi contratado pela Atlânticoline?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Como é que fomos contratados?

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

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Nós estávamos nos Açores a prestar serviços de gestão técnica de navios aos *ferries* que operavam... Havia concursos e a nossa empresa estava a trabalhar nos Açores há muitos anos,

porque, antes dos *ferries*, os Açores já tinham navios químicos contratados para fazer a distribuição de combustível interilhas, e esses eram navios que iam a concurso. Faziam um concurso público, concorria-se e os Açores contratavam esses navios para operarem durante um determinado período. E nós há muitos anos que concorremos a esses concursos, e os navios químicos que operavam nos Açores foram contratados através da Transinsular nos últimos... não sei quantos anos, talvez 20 ou mais, a uma empresa alemã com quem temos uma *joint venture*, que é uma empresa de operação de navios químicos. E esses navios operavam nos Açores com tripulações portuguesas, que era, digamos, uma gestão conjunta, nossa com os alemães. E, portanto, nós estávamos presentes nos Açores há muito anos. Depois, a seguir aos navios químicos, aparecem os *ferries*, e nós também nesse processo dos *ferries*, antes da Atlânticoline, participámos não só no *procurement* dos *ferries*, *ferries* em segunda mão, para serem adquiridos ou afretados para operar nos Açores, como também como prestadores de serviços de gestão técnica dos *ferries*, o último dos quais foi o *Ilha Azul*, que este a operar vários anos nos Açores.

Logo, nós fomos contratados pela Atlânticoline, porque éramos uma empresa de serviços nesta área a atuar nos Açores há vários anos e que conhecia toda a envolvente. As pessoas da Atlânticoline contactaram-nos para fazer o apoio neste projeto.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Quais foram essas pessoas exatamente?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A Administração da Atlânticoline.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Pode dizer os nomes?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Nomeadamente o Sr. Comandante...

Todo o nosso relacionamento era com a Atlânticoline e as reuniões principais eram feitas com o Sr. Secretário de Estado Duarte Ponte, muitas reuniões foram feitas no seu gabinete para discutir estes assuntos, ele aparecia no final. Portanto, o Sr. Comandante Duarte Toste, que era o Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, era a figura de referência, mas nós falávamos com todas as pessoas da Administração da empresa.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Qual foi o procedimento contratual pelo qual foi contratado? Houve algum concurso? Fizeram-lhe um ajuste direto? Como é que foi?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — O procedimento contratual foi o seguinte: após uma discussão entre nós, apresentámos uma proposta para cobrar um valor, se não estou em erro, de 2800 euros/mês para dar apoio de consultadoria ao desenvolvimento do projeto. Este foi o contrato inicial. Portanto, era uma prestação de serviços mensal, cujo custo era sensivelmente, em relação aos nossos técnicos, 50% do custo de um técnico.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Portanto, no fundo, se eu percebi bem, fez um contrato para ser consultor de todo o projeto. Estou a interpretar bem?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Fizemos um contrato para ser consultor da Administração da Atlânticoline no projeto do concurso que iria ser levado à prática para a construção dos navios, e não só.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Então, se quiser esclarecer o «e não só»...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não era só relativamente aos navios que iriam ser construídos, era relativamente a inspeções de navios para afretar, a dar pareceres sobre navios que, em termos de custos, poderiam ou não ser contratados para operar nos Açores. Portanto, estamos numa fase em que ainda não há navios próprios, e o contrato que fizemos era para dar apoio em todas as questões técnicas ligadas aos navios próprios ou a fretar para operarem na Região Autónoma dos Açores.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Então, esclareça-me outra coisa: se era consultor de todo o projeto, é verdade que depois fez um outro contrato para fornecimento do projeto preliminar para a construção dos navios?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu já referi que nós sugerimos à Atlânticoline para não avançar para o concurso sem ter uma avaliação concreta sobre o navio que queria construir, e sugerimos à Atlânticoline que contratasse um projetista.

A Atlânticoline perguntou-nos, em termos de projetista, qual era a nossa sugestão, e nós sugerimos a Petrobalt. A Atlânticoline a seguir, como eu já disse, disse: «Eh pá, isto é uma empresa russa com quem nós trabalhamos há tantos anos. Temos conhecimento exatamente do que são

capazes etc. Estão a trabalhar em Portugal, têm, digamos, uma tradição e são conhecidos dos Estaleiros etc.». Portanto, nós sugerimos que eles a contratassem e eles disseram-nos: «Eh pá, contratar uma empresa russa é uma coisa relativamente complexa. E se forem vocês a contratarem a nosso pedido?», e eu disse: «Não tem problema nenhum!»

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Quem é que lhe disse isso, especificamente?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A Atlânticoline, a Administração da Atlânticoline, não sei se foi o administrador A ou o administrador B, mas foi a Administração da Atlânticoline.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Está na Comissão de Inquérito, convinha que fosse um pouco mais específico, porque...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Está a perguntar-me quem é que me disse isto, e isto aconteceu em 2005 ou...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — É que tem referido, por várias vezes, «pessoas», «são pessoas» e, depois, «aparecem outras pessoas e fazem alterações em relação ao que outras pessoas tinham dito»... Convinha que começássemos a pôr nomes às coisas, porque deixar assim sempre um bocadinho no ar quem tomou as decisões... Tomamos por boa a sua informação, mas teremos de aprofundar e averiguar quem é a Administração da Atlânticoline.

Mas, devo ser sincero, não fiquei totalmente esclarecido em relação às respostas que deu ao meu colega sobre a escolha da Petrobalt, porque o

facto é que temos no processo vários pareceres, e o meu colega referiu-os, dizendo que não era a empresa adequada.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu respeito a opinião dos outros. Agora, a Petrobalt, do meu ponto de vista pessoal, tendo acompanhado mais ou menos o processo, embora não participando na gestão do projeto, fez aquilo que tinha de fazer. Se ao longo do processo — é uma questão que vou referir porque é objetiva —, quer seja a Petrobalt ou um qualquer projetista que esteja a desenvolver um projeto, durante todo o desenvolvimento do projeto, o seu cliente vai fazendo sucessivas alterações não há projeto que resista.

Posso dizer uma coisa objetiva, com nomes, como pediu: faltavam cerca de dois meses e meio a três meses para a entrega do navio, em termos do contrato inicial, ou seja, abril ou maio de 2008, estava eu nos Estaleiros de Viana do Castelo com o Sr. Presidente Eng.º Navarro Machado, quando o Sr. Presidente Eng.º Navarro Machado, que está a falar comigo, diz: «Eu vou para os Açores hoje para discutir com o Sr. Secretário Duarte Ponte a alteração da data de entrega do navio e vou tentar que não sejamos penalizados, porque a situação, de facto, é muito crítica. E, portanto, eu vou hoje para os Açores para ter essas reuniões, para discutir esse assunto.» E eu disse ao Sr. Eng.º Navarro Machado: «Sr. Eng.º Navarro Machado, além de se ir discutir a alteração do prazo da entrega do navio, há uma coisa que o senhor tem de discutir e tem de acordar com o Sr. Secretário de Estado, que é o facto de estarmos a dois meses e meio da entrega do navio, e eu vim da Rússia há dias, e o projeto do navio que está a construir ainda não ser definitivo. O armador continua a fazer alterações ao arranjo geral do navio e, por cada alteração que faz, têm de ser produzidos novos desenhos do projeto, porque qualquer alteração obriga a fazer alterações ao projeto.

Estamos a dois meses e meio e o armador continua a fazer alterações ao navio.

Portanto, o senhor tem de dizer ao Sr. Secretário Duarte Ponte: ‘Basta! Não podem mexer no navio, porque qualquer alteração, por mínima que seja, obriga a mexer no projeto e o projeto ainda não é definitivo’.»

Isto foi para aí a dois meses, dois meses e meio, fevereiro/março de 2008. E, portanto, uma das questões importantíssimas para este projeto foi que, desde o início — e isto posso dizer-lhe porque acompanhei todo o processo — até esta altura que estou a dizer, o navio sofreu, em permanência, alterações ao projeto, e isto tem consequências muito complicadas no resultado final do navio.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Claro! Nós já debatemos isso aqui, e não tenho dúvidas nenhuma de que as sucessivas alterações ao projeto introduziram vários problemas da estabilidade e até na velocidade que, depois, não foi cumprida.

Então, na sua opinião, responsabiliza decisivamente a Administração da Atlânticoline e o Secretário Regional Duarte Ponte por todas essas alterações.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Quer dizer, há um entendimento entre as duas partes em todas as alterações que são introduzidas, onde uma parte, que é o armador, propõe e os Estaleiros, a outra parte, aceitam. E, portanto, a questão que se põe é dizer assim: «Não, eu propus, mas os Estaleiros aceitaram. Se os Estaleiros aceitaram é porque não havia problema. Certo?» Portanto, há aqui...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Então, acha que foram os dois incompetentes, as duas partes?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não é questão de incompetência! Aqui, a questão de incompetência é assim...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — É que depois o barco não cumpriu os requisitos.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Vou transmitir-lhe uma opinião, que é assim: o senhor, quer nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, quer na Atlânticoline, tem gente com muita competência. Agora, a questão não é a competência das pessoas, a questão...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Eu por acaso, deixe-me dizer-lhe, devo estar com muito azar, porque não tenho encontrado ninguém.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Estão escondidos, mas há. Sabe qual é a questão? A questão é a organização, é a gestão dos processos, isto é que é. É que um dá uma opinião e o outro aceita! Não pode! Porque, se o senhor for a um estaleiro de primeira linha...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Então, se não pode, eles foram competentes ou incompetentes em todas essas alterações que fizeram?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — O que é que quer que eu lhe diga?!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Os que fizeram, que propuseram e os que aceitaram, quando, ainda por cima, como já nos disseram aqui, nem sequer as passavam a escrito, com todas as implicações jurídicas que isso possa ter.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — O que é que quer que eu lhe diga, se existem no contrato...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Quero que me diga a sua opinião de especialista, de consultor, de procurador, de *broker*, de todas as suas diferentes qualidades.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu, não estando envolvido diretamente na gestão do projeto...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mas se fosse o senhor a decidir?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Se fosse eu a decidir, ou se fosse eu a gerir, eu não fazia assim, porque não é possível introduzir nenhuma alteração num projeto de um navio que está estudado sem avaliar as consequências.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Nestes relatórios de alterações ou pareceres sobre as alterações que referiu há pouco, alertou a Administração da Atlânticoline e o Secretário Regional Duarte Ponte de todos os problemas que poderiam advir?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Nós estivemos, como eu disse, a pedido, numa avaliação como consultores da Atlânticoline na fase inicial do projeto. Ou seja, quando os Estaleiros Navais de Viana do Castelo foram designados como vencedores do processo e começaram a avaliar a especificação e emitiram um conjunto de sugestões de alteração, nós, na qualidade de consultores da Atlânticoline, emitimos uma opinião sobre essa matéria. Mas, depois, ao longo do processo da construção do navio, nós não éramos fiscalizadores da construção. Portanto, não estivemos presentes na construção do navio ao longo do processo como fiscais contratados pelo armador. Sabíamos as coisas de fora, mas não tínhamos influência nas decisões. Dizíamos, obviamente, fiz muitas chamadas de atenção, mas era em *off*, porque não éramos contratados para fazer a fiscalização do navio, estávamos fora do processo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Então, será correto dizer que a Administração da Atlânticoline ignorou os seus alertas.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — No que toca às informações que nos pediram enquanto consultores da Atlânticoline, enviámos para a Atlânticoline com as nossas sugestões e dizíamos a nossa opinião e, depois, a Atlânticoline tomava a decisão que entendia tomar com os Estaleiros. Por exemplo, se quer um exemplo concreto, quando os Estaleiros de Viana propõem à Atlânticoline mudar o tipo de combustível, a nossa opinião foi «não»! Não! Porquê? Custos! Só custos, mais nada! Mas a Atlânticoline achou que era razoável aceitar, o que é que eu posso fazer a mais do que isso? A decisão não é minha! Eu só dei uma opinião, disse «não», porque nós, em relação aos navios que tinham operado nos Açores e que queimavam combustível, sabíamos quanto isso custava por dia ao armador.

Sabíamos, e isso, para nós, era um custo tão significativo que, aquando do projeto do navio novo, dissemos: «Na nossa opinião, deve ser um navio a combustível pesado para reduzir os custos de combustível mais ou menos a metade», e foi isto que foi no projeto. Depois, os Estaleiros propõem voltar ao *marine diesel* e a Atlânticoline aceita, o que é que quer que eu lhe diga mais? A decisão foi deles.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Já tivemos aqui oportunidade de abordar, e a imprensa também, o facto de o molde em madeira, que a Petrobalt tinha feito do projeto, ter sido destruído depois, e há quem diga que foi indevidamente destruído. Quer fazer-nos um pouco de luz sobre esta situação?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Olhe, o molde foi feito e foi testado, na presença do armador, da nossa, da do projetista, num tanque de teste russo em S. Petersburgo, que é, digamos, um tanque de teste de primeiro nível — a nível europeu pelo menos, porque mundial não sei, pois só conheço tanques de testes na Europa —, e, depois dos testes feitos, se o assunto está encerrado, a empresa que faz os testes, normalmente, não guarda os modelos, destrói os modelos. Agora, não houve, que eu saiba pelo menos, nem nunca ouvi dizer, que o modelo do navio tivesse sido destruído por uma qualquer razão.

Portanto, o teste foi feito, foi tudo avaliado, nós estivemos lá vários dias a discutir, a fazer os testes, a assistir a tudo... Quer dizer, foi tudo normal. Nesse contexto, tudo aquilo a que eu assisti e em que participei, não houve nenhuma situação que tivesse ocorrido num contexto qualquer, que não seja o da normalidade das coisas.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mas não era suposto guardar esse modelo para depois se comprovar que o projeto estava correto, ou não, quando existem problemas, como se vieram a verificar, de incumprimento de velocidade?! Ou acha que não valia a pena e que, se calhar, por isso, destruíram, porque, com as sucessivas alterações de projeto, já nada tinha a ver com o projeto inicial?!

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Primeiro, o navio, quando é testado, cumpre os requisitos do cliente. Portanto, o navio que é testado em tanque, o modelo que é testado cumpre os requisitos do cliente. Assim, nos testes que foram feitos ao navio, a questão da velocidade, etc., foram feitas todas as correções em função dos testes, para que o navio cumprisse os requisitos do cliente — primeiro ponto.

Segundo, o estaleiro que ganhou — não se sabia na altura se era os Estaleiros de Viana ou um outro qualquer —, quando é contratado para construir o navio, tem duas situações: ou aceita os resultados dos testes que foram feitos no modelo que foi posto em teste, ou, se acha que tem dúvidas, ele próprio faz os seus testes. Ou seja, não vai usar o mesmo modelo. O modelo que foi construído para fazer os testes, para comprovar que o navio estava de acordo com aquilo que estava na especificação, a partir da altura em que isso está feito, não serve para mais nada.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mas não deveria ficar guardado durante cinco anos?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Está a fazer-me uma pergunta à qual, sinceramente, não sei responder. Eu já fiz muitos testes de navios em tanque e esta situação nunca ocorreu, não sei se eles ficam com o modelo

durante cinco anos, ou se não ficam, não sei dizer isso. Não sei se era uma obrigação. Sinceramente, não sei responder.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Na mesma linha do que tenho dito, pedindo-lhe para dar nomes às pessoas, pergunto quem é que decidiu estas especificações algo excessivas, em termos de luxo, dos camarotes, de casino, de infantário, de salão com pista de dança. Quem é que tomou essas decisões?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Olhe, vou dizer aquilo que eu acho, em função daquilo que fui assistindo.

Essas alterações são introduzidas a partir da altura, principalmente, que o Sr. Eng.º Nuno Lima é designado como fiscal da construção. E, segundo a minha opinião, o Eng.º Nuno Lima não fazia nada sem, obviamente, contactar, primeiro, a Administração da Atlânticoline e, segundo, o Sr. Secretário de Estado, porque o Sr. Secretário de Estado era de facto a figura número um de todo este processo. Penso que as decisões, as sugestões, podem ser do Eng.º Nuno Lima, mas as decisões que foram tomadas para fazer as alterações aos navios são da Administração da Atlânticoline e do Secretário de Estado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Só para precisar, o Secretário Regional Duarte Ponte?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Sim, o Secretário Regional Duarte Ponte era a pessoa de topo de todo o processo. Quando tivemos as primeiras reuniões, o Sr. Secretário de Estado era de facto a pessoa que estava no topo da gestão deste processo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O Sr. Secretário Regional Duarte Ponte, do que conhece dele, tem alguma competência específica na matéria para fazer todas essas decisões? Ele tinha a noção das implicações que isto tinha no cumprimento do contrato? Era alertado para isso por si, ou pelo Eng.º Nuno Lima, ou pela Administração da Atlânticoline?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Nas reuniões que tínhamos com o Sr. Secretário de Estado, era em função das decisões que eles tomavam. Quando íamos aos Açores, o Sr. Secretário de Estado estava, ou não, presente, nós não reportávamos para o Sr. Secretário de Estado. E, portanto, eu não sei a competência do Sr. Secretário de Estado, mas o Sr. Secretário de Estado tinha uma envolvente de pessoas. Eu penso que, para ele tomar as decisões, não era necessário ser um especialista em *shipping*, ele tinha uma envolvente de pessoas que lhe davam sugestões, e ele dizia «sim» ou «não». Digo eu, mas isto nunca se passou comigo. O Sr. Secretário de Estado nunca me contactou a perguntar se tínhamos opinião neste ou naquele sentido, se se podia fazer ou não se podia fazer.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Isso eu já não sei! Mas tivemos aqui o Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline que nos disse que o tinha contratado, a si, porque não tinha envolvente nenhuma para tomar decisões, e que não eles eram especialistas.

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que também foram fazendo todas estas alterações, tinham a noção de que, depois, com estas alterações, não iriam cumprir tudo o que estava contratualmente exigido?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu diria que deveriam ter. Deveriam ter! Se me está a perguntar, a mim, se eu, como estaleiro, aceitei as alterações todas, tenho de assumir as minhas responsabilidades. Agora, se eu fosse os Estaleiros, não aceitava. Porém, os Estaleiros aceitaram e, presumivelmente, assumem as suas responsabilidades em função de terem aceitado todas essas alterações sem qualquer problema. Mas isso é um problema dos Estaleiros e do armador.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Portanto, estamos perante uma situação em que o cliente vai fazendo alterações sem saber bem as implicações que têm e os Estaleiros vão aceitando-as também sem colocar em causa as implicações que isso terá no incumprimento do contrato, e, pelos vistos, pelas várias intervenções que aqui tivemos, nem sequer reduziram a escrito muitas destas alterações.

Eu gostaria que esclarecesse só um pouco melhor, em termos de precisão para ficar detalhado, as respostas que deu ao meu colega dos diferentes contratos. Ou seja, de facto, a determinada altura, através das várias empresas, o Sr. Eng.º João Moita acabou por trabalhar quer para um quer para outro, embora em qualidades diferentes, se bem percebi.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Nós trabalhámos para a Atlânticoline.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Só?!

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Só! O contrato do projeto é uma relação direta dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo com a Petrobalt. Nós não estamos no processo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Portanto, considera que, quando os Estaleiros Navais de Viana do Castelo fizeram contratos com a Portbridge, isso não é estar a trabalhar nos dois lados.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não, fizeram contratos com a Petrobalt, a pedido da Petrobalt, que meteu a Portbridge no meio pelas razões que eu já expliquei. Os contratos, a relação era direta entre a Petrobalt e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, não havia ninguém no meio. Era estaleiro/projetista. Tudo o que se passou, as reuniões, decisões, eram feitas em Portugal ou na Rússia entre os técnicos das duas entidades, não há ninguém pelo meio.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Bom, eu fico com a sua resposta que é mais ou menos aquela que já deu ao meu colega, mas, sinceramente, não a percebo, porque vejo que tem contratos de 2005 a 2006, em 2005 atualizado em 2007, com a Atlânticoline, e, depois, tem contratos em 2006 e 2007 com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Os contratos com os Estaleiros Navais nada têm a ver com isto, eu já disse. O nosso contrato com os Estaleiros navais, temos vários contratos, é na qualidade de *broker*, não têm nada a ver com construção naval.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mas eu não perguntei se era em diferentes qualidades. Eu perguntei se estava a trabalhar com os dois lados, ainda que em diferentes qualidades.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Os Estaleiros de Viana do Castelo eram nossos fornecedores de serviços, porque nós gerimos navios. Somos clientes há muitos anos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. E nós, além de sermos clientes dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, na qualidade de gestores de navios, procurámos, em função de acordos com Viana do Castelo, trazer trabalho para Viana do Castelo, mais nada! Eu trabalho com Viana do Castelo desde 1981, quando vim para superintendente da Companhia Nacional de Navegação e começamos a fazer docagem dos navios em Viana do Castelo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Que tipo de trabalhos é que conseguiu para Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Muitas reparações, muitas construções... Olhe, por exemplo, na Portline, quando fizemos o primeiro contrato para construir sete navios, havia vários estaleiros a concorrer (eu era o diretor técnico da Portline) e os navios foram construídos em Viana do Castelo. Havia propostas melhores e muitas delas do exterior, especialmente da Alemanha, e os navios foram construídos em Viana, os primeiros sete navios novos da Portline. Foram os primeiros navios em que eu participei e foram construídos nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Isto foi em 1986.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Com essa ligação, teve algum envolvimento ou alguma tentativa de associação na privatização, ou na subconcessão, ou tentou ser intermediário de alguma venda do próprio navio de que temos estado a falar?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Do *Atlântida*?

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

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Quando as duas partes cancelam o contrato, quando chegam a acordo, quando o navio fica de posse dos Estaleiros de Viana do Castelo, nós sugerimos e assinámos um acordo com os Estaleiros de Viana do Castelo para tentar vender o navio, e houve várias hipóteses de venda do navio. E o navio não é vendido porque a Administração dos Estaleiros entendeu que os preços que foram oferecidos estavam abaixo daquilo que era o mínimo que eles consideravam como aceitável. Esses valores, a que estou a referir-me, valores de ofertas para compra do navio por parte de entidades que vieram ver o navio e que negociaram com Viana, situaram-se nos 22,5 milhões de euros. Ou seja, dos valores que eu conheço, porque há outras propostas que não passaram por nós, 22,5 milhões de euros foi o valor mínimo que foi oferecido para compra do navio. Essa negociação, que não foi feita através da minha empresa ou da minha pessoa mas que eu conheço, foi a última negociação que estive em curso, porque houve outras anteriormente, com os Estaleiros de Viana do Castelo e foi cancelada em função da decisão da tutela de fazerem um concurso público para a venda do navio.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E sobre a privatização e subconcessão, que também lhe tinha perguntado?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Sobre a privatização e subconcessão, a questão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo é muito antiga. Quer dizer, parece que a situação dos Estaleiros é uma situação nova, que

apareceu agora e com que toda a gente se preocupa. Os estaleiros... o emprego... e tal.

Os Estaleiros de Viana do Castelo há muitos anos que dão prejuízos. Há muitos anos que toda a gente sabe que não há qualquer hipótese de gerir com rentabilidade um estaleiro com cerca de 900 000 pessoas, que era as que tinha ultimamente, e que agora passou para 600... É qualquer coisa que não é possível em nenhum país do mundo!

Portanto, toda a gente sabia que os Estaleiros de Viana do Castelo só se mantinham vivos porque havia dinheiro público que entrava nos Estaleiros e que apoiava a empresa. Senão, se fosse uma empresa privada, já estaria fechada há muito tempo. Não há qualquer hipótese!

Eu lembro-me — e vou repetir isto —, porque o disse uma vez ao Sr. Presidente, ao Sr. Eng.º Navarro Machado, de que o Sr. Eng.º Navarro Machado me disse: «Eh pá, arranje-me lá um documento a dizer isso!». E eu respondi: «Sr. Eng.º Navarro Machado, a situação do seu estaleiro é esta: o senhor não consegue gerir nenhum estaleiro com rentabilidade se tiver um rácio superior a quatro pessoas por cada milhão de faturação. Ou seja, se o estaleiro faturar 100 milhões, não pode ter mais do que 400 pessoas! Isto é um rácio a nível mundial! O senhor tem aqui...», na altura tinha 800 pessoas, «O senhor pode fazer o melhor trabalho do mundo, pode fazer a melhor gestão do mundo, mas o senhor nunca consegue rentabilizar este estaleiro.»

Vou-lhe dar um outro exemplo. A série de navios que foi construída para aos alemães, os seis ou sete navios de contentores foram construídos em Viana do Castelo e, por cada navio, o estaleiro demorou mais ou menos quinhentas e tal mil horas de trabalho. Os Estaleiros perderam dinheiro, não perderam muito, porque tiveram uns apoios e tal. Mas perderam algum dinheiro com esses navios. Para esses navios, se fossem construídos na

Alemanha — estou a dizer isto porque foi um assunto discutido com os estaleiros alemães —, no limite, seriam 280 000 horas. Logo, não é possível!

Portanto, a história dos Estaleiros de Viana do Castelo não é possível em vários contextos, como não é possível que uma empresa daquela dimensão e com aquela responsabilidade mude, de três em três anos, o conselho de administração. Desculpe! Por melhores que sejam as pessoas, por mais inteligentes, por mais capacitadas, três anos não dá para fazer as adaptações necessárias. E se ao fim de três anos vem outra equipa com outras ideias...! Quer dizer, isto só é possível em Portugal, desculpe lá!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Escusa de pedir desculpa, porque concordo consigo em muitas destas coisas.

A propósito, já que tem esse conhecimento, nós temos tido aqui elogios à área de reparação naval dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e muitas críticas à incapacidade da área de construção. Concorda com estas apreciações que temos tido aqui, na Comissão de Inquérito?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Concordo. Nós somos representantes há vinte e tal anos do maior grupo de estaleiros do mundo, que é a Damen Shipyards, da Holanda, com os quais os Estaleiros Navais de Viana do Castelo chegaram, a determinada altura, a estabelecer um acordo de cooperação para os patrulhas da Marinha. No dia 15 de dezembro de 2012 há uma reunião na EMPORDEF, entre a Administração da EMPORDEF e os Estaleiros Navais de Viana, para saber se os estaleiros da DAMEN estariam eventualmente interessados na privatização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. O CEO do Grupo DAMEN (grupo que, só para sua referência, tem 42 estaleiros espalhados pelo mundo e tem uma faturação

superior a 2 biliões de euros/ano) disse à Administração da EMPORDEF que, no contexto atual que se está a viver, e que se continua a viver, a crise a nível mundial, só era possível se se transformasse os Estaleiros Navais de Viana em reparador naval, adaptando o *staff* para o trabalho que iriam efetuar, e, depois, projetar o futuro em termos de se especializar num tipo de navio, avaliando-se em que tipo de navio é que se deveria fazer a aposta para começar a construir. E a Administração da EMPORDEF disse: «Eh pá, desculpe, o senhor está a dizer coisas... O senhor não conhece a envolvente. O senhor não sabe os interessados... O senhor não sabe o que é que a gente tem no projeto. O senhor não sabe... não sabe...!», ao que o CEO da DAMEN disse: «Olhe, eu não sei nada, mas eu tenho 42 estaleiros no mundo e sei como é que a gente vive hoje. Estou a dar-lhe uma opinião, o senhor aceita se quiser, se não quiser não aceita. Mas a reparação naval é de facto o único caminho para o senhor manter o seu estaleiro vivo!»

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Foi a Administração da EMPORDEF que disse isso?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Foi o Sr. Dr... advogado que, depois, se demitiu, em março do ano seguinte... Deixe-me lá ver aqui o nome dele... Foi o Dr. Miguel Novais, que depois se demitiu em março do ano seguinte, tenho a impressão... Estamos em 2014, ele demitiu-se em 2012, se não estou em erro. Portanto, a reunião que nós tivemos foi no dia 15 de dezembro de... eu disse 2012, mas não sei se foi de 2012 ou se de 2011... Ele demitiu-se em...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Acha que foi por causa dessa conversa e dessa diferença de opinião que não avançou a parceria?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não, porque o Dr. Miguel Novais, nessa reunião que tivemos, disse aos estaleiros da DAMEN (isto foi no dia 15 de dezembro) que, se estivessem interessados em participar nos Estaleiros, tinham de apresentar uma intenção de participação com algumas referências até ao dia 31 de dezembro. E o CEO da DAMEN disse: «Desculpe, estamos no dia 15 de dezembro, como é que o senhor quer que apresentemos uma proposta séria ou, pelo menos, uma abordagem séria a este assunto até ao dia 31 de dezembro?! O senhor dê-nos, pelo menos, o mês de janeiro para podermos abordar o assunto, estudar o assunto e apresentar uma proposta», e ele disse: «Não! Ou é até ao dia 15 de dezembro ou esqueça! Nós temos muitos interessados no processo!». O assunto acabou aqui. No dia vinte e tal de dezembro veio uma carta da DAMEN a agradecer e a dizer: «Não há hipótese! Muito obrigado por tudo, mas não há hipótese de apresentar qualquer tipo de abordagem até ao dia 31 de dezembro, conforme já tinha sido referido na nossa reunião.»

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mais um episódio lamentável nesta história, aquele que aqui está a descrever.

Também temos tido várias críticas à área comercial dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. A sua cara já quase diz tudo, mas peço-lhe que transmita a sua opinião com o conhecimento que tinha.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Olhe, havia um diretor comercial, que era uma pessoa de grande dinamismo e que fez muito pelos Estaleiros e que, infelizmente, morreu, que era o Sr. Eng.º João Leite.

Desde que morreu o Sr. Eng.º João Leite até hoje, nunca mais houve diretor comercial nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. A partir dessa

altura, a direção comercial ficou com a administração dos Estaleiros e houve, a determinada altura, aquando dos adidos militares, um Sr. Almirante, já retirado, na reforma, que ficou lá. Ou seja, os Estaleiros de Viana, a partir da altura em que o Sr. Eng.º João Leite morreu, nunca mais nomearam um diretor comercial, como era antes.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Quando é que o Eng.º João Leite faleceu?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Faleceu talvez para uns sete ou oito anos, ou mais... Não sei dizer a data. Não me lembro, mas já foi há uns bons anos. Foi a seguir ao processo de construção do navio da Madeira, do *ferry* da Madeira. Ele ainda esteve na Rússia na altura. Portanto, ele deve ter morrido talvez em 2004, 2005... há uns nove anos, por aí...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sobre a direção jurídica ou a área jurídica dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que opinião é que tem?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Sobre a área jurídica dos Estaleiros não posso pronunciar-me muito, porque não foi, digamos, uma área dos Estaleiros com a qual eu tivesse contactos muitos estreitos. Portanto,...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Acha que andaram bem ao não passarem tantas alterações ao projeto do Atlânticoline a escrito, como já aqui foi referido por vários intervenientes neste processo?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — De uma forma geral, o que digo, e repito, é que uma das questões principais dos Estaleiros Navais de Viana não tem a ver com a competência das pessoas, tem a ver com a organização. Os Estaleiros de Viana, em termos de organização e de ter pessoas responsáveis por áreas, que respondessem, de facto, pelas questões que lhes estavam diretamente relacionadas, foi sempre uma situação muito cinzenta. É, portanto, uma questão de organização.

Há uma outra questão, que vou referir com toda a gente aqui presente: infelizmente (infelizmente, digo eu), durante muitos anos que eu trabalhei com os Estaleiros de Viana, com algumas exceções pontuais, as grandes decisões dos Estaleiros de Viana passavam sempre pela Comissão de Trabalhadores. Se a Comissão de Trabalhadores não estivesse de acordo, não havia decisão. Portanto, a decisão dos trabalhadores era um elemento absolutamente chave nas decisões da Administração dos Estaleiros, e isto é uma situação que pode ser entendida da forma que se quiser, depende do contexto. Não digo mais nada.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Concluo, agradecendo todas as respostas que deu, e penso que ajudou a fazer luz sobre este caso.

Mas também não quero deixar de partilhar consigo a minha opinião: eu acho que acabou por descrever aquilo que eu perguntei praticamente no início, é que, de facto, houve uma profunda incompetência das duas partes, quer do lado dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, quer do lado da empresa Regional dos Açores e...

Tenho só uma dúvida: referiu sempre o Secretário Regional Duarte Ponte, outros responsáveis referiram aqui outros membros do Governo Regional dos Açores. O Sr. Engenheiro, e é mesmo a última pergunta, só teve contactos com este Secretário Regional?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — O Secretário Regional era, digamos, como eu disse, o topo da pirâmide e, depois, era a Administração da Atlânticoline, a começar pelo Sr. Presidente Duarte Toste.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Muito obrigado.

A Sr.ª **Presidente** (Mónica Ferro): — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Passando ao Grupo Parlamentar do CDS-PP, tem a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista.

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

Sr. Eng.º João Moita, começo por agradecer muita da informação que já aqui nos deu e muitas das questões que haveria para colocar já começam a ficar prejudicadas pelas respostas que entretanto foi dando. No entanto, tenho algumas notas sobre as quais eu gostaria que o Sr. Engenheiro se pronunciasse, até pela sua experiência e *curriculum* profissional e empresarial que referiu no início, do qual já tínhamos nota, e presumo que a pergunta colocada foi apenas para confirmarmos se as informações que tínhamos eram corretas.

Foram-nos aqui referidas algumas situações... Muito em particular, foi referida uma situação que foi classificada como «machada final» na viabilidade dos Estaleiros; foi classificada de «incompreensível» a denúncia do contrato dos dois navios, *Anticiclone* e *Atlântida*; foi dito que a existência de defeitos na construção foi mal gerida; e foi levantado um conjunto de suspeições e até de insinuações. E era sobre uma delas que eu gostaria de ouvir a opinião do Sr. Engenheiro.

Foi dito aqui que a Atlânticoline aproveitou um problema que tem a ver com a velocidade para dizer «Nós não queremos mais nada com estes navios, não só com o que está concluído...», porque já estava concluído, «... como também com o que está em construção.», porque a despesa de funcionamento daquele navio tornaria incomportável a sua exploração, pelo combustível, pela dimensão, pelo excesso de luxo que foi colocado naquele navio. Não era economicamente viável ter aquele navio em exploração, para fazer viagens entre as ilhas dos Açores.

Qual é a opinião do Sr. Engenheiro sobre isto?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu acho que este navio, ou outro qualquer navio, não é economicamente viável na exploração dos Açores, porque é um navio que tem um investimento à partida (e estamos a falar concretamente do caso do *Atlântida*), em números redondos, que se situava nos 40 milhões. Se este navio vai para os Açores com o objetivo de operar sensivelmente entre seis a sete meses por ano e o resto dos meses está parado, é impossível rentabilizar o navio nestas condições. É impossível! Ou há dinheiro que é injetado na empresa, ou não tem hipótese. Para além disso, mesmo durante o período de operação (e nós fomos gestores técnicos de *ferries* que operaram nos Açores), o navio só tem um período de mais ou menos três meses em que está mais ou menos ocupado, o resto do tempo anda a 30% ou 40% de ocupação.

Portanto, como é possível, hoje, ter-se rentabilidade num navio que faz um investimento de 40 milhões e que tem de amortizar, diria, no limite, em 20 anos (ou seja, tem para amortização 2 milhões/ano mais os juros, se quiser amortizar nos 20 anos)? Há um concurso a correr, cuja decisão já está tomada, em que a situação ainda é um pouco pior do que esta, porque o

consumo de combustível dos navios que foram ao último concurso é quase o dobro do destes.

Bom, como é possível ter-se, com os custos que tem de combustível e técnicos, rentabilidade num negócio destes?! Não dá! Quer dizer, isto é um serviço público que o Estado tem de injetar dinheiro. Não há outra hipótese! Ponha lá o navio que quiser!

Mesmo assim, para um navio destes operar 365 dias/ano, é preciso ter uma taxa de ocupação, digo-lhe já, superior a 70%. Portanto, um navio destes, na circunstância que estamos a referir, eu acho que a questão de ser, ou não, rentável não se põe sequer, nem vale a pena discutir.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, a informação que acaba de nos dar determina que, na sua opinião, estes navios nunca deveriam ter sido sequer encomendados pela Atlânticoline.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A isso eu não vou responder diretamente, porque, obviamente, sobre as decisões que a Atlânticoline tomou ou que o Governo dos Açores tomou, não sou eu que digo se deveriam tomar ou não. Agora,...

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Ó Sr. Engenheiro, deixe-me clarificar melhor a questão.

O Sr. Engenheiro diz que nem este navio era rentável não só pelo valor de custo mas também porque para operar cerca de 7 meses em 12 meses e destes 7 apenas em 3 é que andaria com uma ocupação equilibrada, nos outros 4 meses andaria com uma ocupação inferior a 30%, e, portanto, permanentemente a dar prejuízo. Ou seja, a Atlânticoline nem sequer

deveria estar a operar com navios próprios eventualmente nestas circunstâncias.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A Atlânticoline pode operar com navios próprios, mas há de haver alguém que... Ou a Atlânticoline tem uma máquina de fazer dinheiro, ou alguém injeta dinheiro na Atlânticoline. Não há outra alternativa, porque os custos do navio têm de ser pagos. Tem de ser pago a amortização do navio; os custos de gestão técnica têm de ser pagos; os combustíveis têm de ser pagos e, portanto, o dinheiro tem de aparecer de algum lado, o navio não gera receitas para se autogerir. Não gera!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Enfim, isso levar-nos-ia a outras questões, mas a comissão de inquérito é à subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Em face desta circunstância concreta, como jurista, acho que o negócio foi ruinoso evidentemente. A denúncia do contrato foi mal feita, porque havia razões jurídicas objetivas para não o fazer. Aliás, há pareceres, até de ilustres juristas, professores universitários, nesse sentido.

Pergunto: é possível uma empresa, e o Sr. Engenheiro disse aqui que não conhece nenhum outro caso a nível mundial de não aceitação completa de um navio construído, continuar no mercado a laborar quando tem sobre si uma carga tão negativa como esta?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A questão que está a colocar é, digamos, limitada aos Açores, propriamente ditos. Se fosse uma empresa a atuar no tráfego internacional, a vender serviços por aí, eu diria que seria muito difícil, mas esta é uma empresa apenas e só para operar nos Açores.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Ó Sr. Engenheiro, desculpe, mas, provavelmente, não me expressei bem, referia-me aos Estaleiros Navais e não propriamente à Atlânticoline, essa é uma face que levar-nos-ia a muitas questões, mas não vou por aí porque esta Comissão de Inquérito não visa fazer um inquérito à situação da Atlânticoline mas, sim, a dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Tendo sido rejeitados pelo armador estes navios construídos nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, dizendo: «Os Estaleiros não souberam ‘construí-lo’», ou seja, os Estaleiros aceitaram que aquele navio, construído por eles, não servisse a encomenda que lhe foi feita.

Pergunto se os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham viabilidade empresarial para continuar tendo sobre si esta imagem tão negativa da recusa de um navio que estava construído e de outro que estava em construção.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu respondo a isso dizendo o seguinte: o facto de terem tido este problema, relativamente ao *Atlântida*, não era impeditivo de os Estaleiros Navais de Viana do Castelo poderem continuar a oferecer, se estivessem em condições, ao mercado projetos que fossem competitivos com outros estaleiros. Os Estaleiros continuariam a viver, não seria isto que os impediria de continuarem a laborar.

Agora, a situação dos erros cometidos e a situação do *Atlântida*, para um cliente que vem construir um navio nos Estaleiros de Viana do Castelo, ou a um outro estaleiro, se esse cliente vier com, como costume dizer, projetos que já tenham sido desenvolvidos, que não passe por Viana do Castelo o desenvolvimento do projeto, que traga já o projeto e que construa, os Estaleiros têm toda a competência para fazerem isso e o risco

não existe praticamente. Isto porque a questão de fundo tem a ver apenas, e só, com a questão básica: o desenvolvimento de um projeto que é um protótipo de um navio que nunca foi construído. Esta é a questão de fundo. A maioria dos armadores do mundo, quando vão fazer navios, não vão inventar um navio que não exista, agarram num projeto que já existe e mandam construir com as adaptações que acharem convenientes. Porquê? Porque isso diminui o risco praticamente a zero.

Portanto, em condições normais, não era pelo facto de ter havido um problema com o *Atlântida* que os Estaleiros de Viana não continuariam a trabalhar, não seria impeditivo para que os Estaleiros continuassem. Os problemas de Viana são outros.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Engenheiro há pouco referiu que o que estava em causa nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e reafirmou-o agora, não era a competência dos Estaleiros, que a tinham, era a organização. Era um problema de organização e este problema tem a ver com o facto de três em três anos mudarem as administrações, e houve um período em que mudavam em menos de um ano; ou seja, em menos de um ano iam mudando, se não a administração na sua totalidade, uma boa parte dos membros do conselho de administração.

A questão também é saber se, numa atividade como a da construção naval, hoje, em face da integração de Portugal na União Europeia, das leis da concorrência europeia, das regras comunitárias, vê viabilidade económica na existência de uma empresa, na filosofia que hoje temos de empresa pública, de uns estaleiros navais?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! É muito difícil.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — É capaz de justificar porquê, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Porque, hoje, as empresas de construção naval que existem na Europa, se for analisar uma a uma, as que continuam a existir, porque houve muitas que fecharam, que faliram, como sabe, são especializadas em navios muito específicos, ou seja, naqueles navios em que praticamente a maioria dos estaleiros não tem acesso a construir. Vou dar-lhe um exemplo concreto: navios de passageiros, os grandes navios de cruzeiro. O grande navio de cruzeiro é um navio que pouco estaleiros no mundo constroem. Por exemplo, a Fincantieri é um dos estaleiros da Europa que continua a viver e continua a construir navios de passageiros, os grandes navios cruzeiro. Porquê? Porque é extraordinariamente difícil um estaleiro normal criar as condições para construir um navio de cruzeiro, são investimentos muito grandes e tem de se especializar muita gente. Portanto, é um investimento muito significativo, é uma coisa que demora muito tempo, e o Fincantieri, que é especializado em navios de cruzeiro, continua a existir e vai continuar a existir.

Um estaleiro especializado em navios de guerra, que só faz navios muito específicos, que também são navios com características muito próprias, continua a existir. Agora, um estaleiro, como é o de Viana do Castelo, que fazia qualquer tipo de navio e em qualquer circunstância, em que hoje faz um navio de contentores, amanhã faz um *ferry*, no outro dia faz um patrulha para a Marinha, no outro faz um navio químico, no outro dia faz um navio frigorífico... Isto não funciona! Hoje, não funciona! Hoje, os estaleiros, para conseguirem aguentar-se, têm de se especializar num tipo de navios, não há outra alternativa.

Depois, há uma outra questão importante, que é muito contra o estaleiro europeu: o custo da mão-de-obra. Esta é uma questão de enorme importância, porque o custo da mão-de-obra aqui, na Europa, nos estaleiros europeus... Por exemplo, o valor, mais ou menos, mais euro menos euro, que os Estaleiros de Viana debitavam quando faziam as contas, o cálculo do custo do navio, em função do número de horas calculadas para construir o navio, era 34€/hora. Sabe qual é o preço num estaleiro coreano, por exemplo? Estivemos a acabar um navio na Coreia aqui há um ano e tal, sabe qual é o preço/hora que o estaleiro coreano debita ao cliente? É de 15€/hora o custo debitado ao cliente. Se eu tenho um estaleiro europeu que debita 34€ veja o que isto quer dizer. Na Alemanha, é mais! Num estaleiro alemão o preço homem/hora que faz um navio é superior a isto, só que a produtividade é muito maior!

Como eu disse há bocado, os navios contentores que foram feitos em Viana, cujo número de horas ultrapassou as 500 000, na Alemanha seriam 280 000 horas. Portanto, isto permite aumentar o custo homem/hora, obviamente, e manter o preço, mas na Europa, hoje, a tendência é os estaleiros especializarem-se num tipo de navios muito específicos, e só constroem esses navios.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Engenheiro referiu, e nós sabemos, que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo iam construindo porta-contentores, asfalteiros...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Asfalteiros, não!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Asfalteiros não, ainda não. Mas iam construindo navios químicos, *ferries*, navios de guerra, faziam

reparação... Faziam tudo em simultâneo e construíaam chave-na-mão. Ou seja, construíaam desde a chapa à finalização. Mas já nos foi aqui transmitido que, eventualmente, com parcerias internacionais e mantendo uma parte da construção, isto poderia ser possível. Mesmo assim, não vê viabilidade para os Estaleiros de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Primeiro, os Estaleiros de Viana do Castelo, para serem viáveis precisam de fazer investimento. Os Estaleiros não têm condições, nunca tiveram condições, é uma situação que vem de há muitos anos, para construir navios. Há uma questão absolutamente essencial nos Estaleiros de Viana do Castelo, é absolutamente essencial e toda a gente conhece, não há ninguém que tenha passado pelos Estaleiros de Viana do Castelo, a começar pelos presidentes e acabar... que não saiba isto: a doca de construção tem de ser coberta. A produtividade dos Estaleiros, em função da doca de construção ser ao tempo, perde milhares de horas por construção, por causa da chuva... Em Viana do Castelo, sabe quantos dias por ano é que chove?

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sei, sou de lá.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Então, se é de lá sabe melhor do que eu.

Portanto, essa é uma situação completamente fora de contexto, e os Estaleiros chegaram ao fim sem nunca cobrirem a doca de construção, um problema complicado.

Um outro problema complicado é a doca de construção, como sabe, já que é de Viana, tem um comprimento de 140 ou 150 metros, por aí. Portanto, qualquer navio acima desta dimensão bloqueia-lhe o estaleiro, porque tem de ficar na doca grande. Acabou! Logo, aquela doca tinha de

ser coberta e tinha de ser aumentada. É uma coisa de que toda a gente fala, que toda a gente diz, com a qual toda a gente está de acordo, mas nunca foi feita.

Para além disso, os últimos investimentos que foram feitos e que já deveriam ter sido feitos há muitos anos, praticamente não foram usados. Foram feitos com as contrapartidas dos submarinos, com aqueles pavilhões de construção que vieram do estaleiro que faliu na Alemanha, comprou-se isso... Foi uma boa decisão, do ponto de vista de criar uma infraestrutura com, digamos, muito mais capacidade, mas praticamente acabou por não ser usado, porque depois de estar pronto e o estaleiro nunca mais...

Mas, portanto, estas duas circunstâncias são absolutamente essenciais numa exigência total à partida para os Estaleiros poderem considerar uma outra situação.

Agora, se os Estaleiros de Viana do Castelo tivessem um acordo com outro estaleiro no sentido de, cooperando, que a gente faz uma parte e o outro faz a outra parte, até poderia ser possível. Por exemplo: os Estaleiros de Viana do Castelo construírem os patrulhas para a Marinha é uma coisa fora de contexto. Sabe porquê? Porque os navios-patrulha da Marinha levam uma quantidade de aço (particularmente agora no outro contrato, que não chegou a entrar em vigor, dos cinco patrulhas de 60 metros), a quantidade necessária à construção, muito reduzida, a dos pequenos nem chegava a 1000 toneladas, e os Estaleiros tem uma capacidade de corte de aço à volta de 14 000 toneladas/ano. O que é que isto quer dizer? Quer dizer que, construindo navios desta dimensão nos Estaleiros de Viana do Castelo, há um terço dos estaleiros que não fazem nada durante o ano, porque os navios ocupam as docas de construção, mas não há aço para cortar. Toda a infraestrutura ligada ao tratamento de aço, ao corte de aço, ou à informação não tem nada para fazer, porque a capacidade do estaleiro

está a ser usada em 20% ou 30% e o estaleiro está cheio uma vez que não pode pôr mais navios em doca, não tem mais sítio, não pode construir outros navios em paralelo. O que é que se quer dizer com isto? Que um estaleiro, como o de Viana do Castelo, quando vai construir um navio deste tipo, deve fazer subcontratar o aço. Ou seja, vai a um outro estaleiro e diz: «faz-me o casco em aço», e assim, o navio não ocupa as docas e pode estar-se a trabalhar em paralelo em navios muito maiores. Quando o casco do navio em aço está construído, o navio vem para os Estaleiros de Viana fazer o apetrechamento final, fazer o *outfitting*, e o navio é feito em Viana, mas não ocupa a instalação dos estaleiros com navios de 1000 toneladas de aço quando o estaleiro tem capacidade para 14 000 toneladas.

Obviamente que isto que estou a dizer são decisões que têm de ser estudadas e tomadas pela administração, etc., mas as administrações não têm tempo para tomar decisões, nem avaliar as situações, porque quando estão a começar a pensar nelas vão-se embora e vêm outros.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, passo a duas questões que têm a ver com o que se está a passar, posteriormente, e muito a ver com a filosofia da existência desta Comissão de Inquérito.

No caso da subconcessão que foi feita, há, na opinião do Sr. Engenheiro, a possibilidade de manter a construção naval em Viana do Castelo, através de uma nova empresa, neste caso privada? Essa subconcessão tem viabilidade para poder construir? Algumas das questões aqui levantadas por si são importantes, e é necessário fazer investimento, desde logo, presumo, até em alguns equipamentos que lá estão e que já não funcionam, nem sequer tiveram licitação para comprar como sucata, porque só o custo de os retirar de lá já é superior ao valor deles, presumo eu. Mas acha que há viabilidade de construção, por parte da nova empresa?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu acho que o novo responsável pela gestão do novo estaleiro de Viana, se tomar as decisões corretas, pode manter o estaleiro em atividade num ou noutro contexto. E, portanto, como disse, as construções dependem do acesso que ele tiver ao mercado em termos do tipo de navios. Não pode é começar a construir um qualquer navio que apareça de um qualquer cliente porque isso não funciona. Agora, se definir claramente uma estratégia, se conseguir acesso ao mercado em tipos de navios muito específicos, que no futuro vai haver necessidade de construir muitas unidades, se ele, digamos, fizer uma reformulação total da organização e puser o estaleiro a funcionar como deve ser, não é preciso inventar nada, fica ao nível de como funcionam a maioria dos estaleiros na Europa que estão vivos. Eu penso que é possível manter os estaleiros de Viana do Castelo vivos e a funcionar.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — A construção de plataformas é uma possibilidade?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A construção de plataformas é uma possibilidade, mas há limitações nos Estaleiros em relação às plataformas. Não sei se sabe que nos Estaleiros de Viana há uma limitação muito grande, não só a nível de construção como a nível de reparação, é o calado de entrada na doca, sabe isto com certeza. E, portanto, para construções de grande volume etc., provavelmente, é preciso resolver a questão do calado, porque em Viana 5,5 metros é mais ou menos o limite de calado para entrar na doca, isto foi sempre uma limitação. Por exemplo, ainda há pouco tempo tínhamos navios para reparar nos Estaleiros de Viana e não puderam ir porque precisavam de 6 m, 6,20 m de calado. Os Estaleiros de Viana não

puderam aceitar porque não querem correr o risco de terem avarias no casco.

Estas são situações que o empresário que agora vai tomar conta do estaleiro tem de ponderar e tem de tomar decisões, porque um dos navios que terá, no futuro, uma procura muito grande é de apoio à exploração petrolífera, e muitos destes navios têm calados superiores a 6 m, embora não sejam navios muito grandes. É logo uma limitação à partida para o estaleiro de Viana.

Portanto, há que analisar estas situações e fazer as adaptações necessárias para que o estaleiro possa competir com os outros estaleiros do mundo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — A vizinha Galiza tem dois estaleiros. Poderão ser uma forma de complemento dos Estaleiros de Viana do Castelo, agora?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — No passado, os Estaleiros de Viana já tiveram várias cooperações, como sabe, com os estaleiros no norte de Espanha, Vigo, etc., fazendo até parte das construções com o Barreras, etc. Já houve várias cooperações. Eu acho que um dos caminhos possíveis para que os Estaleiros se mantenham vivos é estabelecer acordos de cooperação com outros estaleiros (estou 100% de acordo) e fazer uma complementaridade em termos das valências que cada um tem, em relação a projetos concretos e a objetivos. Portanto, cada projeto é um caso diferente.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Só mesmo para concluir, Sr. Engenheiro, a questão da construção naval é um negócio, como o senhor

diz, estando hoje ainda muito por fazer, não só por causa das questões do transporte internacional, o alargamento do canal do Panamá, as ligações... Está em cima da mesa a questão do abastecimento energético à Europa, muito focado no gás natural vindo da Rússia, mas, com os conflitos que estão latentes, está em discussão a possibilidade de alterar a forma de abastecimento, permitindo transportar muito combustível por via marítima, e, portanto, está-se numa fase de crescimento.

Digamos que Portugal — agora uma questão genérica em termos de política global de transportes — deveria caminhar no sentido de ter uma marinha mercante mais forte ou renovada e ser um dos agentes a nível mundial nesta matéria?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Isso é uma pergunta...

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — É uma pergunta para o ministeriável.

Risos.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A marinha mercante em Portugal já morreu há muitos anos, como sabe. Quando iniciei a minha atividade marítima, em 1969, só a minha empresa tinha mais de 40 navios próprios, que era a empresa do Grupo Mello, a Sociedade Geral, e hoje, como provavelmente sabe, navios de viagens internacionais registados com bandeira portuguesa, posso errar por um ou dois, são uns 12. Ou seja, praticamente não há navios com bandeira portuguesa. Os navios que existem com bandeira portuguesa, a maioria deles, são registados na

Madeira; com bandeira de Portugal mesmo, existem uns 12 navios de tráfego internacional.

O que é que isto quer dizer? Quer dizer que os armadores, sejam portugueses ou de outra qualquer nacionalidade, procuram registar os seus navios em sítios, em bandeiras, onde tenham vantagens concretas e objetivas. Os navios com bandeira portuguesa, continental, ainda existem em função das condições específicas no tráfego de Portugal para as ilhas, etc., onde há uma preferência pelo navio de bandeira portuguesa, com tripulação portuguesa. É só por isso, porque, se Portugal deixa de dar essa preferência, os armadores imediatamente mudam as bandeiras dos navios e as tripulações. Porquê? Para baixar custos.

Portanto, para haver empresários, armadores portugueses a operar no tráfego internacional com navios portugueses... Pode haver empresários, mas têm navios registados noutros sítios. Agora, para haver navios com bandeira portuguesa, com tripulações portuguesa, incrementar este negócio para Portugal voltar a ser o que foi, têm de se criar as condições para isso, e não é fácil. Porquê? Porque também não depende só de Portugal, a Comunidade Europeia tem as suas regras e temos de respeitar a maior parte dessas regras. A gente não pode fazer aquilo que quer só, é em função de toda a envolvente. Agora, eu não acredito que, no curto prazo, ou mesmo no médio ou até no longo prazos, Portugal venha a ser um País com a marinha mercante que já teve há 50 anos. Não acredito!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Então, o Sr. Engenheiro acha que Portugal «um País de marinheiros» será um mito do passado.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — É! É tudo uma questão de custos, o armador, hoje, quando compra o navio e vai entrar num tráfego, faz a

avaliação do custo e regista o seu navio. É livre para registar o seu navio no local, na bandeira, que lhe der mais vantagens, em função da operação que vai ter. Portanto, não há nada a dizer sobre isto.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Engenheiro, muito obrigado.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Passando agora para o 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.

Procurarei reconduzir as questões à razão fundamental pela qual o Sr. Engenheiro foi convocado para vir a esta Comissão, que tem a ver com o *Atlântida* e o *Anticiclone*.

Ouvi atentamente as explicações que foi dando ao longo desta reunião e gostaria de procurar sintetizar e precisar alguns pontos.

Portanto, o Sr. Engenheiro entrou neste processo relacionado com os navios *Atlântida* e *Anticiclone* a pedido da Atlânticoline, que conhecia a sua atividade no setor e com quem mantinha, enfim, uma relação, nos Açores, já muito antiga, como nos explicou. E, a pedido da Atlânticoline, contratou a empresa russa Petrobalt para elaborar um projeto, que seria então submetido a concurso, para a construção dos dois navios para os Açores. Segundo nos explicou, essa contratação da Petrobalt não foi feita diretamente pela Atlânticoline mas, sim, através de uma empresa sua, a SCMA... Percebi bem?

O Sr. Eng.^o **João Moita**: — Sim.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Percebi bem. E, portanto, a Petrobalt fez, então, um projeto que foi submetido a concurso, concurso este que foi ganho pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Foi isto que eu percebi.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A Petrobalt não fez o projeto, a Petrobalt desenvolveu a conceção do navio e as condições básicas para o navio ir a concurso. O projeto é desenvolvido depois, já na fase com os Estaleiros de Viana.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Continuando, após o concurso, são os Estaleiros Navais de Viana que contratam com a Petrobalt...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Contratam o projeto à Petrobalt.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Contratam o projeto à Petrobalt através da Portbridge, que é uma empresa da qual o Sr. Engenheiro era acionista, creio.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Eu, na Portbridge, era procurador.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Portbridge, é a tal empresa irlandesa?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Irlandesa.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Ainda existe essa empresa?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Já não.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Depois do processo dos Estaleiros de Viana, do que se passou com as discussões entre a Petrobalt e os Estaleiros de Viana, e daquele assunto que eu referi, em que os Estaleiros de Viana ficaram, relativamente ao projeto do *Atlântida*, com novecentos e tal mil euros por pagar, em que não houve acordo, a Petrobalt decidiu não meter um processo litigioso e deu instruções para se encerrar o processo e acabar com a Portbridge.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas essa empresa era irlandesa, porque tinha acionistas irlandeses ou por...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A empresa foi criada pela Petrobalt para a Petrobalt contornar, digamos, aquela situação que eu referi, e isto foi antes, não tem nada a ver com o *Atlântida* (a empresa já existia quando o processo do *Atlântida* foi lançado), a de a Petrobalt poder faturar, através da Portbridge, para os seus clientes europeus. A Portbridge recebia e depois fazia os pagamentos conforme instruções da Petrobalt, e isto pelas razões que referi.

A Portbridge é criada por decisão da Petrobalt para ultrapassar esta situação. Se não estou em erro, numa das discussões com os Estaleiros de Viana, no início, ainda antes do *Atlântida*, tanto quanto me lembro, a direção financeira dos Estaleiros colocou a questão de, nos pagamentos feitos diretamente à Rússia, ter de se reter 15% na fonte em Portugal, estamos a falar de 2003/2004, por aí.

Portanto, esta também foi uma questão, mas a questão fundamental, como digo, era a Petrobalt receber pagamentos diretos e, depois, ter de pagar aos seus fornecedores no exterior. Esta era a questão central.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Prosseguindo, referiu-nos aqui que foram feitas 43 propostas de alteração pelos Estaleiros Navais de Viana à Atlânticoline e que essas alterações decorreram do trabalho desenvolvido pela Petrobalt, presumo, devido ao contrato que tinha com os Estaleiros de Viana, e a Atlânticoline aceita essas alterações.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu, por acaso, tenho aqui uma mensagem que enviei no dia 17 de setembro de 2006 para a Atlânticoline, com cópia para os Estaleiros de Viana, para o Sr. Comandante Duarte Toste, que era o presidente da empresa, a dizer: «Abaixo envio os nossos comentários à Memória Descritiva do navio RO-RO FERRY de 97 m que nos foi enviado com as alterações/comentários dos ENVC.

Qualquer dúvida ou esclarecimento favor contactar.»

Depois, há uma lista de 43 pontos que tem a ver com as alterações que os Estaleiros de Viana sugeriram introduzir na Memória Descritiva que foi posta a concurso.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Portanto, para perceber o envolvimento direto que o Sr. Engenheiro tem aí, o Sr. Engenheiro nessa altura estava como consultor da Atlânticoline e, portanto, apreciou, nessa qualidade, as propostas que foram feitas pelos Estaleiros Navais de Viana e que lhe foram sugeridas pela Petrobalt. Certo?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Isto é antes, não tem nada a ver com a Petrobalt.

Os Estaleiros de Viana do Castelo, quando foram selecionados para construir os navios, fizeram uma análise da Memória Descritiva do navio. E, dessa análise que fizeram, sugeriram introduzir, de acordo com o meu relatório, 43 alterações, pela análise que fizeram à Memória Descritiva que foi posta...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — O Sr. Engenheiro teve algum envolvimento direto nessas alterações? Ou só teve na apreciação?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Em função das alterações que os Estaleiros de Viana do Castelo sugerem, nós, na qualidade de consultores da Atlânticoline, fizemos uma análise dessas alterações e mandámos para a Atlânticoline a nossa opinião sobre se as deveriam, ou não, aceitar e as implicações que isso tinha. E é isto que está aqui.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — A apreciação era de que...?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — É ponto a ponto!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Ponto a ponto!

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Só lendo todos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas essas alterações foram aceites, creio que nos disse, pelo Engenheiro Nuno Lima, que era o fiscal residente...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Elas foram enviadas para a Administração da Atlânticoline e, depois, a Atlânticoline decidiu com os Estaleiros se sim ou não. Portanto, esta informação técnica era para permitir à Atlânticoline poder discutir com os Estaleiros e dizer: «aceito» ou «não aceito», em função de uma análise técnica que foi feita por nós, porque, em cada alteração... Vou dar um exemplo simples: na Memória Descritiva dizia-se: «O navio tem de transportar 144 viaturas». Os Estaleiros de Viana fizeram lá a suas análises e dizem: «viaturas a transportar não são 144, são 140»; o nosso comentário: «decisão da Atlânticoline de aceitação, ou não, da redução do número de viaturas a transportar».

Portanto, isto é um facto, é uma proposta dos Estaleiros, nós analisámos, e nada tem de técnico, e dissemos à Atlânticoline: «a decisão é vossa, aceitam ou não aceitam»!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas, tanto quanto se sabe, essas alterações foram aceites pela Atlânticoline, ou não?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Assim diretamente não posso dizer se foram todas aceites ou não. Penso que houve discussões e que há aqui alterações...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas a construção que se foi seguindo foi feita sempre por acordo entre as partes?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Sempre!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sempre por acordo entre ambas as partes.

A certa altura referiu-nos que a Atlânticoline começou a introduzir possíveis alterações ao projeto (presumo também que estas alterações já não fossem da sua responsabilidade, que não tenha tido envolvimento direto) e que essas alterações foram aceites, presumimos, pelos Estaleiros.

Pergunto: tendo em conta a sua experiência no setor, é concebível que se possam introduzir alterações de monta, e tanto foram de monta que vieram a estar na base da denúncia do contrato, sem que tudo isso fique contratualmente assumido ou documentado?! É possível neste setor, a nível internacional, pela experiência que tem, introduzir alterações que alterem substancialmente o contrato inicial sem que isso fique «preto no branco», contratualmente assumido e com as responsabilidades, direitos e deveres de ambas as partes?!

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu respondo de duas formas: primeiro, em teoria, não é possível. Ou seja, qualquer estaleiro, em qualquer parte do mundo, que tenha um navio em construção e que o armador peça alterações há duas coisas que são feitas: primeiro, é logo traduzido a escrito, é feita uma avaliação da alteração e do respetivo custo, é informado o armador; depois, se essa alteração tem implicações técnicas, essa informação é feita e pode ser registada pelo estaleiro, independentemente de o armador querer fazer essa alteração. Portanto, esta é a situação normal.

Agora, no caso da construção do *Atlântida*, há, de facto, muitas alterações, que são feitas ao navio, em que não há nada traduzido a escrito, nem há análise dos Estaleiros. Quer dizer, as situações são discutidas e são decididas no dia-a-dia, como sendo coisas que não têm importância. E isto tem a ver com as duas entidades, com os Estaleiros e com o armador. Quer

dizer, eu não posso dizer se eles fizeram bem ou se fizeram mal, porque é uma relação entre as duas partes. Se as duas partes acharam que estava tudo bem, o que é que posso dizer?! Que estava mal!?

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Nessa altura, qual era a sua relação com qualquer uma das partes neste processo?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Como lhe disse, nós, em relação à Atlânticoline, fomos consultores deles para dar opiniões técnicas até um determinado momento; em relação aos Estaleiros, não tínhamos relação direta com os Estaleiros como prestador de serviços. Portanto, a Atlânticoline, a seguir, põe uma entidade, uma pessoa a fiscalizar a construção e é essa pessoa que faz a relação direta com os Estaleiros, é quem discute com os Estaleiros tudo e decide tudo, em nome da Atlânticoline, que é o superintendente que está responsável pela fiscalização da construção.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Estava a par das alterações propostas pela Atlânticoline aos Estaleiros?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu estava a par e vou dizer porquê. Porque, durante todo este processo, houve, em permanência, sempre protestos de todos os lados, e uma das questões que estava sempre em cima da mesa (eu tinha uma relação não de prestação de serviços mas de apoio com a Petrobalt) era o atraso na entrega dos desenhos, da construção... Havia uma pressão muito grande, porque, como sabe, o concurso sai com 565 dias, se não estou em erro, para construir o navio. Isto não é realista! Possível é, mas, para um projeto de raiz, é uma situação muito complicada.

E é também uma situação que os Estaleiros invocaram em determinada altura, em função de o prazo de entrega ser extremamente apertado, para alterar os motores do navio para os de *diesel*, porque para os motores que estavam inicialmente previstos, segundo dizem os Estaleiros, não havia prazo de entrega para o navio poder ser acabado naquela data. Então, propôs ao armador alterar os motores, entre outras coisas, em função do prazo de entrega, porque, de facto, o prazo de entrega, para um navio que é um protótipo, é extremamente apertado.

Bom, havia sempre um *claim* relativamente aos desenhos, era o atraso, o atraso, o atraso, e, muitas vezes, era-me pedido para interferir junto da Petrobalt, no sentido de pôr mais gente a trabalhar no processo, para que os desenhos fossem entregues na hora.

Fui muitas vezes à Rússia com o armador, com os representantes do armador da Atlânticoline e com os Estaleiros, etc., e, em todas as reuniões, o projetista dizia sempre: «Nós temos 80 pessoas a trabalhar na empresa. Eu posso contratar mais pessoas para trabalhar na empresa. Agora, eu não consigo responder em tempo ao meu cliente Estaleiros Navais de Viana do Castelo, porque todos os dias me chegam alterações ao projeto. E os senhores percebiam que uma pequena alteração ao projeto obriga-me a mexer em não sei quantos desenhos, e os desenhos têm de ser aprovados pela sociedade classificadora. Eu não posso aprovar desenhos! Se faço alterações, tenho de os submeter novamente a aprovação, e isso demora semanas!», e este processo continuou até ao final.

Esta foi uma das questões importantíssimas pelos atrasos e por todo este processo, e não precisamos de estar a falar em alterações de grande significado, como foi o caso, logo no início, de alterar o navio para, em vez de queimar combustível pesado, passar a queimar *diesel*, que é uma alteração muito significativa em todo o projeto. Obviamente que, em

relação à concepção inicial, o projeto, quando os Estaleiros de Viana fazem esta proposta e o armador aceita, muda completamente todo o *layout* da casa da máquina do navio, é outro navio. Bom, isto foi logo no início, mas o problema foi tudo o que foi acontecendo ao longo da construção, mesmo a nível de pequenas coisas.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — O armador impunha alterações que, tanto quanto é do seu conhecimento, os Estaleiros Navais de Viana aceitaram.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Tanto quanto é do meu conhecimento...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Aceitaram sem pestanejar.

Como se sabe, a pedra de toque para a denúncia do contrato foi a alteração da velocidade. Essas alterações foram suscetíveis de alterar a velocidade do navio?

Já agora faço a pergunta seguinte: em termos de navegação, qual é a relevância que atribui à alteração de velocidade que foi invocada para a denúncia do contrato?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Começo a responder pelo fim, porque fiz aqui uma pequena análise em função disso, uma vez que a única razão da rejeição do navio é a velocidade. Não há outra! Pelo menos, oficialmente, é só essa.

Eu tenho aqui, e posso mostrar, a prova de mar do navio, a 2.^a prova de mar, segundo a qual o navio dá (isto é um documento oficial da sociedade classificadora *Germanischer Lloyd*) (*Imagem 1*) 17,3 nós. Considerando que o navio deu esta velocidade a 85% da potência,

conforme era requerido (isto não foi a 100% da potência mas, sim, a 85%), quer isto dizer que, se o armador aumentasse a potência de 85% para 95%, eventualmente, o navio cumpriria a velocidade dos 18 nós, independentemente de aumentar o consumo (esta já era uma questão de custo e era para discussão com os Estaleiros).

Neste contexto, que está aqui na prova de mar, para uma viagem de 10 horas, que eram viagens que na altura praticamente não existiam nos Açores para este navio, o navio atrasava-se 7 milhas. Ou seja, entre 18 e 17,3 o navio ficava a 7 milhas do destino, o que, em tempo, são 25 minutos.

A pergunta que eu faço é a seguinte: para um passageiro que vai fazer uma viagem de 10 horas mais 25 minutos de demora na viagem é, de facto, uma grande inconveniência?!... Portanto, eu percebo os passageiros...! Rejeitaram o navio, porque mais 25 minutos é muito tempo numa viagem de 10 horas! Vinte e cinco minutos era uma coisa...! Portanto, o navio não podia ser aceite.

O Sr. António Filipe (PCP): — Retomo a pergunta inicial.

Em todo o caso, mesmo considerando a irrelevância prática dessa diferença de velocidades, as alterações que foram introduzidas pela Atlânticoline foram suscetíveis de alterar a velocidade, influenciar a velocidade?

O Sr. Eng.º João Moita: — Olhe, foram muitas as alterações introduzidas ao navio, mas, principalmente (e isto já foi dito aqui por alguém na Comissão de Inquérito), a diminuição de velocidade do navio tem basicamente a ver com o aumento do peso. Não tem a ver com as formas, tem a ver com o aumento do peso, porque o navio, no final, em

relação ao projeto original, tem um calado (acho que sabe o que é o calado de um navio) de cerca de 0,5 m a mais do que tinha na origem. Ou seja, na imersão, o navio foi para baixo mais 0,5 metro, e isto, obviamente, aumenta a resistência da água, porque a superfície é maior. E, portanto, esta diminuição de velocidade tem, fundamentalmente, a ver com o aumento de peso. E é o aumento de calado do navio que faz o aumento de peso e que dá origem a isso, e o aumento de peso, em relação ao cálculo original, situa-se, mais ou menos, à volta de 250 t, é disto que estamos a falar mais ou menos, de duzentas e tal toneladas.

Portanto, isto tem a ver com muitas coisas, e, quando digo que tem a ver com muitas coisas, refiro-me não só ao armador, não só à Atlânticoline, não só ao projetista, não só às sociedades classificadoras mas também à Autoridade Marítima Portuguesa. Porquê? Porque, quando o projeto é aprovado, há exigências da Autoridade Marítima que obrigam a mexer substancialmente no projeto, em relação à compartimentação do navio. E da parte da Autoridade Marítima Portuguesa existiu até determinado momento alguma indefinição nas condições requeridas para o navio, em função da estabilidade e dos critérios de estabilidade, o que obrigou a fazer alterações substanciais ao projeto. Portanto, este é um assunto que tem uma envolvimento grande. Quer dizer, é extraordinariamente difícil dizer «isto aconteceu objetivamente por esta razão», porque não há um conjunto de circunstâncias na envolvente que deram origem a esta situação.

Agora, aquilo que não me parece razoável é rejeitar-se um navio (compensar é uma coisa, mas rejeitar-se...) porque dá 0,7 nós a menos do que a velocidade mínima requerida no contrato. Isto é que não faz sentido, aparentemente, mas, como as duas partes chegaram a acordo, eu não tenho nada a dizer.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Tenho de insistir na pergunta: encontra alguma explicação para que os Estaleiros Navais de Viana tenham aceite todas essas alterações e, depois, vejam a Atlânticoline denunciar o contrato? E também não pestanejou, porque a informação que temos aqui é que achou que não tinha razão. Enfim, contra todas as evidências, contra pareceres de gabinetes jurídicos, técnicos, pareceres de toda a natureza, a Administração dos Estaleiros Navais achou que a Atlânticoline tinha razão e, portanto, aceitou ficar com o navio e ainda devolver 40 milhões, o que, enfim, obrigou a que houvesse, inclusivamente, um despacho ministerial das Finanças e da Defesa, para que a empresa se pudesse endividar para pagar os 40 milhões.

Encontra alguma explicação razoável para esta atitude da parte dos Estaleiros, dos Estaleiros e de quem os tutela, claro?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu não conhecendo o processo pelo lado de dentro, só vendo-o pelo lado de fora e em função das notícias que vieram a público e das decisões que foram tomadas, é uma situação que, eu diria, só pode acontecer num país chamado Portugal, porque é absolutamente fora de contexto que, para um navio deste género e num negócio entre duas empresas públicas, não se chegue a um acordo para utilizar o navio. Isto é uma coisa que ninguém no mundo consegue entender — e eu já falei com pessoas do mundo inteiro. Ninguém consegue entender uma situação destas! Se o negócio fosse entre uma empresa privada e uma empresa pública, ou entre duas empresas privadas, ainda se perceberia!

Por exemplo, no caso da Madeira, o negócio era entre uma empresa pública, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e uma empresa privada, a Porto Santo Line. Quando o navio foi entregue não cumpria um critério,

que era obrigatório no contrato, que era ter um certificado de conforto de classe. Porquê? Porque o nível de ruído e de vibração que era medido em vários pontos do navio ultrapassava os limites que estão definidos para o navio poder ter o *comfort class certificate*. E o armador podia dizer: «Meus senhores, tomem lá o navio. Eu não quero o navio.» — foi uma situação parecida com esta. É evidente que o que o armador disse: «Meus senhores, o navio não cumpre um critério que foi estabelecido por mim no início. Portanto, de duas, uma, ou os senhores aceitam pagar uma indemnização, ou vou pôr-vos um processo em tribunal.» Os Estaleiros não aceitaram pagar uma indemnização, foi posto um processo em tribunal e o armador pediu 10 milhões de euros de indemnização. No final, o tribunal deu-lhe razão e acabou por receber, se não estou em erro, 3,5 milhões ou 4 milhões e o assunto ficou resolvido.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Isso refere-se ao *Lobo Marinho*?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Sim.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas, como saberá, neste caso, a questão foi submetida a um tribunal arbitral, que nem chegou a decidir coisa alguma, porque, quando a questão chegou aos juízes árbitros, já havia um acordo aceite pela Administração dos Estaleiros no sentido de assumir todas as responsabilidades.

Pergunto: tem conhecimento de qual foi a solução alternativa encontrada nos Açores, para assegurar a navegação entre as ilhas? Creio que há uma situação de fretamento de navios. Tem condições de nos dar alguma informação dessas condições, comparativamente com as que

existiriam se o *Atlântida* funcionasse, em termos da respetiva velocidade e custos?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Em relação a velocidade, os navios que têm fretado para operar nos Açores têm velocidade superior a 17 nós. Portanto, na questão da velocidade, os navios que lá estão cumprem, digamos, aquilo que os Açores definiram como valor mínimo.

Agora, os dois navios que normalmente são fretados para operarem entre abril e outubro têm um custo que é bastante significativo (aliás, é público o valor do fretamento dos navios) e, havendo aqui um navio como o *Atlântida*, é uma coisa completamente fora de contexto. Só num País muito rico como o nosso é que é possível acontecerem coisas destas, senão não era possível.

Mais, independentemente do que os Açores fez, ou decidiu, para que o *Atlântida* não entrasse em atividade, existe uma outra situação que eu nunca consegui entender, e só se fala do *Atlântida*, do *Atlântida*... Havia dois navios em concurso! Em relação ao *Atlântida*, a gente percebe tudo, é uma cláusula do contrato que não foi aceite. Em relação ao *Anticiclone*, por que é que o navio não foi aceite?! Nunca ouvi dizer nada! Nunca ouvi nenhuma explicação! Porquê?! São dois navios, são dois contratos, são duas situações diferentes. Quanto ao *Atlântida*, tudo bem, há uma cláusula que não foi cumprida e, no que respeita ao *Anticiclone*, o que é que não foi cumprido? Não sei! Nunca ouvi...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Essa é uma questão muito interessante que coloca. Já agora, em que estado é que ficou o *Anticiclone*? Tem condições para nos dizer?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Já tinha a maioria dos blocos construídos em aço, que já foram vendidos para sucata, e todo o equipamento do navio. Já foram feitos dois concursos, um foi anulado e já fizeram outro, para vender o equipamento todo, que é *package* completo dos equipamentos, que tem estado nos Estaleiros até agora. Os blocos, o aço que compraram e que construíram, já foram todos vendidos para sucata.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Acha que, mesmo dando como boas as exigências feitas de aumento de velocidade, relativamente ao *Atlântida*, seria possível construir o *Anticiclone* a cumprir esses mesmos requisitos?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu não percebi, mas, provavelmente poderá haver alguma cláusula contratual entre os Estaleiros e a Atlânticoline que diga que, se um navio for rejeitado, têm o direito de rejeitar o outro. Não sei se existe alguma cláusula, não li o contrato. Agora, visto de fora e de acordo com as informações que vêm a público, não se entende. Por que é que o *Anticiclone* não foi construído?! É tudo *Atlântida*, *Atlântida*, *Atlântida*...! Então, e o outro?!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — O Sr. Engenheiro, atualmente, ainda mantém alguma relação contratual com a Região dos Açores?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Neste momento, não.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — E com os Estaleiros até à data, porque agora acabaram?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Os Estaleiros já não existem.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — E com a Martifer?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Com a Martifer temos uma relação, sim. Temos uma empresa nossa, que é uma empresa de projeto que não existia à altura em que foi o concurso mas que constituímos *a posteriori*, e que tem um contrato com a Martifer para apoiar nos projetos que eles estão a estudar para desenvolver num futuro próximo.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Tem alguma expectativa de que esses projetos sejam desenvolvidos nos Estaleiros de Viana, ou nem por isso?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Boa pergunta, tenho muitas dúvidas! Muitas dúvidas!

Até ser relançada a atividade nos estaleiros de Viana... Como reparador naval não é difícil, é uma situação que pode acontecer a qualquer momento; como construtor naval, a situação não é fácil.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Engenheiro, muito obrigado.

A Sr.ª **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem a palavra a Sr.ª Deputada Mariana Aiveca, do BE.

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

O Sr. Engenheiro já nos disse aqui quase tudo e, do quase tudo que nos disse, permita-me retirar uma conclusão que decorre de factos. O senhor teve sempre presença nas diversas empresas ou nos diversos lados do negócio do *Atlântida*.

Portanto, pergunto, muito diretamente: em que momento manteve em simultâneo relações comerciais com o armador — a Atlânticoline, no caso — e o construtor dos navios, Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Há algum momento em que mantém essa simultaneidade?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Está a falar deste projeto?

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

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Nunca tivemos relações com as duas partes em simultâneo, relativamente a este projeto.

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

Há minutos, deu-nos a informação de que este navio *Atlântida*, devido ao não cumprimento da velocidade inicialmente estabelecida, e deu-nos os pormenores desse incumprimento, teve no percurso um atraso no de 25 minutos, numa viagem de...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Numa viagem de 10 horas.

A Sr.ª **Mariana Aiveca** (BE): — ... feita em 10 horas. Ouvimos aqui, a 13 de maio, um dos administradores da Atlânticoline, Carlos Alberto Vieira Reis, dizer que este desfaçamento de velocidade provocava um atraso absolutamente incomportável de três horas. E deu-nos até o exemplo da ligação Faial/Santa Maria, que daria um atraso de três horas. São discrepâncias muito grandes, que fazem uma grande diferença, porque 25 minutos de atraso numa viagem de 10 horas pode considerar-se

absolutamente razoável, no mínimo, o mesmo não se verifica num atraso de três horas, como aqui foi dito pelo responsável da Atlânticoline.

Pergunto: mantém de facto que o atraso era mesmo estes 25 minutos?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Vou responder desta forma: o navio, de acordo com a prova de velocidade que fez, perde, em relação ao mínimo exigido, 0,7 milhas/hora. Se o navio navegar 50 horas (o que não é possível porque este navio não é para fazer viagens noturnas, é um *day passenger vessel*), ter-se-ia 50 horas vezes 0,7, o que daria 35 milhas, que ficava à distância do Porto, 35 milhas eram duas horas de navegação. Fazendo 50 horas de navegação só atrasava duas horas. Portanto, como nos Açores, pelo menos na altura em que o projeto estava ser discutido, depois podem ter alterado o tipo de viagem, a viagem maior era de 90 milhas, o que correspondia, números redondos, a cerca de 20 minutos de atraso na chegada.

A Sr.ª **Mariana Aiveca** (BE): — Muito bem, é uma contradição óbvia.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — São dados!

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

O Sr. Eng.º **João Moita**: — É 0,7 milhas/hora, é só fazer contas, não custa nada.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Claro! Não estou a pôr em causa o que está a dizer. O que estou a dizer é que um responsável da Atlânticoline nos disse aqui, há pouco tempo, a 13 de maio mais concretamente, que a ligação Faial/Santa Maria levaria 16 horas, foram exatamente estes os termos, com esta velocidade. Portanto, com a velocidade que tem o navio, daria mais três horas no percurso, o que era absolutamente incomportável e até contestado pelos utilizadores, pelas populações utilizadoras, dizendo-nos, a título de exemplo, que até teriam de se levantar por volta das 5 horas e 30 minutos da manhã, se bem me recordo das suas afirmações. E, portanto, não estou a pôr em causa nem a sua afirmação, nem a afirmação anterior, estou apenas a exaltar a contradição factual, porque estamos a falar naturalmente do mesmo navio, da mesma velocidade e das provas que são conhecidas, provas de mar e outras. Não quero colocar nenhuma questão de...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Na *Internet*, na publicação das declarações do Sr. Presidente, vem um comentário de alguém, que diz assim: «Três horas a mais?! Como é que as contas são feitas?! Com a diferença de velocidade de 1 nó...», não é 0,7 mas 1, «... são cerca de 45 minutos a mais e não três horas, para uma distância de 200 milhas», este é um comentário que está na *net*.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Muito bem, acho que ficou claro aquilo que eu pretendi dizer, e que mantenho, que é a contradição de facto. E esta Comissão de Inquérito está fundamentalmente aqui para ouvir as pessoas e, depois, tirar naturalmente as suas conclusões.

Sr. Engenheiro, pergunto, muito concretamente, porque veio noticiada: teve algum papel na procura de compradores para o navio *Atlântida*?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Sim.

A Sr.ª **Mariana Aiveca** (BE): — Nomeadamente no exterior? Que papel foi esse e que contactos fez?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Depois do navio ficar com os Estaleiros de Viana do castelo, nós oferecemos aos Estaleiros de Viana do Castelo um serviço de *broker* para procura de potenciais investidores, uma vez que os Estaleiros publicaram, oficialmente, o seu interesse em vender o navio. Em função disso, fizemos vários contactos, tivemos, inclusive, visitas ao navio de potenciais compradores e o negócio não foi feito por não se ter chegado a acordo no preço, nomeadamente um grande operador canadiano, uma empresa também de serviço público, que veio cá com uma equipa de seis ou sete pessoas fazer uma inspeção detalhada ao navio. O navio fez inclusivamente prova de mar para os canadianos e, depois de ser analisado, é perguntado aos Estaleiros de Viana o preço. Os Estaleiros de Viana pedem 34 milhões de euros pelo navio e os canadianos disseram que era um valor acima do orçamento que tinham e que, com esse preço, estava fora de hipótese.

Discutiu-se, os Estaleiros de Viana consideraram a hipótese de, eventualmente, baixarem até aos 33 milhões e ficámos por aqui. Os canadianos, entretanto, vão-se embora, em função do preço, e, portanto, não houve mais discussão. Passado algum tempo, telefonam-me e perguntam-me se eu achava que os Estaleiros de Viana estavam disponíveis

para poder negociar o preço do navio na casa dos 28 milhões, ao que eu disse: «Não sei, só perguntando aos Estaleiros de Viana do Castelo.» Perguntei aos Estaleiros de Viana do Castelo se havia alguma hipótese de o preço do navio ser na base dos 28 milhões e os eles disseram: «Nem pensar!| Trinta e três milhões será, eventualmente, o valor mínimo para venda do navio!». A partir daí, comuniquei aos canadianos que não havia hipótese de baixar os 33 milhões e o assunto morreu. Portanto, esta foi uma das potenciais vendas.

Nós também fomos envolvidos pelos Estaleiros de Viana do Castelo, que nos pediu, em determinada altura, para fazer as negociações entre os Estaleiros de Viana do Castelo e Cuba para vender o navio para Cuba. Os Estaleiros de Viana do Castelo envolveram-nos no processo porquê? Para fazermos uma oferta de um contrato de gestão técnica do navio e de formação de tripulações, porque os cubanos precisavam de alguém que, pelo menos, durante um ano, assumisse a gestão do navio para o pôr em operação em Cuba. Portanto, o que tínhamos de fazer era a gestão do navio durante esse ano e formar os tripulantes cubanos para a operação do navio. E também nessa altura, aparentemente, parecia que tudo estava acordado e vendido, e nós fizemos a tal proposta, que foi enviada para Cuba, para levar o navio para Cuba e fazermos a tal gestão técnica do navio durante um ano.

Depois aparecem notícias no jornal, isso não tem nada a ver comigo, mas eu li, que do Tahiti também aparece uma empresa que ofereceu 28 milhões, se não estou em erro, pelo navio. É uma notícia que vem no jornal.

Eu também sei, como disse há pouco, não é nada connosco, mas é de uma entidade com quem temos contactos, que houve ultimamente uma negociação entre os Estaleiros de Viana do Castelo e uma empresa da Coreia do Sul, que ofereceu 22,5 milhões para a compra do navio. O

negócio foi cancelado em função da decisão da tutela, a de fazer um concurso público para a venda do mesmo, e, portanto, o assunto morreu.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Tudo aquilo que nos foi dizendo ao longo desta audição, e percebemos claramente que é uma pessoa com grande experiência — falou-nos de toda esta construção e desta ligação entre armador e Estaleiros Navais de Viana do Castelo que, sendo ambos entidades públicas, não conseguem entender-se e também que esta situação, a rejeição do navio, é única no mundo —, leva-nos a concluir que de facto houve muita incompetência por parte destas duas entidades, que resultou em prejuízo óbvio para o erário público, na medida em que o construtor teve um prejuízo enorme, tem o navio por vender e, entretanto, teve de indemnizar o armador. Portanto, é o erário público que paga todo esse desgoverno, se assim se quiser.

Na sua perspetiva, não acha que esta situação configura uma gestão danosa da coisa pública?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — No contexto a que está a referir-se, de facto, a conclusão só pode ser essa, porque, como eu disse, não tenho conhecimento de uma situação idêntica a esta que tenha acontecido em qualquer país do mundo. E, de facto, aparentemente, em função dos dados que são conhecidos e da análise da situação, é uma situação que não dá para entender.

Agora, como eu disse, as entidades que fizeram o acordo, o comprador e o vendedor, ou seja, os Estaleiros de Viana e a Atlânticoline, são tuteladas por outras entidades ao mais alto nível e, portanto, eu não acredito que tenha sido apenas a Administração dos Estaleiros de Viana e a Administração da Atlânticoline a tomarem essa decisão. Essa decisão está

suportada, com certeza, a outro nível! Se essa decisão está suportada a outro nível, o nível de que estamos a falar é já um nível político. Então, é porque entenderam que seria a melhor solução para o problema. O que é que eu posso dizer? Eu não acredito que fosse uma decisão só das duas administrações, alguém concordou com essa decisão! Se essa decisão é oficial e se toda a gente está satisfeita com isso, quem manda pode!

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Naturalmente, quando falamos de empresas públicas, há uma responsabilidade política, desde logo de quem nomeia as administrações, e estamos a falar de empresas de capitais completamente públicos, 100% públicos. Aliás, a responsabilidade será sempre da tutela, que é responsável não só pelas atitudes que toma mas também por aquilo que não toma, porque, no limite, será responsável sempre até por não saber, uma vez que deveria saber, digo eu, e, portanto, a responsabilidade cairá sempre na tutela.

Uma última pergunta: disse-nos agora, há poucos minutos, numa resposta a um outro Sr. Deputado, que tem relações com a Martifer, uma vez que faz parte de uma empresa de projeto para a Martifer. Disse-nos ainda que tem muitas dúvidas de que se retome a construção nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

É assim mesmo? Tem muitas dúvidas ou tem algumas certezas de que isso não vai acontecer?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Quer dizer, é uma situação muito difícil e depende, fundamentalmente, de um eventual acordo que a Martifer possa fazer num qualquer contexto, que neste momento não é claro.

A Martifer tem dois tipos de atividade. A Martifer não é um construtor naval, é uma empresa mais vocacionada para a construtora de

infraestruturas metálicas de grandes dimensões, etc. Pode tirar partido das instalações dos Estaleiros de Viana e usá-las para desenvolver mais essa atividade.

Em termos de navios, eu diria que há duas questões fundamentais, a primeira é ser competitivo no mercado. Ninguém vem construir um navio para fazer um favor à Martifer. Portanto, a Martifer, para construir um navio, tem de ter o melhor preço e as melhores condições, o que é extraordinariamente difícil, porque a estrutura que a Martifer e os Estaleiros têm não são minimamente comparáveis àquilo que se passa hoje no mundo. E, portanto, é extraordinariamente difícil a Martifer conseguir competir, a não ser que entre numa zona de mercado muito específica, como, por exemplo, a que referi há bocado: navios de apoio à exploração petrolífera, que são navios muito específicos; um acordo com uma entidade que esteja envolvida no negócio e que, através de um acordo, possa desenvolver essa atividade nos Estaleiros de Viana, começando a construir navios desse tipo. Mas são situações difíceis, que podem acontecer, não é impossível, mas não é nada fácil que venham a acontecer a curto prazo.

Como estaleiro de reparação naval, os Estaleiros de Viana têm todas as hipóteses de ser uma empresa rentável, desde que ajuste a sua estrutura e o seu custo fixo a uma realidade, que é a dos serviços que vai vender. Se isto for feito, os Estaleiros de Viana, como estaleiro de reparação naval, pode ser uma empresa que todos os anos gere lucro, desde que adapte as suas estruturas à condição do serviço que vai prestar.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Muito obrigada, não tenho mais perguntas a fazer, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Srs. Deputados, antes de darmos início à 2.^a ronda, para a qual há inscrições e cuja ordem será a mesma que a da 1.^a ronda, peço ao Sr. Deputado Vice-Presidente da Comissão Abel Baptista que me substitua.

Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Sá Costa, do PSD.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, peço desculpa, mas gostaria de interpelar a mesa sobre uma questão que decorre de toda a intervenção que foi feita pelo Sr. Engenheiro.

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

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, pelo que percebi, há um *e-mail* que foi enviado a propósito das alterações ao *Atlântida*. Se fosse possível, gostaria que o Sr. Engenheiro entregasse na Comissão essa informação, que é importante, assim como a prova de mar, que também foi referenciada e discutida ao longo das audições.

Peço também, Sr.^a Presidente, que, se for possível, sejam distribuídos pela Comissão.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Se o Sr. Engenheiro tiver a gentileza de nos ceder o documento, a Comissão tratará do resto.

Muito obrigada, Sr. Deputado.

O Sr. Eng.^o **João Moita**: — Com certeza, Sr.^a Presidente.

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

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

O Sr. **Nuno Sá Costa** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Quero só fazer duas ou três questões muito rápidas e também uma breve apreciação em relação àquilo que ouvimos.

Sr. Engenheiro, há de facto aqui um papel que, para nós, ainda não foi cabalmente esclarecido em relação à Petrobalt. Como outros colegas já insistiram ao longo desta audição, a Petrobalt tem de facto alguma responsabilidade pelo atraso nos projetos. Tem também alguma responsabilidade pelo facto de, segundo consta no relatório da Inspeção-Geral de Finanças, os Estaleiros terem percebido mais tarde que, por alguns dos testes, ou por aquele teste prévio que tinha sido feito com a construção em madeira nos tanques na Rússia, os cálculos não estariam bem-feitos. E, portanto, há aqui alguns erros no projeto que também podem ter sido responsáveis por mais tarde haver a recusa do navio por parte da Atlânticoline. É que não foi só a questão da velocidade, foi também, pelo menos, a questão do prazo, e todas estas coisas concorrem para que o navio não tivesse sido entregue no prazo previsto inicialmente, mesmo com o aditamento posterior, e depois houve um alargamento de algum tempo. Eu gostava que o Sr. Engenheiro comentasse esta questão.

O Sr. Engenheiro disse-nos que o navio não tinha, ou poderia não ter, características para aquilo que foi contratado, que não seria um navio rentável naquele período em que iria servir as ilhas dos Açores no transporte marítimo entre ilhas. Sr. Engenheiro, diga-nos se sabia, ou não, se tinha conhecimento de que o Governo Regional dos Açores, a Atlânticoline, tinha previsto um duplo uso para o navio. Ou seja, foi, ou não, aventada a possibilidade de o navio nos meses de inverno ser cedido a

outros países, nomeadamente a países da América Central, onde iria ser utilizado para outros fins, que não propriamente o de transporte de pessoas e veículos entre ilhas? Esse duplo uso, que a dada altura do projeto foi aventado pelo Governo Regional dos Açores, não obrigou também a algumas alterações desse projeto?

Por fim, o Sr. Engenheiro já aqui falou que há, de facto, erros de parte a parte, quer dos Estaleiros quer da Atlânticoline. Mas eu gostava que ficasse aqui bem esclarecido algo, que a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca acabou de perguntar, que é o seguinte: há de facto aqui uma gestão que não é correta (e estamos a falar de duas empresas públicas, como o Sr. Engenheiro também já fez questão de esclarecer) e eu gostava que o Sr. Engenheiro dissesse, em concreto, a esta Comissão de quem é a responsabilidade, na sua opinião, de toda esta situação a que chegou o *Atlântida*. Gostaria que nos dissesse se é em exclusivo da Administração da Atlânticoline, se é em exclusivo da Administração dos Estaleiros, ou se é em conjunto das duas. O Sr. Engenheiro já disse aqui que, na sua opinião, deveriam ter sido tratadas de outra forma.

Mesmo para terminar, Sr. Presidente, gostava de dizer que o Sr. Engenheiro terá sido talvez a primeira pessoa que assumiu aqui, em condições pelo menos diferentes das anteriores, e eu gostava de frisar este ponto, que os Estaleiros não tinham viabilidade de qualquer maneira. Ou seja, assumiu que há muitos anos que nos Estaleiros deveriam ter sido feitas alterações que permitissem que hoje fossem, segundo o Sr. Engenheiro, estaleiros especializados em construções muito específicas, de navios muito específicos, para que hoje pudessem sobreviver na Europa e no mundo. E, portanto, não haveria nada que neste momento pudesse ser feito para que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tivessem viabilidade. Não gostaria de terminar sem frisar este ponto.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Muito obrigado, Sr. Deputado Nuno Sá Costa.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão, do PS.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Presidente, muito rapidamente, depois deste já longo tempo, quero agradecer naturalmente ao Sr. Eng.º João Moita aquilo que nos trouxe aqui, e foram muitas as informações e os comentários que teceu, o que, para nós, não é novidade, pois o Sr. Engenheiro João Moita conhece de trás para a frente e de frente para trás este processo do *Atlântida*. Isto centrou-se essencialmente no *Atlântida*, embora a Comissão de Inquérito, como sabe, seja muito mais abrangente, porque esta é aquela parte onde o senhor, aparentemente, tem uma maior ligação neste processo, e, portanto, conhecendo-o, para nós, é importante, porque aí reside também uma das partes significativas do processo de degradação dos Estaleiros Navais que deu origem àquilo que deu agora, ultimamente.

Eu só gostava de dizer que o Partido Socialista vai solicitar, pelo que gostava que o senhor confirmasse efetivamente se existe ou não, cópia dos seguintes contratos: entre a Atlânticoline e a SCMA (existe um contrato de cooperação e de colaboração entre a Atlânticoline e a SCMA no início deste processo. Correto?);...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Correto.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — ... entre a SCMA e a Petrobalt, para desenvolver o projeto prévio dos navios de transporte de pessoas, os *ferries*; e entre os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e a Portbridge e

entre a Portbridge e a Petrobalt, para desenvolver o projeto já final. Gostaria também que confirmasse a existência de um parecer, provavelmente entre outros, mas este pareceu-nos o mais importante, dado pela SCMA ou pela Portbridge à Atlânticoline sobre as 43 alterações propostas pelos Estaleiros Navais. Portanto, peço-lhe que confirme isto que é para depois consubstanciarmos bem o pedido formal destes elementos.

Pergunto: quem escolheu efetivamente a Petrobalt como principal ator neste processo de elaboração do projeto? Teria sido a Atlânticoline ou a SCMA? Quem é que efetivamente teve a decisão final? Foi a Atlânticoline, ou foi a SCMA que propôs à Atlânticoline? Supostamente há alguns comentários, e há, aliás, apreciações inclusive de alguns técnicos, no sentido de que, em princípio, a Petrobalt não tinha grande competência e, sobretudo, pouca experiência no desenvolvimento de projetos de navios de transporte de passageiros, a sua experiência era essencialmente de navios de carga. Aliás, parece que só teria feito o projeto do *Lobo Marinho*, que teve problemas como teve, e um outro projeto.

Portanto, gostava que me confirmasse, ou não, se efetivamente a Petrobalt tinha, ou não, grande experiência na elaboração de projeto de navios de transporte de passageiros.

No projeto inicial que é solicitado à Petrobalt, e o senhor seguramente acompanhou estas questões, a hipótese da dupla utilização no período de baixo tráfego, ou seja, a possibilidade de rentabilizar aquele navio, nomeadamente nas Bahamas ou noutros destinos, colocou-se antes da encomenda do projeto, ou, porventura, durante ou só depois do projeto estar encomendado e em fase de elaboração? Em que altura se admitiu a hipótese da dupla utilização?

O senhor frisou várias vezes aqui que se relacionava, no que diz respeito à Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo,

naturalmente e sobretudo com o Eng.º Navarro Machado, que era Presidente do Conselho de Administração. E na EMPORDEF? Seguramente que estabeleceu contactos na EMPORDEF, foi através de quem?

Diga-me se teve, ou não, contactos estabelecidos com o Dr. Telles de Menezes ao longo deste processo da elaboração do projeto e do desenvolvimento dos navios.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Faça favor de concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Vou terminar, Sr. Presidente.

Foram 43 as alterações ao projeto, diz o Sr. Engenheiro, que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo propuseram à Atlânticoline. Ora bem, uma delas, que já aqui foi focada, era a construção de mais três *suites* e sete camarotes, que importaram, no que diz respeito ao aditamento, em cerca de 4,6 milhões de euros. O Tribunal de Contas dos Açores disse claramente que isto não eram trabalhos de qualificação do projeto, eram trabalhos a mais do projeto e que, seguramente, estariam relacionados com a alteração da utilização que o navio viria a ter ou não. Gostava que nos elucidasse sobre isto.

Última pergunta: atualmente, o *broker* Eng.º João Moita, ou a FirstLink, continua ainda envolvido no processo da venda do navio *Atlântida*, na sequência do concurso público? Se sim, com qual dos três concorrentes, Douro Azul, os gregos, os holandeses, está relacionado?

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa, do Grupo Parlamentar do CDS-PP.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Começo por cumprimentar o Sr. Eng.º João Moita e por agradecer o facto de já aqui nos ter trazido bastantes esclarecimentos, mas, confesso, na sequência da intervenção do Deputado Jorge Fão e por aquilo que tenho assistido ao longo destas audições, em que o nome do Sr. Engenheiro e das suas empresas foi recorrentemente falado em vários períodos desta Comissão de Inquérito, até agora e também hoje não fiquei claramente esclarecido. Ainda não consegui perceber em quantas empresas o Sr. Engenheiro tem participação, empresas ligadas diretamente a este setor, nem quantas são as empresas diretamente ligadas ao setor da indústria naval que representa em Portugal e como é que articula tudo isto. Diz-nos que há separação, porque presta serviços, ou atua como *broker* e como parceiro nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, mas, ao mesmo tempo, também presta serviços à Atlânticoline e, eventualmente, a outras empresas, julgo até que nas reuniões que tem dentro dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo a sala é a mesma, não sei...! Ou há uma espécie de roupagem que vestem de uma forma diferente em função das reuniões, quando estão a tratar de um assunto ou quando estão a tratar de outro. Há bocado disse que não era possível uma administração ter um fio condutor permanente quando só tem em média, e algumas até menos, três anos de mandato. Também não percebo muito bem como é que se pode, em algumas circunstâncias, defender interesses que em alguns casos são divergentes e, diria, até conflitantes.

Por isso, se pudesse, gostaria que esclarecesse um bocadinho mais todo este contexto, todo este seu posicionamento. Gostaria de ficar um bocadinho mais esclarecido.

Gostava de fazer rapidamente três perguntas, muito concretas. Relativamente à Atlânticoline e ao acordo que foi feito com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, porque não há nenhuma razão (foi aqui respondido que haveria um aumento de cerca de três horas numa viagem, mas o Sr. Engenheiro já contrariou estes dados de uma forma muito clara, penso eu, e há pareceres de determinados advogados e de consultores de renome que contrariam este acordo), o Sr. Engenheiro não o percebe e diz que não defenderam os interesses dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e é também o que eu acho, podemos dizer que foi um acordo político entre José Sócrates e o Presidente do Governo Regional dos Açores? Isto porque não conseguimos perceber, relativamente às entidades envolvidas, às empresas envolvidas. A única explicação que eu encontro é que isto tenha sido um acordo político entre dois governos, o Governo da República e o Governo Regional dos açores, para, eventualmente, se resolver um problema que tinha sido criado e, posteriormente, detetado, diria eu, por parte da Atlânticoline.

Para terminar, pergunto-lhe se é verdade que foi a empresa ou alguma das empresas do Sr. Engenheiro que foi à privatização, fracassada, em 2012, tal e qual como refere o *Público*. O que é que se passou? Por que é que desta vez não concorreu a esta eventual subconcessão? O que é que o levou a não concorrer, se tinha concorrido? Por que é que tinha concorrido? Por que é que isto fracassou? Pergunto-lhe se esteve envolvido nos materiais das contrapartidas que vieram da Alemanha para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Gostaria também de saber se, eventualmente, alguma das suas empresas foi ou tinha algum parceiro na Alemanha.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Deputado, tem de concluir.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Vou terminar, Sr. Presidente.

Como eu dizia, alguma das suas empresas tinha algum parceiro na Alemanha para a compra daqueles materiais, que muitos deles se vieram a revelar desnecessários e empolados, em termos de valores, e agora dados como sucata, não servindo efetivamente para nada? Também esteve envolvido neste processo?

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Eng.º João Moita, tem a palavra para responder a este conjunto de questões colocadas pelos três grupos parlamentares.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não sei se consegui tomar nota de todas.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Engenheiro, se houver alguma questão que não tenha sido anotada, com certeza, que os Srs. Deputados estarão em condições de as repetir.

Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Em relação à recusa do navio em função da velocidade, independentemente de oficialmente aparecer apenas e só a velocidade como motivo da recusa, concordo que, neste caso, uma questão importantíssima foi a do prazo. E, portanto, embora não seja referido oficialmente como uma razão para a recusa, penso que o prazo de entrega do navio foi um aspeto muito importante que deve ter determinado. Mesmo com a velocidade que tem, se o navio estivesse pronto, se o navio estivesse em condições de operar em abril ou maio de 2008, penso que, é a minha opinião, não teria sido recusado. Portanto, concordo que o prazo teve uma

influência grande na decisão de não aceitar o navio, independentemente de não ser mencionado oficialmente.

Relativamente ao pedido que me foi feito do contrato da SCMA com a Atlânticoline e dos vários contratos que assinámos, da SCMA com a Petrobalt e da ENVC com a Portbridge/Petrobalt, dos nossos, da SCMA, tenho cópia de todos, dos outros tenho de ver se consigo pedi-las, porque não tenho todos. Tenho os da SCMA, pelo que posso dar cópia; dos outros tenho de ver se os consigo e arranjar cópia, pelo menos cópias que estejam devidamente assinadas, porque *drafts* penso que tenho, cópia de contratos assinados é que tenho de ver se consigo arranjar de todos.

O parecer da SCMA, relativamente à questão das alterações sugeridas pelos Estaleiros de Viana, foi cópia que tirou, como também a prova de velocidade do navio.

Pergunta-me quem escolheu a Petrobalt. Fomos nós que sugerimos à Atlânticoline a Petrobalt como empresa de projeto para fazer a pré-avaliação do navio, ou seja, o pré-projeto. A decisão de contratar a Petrobalt para desenvolver o projeto do navio, que é uma coisa que nada tem a ver com outra, é dos Estaleiros de Viana. São os Estaleiros que pedem a cotação a várias empresas de projeto e, tanto quanto eu sei, é em função de dois fatores, primeiro, do preço substancialmente mais baixo e, depois, em consideração de já ter trabalhado no pré-projeto, que os Estaleiros de Viana decidem contratar a Petrobalt. Portanto, isto não tem nada a ver connosco, é uma decisão dos Estaleiros de Viana e que é tomada autonomamente, em função das ofertas que tem para o desenvolvimento do projeto e também pelo facto de a Petrobalt já ter estado envolvida na concessão do navio. Penso eu, daquilo que conheço dos Estaleiros de Viana, que a principal razão de os Estaleiros de Viana decidirem contratar a Petrobalt tem a ver com o custo. Estou a dizer isto por uma razão simples,

os Estaleiros de Viana, na altura, em função da oferta que foi feita e do preço de referência que estava em cima da mesa, achava que o valor do custo de construção do navio era abaixo do custo real.

Portanto, a questão de contratar a Petrobalt, em primeiro lugar, prende-se com o preço e, depois, há outras decisões que os Estaleiros de Viana sugerem a seguir e que estão analisadas, que têm a ver, em primeira linha, com a mudança de combustível do navio. E isto tem a ver fundamentalmente, e só, com uma razão: baixar o custo do navio. Só! Porquê? Porque mudar de fuel, passar de combustível pesado para combustível leve, a economia, em função da instalação que o navio tem, pode situar-se, em termos de custo real, em milhões, não é 100 ou 200 000 mas 2 ou 3 milhões. E, portanto, os Estaleiros de Viana fazem uma proposta de alteração de combustível só por uma razão: tentar baixar o custo do navio. Esta é a minha opinião, em função daquilo que ouvi e em que participei.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, se me permite, é fundamental esclarecer esta questão.

Se os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no que diz respeito ao desenvolvimento do projeto final, ao projeto de estabilizado, é que definiram, escolheram a Petrobalt, pergunto: então, que relação é que tiveram os Estaleiros Navais de Viana do Castelo com a Portbridge, neste aspeto em concreto? Por que é que entra aqui a Portbridge? Ou não entra?!

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A Portbridge é uma empresa completamente em *off*. A Portbridge só entra neste processo por uma razão, para que a faturação do serviço prestado pela Petrobalt aos Estaleiros de Viana fosse faturado por uma empresa da Comunidade. A Portbridge

recebia o dinheiro e depois recebia instruções da Petrobalt para fazer os pagamentos aos subempreiteiros que a Petrobalt contratou fora da Rússia. A Petrobalt tinha uma empresa holandesa que forneceu todo o *software* para o projeto; a Petrobalt tinha uma empresa finlandesa que lhes deu apoio no desenvolvimento das várias áreas do projeto; a Petrobalt tinha a sociedade classificadora que tinha de aprovar desenhos; e tinha de fazer pagamentos no exterior. Se os Estaleiros de Viana transferissem diretamente os pagamentos do acordo que fizeram com a Petrobalt para a Rússia, a Petrobalt tinha dificuldades em transferir o dinheiro para fora. Portanto, a Portbridge, aqui, é um instrumento apenas, não serve para mais nada.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, o interessado efetivo do envolvimento da Portbridge era a Petrobalt...

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Certo!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ... e não os Estaleiros.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Não! Nada.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, que encargos é que a Portbridge...

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Deputado, não vamos passar para uma terceira ronda.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ... debitou aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Isso está no contrato! Os Estaleiros têm de ter o contrato.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Vamos ver o contrato.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Pergunta-me da experiência da Petrobalt na construção de navios de passageiros. Como eu disse, nós tínhamos colaborado na circunstância anterior, quando foi construído o navio para a Madeira; nessa altura fomos fiscais do armador. Ou seja, quem fez a supervisão da construção do navio para a Madeira, do *Lobo Marinho*, fomos nós. E, portanto, nós, na qualidade de supervisores do armador, mantivemos, ao longo de todo o processo, naquele ano e meio/dois anos de construção, uma relação íntima com a Petrobalt, porque o projeto foi todo discutido e decidido em função do armador, da Petrobalt, e dos Estaleiros. Nós éramos os fiscais da construção do navio.

Portanto, em função da experiência que tínhamos tido anteriormente, na construção do *Lobo Marinho*, e também em função de a Petrobalt ser, e continua a ser, uma empresa, como empresa de projeto, de grande dimensão e inserida num grande estaleiro russo, sugerimos à Atlânticoline contratar um projetista. Eles perguntaram-nos: «Que projetista?». Nessa altura, eu disse: «Pode ser, porque nós temos experiência de trabalho com eles, o mesmo projetista que desenvolveu o projeto do *Lobo Marinho*, em estreita cooperação com a área de projetos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.» E a Atlânticoline disse: «Não temos nada contra.» E eu disse: «Então, é simples, chama-se a Petrobalt, discutem convosco e assinam o contrato.» A resposta foi: «Ah, mas isso com a Rússia é muito

complicado!», como eu já disse também. Então, perguntei-lhes: «O que é que isso quer dizer?». Resposta: «Você não podia assinar o contrato em nosso nome com a Rússia? E nós assinávamos consigo o contrato para fazer esse trabalho.». E foi quando eu disse: «Por nós, não há problema.». E, portanto, a SCMA assinou um contrato com a Atlânticoline para esse objetivo.

Em relação aos contactos com os Estaleiros, devo dizer que os contactos passavam-se, sempre e fundamentalmente, a nível da Administração dos Estaleiros e, principalmente, a nível do Presidente dos Estaleiros. Portanto, relativamente a este projeto, independentemente de falar com outras pessoas obviamente na envolvente, todas as decisões tomadas foram sempre tomadas a nível da Administração e, neste caso, era sempre o Presidente dos Estaleiros.

Do lado da EMPORDEF, as nossas relações eram basicamente com o Presidente da EMPORDEF, que, na altura, era o Dr. Jorge Rolo, se não estou em erro.

Portanto, as nossas relações eram com o Presidente da EMPORDEF e com o Presidente dos Estaleiros. Quando o Eng.º Navarro Machado, em 2008, estava na ENVC, acho que nessa altura o Presidente da EMPORDEF era o Dr. Jorge Rolo.

Relativamente à outra pessoa de que falou, o Dr. Telles de Menezes, foi uma pessoa com quem também tivemos muito contacto, eu pessoalmente tive, porque, como disse, ele, na qualidade de administrador, também fazia o papel do diretor comercial, e, inclusivamente, em relação a vários projetos dos Estaleiros. Tive algumas deslocações ao exterior e encontros em feiras de *shipping* na Alemanha, na Grécia, etc., com o Dr. Telles de Menezes, que era a pessoa que, independentemente de ser administrador dos Estaleiros, estava mais ligada à área comercial do mesmo. E, portanto, havia uma ligação também.

O Dr. Telles de Menezes é uma pessoa que conheço bem, pela qual tenho um grande respeito e tenho pena que ele não tivesse chegado a presidente dos Estaleiros na altura em que foi administrador, mas foi decidido nomear um presidente de fora, porque o Dr. Telles de Menezes, durante o tempo em que esteve como administrador dos Estaleiros, dedicou-se muito aos Estaleiros, tinha conhecimento dos Estaleiros, e era uma pessoa muito ativa, com muita energia, para conseguir dinamizar os Estaleiros e resolver muitas situações que se mantinham há já muito tempo. Portanto, acho que a passagem do Dr. Telles de Menezes pelos Estaleiros de Viana, do meu ponto de vista, vindo de fora e por aquilo que conheço, foi positiva e, na altura, havia a expectativa de ir a presidente, mas não foi, saiu e acabou. Mas é uma pessoa que também conheço.

Quanto à relação da ENVC com a Atlânticoline, foi sempre uma relação que, eu diria, passava pela Atlânticoline, passava pela Secretaria de Estado e, a partir de certa altura, passava, fundamentalmente, pelo perito que foi posto nos Estaleiros de Viana do Castelo, o Eng.º Nuno Lima, quando a Atlânticoline decide pôr um engenheiro residente para fazer a fiscalização da construção. A partir dessa altura, quando ele passa a ficar residente nos Estaleiros de Viana do Castelo, o desenvolvimento do projeto passa a ser acompanhado por ele no dia-a-dia, uma vez que ele estava residente nos Estaleiros e havia uma relação direta do responsável da Atlânticoline com os Estaleiros.

Portanto, na relação da ENVC com a Atlânticoline, aparentemente e visto de fora, a Atlânticoline sugeriu as alterações que sugeriu, a ENVC aceitou essas alterações, mas, independentemente dos ajustamentos que foram feitos, há aqui uma questão sobre a qual dou apenas uma nota, que é a seguinte: quando os Estaleiros de Viana do Castelo, no início, antes de se iniciar a construção do navio e a seguir à análise da especificação técnica, sugerem a alteração do combustível do navio... Estou a dizer isto em *off*,

porque, que eu saiba, não há nada escrito e eu não estive nessa reunião, mas fui contactado para dar uma opinião sobre o assunto quando os Estaleiros estavam nos Açores a fazerem essa proposta, e essa opinião foi dada e foi feito um cálculo do custo que, ao longo da vida do navio, o armador iria suportar. Como digo, essa reunião estava a decorrer nos Açores e eu estava em Lisboa, mas, mais tarde, em conversas que fui ouvindo, os Estaleiros deixaram em cima da mesa a possibilidade de, se o armador aceitasse esta mudança de combustível, poder facilitar alterações que poderiam vir a ser sugeridas pelo armador sem custo para o mesmo. Ou seja, os Estaleiros, nesta alteração que sugeriram, como eu já disse, tiveram economias significativas e deixaram em aberto a possibilidade de o armador poder, eventualmente, ao longo da construção, se achasse necessário, fazer uma ou outra adaptação, que os Estaleiros aceitariam sem custos para o armador, como compensação desta situação relativa aos combustíveis.

A relação entre os Estaleiros e a Atlânticoline, como eu disse, eu estava de fora, era, especialmente no final, uma relação bastante tensa. Quer dizer, era uma relação em que havia, digamos, *frissons* grandes entre a Atlânticoline e os Estaleiros, que principalmente tinham a ver com questões objetivas em relação ao navio e, fundamentalmente, com uma grande pressão, que os Estaleiros não conseguiram ultrapassar, em relação ao prazo de entrega do navio. Este foi um aspeto fundamental.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Não falei nisso! Falei na dupla utilização. Perguntei quando é que essa questão se tinha colocado.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A dupla...?

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — A dupla utilização, o transporte de passageiros e a utilização do navio na época baixa para outro fim.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Ah! Essa é outra questão.

Quanto a essa questão da rentabilização do navio na época baixa, faço aqui uma referência ao seguinte: essa questão foi posta pela minha empresa há uns anos, antes do projeto da Atlânticoline. Nessa altura, exatamente por causa disso, foi posta a possibilidade de utilizar o navio no Brasil entre outubro, novembro, dezembro, janeiro, fevereiro e março. Esta sugestão, como eu disse, foi feita pela nossa empresa e trouxemo-la aos Açores (isto foi antes da Atlânticoline, atenção!, a Atlânticoline ainda não existia, foi no tempo da empresa açoriana que fazia a operação com o *Ilha Azul*, que também era com participação pública, que se chamava... esqueci-me do nome... Transmaçor! Foi no tempo da Transmaçor) e, inclusivamente, veio aos Açores uma delegação do Brasil, que fez viagens no navio para avaliar a situação de o navio ser deslocado para a América do Sul no verão, para tentar que não houvesse custos para o armador pelo menos durante esse período de imobilização. Portanto, essa ideia já tinha sido lançada no tempo da Transmaçor relativamente aos *ferries* que andavam a fazer a operação no...

Portanto, esta ideia já tinha sido falada nos Açores, exatamente porque o navio, estando ali cinco meses imobilizado, tem um custo muito significativos para o armador, não foi uma ideia nova, já vinha de antes.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Não sei se posso interromper, Sr. Presidente...

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Não, Sr. Deputado. Não vai mesmo interromper.

Sr. Engenheiro, faça favor de continuar.

O Sr. **Jorge Fã** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registrar as palavras do orador.)*

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Deputado Jorge Fã, o senhor sabe quais são as regras e temos de as cumprir. Em democracia há regras e as regras são para respeitar.

O Sr. **Jorge Fã** (PS): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registrar as palavras do orador.)*

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Com certeza! Poderá requerê-la, com certeza.

Sr. Engenheiro, faça favor de continuar.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Portanto, quando o projeto do *Atlântida* foi lançado, essa questão não estava em cima da mesa, pelo menos que eu soubesse.

Depois, sobre o acordo dos ENVC com a Atlânticoline, posso repetir aquilo que eu já disse: se as administrações das duas entidades fizeram um acordo, tiveram de estar suportadas a outro nível. Eu não sei quem tomou a decisão, digamos, de princípio, de se chegar a acordo entre as duas empresas e, digamos, de abandonar o projeto do *Atlântida*, o certo é que as duas administrações das empresas tiveram de estar suportadas por alguém. E, portanto, a decisão não é, penso eu, uma decisão a nível empresarial mas a nível político. Agora, quem a tomou, não sei.

Relativamente à privatização dos ENVC e às contrapartidas, aquilo que foi comprado, que veio para os Estaleiros em função das contrapartidas, do nosso lado, do lado da minha empresa, não há qualquer envolvimento neste processo, embora nós tenhamos acompanhado todo

esse desenvolvimento, mas não estivemos envolvidos minimamente no processo, é um processo que está completamente fora. E nessa altura até o Presidente dos Estaleiros de Viana se demitiu, porque achou que o preço desses equipamentos era muito exagerado. Acabou por pedir a demissão em função disso, não aceitou assinar esse compromisso. Portanto, é uma situação que eu também conheço dessa época. Concordo, em relação a tudo aquilo que veio, que umas coisas eram interessantes e outras não eram e que essa compra, sem estar, digamos, envolvida num contexto diferente, ou seja, num contexto de investimentos que deveriam ser feitos paralelamente a isso, não teve qualquer significado para os Estaleiros de Viana do Castelo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Está a falar das contrapartidas?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Estou a falar das contrapartidas. Dos equipamentos que foram adquiridos, em função das contrapartidas, ao estaleiro alemão que tinha falido.

Não sei se falta responder a mais alguma coisa.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Creio que terá...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Falta a questão da privatização fracassada em 2012.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Ah, a privatização! Nós, em 2012, como eu também já disse no início, nós nunca concorremos, nem nunca estivemos envolvidos com nenhum concorrente à privatização dos Estaleiros de Viana do Castelo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, desmente a notícia do *Público*?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — A notícia do jornal *Público* está mal, porque quando a AIS, a empresa que foi criada e que manifestou interesse em participar na privatização dos Estaleiros de Viana do Castelo, nessa altura, nós nem sequer tínhamos falado com a Atlantic Eagle, nem éramos parceiros da Atlantic Eagle. A Atlantic Eagle aparece ligada a nós quando o acionista principal, que era uma empresa do norte, uma empresa que tinha um projeto grande imobiliário e que faliu, comunicou aos outros sócios que não tinha dinheiro para investir no projeto, e eles ficam com a empresa e sem dinheiro. Para além da manifestação de interesse em relação aos Estaleiros de Viana, eles tinham concorrido à privatização dos Estaleiros Navais do Mondego, cujo concurso ganharam, mas não tinham dinheiro para cumprir as obrigações que tinham assumido, em função dos termos do concurso. E é nesta altura, em agosto de 2013 (entrámos em agosto/setembro de 2013), que nos contactam a perguntar se não estaríamos interessados em tomar a participação da tal empresa do norte que faliu e que deixou de ter capacidade financeira para. Nessa altura, falámos com outra entidade e acabámos por adquirir 33% da empresa que tinha ganho o concurso dos Estaleiros Navais do Mondego, mas isso já é numa fase posterior à da privatização dos Estaleiros de Viana. Portanto, nós não temos nada a ver com a questão da manifestação de interesse da AIS em relação aos Estaleiros de Viana, estávamos fora da empresa, só aparecemos numa fase posterior.

Portanto, o que diz no jornal *Público* não está correto.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E a explicação sobre se era um acordo político ou não?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — O acordo...?

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A explicação para o acordo que foi feito entre os Estaleiros Navais e a Atlânticoline. Gostaria de saber se entende que foi um acordo político.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — É a rescisão do contrato.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Eu já disse que, do meu ponto de vista e visto de fora, não acredito que tenham sido apenas, e só, as duas administrações a tomar essa decisão. E, portanto, se não foram apenas as duas administrações, o acordo só foi possível com o acordo da tutela, e o acordo da tutela vai até ao Primeiro-Ministro.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, há um acordo político.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Tem que ser!

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Engenheiro, é só uma nota, penso que é a única pergunta que não respondeu ao meu colega Jorge Fão.

Está, ou não, envolvido, através de alguma das suas empresas, no atual processo de venda do navio, direta ou indiretamente?

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Do *Atlântida*?

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sim.

O Sr. Eng.º **João Moita**: — Neste momento, no concurso, não.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Terminámos a audição de hoje com o Sr. Eng.º João Moita, 3 horas e 20 minutos depois de termos começado.

Sr. Engenheiro, muito obrigado, em nome da Comissão de Inquérito.

Se eventualmente algum dos grupos parlamentares, ou algumas das Sr.^{as} ou Srs. Deputados ainda vir necessidade de obter algum esclarecimento, faremos chegar esse pedido ao Sr. Engenheiro.

Sr. Engenheiro, em nome desta Comissão, agradeço todas as informações que nos deu, que foram de certeza úteis para qualquer um dos Deputados que colocou as questões e para os grupos parlamentares em geral.

Muito obrigado.

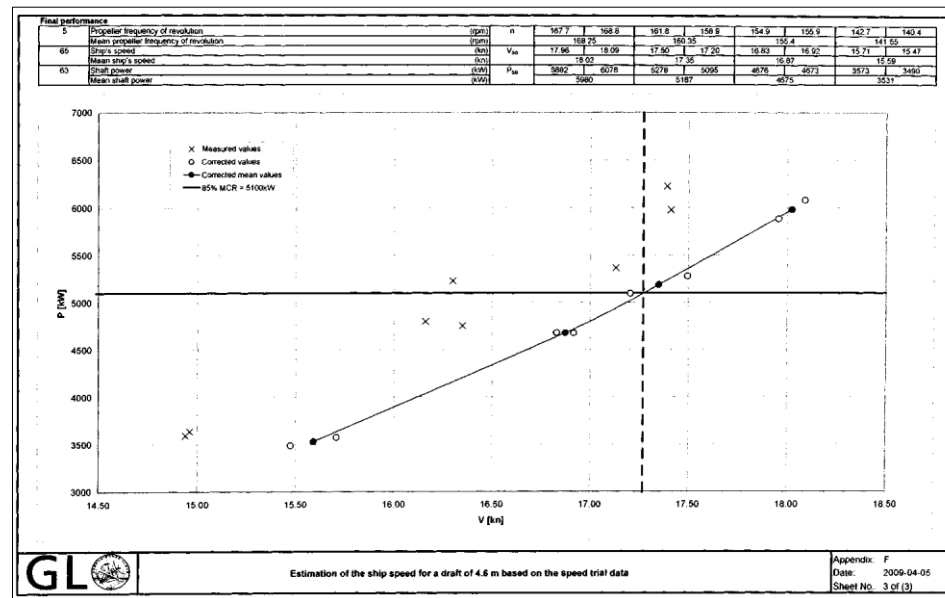
O Sr. Eng.º **João Moita**: — Muito obrigado também, e prazer em conhecê-los.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, está encerrada a reunião de hoje.

Eram 14 horas e 7 minutos.

Imagem exibida pelo Sr. Eng.º João Moita no decurso da audição

Imagem 1 — voltar



A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.