

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

16.^a Reunião
(14.^a audição)
(13 de maio de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 10 horas e 40 minutos.

Após uma intervenção inicial, o Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis (Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, SA) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Altino Bessa (CDS-PP), Carla Cruz (PCP), Mariana Aiveca (BE), Mónica Ferro (PSD), Rui Paulo Figueiredo — que também interpelou a Mesa, bem como o Sr. Deputado Afonso Oliveira (PSD) — e Jorge Fão (PS) e Ângela Guerra (PSD).

A Sr.^a Presidente encerrou a reunião eram 13 horas e 5 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Maria de Belém Roseira): — Srs. Deputados, está aberta a reunião.

Eram 10 horas e 40 minutos.

Os Deputados dos cinco grupos parlamentares que integram esta Comissão já se encontram presentes.

Hoje vamos proceder à audição do Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, o Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis.

A audição vai iniciar-se com as questões colocadas pelo Grupo Parlamentar do CDS-PP. Recordo que estão estipulados 9 minutos para as questões e, evidentemente, depois, será atribuído o tempo necessário para as respostas.

Peço aos serviços da Comissão o favor de irem buscar o Sr. Dr. Viveiros dos Reis para darmos início à nossa reunião.

Entretanto, dentro da lógica acertada, se os respondentes se alargarem muito, ou é do interesse em relação à questão colocada pelo Sr. Deputado que se alargue um pouco o tempo ou agradecia que houvesse alguma ordem e disciplina que o próprio Deputado que está a colocar as questões pode solicitar à entidade respondente.

Entretanto, deu entrada na sala o Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis.

Em nome das Sr.^{as} Deputadas e dos Srs. Deputados que integram esta Comissão Parlamentar de Inquérito para Apuramento das Responsabilidades pelas Decisões que Conduziram ao Processo de

Subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, cumprimento o Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline.

O Sr. Doutor comunicou-me que pretende fazer uma curtíssima intervenção inicial, pelo que lhe dou de imediato a palavra.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis** (Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline): — Muito obrigado, Sr.^a Presidente.

Um bom dia a todos.

Esta primeira intervenção é para agradecer a oportunidade de colaborar com esta Comissão e para dar nota de uma informação que me parece ser relevante para o desempenho das minhas respostas: a minha entrada no conselho de administração da Atlânticoline data de 14 de outubro de 2010, pelo que é muito posterior a todo o processo *Atlântida*, muito posterior mesmo à resolução do contrato e ao acordo de reversão de verbas e, como tal, tem essa limitação objetiva.

Posso até informar que, em relação a este processo, só na última semana, por respeito à minha vinda cá e à tentativa de esclarecer as vossas perguntas, é que eu fui mergulhar nos papéis (passe a expressão), porque aquando da minha entrada tive o cuidado de saber qual o ponto da situação e, com base no acordo firmado, para mim, à data da minha entrada, este era um não-assunto.

Era, pois, esta a intervenção que gostava de fazer inicialmente.

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

Dou agora a palavra ao Sr. Deputado Altino Bessa, do CDS-PP.

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

Quero começar por cumprimentar os demais colegas Deputados e o Sr. Doutor, dizendo-lhe, logo de início, que já fiquei surpreendido com a sua primeira declaração. Basicamente, por aquilo que percebi, o que nos quis dizer é que não vem cá fazer nada, porque, pelos vistos, quando deu entrada na administração da Atlânticoline o processo do *Atlântida* nunca foi uma preocupação. Pelos vistos, não sabe de nada disto e, afinal, só foi há uma semana atrás rever tudo aquilo que estava em causa relativamente a esta contratação com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Qualquer português, diria eu, sabe alguma coisa sobre este negócio, e o Sr. Doutor, por maioria de razão, deveria saber muito mais do que qualquer português, até porque está a administrar uma empresa... Já agora perguntava-lhe: em termos financeiros, qual é a situação económica que essa empresa atravessa?

Pergunto-lhe se também sabe se a empresa foi constituída em 2005 ou não e, já agora, aproveitava para lhe perguntar como é que está o suposto concurso internacional que, julgo, já terá sido lançado no tempo do Sr. Doutor para a construção de dois *ferries*.

A Sr.^a **Presidente**: — Antes de dar a palavra ao Sr. Dr. Viveiros dos Reis, só queria dizer que o Sr. Doutor veio cá porque os Srs. Deputados o requereram, não foi por autoiniciativa. Portanto, se há algum problema, ele é nosso, dos Deputados, e não do Sr. Doutor.

Queria só deixar este pequeno inciso pelo facto de o Sr. Deputado ter dito que o Sr. Doutor não veio cá fazer nada. Essa é uma avaliação nossa, em função das entidades que entendemos convidar para virem cá.

Mas desde já passo-lhe a palavra, Sr. Dr. Viveiros dos Reis.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Pois, eu começaria exatamente por aí. É que se há alguém que não fez o trabalho de casa não fui eu. Eu correspondi a uma solicitação vossa, e só posso responder objetivamente e com verdade. E na altura em que os factos ocorreram eu não estava na Atlânticoline.

Lamento se isso não lhe agrada, Sr. Deputado, mas é a realidade. Eu não estava na Atlânticoline nessa altura. Portanto, esta é a realidade.

Quanto à situação financeira da Atlânticoline, não sabia que esse era o âmbito e a preocupação desta Comissão de Inquérito. Não sabia que isso fazia parte dos quesitos e que era sobre isso que eu iria ser aqui interrogado. Nem sei se isso é muito curial, porque acho que a Atlânticoline não está a ser analisada. Aliás, acho que quem fiscaliza a ação da Atlânticoline é o Parlamento dos Açores.

Portanto, quanto ao concurso internacional, eu responderia na mesma ótica: não me parece que faça sentido no âmbito dos trabalhos desta Comissão. Mas deixarei ao critério da Sr.^a Presidente, se assim entender.

A Sr.^a **Presidente**: — O Sr. Deputado sabe qual é o âmbito desta Comissão. Coloca as questões e o Sr. Doutor responde ou não consoante entenda, até dentro do âmbito de ação da Comissão.

Tem a palavra, Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, Sr.^a Presidente, pelos vistos o Sr. Doutor recusa-se a responder. Até se podia ter recusado a cá vir, podia ter proposto uma comissão de inquérito no Parlamento dos Açores que, pelos vistos, é onde sente alguma obrigação para poder responder e não no Parlamento nacional, enquanto português e enquanto uma empresa que está

em causa. É que quando lhe faço a pergunta relativa à questão financeira da empresa isso não é inocente, porque tudo isto tem um historial.

O senhor começou por dizer que não deu entrada, que não sabe... Eu faço-lhe uma pergunta sobre a atualidade e o senhor diz que não faz parte deste âmbito. Então, vou voltar ao início das perguntas que lhe queria fazer. Supostamente, a resposta que vou obter é a de que não sabe.

Sabe porque é que contrataram uma empresa russa para fazer os projetos do *Atlântida* e do *Oceania*?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — De acordo com os dados colhidos, essa escolha da empresa russa foi decidida pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo numa tentativa de encurtar tempos de desenho e de construção, aproveitando um pré-projeto que tinha sido encomendado pela Atlânticoline. Portanto, foi uma decisão exclusiva dos Estaleiros de Viana do Castelo, para conseguirem recuperar o seu tempo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, a escolha do gabinete para a concessão do projeto é dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e não da Atlânticoline.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Exatamente, Sr. Deputado. Aliás, e respondendo um pouquinho àquilo que antes referiu, o Parlamento dos Açores inquiriu a Atlânticoline. Está aqui o relatório dessa comissão de inquérito.

E nessa comissão de inquérito foram ouvidos os intervenientes, que confirmaram exatamente isso.

Os dois presidentes dos Estaleiros de Viana que foram ouvidos neste inquérito confirmam que a escolha da Petrobalt para fazer o desenho foi

dos Estaleiros de Viana e confirmam que foi uma tentativa de recuperar tempo perdido ou tempo que não tinham.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Posteriormente, o navio sofreu várias alterações. Sabe se as alterações foram feitas a pedido do cliente, neste caso da Atlânticoline, ou de que forma é que elas foram agilizadas, se foi diretamente com os Estaleiros Navais ou se foi através do dito gabinete?

E, já agora, pergunto-lhe se havia um fiscal de obra permanente em representação da Atlânticoline nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo que fosse acompanhando a evolução da construção do navio e também das supostas alterações que foram feitas ao longo de todo este processo.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Foram introduzidas várias alterações no projeto inicial a pedido da Atlânticoline.

A Atlânticoline esteve presente no acompanhamento da obra através, primeiro, de um técnico e, depois, mais tarde, de outro técnico.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, todas as alterações foram validadas pela Atlânticoline.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Eu diria o contrário: todas as alterações foram validadas pelos Estaleiros de Viana, porque, enquanto cliente, a Atlânticoline solicita e os Estaleiros de Viana validam e dão o seu *agrément*, acertam um acréscimo de preço, portanto validam as solicitações da Atlânticoline. Diria, pois, que é exatamente ao contrário.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas tinham ou não uma pessoa que fiscalizava essas alterações? E essas alterações produzidas foram ou não adequadas à proposta do armador?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não sei se estou a perceber bem a sua questão.

Na prática, o que acontece é que a Atlânticoline solicita alterações ao projeto inicial, os Estaleiros de Viana dão o seu *agrément*, e isto tem um *timing*. Este *timing* é negociado e são feitos aditamentos ao contrato. Isto não tem propriamente a ver com a fiscalização da obra. A fiscalização da obra vai, depois, ver a adequação destes aditamentos e destas alterações àquilo que é feito, mas não tem uma relação direta e imediata, vai ver *a posteriori* se, realmente, os aditamentos, as alterações estão a ser cumpridos pelo Estaleiro.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, é exatamente aí que eu quero chegar. Houve pedido de alterações, as alterações foram feitas, mas pergunto se a pessoa, ou as pessoas, ou a entidade que, em nome da Atlânticoline, fiscalizavam a obra bem como as alterações também validaram sempre essas alterações. Ou tem conhecimento de alguma vez terem levantado problemas, por um lado, a alterações que estavam a ser feitas e, por outro lado, no evoluir da obra, se alguma vez houve alguma chamada de atenção para alguma coisa que não estivesse a correr bem naquilo que era quer o projeto inicial quer as alterações que foram propostas?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, as alterações são acertadas com o Estaleiro e o fiscal da obra, na prática, só vai conferir se as alterações estão a ser feitas de acordo com o negociado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E o fiscal da obra, nessa fiscalização, alguma vez levantou problemas sobre se as alterações estavam a ser bem feitas ou não?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Do que eu vi, não houve nenhuma referência de alterações mal feitas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, as alterações foram propostas, os Estaleiros Navais deram o seu aval, acertaram o preço, fizeram essas alterações e a fiscalização por parte do cliente também atuou. Ou seja, estava tudo de acordo nesta questão.

Acha que estas alterações podem ter tido alguma influência depois, no posterior chumbo e na não aceitação, por parte da Atlânticoline, do navio *Atlântida*?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — O que é inquirido e concluído pela comissão de inquérito neste relatório que trago (se for preciso ser consultado) é que não, que as alterações introduzidas pela Atlânticoline não tiveram efeitos nos resultados, basicamente em termos de velocidade, no desempenho.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, quais foram exatamente as razões que levaram a Atlânticoline a rejeitar o navio?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — O navio foi rejeitado porque, no desempenho, não cumpriu com o que era exigido em termos de caderno de encargos, que eram 19 nós. O navio só tinha um desempenho de 16,5 nós.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Isso, entre ilhas, em tempo, mesmo na maior distância, representa um acréscimo de quanto? Sabe dizer-me?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sei perfeitamente, Sr. Deputado.

Assumindo que tínhamos o navio dentro dos parâmetros exigidos, ou seja, com um desempenho de 19 nós, assumindo a redução de velocidade entre entradas e saídas dos portos e, portanto, assumindo uma velocidade média de 18,5 nós, uma ligação entre o Faial e Santa Maria, que é uma ligação normal da Atlânticoline, demoraria 16 horas e 15 minutos, com as diversas paragens nos diferentes portos. Isso significa que as pessoas sairiam, sensivelmente, à 8 horas da manhã, que é uma ligação que fazemos normalmente, e chegariam por volta da meia-meia-noite a Santa Maria.

Com a passagem para os 16,5 nós, fazendo o mesmo raciocínio de deduzir 0,5 nó entre entradas e saídas, aceitando uma velocidade média de 16 nós, essa viagem passaria a ter 19 horas e 31 minutos, o que, na prática, dá 3 horas e 15 minutos de diferença, o que significaria sair do Faial às 5 horas da manhã e dizer às pessoas para estarem no cais às 4 horas da manhã. Do nosso ponto de vista, é uma diferença significativa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, como é que o Sr. Presidente comenta que, em audição, o anterior presidente do conselho de

administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, o Dr. Vítor Manuel Gonçalves de Brito, tenha dito «as entidades dos Açores acharam que não servia os interesses dos Açores, só enchia em alguns períodos do ano, noutros períodos tinha uma ocupação baixa» e que «do ponto de vista da rentabilidade, este seria um péssimo negócio para a Atlânticoline e para os Açores»?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Em termos de horários, acho que ficou clara a minha explanação, Sr. Deputado. Portanto, não é curial colocar pessoas num cais às 4 horas da manhã por motivos imputáveis ao incumprimento de um contrato.

Quanto à questão do número de passageiros, sobre se esgota ou não o número de passageiros, o que lhe posso dizer é que temos cerca de 16 a 18 viagens durante o nosso período de operação, que sazonalmente desenvolve-se no verão, com mais de 550 passageiros. Estes são factos das nossas operações dos últimos anos e que, portanto, não se coadunam com essa afirmação, pelo que não consigo imaginar que ela corresponda à realidade, porque não corresponde efetivamente.

Aliás, se me permite, posso dizer-lhe mais: no concurso que nós lançámos agora, a capacidade exigida é de 650 passageiros. Ou seja, se fosse para explorar uma vez por ano seria repetir um erro e, portanto, acho que não faria sentido estarmos a insistir no erro. Nós exigimos os 650 passageiros neste concurso porque efetivamente deles necessitamos, e demonstra-se que são necessários nesta altura da operação do verão.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A determinada altura, a Atlânticoline retira a candidatura ao programa comunitário

PROCONVERGÊNCIA, com o qual pretendia financiar o investimento em 80%, de 57, 8 milhões de euros nos dois navios.

A minha pergunta é a seguinte: estes dois navios que agora estão a lançar a concurso têm também financiamento? Qual o financiamento? Exatamente quais são as razões... Porque há uma afirmação do Dr. António Jorge Rolo, dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que é a seguinte: «Açores tudo fariam para não ficarem com o *Atlântida*. Antigo gestor diz que o armador açoriano, ao retirar a candidatura aos fundos comunitários, se desinteressou do *ferry*».

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não consigo retroagir no tempo e não consigo dar-lhe uma resposta clara e objetiva quanto à primeira parte da sua pergunta — o porquê da desistência.

O que lhe consigo dizer é que, neste momento, e com o concurso lançado, temos, efetivamente, o objetivo de nos candidatar ao próximo quadro comunitário de apoio.

Quanto ao passado, honestamente não lhe consigo responder.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas é ou não verdade que se pretendia que estes navios fossem também prestar serviços noutras partes do mundo, nas Caraíbas ou noutra sítio qualquer? É esse também o projeto para estes dois navios ou é só exatamente para servir as ilhas dos Açores? Qual é a abrangência que isto tem em termos de projeto financeiro, quer agora, para os atuais concursos e para os navios que pretendem contratualizar, quer o projeto para estes dois navios que estavam contratualizados com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Em relação aos dois navios anteriores, não encontro em nenhuma documentação qualquer objetivo, qualquer estudo, qualquer análise de colocar os navios a fazerem essas viagens que foram aventadas.

Quanto aos novos navios, também não temos essa perspectiva. O nosso objetivo, efetivamente, é o de servir os Açores e os açorianos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, não encontra nenhuma razão para terem retirado a candidatura ao programa comunitário PROCONVERGÊNCIA. Na altura não estava lá. Não percebe o porquê de terem feito isso?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Repare, quando eu digo que na altura não estava lá e que não consigo dizer o porquê, não quero dizer que não tenha sido uma decisão consentida. Não lhe consigo dizer o enquadramento em que ela foi tomada. Mas não estou a dizer que ela é descontextualizada ou sem qualquer sentido.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não sabe se isso tem a ver com um relatório do Tribunal de Contas à Atlânticoline em março de 2009...? É que é nesta sequência que há a desistência, por parte da Atlânticoline, do financiamento comunitário. Acha que é apenas uma coincidência ou que foi o relatório do Tribunal de Contas que fez com que a Atlânticoline recuasse na questão da concretização deste negócio e na retirada da candidatura ao financiamento comunitário?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, o que lhe posso dizer é que o relatório do Tribunal de Contas é anterior aos testes

de mar. É anterior a demonstrar-se claramente que havia um incumprimento contratual.

O relatório do Tribunal de Contas em nenhum momento aborda incumprimentos quanto a esta questão. Só refere o incumprimento quanto aos prazos e demanda a Atlânticoline para aplicar as penalidades por atrasos. O relatório de provas de mar não existia no momento da auditoria do Tribunal de Contas.

Portanto, não consigo ver uma ligação de causa/efeito entre os dois factos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sim, mas o relatório do Tribunal de Contas diz que a partir da correspondência trocada entre armador e construtor o Tribunal descreve que foi, efetivamente, considerada a mudança de classificação deste navio de *short international voyage* para *normal international voyage*, o que permitiria ao navio operar para fora dos circuitos interilhas, ideia que foi posta de parte em finais de janeiro de 2009.

Com esta alteração da classificação punham em causa o financiamento, porque estes fundos deixavam de poder ser utilizados para uma zona ultraperiférica.

Não tem conhecimento daquilo que diz o relatório do Tribunal de Contas?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, eu li o relatório do Tribunal de Contas, não consigo é fazer uma relação tão direta entre esta mudança de classificação e a retirada da candidatura aos fundos.

Não sei, não consigo fazer essa relação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A questão era esta, a mudança não era financiável.

Mas também há um parecer do Prof. António Pinto Monteiro que diz: «As penalidades que a Atlânticoline procurou impor aos Estaleiros Navais são de origem puramente compulsória e, fundamentalmente, estão sujeitas a boa parte das considerações expendidas sobre a violação das regras da boa fé no tocante à resolução do contrato». Ou seja, aquilo que o Professor diz neste relatório é que houve quebra de regras de boa fé. E o atual presidente do conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo diz que nunca assinaria este acordo.

E a minha pergunta também é essa: como é que é possível não terem deixado ir isto a tribunal arbitral? Como é que é possível que tenha existido este acordo entre as duas partes? E pergunto se não houve aqui interferência quer do poder dos Açores à época, do Presidente dos Açores Carlos César, quer do Primeiro-Ministro José Sócrates.

Pergunto se não houve influência, se não houve conversas...

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

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ... e se o senhor nunca teve contacto com estes dois políticos na resolução do problema ou se tem conhecimento de alguma matéria em relação a isto que tenha sido conversada entre os dois.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, só lhe posso ler duas cláusulas do acordo de rescisão.

A cláusula 15.^a diz: «Recentemente, as partes encontraram-se e ambas manifestaram abertura para encontrar uma solução amigável que permitisse extinguir todas as suas divergências e litígios quanto aos contratos 258 e 259 referidos nos considerandos supra, através de um acordo global satisfatório para ambas e para o superior interesse público, nacional e regional, de forma a evitar consequências económicas e sociais mais gravosas.»

E lia-lhe uma outra cláusula, a 23.^a, que diz: «Aliás, nesse sentido se pronunciaram as Inspeções-Gerais das Finanças e da Defesa Nacional no seu relatório conjunto de inspeção ao procedimento pré-contratual...», etc... E depois diz: «No parecer final dos Srs. Inspectores-Gerais, que expressamente afirmam, considerando os resultados desta inspeção extraordinária, as inúmeras vicissitudes que marcaram o processo pré-contratual e contratual em apreço, e tendo em conta a indispensável tutela dos interesses públicos em presença, é nosso entendimento que a solução para o diferendo em análise passa por um acordo entre as entidades envolvidas por forma a evitar consequências económicas e sociais mais gravosas.»

Mais claro do que isto acho que é difícil.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado Altino Bessa, esgotou o seu tempo, pelo que dou agora a palavra à Sr.^a Deputada Carla Cruz, do Partido Comunista Português.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Cumprimento a Sr.^a Presidente, o Dr. Carlos Reis e todos os Srs. Deputados.

Sr. Dr. Carlos Reis, na sua intervenção inicial, disse que só na última semana é que foi «mergulhar nos papéis» — são as suas palavras. Portanto,

nesse mergulhar nos papéis, aquilo que lhe pedia era se confirmava se teve conhecimento de que o gabinete de projeto russo que disse ter sido contratado pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo já conhecia o projeto. Isto é, se antes de ter sido contratado pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo já tinha conhecimento do projeto dos navios.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, efetivamente, a Atlânticoline encomendou a esse mesmo gabinete um pré-projeto, digamos assim, que esteve na base do lançamento do concurso público. No entanto, quer no caderno de encargos, quer, depois, em termos do contrato vertido, a responsabilidade da escolha do projetista final cabia aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Poderia ser a Petrobalt, poderia ser outro qualquer gabinete no mundo.

E porquê, do que eu li, a escolha da Petrobalt? Porque os Estaleiros de Viana confirmam, eventualmente de uma forma gananciosa, que foram a este negócio sem capacidade quer de homens quer de tempo para o executar. Portanto, a forma como tentaram compensar estas lacunas foi a de contratarem um projetista que, pelo menos, já tinha algum trabalho feito.

Isto, visto a esta distância, faz todo o sentido. Portanto, se não têm capacidade, se querem recuperar prazos, então vão contratar quem já fez algo.

É o que lhe posso dizer sobre o assunto.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas tivemos acesso a documentos, entregues pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e pelo gabinete de gestão do projeto, que dizem: «A Petrobalt não tinha capacidade técnica e recursos humanos para cumprir o planeamento elaborado»

Da informação que conseguiu colher, confirma que a Petrobalt, tendo já a Atlânticoline contratado a Petrobalt para o anteprojecto — foi isso que nos acabou de dizer —, tinha a Atlânticoline consciência e conhecimento de que a Petrobalt não tinha capacidade técnica e recursos humanos para cumprir o planeamento elaborado?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Do ponto de vista da Atlânticoline, a Atlânticoline pedia à Petrobalt um pré-projecto. Isso foi feito e foi cumprido sem dificuldades.

Recordo-lhe só que, na comissão de inquérito do Parlamento Regional dos Açores, quando foi inquirido, o Eng.º Navarro Machado, que foi Presidente dos Estaleiros de Viana entre 2007 e 2008, diz claramente: «O responsável pelo projecto eram os Estaleiros Navais de Viana do Castelo porque, tanto quanto se sabe, o contrato não dizia em sítio algum que os Estaleiros Navais de Viana subempreitariam o projecto a uma outra empresa. Em termos formais, os responsáveis pelo projecto não podem deixar de ser os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.»

Portanto, acho que isto é claro. Os Estaleiros de Viana é que tomaram a opção de contratar a Petrobalt.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Neste processo de contratação, já ouvimos aqui falar em intermediários.

A questão que lhe coloco é a seguinte: tem conhecimento de que existiam intermediários neste processo?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Aí sinceramente não consigo ajudar.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Nos documentos a que fez alusão — julgo que foi mergulhar nos papéis —, não encontrou nenhuma referência a intermediários?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Há uma empresa que foi contratada para prestar auxílio à Atlânticoline, que é a SCMA — Sociedade de Consultores Marítimos Lda. Efetivamente, há, mas num processo absolutamente normal, em que essa empresa é contratada para fazer um pré-projeto e subcontrata à Petrobalt esse pré-projeto. Do que vejo, não há mais nada. Ou seja, a Atlânticoline precisa de alguém que desenhe, pré-conceba, dois navios, contrata essa empresa e essa empresa subcontrata a Petrobalt, que faz o fornecimento. Do que vi, não há mais nada.

A partir daí, se esse intermediário ou essa empresa também trabalha com os Estaleiros de Viana e mais com quem for — também já li as notícias — não há nenhum registo. O único registo que há é que a Atlânticoline contrata essa empresa, que subcontrata a Petrobalt.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Nos documentos não encontrou o nome de João Moita como sendo um dos intermediários deste processo?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Correndo o risco de errar, penso que a associação de João Moita é exatamente a esta empresa que lhe referi, a SCMA. Portanto, em nome individual, não; em termos de contrato com a empresa, sim.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Há também registo de que, posteriormente, houve a contratação de uma empresa irlandesa. Confirma que houve a contratação desta empresa irlandesa?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Com a Atlânticoline não há qualquer registo. Essa empresa irlandesa, se foi contratada, que eu saiba não foi pela Atlânticoline. Que eu saiba! Se houve contratação dessa empresa terá sido via Estaleiros de Viana. Não há qualquer registo de contratação de uma empresa irlandesa.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — O contrato foi assinado em setembro de 2006. Qual a razão para o armador, a empresa, ter enviado o fiscal sete meses depois? Não é estranho que só sete meses depois, já após o início dos trabalhos, tenha enviado o fiscal? De acordo com os dados que nos chegaram, foi em maio de 2007 que foi enviado o fiscal residente para Viana do Castelo.

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Tenho medo que o Sr. Deputado Altino Bessa ainda queira dizer que não vim cá fazer nada, mas, efetivamente, nessa altura, não consigo responder acerca do porquê o acompanhamento ser mais tardio.

De uma experiência recente que tive na construção de navios, digolhe que fizemos um acompanhamento diferente. Também eram navios diferentes, mas o nosso fiscal não foi para o estaleiro no dia 1, porque nos primeiros tempos da construção, no início da construção, são cortes de ferro e, a partir daí, a união em vários módulos. Portanto, quanto ao que há a fazer nessa altura, os cortes de ferro, não há muito a ver; quanto às uniões, basta ver depois se as soldaduras estão ou não bem feitas. Ou seja,

num processo construtivo de navios, não me parece que seja fundamental, nos primeiros tempos, estar lá a fiscalização. Não é nada, nada imperativo.

Mas não sei precisar se neste tipo de construção e com aquilo que ia acontecendo, os seis meses que referiu são razoáveis ou foram demais. Isso não consigo dizer. O que consigo dizer com precisão é que nos primeiros tempos do início de uma construção o fiscal não faz lá nada.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas disse aqui que noutros projetos, noutras construções, o processo foi exatamente ao contrário, ou seja, o fiscal esteve desde o início.

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Peço desculpa, devo ter-me expressado mal.

O que eu disse foi que não levámos 6 ou 7 meses a enviar o fiscal. Só que eram navios diferentes, mais pequenos e, portanto, a montagem dos módulos era mais rápida, e o fiscal — não quero mentir — foi para lá ao terceiro ou quarto mês do início da obra.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sendo gestor, não estranha os 7 meses? Não é um prazo muito dilatado para o acompanhamento da construção de um navio que, pela sua complexidade e grandeza, devia ter sido acompanhado mais cedo pelo fiscal, para zelar pelos interesses da própria Atlânticoline?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, não consigo... não é imperioso. Repetindo-me, direi que não sei se seis meses são razoáveis, mas também lhe posso dizer que o aconteceu, o incumprimento em termos de velocidade, certamente não teve muito a ver

com esse princípio da construção, porque esse princípio são módulos, são chapas que se cortam, chapas que se vão unindo, é uma espécie de Lego que se vai montando.

Não sei se os 6 ou 7 meses era um tempo razoável para este tipo de construção. Sinceramente, não sei, mas obviamente devia haver contacto entre a Atlânticoline e os Estaleiros de Viana. Portanto, se o fiscal só avançou nessa altura, foi porque só nessa altura valeria a pena, assumo eu.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas nos documentos do Gabinete de Gestão de Projetos é dito que o fiscal chega em maio de 2007 e em junho, um mês após a permanência em Viana — e cito — «começa a solicitar alterações ao arranjo geral, que tiveram implicações no trabalho já executado». Mais tarde, de julho a setembro, «aos esquemas de encanamentos, já aprovados pela sociedade de classificação, que implicou executar novas revisões e reenviar para a sociedade de classificação».

Aquilo que pergunto é: se demorou tanto tempo, se ao fim de um mês de lá estar já propõe tantas alterações, se calhar, de facto, o fiscal deveria ter ido mais cedo, deveria estar a acompanhar os trabalhos. É que, de facto, passado um mês solicita alterações ao arranjo geral. Acha isto normal, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, leio uma das conclusões da Comissão Parlamentar de Inquérito da Assembleia Regional. É a conclusão 19. «Não existe qualquer relação causa/efeito entre as alterações introduzidas no decurso do processo de construção do navio 7258 e o incumprimento por parte da ENVC da velocidade contratualizada».

Esta é uma conclusão de uma Comissão de Inquérito após ouvir os diversos intervenientes. Ou seja, a introdução dessas alterações, esses aditamentos que existiram foram sempre feitos de acordo com os Estaleiros Navais de Viana.

Não consigo precisar se essas alterações que aí são referidas foram depois traduzidas no aditamento e alvo de revisão de preço, mas que há revisões de preço fruto de aditamentos, isso há.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas volto a insistir, até porque no documento a que já fiz alusão diz-se que «o fiscal residente solicita um elevado número de alterações e alega requisitos operacionais, de manutenção e estéticas». Confirma, nos documentos que consultou, todas estas alterações, estas modificações no navio?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Não, Sr.^a Deputada. Não consigo precisar essa terminologia de alterações que aí referiu. Não as consigo reproduzir, não tenho conhecimento efetivo.

O que sei é que há quatro aditamentos, mas não consigo reproduzir se essas alterações solicitadas fazem parte desses aditamentos e qual a razão das alterações em causa.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — O Dr. Carlos Reis citou um relatório da Comissão de Inquérito dos Açores, mas vários ex-administradores do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo referiram que, a determinado momento, no processo negocial, começaram a perceber que os Açores não queriam o navio.

Pode voltar a dizer-nos que à data não estava na gestão da empresa mas há memórias descritivas, há documentos na própria empresa que

devem relatar estas negociações, as reuniões, e o que pergunto é se nos documentos a que teve acesso — e acredito que um bom gestor deverá ter acesso a esses documentos, deverá querer perceber o funcionamento da própria empresa — encontra, objetivamente, dados que permitam chegar a esta conclusão de que os Açores queriam rejeitar o navio, não estavam interessados nele, e tudo estavam a fazer para encontrar alibis para chegar a esse bom porto, ou seja, à rejeição do navio?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, recordo-lhe que o objetivo da Atlânticoline era ter dois navios no dia 9/04/2008, e que eles se destinavam a concretizar a operação de verão de 2008. Fruto das dificuldades encontradas e dos aditamentos, a data de entrega do primeiro navio passou para 30/09/2008 — o célebre *Atlântida*. Com a boa vontade da Atlânticoline em ter o navio, ficou sem meios para a sua operação de 2008, e ainda assim concordou com isso. Ou seja, a vontade de ter os navios era tão pouca que disse: «não, vou arranjar navios para a operação de 2008 e fico com esses para a operação de 2009!» Isto são factos!

Mais tarde e apesar dos prazos irem derrapando, nunca a Atlânticoline referiu que não queria o navio e sempre contou com ele. Há documentos escritos a dizer que a data limite de entrega do navio então passará... será aceite desde que respeite a data de 12 ou 13 de maio de 2009, para concretizar a operação de 2009. Isto são factos, está escrito.

Portanto, não vejo como uma manifestação de adiamento da receção, prejudicando a operação de 2008, mais uma manifestação de interesse no sentido «ainda que atrasado, mas deem-nos o navio para a operação de 2009», possa levar à conclusão de que os Açores se desinteressaram do navio. Não consigo perceber isto, é contraditório! Não bate certo.

A Atlânticoline sempre se mostrou interessada em receber o navio — 2008 já foi e em 2009, ainda que atrasado, ao menos que seja de maneira que consigamos fazer a operação. Não vejo como se pode concluir que não há vontade de ter o navio.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — O certo é que a Atlânticoline resolveu o contrato, pôs termo ao contrato e entraram num processo de negociação. Não houve litigância, contrariamente a outros processos que os próprios Estaleiros já tinham feito.

Pergunto-lhe: neste processo de negociações, tem conhecimento de que terá sido proposto um regime de comodato, ou seja, que terá sido proposta uma cedência do *Atlântida* ao armador, sem tempo, para ir experimentando? Confirma esta negociação?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Dos documentos que encontro não vejo qualquer referência a essa possibilidade.

Efetivamente, o que encontro são tentativas e hipóteses de se tentar resolver o incumprimento verificado. Essa possibilidade não a encontrei.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Então, é capaz de nos dizer quais são essas tentativas de encontrar uma solução que encontrou nos documentos que consultou?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, não consigo reproduzir fielmente mas passaria por incluir mais um motor no navio. Basicamente, esta era a maior alteração, o que obviamente implicaria muito mais consumo, porque era mais um motor e na prática, seria mais 50%, e ainda assim não havia qualquer garantia de que o

desempenho do navio ficaria nos limites exigidos pelo contrato assinado pelos Estaleiros de Viana.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Nos documentos que encontrou relativamente a essa proposta de colocação de mais um motor, qual era a visão da Atlânticoline? Julgo que a colocação de mais um motor foi uma proposta dos Estaleiros.

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — A resposta da Atlânticoline foi que não poderia aceitar essa possibilidade uma vez que o consumo iria aumentar substancialmente e não havia qualquer garantia, nem com as alterações propostas, de que os limites mínimos de aceitação do navio fossem cumpridos.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Nos documentos de uma auditoria conjunta da Inspeção-Geral de Finanças e da Inspeção-Geral de Defesa Nacional, de julho de 2009, é dito, e cito: «cremos que a responsabilidade pelo não cumprimento do contrato, verificado pela diferença entre a velocidade contratada e a apurada nas provas de mar, não poderá ser imputada exclusivamente aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.» Concorda que esta responsabilidade não pode ser imputada exclusivamente aos Estaleiros? Gostaria que comentasse.

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, não conheço esse relatório, mas, de tudo o que já foi dito, efetivamente, as alterações introduzidas pela Atlânticoline deveriam ter sido alvo de uma análise cuidada por parte dos Estaleiros. Os Estaleiros deveriam ter feito

uma análise cuidada sobre se essas alterações solicitadas tinham implicações no desempenho do navio.

Posso procurar aqui *n* declarações em que se confirma que essas alterações eram aceites pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo sem qualquer conferência sobre as implicações.

Vou ler o que disse o Sr. Eng.º Navarro na Comissão de Inquérito: «que não faziam,» — os Estaleiros de Viana — «para cada alteração, um estudo que levasse a perceber se essa alteração tinha, por si só, alguma implicação na estabilidade ou na velocidade», que, «relativamente à velocidade, à partida, tinham a consciência – errada, mas tinham a consciência — de que tinham folga na velocidade».

Ou seja, a haver responsabilidades, não me parece que possam ser assacadas à Atlânticoline. Quem tem de acautelar os efeitos das alterações no desempenho que está vertido nas exigências do contrato são os Estaleiros de Viana, que reconhecidamente, confessado pelo seu Presidente, não o faziam.

Qual é a responsabilidade que a Atlânticoline tem se os Estaleiros de Viana não validam as implicações das alterações solicitadas pela Atlanticoline enquanto cliente? Nenhuma! Concorda comigo? Posso agora fazer-lhe eu esta pergunta...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Não pode!

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Não posso. Mas se estivermos ali a tomar um café, acho que me diz que sim.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas também podemos colocar a questão contrário. A Atlânticoline não poderá ter feito exigências e proposto alterações em demasia, que não seriam exequíveis, para o navio?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, se essas exigências fossem em demasia, os Estaleiros de Viana teriam de dizer que «não é possível», ou «é possível, com esta e esta implicação». E certamente que a Atlânticoline, uma vez que a velocidade era um dos quesitos fundamentais do concurso, analisaria se faria sentido impor a negociação dessas alterações em prejuízo da sua vontade de ter um desempenho elevado de velocidade. Mas isso nunca foi colocado, nunca foi tido em conta. Os Estaleiros de Viana nunca disseram, por exemplo, «pela alteração x a velocidade baixa y .» Isso nunca aconteceu. Está aqui e se quiser leio outra vez.

Vou reler: «não faziam, para cada alteração, um estudo que levasse a perceber se essa alteração tinha, por si só, alguma implicação na estabilidade ou na velocidade». Quem falha são os Estaleiros, não é a Atlânticoline!

Se a Atlânticoline disser: «Agora quero que me ponham aí 50 t de árvores», os Estaleiros é que tem de dizer que isso não faz sentido e vai prejudicar. Ou não será assim?

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas concorda que também pode haver da parte da Atlânticoline exigências que sejam demasiadas?

Faço-lhe uma última pergunta: sendo a Atlânticoline detida, em parte, pelo Governo dos Açores, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não poderiam sentir-se pressionados, de certa forma, não cumprindo esses quesitos que há pouco acabou de referir?

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Não sou jurista mas alguns haverá aqui na sala.

Os Estaleiros de Viana aparecem neste concurso não como uma entidade pública. Concorrem em igualdade com entidades privadas, ou seja, quem tem de cumprir o Código dos Contratos Públicos, neste contrato, é a Atlânticoline. Portanto, não vejo que haja aqui uma relação de empresa pública e de interesses...

Não sou jurista e não queria entrar por aí porque não me sinto à vontade, mas, efetivamente, quem tem de cumprir os regulamentos da contratação pública é a Atlânticoline, por isso é que a Atlânticoline é fiscalizada pelo Tribunal de Contas e quanto aos Estaleiros, em relação a isto, são as inspeções dos ministérios que vão auditar o contrato.

Portanto, a obrigação de cumprir a contratação pública está do lado da Atlânticoline e o contrato é muito claro. A limitação da velocidade para a aceitação dos navios são os 18 nós, e ele não cumpre.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Para terminar e para esclarecimento, diria que a Atlânticoline abriu dois concursos públicos internacionais, que não foram concluídos. Depois, e cito um documento oficial, «a Atlânticoline, como não pretendia abrir novo concurso público internacional, devido aos prazos, abriu dois procedimentos por negociação sem publicação prévia de anúncio, convidando os Estaleiros Navais de Viana do Castelo a apresentarem duas propostas para a construção de dois ferries».

Portanto, a resposta está aqui. A Atlânticoline convidou os Estaleiros Navais para construir os navios, os ferries, e não exatamente o contrário, como o Sr. Dr. Carlos Reis estava a dizer.

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Voltando a referir que não sou jurista, diria que o concurso público internacional foi aberto e a partir daí, não cumprindo os concorrentes as obrigações do concurso, e foi isso que aconteceu com os Estaleiros de Viana, porque a proposta era superior aos limites máximos do concurso, a Atlânticoline tem a possibilidade, como os Estaleiros foram concorrentes, de os convidar. Foi isso que fez, na estrita legalidade.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Com certeza!

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Nada disto é ilegal. Agora, esse convite não tem a ver com o facto de os Estaleiros serem uma empresa pública, tem a ver com o facto de os Estaleiros terem concorrido a esse concurso. Não tem nada a ver com o facto de serem uma empresa pública, desculpe que lhe diga!

Podiam ser os Estaleiros Navais de Viana do Castelo ou qualquer estaleiro no mundo. Concorreu! O limite era de 32 milhões, concorreu com 39 milhões — já não consigo precisar bem — e estava fora. A partir do momento em que concorreu, há possibilidade de fazer o ajuste direto. Não tem nada a ver com o facto de os Estaleiros Navais de Viana serem empresa pública.

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

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr.^a Presidente, cumprimento o Sr. Dr. Carlos Reis, Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline e todos os presentes.

Creio que o documento que temos do Gabinete de Gestão de Projeto dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo faz um historial deste processo bastante completo, na minha perspetiva. Assim, creio que deveria ser por ele que poderíamos começar, porque acho que temos de começar pelo princípio e o princípio é o concurso, ou seja, se ele é um concurso absolutamente limpo ou se será já um concurso com algumas influências.

Nesta última pergunta que lhe foi feita, veio ao de cima a questão que lhe quero colocar.

A Atlânticoline abriu dois concursos e concorreu também uma empresa espanhola e, depois, em todo o processo, a confirmar aquilo que o Gabinete de Gestão de Projeto dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo nos diz, a Atlânticoline acordou com os Estaleiros este concurso e, mais, efetuar posteriores alterações. Portanto, ainda não estava o concurso inicial para a construção, de que já nos referiu os valores, ou seja, o limite do concurso eram 40 milhões, os Estaleiros concorreram com 39,950 milhões, para um dos ferries e 9 milhões para outro. Digamos que este era o negócio inicial, mas a Atlânticoline, ainda nesta fase do concurso, acordou imediatamente efetuar alterações às memórias descritivas e assinar um adicional aos contratos cujos valores seriam inflacionados para compensar os Estaleiros de certos diferenciais, porque estavam em causa dois navios, como bem sabe.

Parece-me que este concurso tem logo no início algumas questões pouco claras. A Atlânticoline encomenda dois navios com determinado preço à cabeça mas — se continuarmos a ler a síntese do Gabinete de Gestão de Projetos percebemos melhor o que se passou — imediatamente

acorda com os Estaleiros que, para compensar os próprios Estaleiros, seriam feitas memórias descritivas adicionais. Parece-me que este contrato começa logo com alguma confusão e pedia-lhe que comentasse isto.

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, gostava de dar nota que, sobre essa sua conclusão de que o concurso começa com confusão, não posso de forma alguma concordar com ela.

O concurso segue todos os trâmites normais da contratação pública, o que também é referido no relatório da Comissão de Inquérito e, portanto, toda a tramitação é feita, sendo validado pelo Tribunal de Contas, que dá visto prévio. Ou seja, não me parece que se possa concluir que o concurso esteja eivado de qualquer ilegalidade *a priori*, como erradamente me pareceu que, eventualmente, queria afirmar.

Erros processuais não existiram. O concurso seguiu todas as regras da contratação pública e foi validado pelo Tribunal de Contas.

Daí para a frente, quanto aos aditamentos, o certo é que todos os aditamentos têm claramente identificados quais os seus fundamentos.

Esse relatório que a Sr.^a Deputada cita é um relatório interno dos Estaleiros de Viana, não é um documento vinculado pela Atlânticoline. A Atlânticoline não o tem, não o conhece e, como tal, não nos podemos rever nessa menção a acordos.

Efetivamente, não existe nada factual e demonstrativo disso. Sem querer ser fastidioso com o relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito, em que esse é um dos quesitos, aí é dito claramente nos factos provados que não existiu acordo de cavalheiros na formação do preço do negócio. E isto com base no visto do Tribunal de Contas e com provas testemunhais dos Presidentes do Júri e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

A única menção a um eventual acordo — não sei como lhe hei de chamar —, a uma eventual revisão de preço logo a seguir, pelos vistos, só aparece nesse documento, que é um documento interno dos Estaleiros de Viana. Não penso que possamos validar essa informação só com base nisso.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — «Como o valor dos aditamentos ao contrato não podem exceder 25% do valor contratual do navio e o diferencial entre o valor do contrato e o orçamento dos Estaleiros para o *ferry* de 60 m o excedia em 45%, foi acordado com a Atlânticoline sobrecarregar o valor do aditamento para o *ferry* de 97 m, porque tinha margem». Pergunto se isto foi mesmo assim. Continuo a basear-me num documento interno, que nos diz exatamente isto, ou seja, tirou-se de um lado para se pôr no outro, no fundo para ofuscar a margem legal que o contrato pode exceder, que são os 25%.

Pergunto se isto aconteceu ou não.

O Sr. Dr. **Carlos Aberto Viveiros dos Reis**: — S.^a Deputada, como já referi, não conheço esse documento e não há nada que consubstancie essa afirmação.

O que lhe posso até dizer é que o valor de adjudicação do segundo navio foi de 9,950 milhões e com as alterações vinculadas e vertidas em contrato desta construção passou para 14,650 milhões.

Já há uma revisão substancial no segundo navio, portanto não vejo que houvesse necessidade de mais um subterfúgio qualquer. Ou seja, não conheço o relatório, não me parece que faça sentido e os factos demonstrados, a alteração e o aumento do capital em causa no contrato do

segundo navio, contrariam em absoluto aquilo que a Sr.^a Deputada está a dizer, se é que me permite.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr. Presidente, estou exatamente a citar aquilo que o gabinete de gestão de projetos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo justifica relativamente aos valores dos aditamentos aos contratos dos dois navios.

Partia agora para outra ordem de perguntas...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, só lhe queria dar nota de que este valor de contrato, esta revisão está vertida no relatório do Tribunal de Contas. Eu não estou a inventar nada. E o valor base aumenta 80%, sensivelmente. Portanto, essa perspetiva dos 40%, então vamos passar para o outro navio, não sei como é que joga com isto... Não joga, não é?

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Pois, mas não fui eu que escrevi este relatório. Naturalmente, esta Comissão de Inquérito tem por objeto apurar a verdade e, nessa circunstância, explorar as contradições. Portanto, creio que na sua resposta há um desmentido claríssimo daquilo que é afirmado por este gabinete de gestão de projetos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Mas está no documento que foi fornecido a esta Comissão de Inquérito.

Mas dizia eu que partiria, então, para outra ordem de perguntas.

A empresa SCMA, aqui já referida, foi também contratada por ajuste direto, mas o papel que teve foi exatamente o de intermediária, porque depois o projeto foi feito pela empresa russa Petrobalt, creio eu.

Porquê fazer esta subcontratação?

Primeiro, uma empresa que subcontrata outra... Não se desviam também aqui recursos, não se atrasa o projeto — e, em última análise, não só o projeto, mas a encomenda final, o produto final, o navio — com esta subcontratação? O que é que aqui esteve pelo meio? Porquê uma empresa para depois ter apenas a função de intermediária?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, eu só lhe pedia que me explicitasse melhor a sua questão.

Essa subcontratação a que se está a referir é da Atlânticoline ou são os Estaleiros que depois fazem?

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

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Da parte da Atlânticoline o processo é muito transparente.

A Atlânticoline não tem capacidade interna para fazer a pré-conceção destes dois navios e contrata a SCMA para o fazer. Esse é o contrato que existe.

A SCMA, por sua vez, vai à procura, imagino eu, no mercado, encontra a Petrobalt e subcontrata-a.

Do ponto de vista da Atlânticoline, só existe isto: um contrato com a SCMA — «façam, pré-concebam dois navios». E a SCMA, como intermediária, subcontrata a Petrobalt.

A Atlânticoline contrata porque não tem capacidade para o fazer e contrata o intermediário porque este tem acesso a mercados e a escritórios, a projetistas de navios. Portanto, isso é perfeitamente natural.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Pode parecer haver aqui uma contradição, porque, de certa forma, a Atlânticoline já tinha contratado para um pré-projeto exatamente a Petrobalt, dado que lhe reconhecia capacidade para este desempenho. Por isso é que não é entendível porque é que a Atlânticoline, em momento posterior, contrata a SCMA, que, por sua vez, vai bater na mesma empresa que já tinha sido contratada pela Atlânticoline para elaborar a memória descritiva. Por isso mesmo, a pergunta: se a Atlânticoline reconhecia à Petrobalt capacidades para este pré-projeto, para fazer a primeira memória descritiva, porquê ter feito depois uma contratação da SCMA? É essa contradição que eu também não estava a perceber, pelo que lhe coloquei a questão.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, a Atlânticoline contrata a SCMA para fazer o pré-projeto. Daí para a frente o outro contrato, com a Petrobalt, é feito pelos Estaleiros de Viana, não tem qualquer intervenção da Atlânticoline. Não tem!

Os Estaleiros de Viana ganham o contrato, é reconhecido que não têm capacidade, que estavam demasiado ocupados naquela altura — aliás, é reconhecido que até estavam a pensar subcontratar o casco do segundo navio, porque não tinham capacidade interna para o fazer —, e como não têm capacidade são os Estaleiros de Viana e quem incumbem que vai contratar um gabinete projetista. E entre *n* gabinetes projetistas no mundo parece-lhes razoável, como a Petrobalt já esteve envolvida no pré-projeto, contratar a Petrobalt.

A Atlânticoline não tem qualquer responsabilidade ou intervenção nessa segunda subcontratação. Podia ser a Petrobalt ou qualquer outro gabinete no mundo.

Posso dar-lhe o exemplo dos dois *ferries* que construímos agora. Tínhamos um pré-projeto de uma empresa chamada BMT e o estaleiro que ganhou subcontratou outra empresa qualquer, não teve nada a ver com a BMT. Não aproveitou e foi buscar outro projetista. Ou seja, fez o que os Estaleiros de Viana poderiam ter feito. E só não o fizeram porque acharam que mitigavam as suas dificuldades de tempo contratando a Petrobalt.

Mas a Atlânticoline não tem rigorosamente nada a ver com essa segunda contratação da Petrobalt, não tem qualquer envolvimento com ela. São os Estaleiros de Viana que assim decidem.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Queria colocar-lhe uma outra pergunta: o que levou a Atlânticoline a acrescentar sete aditamentos ao contrato inicial?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, estão sete aditamentos, mas não são sete aditamentos ao contrato inicial; são quatro a um contrato e três a outro, o que faz uma diferença.

Esses aditamentos foram feitos por interesse da Atlânticoline, um deles até por interesse dos Estaleiros de Viana, que é só a antecipação do pagamento, é só o acerto do *timing* do pagamento, portanto nem tem qualquer impacto no desempenho do contrato.

Portanto, são aditamentos que são feitos à medida que a obra vai decorrendo. É perfeitamente normal. E é normal que esses aditamentos sejam validados pelos Estaleiros e que os Estaleiros digam «fazer isso custa x ».

O que não é normal é dizerem que custa x e não dizerem que tem implicação y e z . Isso é que falhou.

Portanto, o aditamento não é um processo anormal na construção de navios, o que é anormal é as coisas não serem analisadas com todas as suas implicações. Isso é que não é normal.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Em que momento, exatamente, a Atlânticoline percebeu que havia problemas de estabilidade do navio *Atlântida*?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, não lhe consigo precisar no tempo, mas esses problemas de estabilidade foram resolvidos. Ou seja, o que esses problemas de estabilidade originaram foi uma maior compartimentação do navio em termos de estanquicidade. Portanto, esses problemas foram resolvidos, ou seja, o problema do *Atlântida* em relação à Atlânticoline não tem nada a ver com a estabilidade. Esses problemas foram resolvidos.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Nesse caso, o problema tem apenas a ver com a velocidade. Certo?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — O problema é o incumprimento de um requisito contratual fundamental, que é a velocidade.

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

Torna-se, de facto, impercetível, e por mais que nos tenha dito que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não entram aqui como empresa pública, a verdade é que são uma empresa pública. É uma empresa que faz parte de um consórcio cujo acionista, como bem sabe, é 100% do Estado, da EMPORDEF. A mesma circunstância acontece com a Atlânticoline,

obviamente num outro formato, que tem aqui responsabilidades do Governo Regional dos Açores. Mas o que continua impercetível para o País e também para a Região é que duas empresas deste gabarito não conseguiram, no decurso deste processo todo, e que foi bastante longo, resolver o problema a bem da situação...

A Sr.^a **Presidente**: — Esgotou o seu tempo, Sr.^a Deputada.

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

Dizia eu que não conseguiram resolver o problema até a bem das finanças públicas nacionais, porque estes prejuízos, obviamente, acabam por ter reflexos nas finanças públicas.

Portanto, como é que se explica que empresas desta natureza não tenham tido a capacidade de chegar a acordo ao ponto de a Atlânticoline devolver a encomenda e de, neste momento, termos um navio claramente a apodrecer, delapidando recursos que são de todos?

Era esta a minha última pergunta.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, a rescisão do contrato e o acordo são concretizados em dezembro de 2009. Desde essa data até este momento o facto de o navio não ter sido vendido não é da responsabilidade da Atlânticoline.

Depois de o campeonato acabar é fácil pôr a classificação, não é? O que acontece — e foi aqui confirmado pelo anterior presidente do conselho de administração dos Estaleiros de Viana — é que os Estaleiros de Viana estavam perfeitamente convencidos de que tinham facilidade em vender o navio. Isso foi aqui confirmado pelo Eng.^o Jorge Rolo, que estava convencido de que se conseguia vender com facilidade o navio. Como tal,

havendo essa venda imediata do navio, o prejuízo era absolutamente mitigado, porque o dinheiro que vem para a Atlânticoline, que ainda não chegou todo, é de devolução de verbas. Ou seja, os Estaleiros de Viana devolveram o que pagaram, mas ficaram com o bem. Portanto, ficaram com a possibilidade de minimizar os prejuízos.

Ó Sr.^a Deputada, e em maio este navio estava à venda nos *sites* de *brokers* internacionais por 48 milhões de euros!

Ou seja, a confiança dos Estaleiros de Viana era tanta que até perspetivavam aqui um lucro — o *Atlântida* por 68 milhões de dólares, o que dava 48 milhões de euros.

Ou seja, eventualmente, também houve algum excesso de confiança de quem estava à frente dos Estaleiros. Mas eu não estava cá na altura e não sei. Mas que eles tinham uma legítima e elevada expectativa de conseguirem vender com facilidade o navio, sim.

Como sabe, o navio esteve prometido e alinhavado para a Venezuela por 42,5 milhões de euros. Se esse negócio tivesse sido concluído, se calhar não estávamos aqui e não estávamos a dizer que o Estaleiro estava a perder este valor e que o navio estava a apodrecer.

A responsabilidade da não concretização destas vendas não é da Atlânticoline. Do que se ouve, houve propostas de 30 e queriam 35. Decidiram que, comercialmente, não valia a pena vender. A responsabilidade dessa não venda também é da Atlânticoline? Ou seja, o navio está a apodrecer há quatro anos, não se consegue vender e a responsabilidade é da Atlânticoline? Não é.

Na altura do acordo, esta foi a decisão tomada. A partir daí a responsabilidade não é nossa. O acordo — e não quer que eu lhe leia novamente as conclusões do acordo, que é o melhor interesse das partes, etc., etc... Foi ao que se chegou. Foi como se encerrou este processo e a

relação entre os Estaleiros de Viana e a Atlânticoline quanto ao cumprimento do contrato. Quanto ao cumprimento do acordo é outra coisa, mas quanto ao cumprimento do contrato foi encerrado com acordo.

A Sr. ^a **Presidente**: — Tem agora a palavra a Sr. ^a Deputada Mónica Ferro, do PSD.

A Sr. ^a **Mónica Ferro** (PSD): — Muito obrigada, Sr. ^a Presidente.

Cumprimento o Sr. Presidente da Atlânticoline, Dr. Carlos Reis, bem como os colegas Deputados.

Quero deixar uma nota muito especial, dizendo o quanto nos agrada cá ter, finalmente, o Dr. Carlos Reis, porque na Comissão de Defesa Nacional já o tínhamos convidado mais do que uma vez para estar presente e tinha declinado o nosso convite.

Portanto, é com muito gosto que o temos aqui para nos ajudar a perceber todo este caso da Atlânticoline, se é que se pode designar assim.

Sr. Doutor, começamos por nos alinhar com as declarações da Deputada Mariana Aiveca, dizendo que, realmente, esta encomenda começou mal, mas não é disso que queremos falar.

Embora o Sr. Doutor não estivesse na Atlânticoline na altura da denúncia do contrato, na altura da sentença arbitral, será que nos pode explicar sucintamente, da sua perspetiva enquanto armador, enquanto cliente, quais foram as principais razões para denunciar o contrato?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. ^a Deputada, começaria por falar, talvez, na Comissão de Defesa Nacional.

Entendo que, do vosso ponto de vista, a minha recusa em estar presente possa ser um desrespeito pela vossa atividade, mas, do meu ponto

de vista, a minha presença é que seria um desrespeito perante o Parlamento dos Açores, que fez uma Comissão de Inquérito exatamente sobre a construção do navio *Atlântida* e a Comissão de Defesa incidia sobre isso. Para mim, seria um desrespeito vir à vossa solicitação porque, na prática, para mim, eventualmente de forma errada, significaria desmerecer o trabalho já feito nos Açores, perante quem a Atlânticoline responde e a quem a tem de dar contas em primeira instância.

Portanto, o âmbito da Comissão de Defesa era exatamente este, o negócio do navio *Atlântida*, e era uma repetição do trabalho feito. Entendendo que possam não concordar comigo, foi este o pressuposto da minha recusa em comparecer perante a Comissão de Defesa.

Quanto à questão do cliente e da renúncia, o contrato, mal ou bem feito, foi o contrato a que os Estaleiros se vincularam. As obrigações do contrato são extremamente claras: o navio tem de dar 19 nós, sendo aceitável, com penalidades, que o navio dê 18 nós, ou seja, o âmbito de aceitação, já com penalidades, vai dos 18 aos 19 nós.

O navio, em provas de mar, deu 16,5 nós. Volto a afirmar que isso significa três horas e um quarto de diferença na nossa operação normal de ligação de diversas ilhas dos Açores num dia. Como imagina, não faz sentido aceitar um navio que incumpra um contrato em prejuízo da população dos Açores, em prejuízo dos açorianos, das pessoas que vão usar esse navio.

A razão objetiva de recusa do navio é esta: não cumpre com a obrigação contratual, obrigação contratual essa que todos reconhecem saber que é fundamental.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — No entanto, já aqui ouvimos, e saiu em alguma comunicação social, que, posteriormente, em outubro de 2011,

o navio terá feito testes de mar e terá atingido os 18 nós. Tem conhecimento disto?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Aquilo que foi feito com o navio de prova de mar não tem nada. Gostava que aparecesse um documento com uma prova de mar documentada.

Vamos ser realistas. Os testes de mar foram feitos por uma empresa internacional das mais conceituadas no mundo. Há duas mais conceituadas, a Lloyd e a Germanischer Lloyd, e foram feitos por uma delas, o que foi certificado quer pela Atlânticoline quer pelos Estaleiros de Viana.

A velocidade exigida não é uma velocidade de navio vazio, é uma velocidade com carga máxima. Essa velocidade que supostamente o *Atlântida* terá atingido é de navio vazio e ninguém sabe o esforço que foi pedida às máquinas quando a exigência era de 85% de esforço de máquinas.

Portanto, de prova de mar não tem nada. Que se saiba, não apareceu nenhum relatório, ninguém certificou. Foi uma experiência que fizeram. Apanharam mar chão, correntes, não sei...

Se fosse assim uma coisa tão fácil, qual teria sido o prazer dos Estaleiros de Viana ou da Atlânticoline, qual teria sido a forma de convencer esta empresa internacional a, nos testes de mar efetivos — o teste de mar não é só num sentido, não sei se a Sr.^a Deputada sabe mas tem de fazer dois sentidos e vários bordos, etc. —, só dar 16,5 nós? Qual o prazer em refazer as provas e voltar a dar a mesma velocidade? Ou seja, mudou o Governo e o navio ganhou uma potência da *Guerra das Estrelas* e veio por aí abaixo a dar o que nunca deu na vida?!

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Bom, não vou comentar essa suposta teoria da conspiração.

Mesmo assim, Sr. Presidente da Atlânticoline, gostava de lhe perguntar, tendo em consideração este acordo, se tem alguma informação sobre se não poderia ter sido salvaguardado o segundo contrato, para o navio *Anticiclone*? Tem alguma informação sobre isto?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Desde cedo se percebeu que o segundo navio ia ter problemas muito semelhantes ao primeiro e, portanto, um dos aditamentos já o transforma, na prática, quase num navio completamente diferente.

E, na prática, a construção do segundo navio mal começou. Portanto, não se chegou a analisar desempenhos, cumprimentos e incumprimentos, como daí resulta. A resolução do contrato do segundo navio, do que percebi, foi entendida como melhor solução, uma vez que se estava a antever que desse de novo litigância, ou seja, os prazos já estavam mais do que ultrapassados e ainda não tinha começado. Também não consigo precisar efetivamente, mas percebo que já estava a caminho de resultar em nova litigância e, portanto, como não tinha começado praticamente a construção, entendeu-se por bem encerrar os dois processos de uma vez só e evitar um futuro processo de litigância que se estava a adivinhar.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Portanto, se percebi bem, enquanto a recusa do *Atlântida* se baseou em provas de mar, em que verificaram que não era cumprido o que estava contratualizado, a renúncia do *Anticiclone* baseou-se numa suposição que partia do princípio que os Estaleiros seriam incompetentes...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, se me permite interrompê-la, queria precisar que não houve renúncia, não houve denúncia de contrato, não houve nada disso. O que houve foi uma negociação para cancelamento daquele contrato. Portanto, não houve... Não sei o termo técnico porque não sou jurista, mas não houve nenhuma denúncia, não houve nenhum incumprimento, o que houve foi uma rescisão contratual.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Então, vamos falar dessa rescisão contratual.

Sei que o Sr. Presidente não estava na Atlânticoline na altura. No entanto, a verdade é que nos chegou à mão uma auditoria da IGF/IGDN que dizia que a resolução não se mostra adequada e proporcional ao incumprimento em causa e defende que as partes possam chegar a um acordo que minimize todas as implicações económicas e sociais que possam daí advir. Além disso, recebemos também dois pareceres de ilustres juristas, o Prof. Dr. António Pinto Monteiro e o Prof. Dr. Menezes Cordeiro, que dizem que há manifestamente uma sentença arbitral que é desproporcional. O Sr. Presidente reconhece que este é um acordo altamente favorável à Atlânticoline, sendo pois um acordo altamente desfavorável aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

Aliás, temos tido aqui várias pessoas que nos têm trazido não só a consequência numérica do acordo, o prejuízo resultante para os Estaleiros da devolução do dinheiro, mas também o prejuízo inquantificável em termos de imagem internacional, quer junto do mercado, quer junto da banca. E isso não é despiciendo na indústria naval, como o Sr. Presidente bem sabe.

Deixava-lhe duas questões em relação a esta matéria. Por um lado, o Sr. Administrador Veiga Anjos disse-nos que os Estaleiros navais de Viana do Castelo reuniram com a tutela política nos Açores umas seis ou sete vezes. E disse-nos o Sr. Presidente do Conselho de Administração à altura: «percebi que eles não queriam o navio nem por nada.» Portanto, a minha questão é se se tratou de um compromisso político, de um acordo entre governos ou de um acordo entre empresas?

Além disso gostava de lhe pedir um outro comentário acerca da celeridade com que o endividamento foi autorizado. O endividamento foi autorizado no dia anterior à celebração do acordo arbitral, o que nos parece pelo menos curioso para uma empresa que estava em falência técnica, como era o caso dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Sei que o Sr. Presidente não era presidente à altura, mas solicito o seu comentário.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, vou tentar corresponder o melhor que sei e posso.

Quanto ao acordo ser extremamente favorável e, na prática, das suas palavras, ser desequilibrado a favor da Atlânticoline, em detrimento dos Estaleiros de Viana, direi o seguinte: se da parte dos Estaleiros de Viana viesse a legítima expectativa de resolverem rapidamente a venda do navio, o acordo não era mau porque, em vez de estarem a pagar penalidades, conseguiam vender o navio, com algum prejuízo, eventualmente, muito inferior às penalidades que seriam aplicadas, porque só do atraso da entrega do navio as penalidades já esgotavam o máximo. Seriam 11 milhões de euros de penalidades mas estavam limitadas a 10% do contrato pelo que seriam 4,6 milhões.

Ou seja, a rescisão do contrato, com uma perspectiva otimista de venda do navio, poderia ser uma excelente decisão de gestão. Não estava por dentro mas imaginando-me no papel dos Estaleiros de Viana, diria que poupavam as penalidades, rescindiam o contrato e vendiam rapidamente o navio.

Isto fazendo um pouco a defesa do que poderia ser a posição dos Estaleiros de Viana.

Depois, ainda dentro dessa perspectiva do favorável ou não favorável, então, se é favorável para a Atlânticoline, quem não fez o seu trabalho nesta negociação foram os Estaleiros, assumindo que isto será verdade. Portanto, mais uma vez, não é a Atlânticoline a ter culpa, será quem estava à frente dos Estaleiros.

Quanto às já referidas inspeções da IGF e IGDN, não tenho essas inspeções mas volto a ler a cláusula 23 do acordo, onde se diz: «aliás, nesse sentido se pronunciaram as Inspeções-Gerais das Finanças e da Defesa Nacional no seu relatório conjunto de inspeção extraordinária, tendo por objeto (...)». No parecer final, os Srs. Inspetores-Gerais expressamente afirmam «considerando os resultados desta inspeção extraordinária as inúmeras vicissitudes que marcaram o processo pré-contratual e contratual em apreço e tendo em conta a indispensável tutela dos interesses públicos em presença, é nosso entendimento que a solução para o diferendo em análise passa por um acordo entre as entidades públicas envolvidas, por forma a evitar consequências económicas e sociais mais gravosas».

Ou seja, Sr.^a Deputada, se tem essa parte, também tem esta, que foi vertida em acordo.

Quanto à questão das reuniões com a tutela política, pois aí, Sr.^a Deputada, realmente não posso ajudar.

Em relação às questões de mercado, aqui é interessante porque há uma tentativa... é sempre abordada a Atlânticoline como o lobo e os Estaleiros de Viana como a vítima.

Sr.^a Deputada, a Atlânticoline tinha duas tripulações contratadas para começar a operação do navio. Tinha cerca de 40 pessoas contratadas que teve de despedir. Ficou sem navio para a operação de 2008 e, apesar disso, de alguma forma, antevendo com os aditamentos e a prorrogação da entrega do navio — e isto também responde um pouco à questão do desinteresse —, contratou 40 pessoas (pessoal técnico, comandantes, imediatos, engenheiros navais, maquinistas, etc.) que teve de despedir.

E se o nome dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo ficou de alguma maneira marcado por esta sua incapacidade de cumprir o contrato, a Atlânticoline também passou a ser vista no mercado como a empresa que recusa navios. A Sr.^a Deputada pode não ter essa noção, mas isso também complicado em termos reputacionais, principalmente quando achamos que a responsabilidade não é nossa, porque não fomos nós que não cumprimos o contrato. Todas as obrigações da Atlânticoline foram cumpridas, todos os pagamentos.

Portanto, essa questão da reputação de mercado não afeta só um lado, afeta os dois. E há a questão do prejuízo da Atlânticoline, que ficou de um momento para o outro sem navio para operação, precisando de descobrir um outro navio à pressa, e a ter de despedir 40 pessoas que tinha acabado de contratar.

Quanto à questão do endividamento e da rapidez com que o financiamento foi obtido, mais uma vez voltando ao início da minha intervenção, ao meu introito, não estando eu na altura, há aqui um facto que é importante: a Atlânticoline tinha garantias bancárias *first demand* prestadas pela Caixa Geral de Depósito. Essas garantias bancárias foram

acionadas e, julgamos nós, só não foram cumpridas porque houve uma providência cautelar quanto ao acordo. E quem faz o financiamento, tanto quanto sabemos, é a Caixa Geral de Depósitos.

Portanto, do nosso ponto de vista, a Caixa, na prática, esteve a ajudar para não ser prejudicada, porque quando a providência cautelar fosse regularizada, face aos factos vertidos, provavelmente a Caixa Geral de Depósitos teria de avançar com os pagamentos das garantias bancárias.

Não sei se respondi de alguma forma às suas questões.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Respondeu.

Ainda dentro deste acordo, a verdade é que a nós nos parece surpreendente esta celeridade e, sobretudo, o montante do endividamento ter sido autorizado exatamente no dia anterior à celebração da sentença arbitral. Mas o Sr. Doutor não estava lá nesse dia.

Em relação ao relacionamento que a Atlânticoline tem mantido com o Ministério da Defesa Nacional, com a EMPORDEF e com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, gostava de lhe perguntar como explica — talvez a reação me tenha parecido excessiva... Quando a Atlânticoline decidiu lançar um concurso internacional para o fretamento de dois navios para o transporte interilhas, o Sr. Presidente do conselho de administração recebeu uma carta dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo oferecendo o *ferry Atlântida*, disponibilizando-o para o serviço, porque ele foi construído para ter uma grande agilidade na acostagem nos diferentes tipos de cais existentes nas ilhas dos Açores, e isso permitiria não só algumas economias de escala e de tempo.

A carta de resposta ao presidente do conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo é lapidar, dizendo até «não podendo

deixar de manifestar a nossa estranheza pelo seu conteúdo, tendo em consideração a nossa posição sobre o assunto».

Sr. Presidente da Atlânticoline, diga-me se seria, de facto, impensável usar estes navios no transporte interilhas, porque para esse efeito tiveram de fretar navios específicos. Com que custo?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, talvez comece pelo fim.

Face àquilo que lhe demonstrei das velocidades, é impossível o *Atlântida* operar nos Açores. Peço desculpa, mas obrigar as pessoas a estarem às 4 horas da manhã num cais não faz sentido algum. Portanto, é impossível este *ferry* operar nos Açores com uma operação que permita a fluidez das pessoas entre as ilhas. É impossível! Portanto, começo por aí.

Quanto à relação com a EMPORDEF, vou ler-lhe um documento dos Estaleiros de Viana do Castelo datado de 10 de Agosto de 2011: «Há uma proposta de regularização...» — do incumprimento que já se tinha verificado em 30 de junho. Vou só ler o último parágrafo: «Sendo esta a melhor proposta que de momento nos é possível apresentar, e apelando mais uma vez à melhor compreensão e colaboração de V. Ex.^a, solicitamos, pois, a anuência do suprarreferido, aguardando a competente resposta.»

Ainda antes, em 21/06, também uma carta dos Estaleiros de Viana diz: «Cumpre começar por reiterar o reconhecimento pela compreensão e esforço desenvolvido pela Atlânticoline no diferimento do vencimento da segunda *tranche* de 3 milhões de euros.»

Portanto, até mudar o Governo as manifestações que tivemos das administrações dos Estaleiros de Viana sempre foram de agradecimento pela nossa compreensão quanto às dificuldades que tinham em cumprir com a devolução das verbas.

Mudou o Governo, e para além de o navio começar a andar a uma velocidade supersónica... Há um documento que diz assim — tão simples quanto isso: «É demais entendimento desta administração da EMPORDEF, devidamente fundamentado, que é nula a referida sentença arbitral por violação da ordem pública, o que, a ser judicialmente determinado, implicará a devolução pela Atlânticoline aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo dos montantes que entretanto recebeu.»

Sr.^a Deputada, quem levantou o machado de guerra não foi a Atlânticoline. Quer dizer, há um acordo, e esse acordo implica uma violação da ordem pública? Quer dizer,... Eu não sou jurista e nem sei bem o que é uma violação da ordem pública, mas se duas empresas se sentarem a assinar um acordo que depois é sancionado por sentença arbitral acho que não tem nada de violação da ordem pública.

Portanto, se há alguém que está incomodado é a Atlânticoline com o comportamento da nova administração da EMPORDEF e com a nova administração dos Estaleiros de Viana.

Aliás, de um momento para o outro, desaparecerem os documentos todos que justificavam o acordo e há relatos que não conseguimos perceber de porque é que o navio é devolvido. Os documentos não são claros... Quer dizer, então o documento está aqui claro, que é o relatório da velocidade, e não se percebe aquele documento? As coisas desaparecem... De um momento para o outro tudo mudou. Portanto, sinceramente, nós não percebemos como é que isto se altera assim de um momento para o outro.

A verdade é que se alterou. Mas vou dar-lhe um exemplo que uma vez dei a um jornalista...

Aparte do Deputado do PSD Afonso Oliveira não audível na gravação.

Não percebi, Sr. Deputado.

Pausa.

A questão é esta: o acordo foi feito em 2009. Portanto, é a mesma coisa que a Sr.^a Deputada ir comprar uma viatura qualquer, ela não lhe agrada e devolve-a. Passados três anos, vêm ter consigo «olha, aquela viatura que era para ti mas que tu não quiseste afinal vais ter de ficar com ela». Foi o que estes senhores da EMPORDEF fizeram. Passados não sei quantos anos, disseram «não, não, vocês vão ter de ficar com o navio». «Mas vamos ter de ficar com o navio porquê?»

Portanto, se há alguém ofendido ou, passe a expressão, chateado, não é a EMPORDEF que tem razões para isso, é a Atlânticoline.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Mas a verdade é que a EMPORDEF e os Estaleiros têm tentado por várias vezes uma resolução para o caso *Atlântida*, nomeadamente têm tentado vender o navio, como o concurso público que está agora a decorrer.

O Dr. Carlos Reis tentou aqui até perceber se haveria alguma vantagem comercial dos Estaleiros na celebração daquele acordo, com certo otimismo — chamou-lhe. Poderia haver algum otimismo da parte dos Estaleiros. Mas tenho de lhe fazer uma pergunta que já é da sua intendência: acha que, durante o concurso público internacional para venda do *Atlântida*, penhorar o *Atlântida* foi uma solução que ajudaria nesse concurso?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, há qui uma sequência temporal de que a Sr.^a Deputada não tem informação. A penhora do *Atlântida* não decorre durante o concurso de venda. A penhora do *Atlântida* é decretada antes do concurso de venda do *Atlântida*, ou seja, nós não penhorámos o *Atlântida* nessa altura.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Mas já se sabia que se ia fazer um concurso internacional...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Ó Sr.^a Deputada, sabia-se muita coisa. Os Estaleiros iam ser privatizados em dois anos, o navio ia ser vendido rapidamente... E nada disso aconteceu. Ou seja, o facto de haver uma intenção de vender o navio existe desde 23 de dezembro de 2009, data da celebração do acordo. E o navio continua por vender. Ou seja, a intenção não consubstancia o facto. Como tal, a nossa penhora foi exatamente para sermos ressarcidos do que não estávamos a ser... Porque, a partir de uma determinada altura, os Estaleiros de Viana do Castelo e a EMPORDEF comportaram-se como qualquer incumpridor deste País: «Não pagamos». E a penhora vem exatamente nesse sentido. Fazemos valer os nossos direitos e conseguimos ser ressarcidos do que nos devem. É tão simples quanto isso.

Mas não são coincidentes no tempo, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Sr. Doutor, não são coincidentes, mas a partir do momento em que se anuncia que vai ser lançado um concurso internacional... Bem sei que vai dizer outra vez que se trata apenas de uma intenção, mas a verdade é que tem de concordar comigo que

não favorece o ambiente de um concurso internacional nesta matéria. Mas já vai ter oportunidade de me falar sobre esse caso.

E quando o Sr. Doutor diz «só não chegámos a um acordo quanto à dívida porque o governo não quis» e está várias vezes a insistir que a posição da EMPORDEF e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo seria de pura e simplesmente «não pagamos», a verdade é que estamos a falar de um acordo para quê? Para pagar juros? Para pagar o capital? Estamos a falar de quê? Qual é o tipo de acordo que a Atlânticoline tem proposto à EMPORDEF e ao Estaleiros?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Voltando um pouquinho atrás, quando é lançado o concurso público internacional, o navio já está penhorado. O concurso é lançado com o navio já penhorado. Por isso é que lhe digo que não há coincidência de tempo.

Aquando do concurso público internacional, da publicação das peças, o navio já está penhorado há mais de seis meses. Portanto, não há coincidência no tempo.

Quanto aos acordos, após a penhora do navio ser concretizada a favor da Atlânticoline, voltámos a ter alguns contactos na tentativa de resolução do pagamento. Provavelmente, é só coincidência. Portanto, até termos a penhora nada decorreu, quando tivemos a penhora voltámos a ter conversas.

E chegámos a delinear duas ou três propostas de acordo, uma delas que só estava pendente de um comunicado conjunto. Por um motivo ou por outro, o certo é que a boa vontade da Atlânticoline e dos intervenientes nesse processo de tentar fechar o acordo de outra forma, de chegar a um acordo para liquidação do restante, nunca chegou a bom termo. Mas com

os interlocutores presentes nós tivemos o acordo fechado por duas vezes; dois tipos de acordos diferentes em tempos diferentes.

Portanto, dos negociadores não foi com certeza.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Mas eu estou enganada se lhe disser que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo pagaram 1 milhão da dívida em 2013 para tentarem fazer um novo acordo?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Pagaram duas *tranches* de 500 000 €. Pagaram uma *tranche* de 500 000 € quando definimos a primeira perspetiva de acordo — essa seria a primeira *tranche* desse novo acordo. Esse novo acordo depois parou, não foi concretizado. Voltámos a sentar-nos, voltámos a chegar a um novo acordo e houve o pagamento de mais 500 000 € como primeiro sinal desse novo acordo. E nunca conseguimos passar isso a escrito.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Quais são os grandes obstáculos?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não faço ideia. Da Atlânticoline não são, de certeza. Os termos foram todos definidos, quer de uma vez quer da outra.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Posso perguntar-lhe — não sei se é público — quais são os termos do acordo que a Atlânticoline tem proposto?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, não lhe consigo replicar, mas, basicamente, era um faseamento no tempo de

acordo com as possibilidades de tesouraria dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

A Sr.^a **Mónica Ferro** (PSD): — Para terminar, perguntava-lhe, mais uma vez, quais eram os termos desse acordo. Já me disse que implicaria um faseamento. Portanto, acho que seria útil se pudessemos ver também algumas dessas propostas para percebermos o que é que estava em causa.

Mas queria terminar, colocando-lhe duas questões distintas.

Por um lado, quem é que celebrou o acordo do *Atlântida*? Nós temos recebido aqui os conselhos de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que nos dizem que terá sido o Adriano Telles de Menezes que, enquanto membro do conselho de administração, terá celebrado o contrato. E houve dois conselhos de administração, que estiveram aqui no mesmo dia, em que cada um deles não sabia bem quem é que tinha sido o conselho de administração que tinha homologado o contrato.

E deixava-lhe uma outra questão, à qual não sei se saberá responder: se este contrato para a construção do *ferry Atlântida* foi visado pelo Tribunal de Contas.

É que, de facto, ouvimos já aqui narrativas de que o contrato teria sido visado pelo Tribunal de Contas mas que os aditamentos que foram feitos ao contrato e que se revelaram da maior importância para a conclusão do contrato não teriam sido visados pelo Tribunal de Contas.

O Sr. Doutor sabe do que eu estou a falar? Posso pedir-lhe um comentário?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Eu não trouxe os aditamentos. Mas tenho aqui os dois contratos. Quem assina é o Dr. Adriano Telles de Menezes e está aqui o visto do Tribunal de Contas.

Não trouxe os aditamentos e também não lhe consigo precisar. Mas os contratos, como percebi que tinha havido esta questão...

E digo-lhe mais: na comissão de inquérito da Assembleia Regional é dito claramente, numa determinada altura, que tinha havido um mandato específico para assinatura do contrato.

A Sr.^a **Presidente**: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras da oradora).*

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não, é que aqui diz que houve um mandato do conselho de administração.

A Sr.^a **Presidente**: — Deve estar no contrato.

Pausa.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — E depois tinha o mandato na assinatura do contrato...

A Sr.^a **Presidente**: — Está aqui.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Ele tinha poderes para o ato. Mas há uma declaração específica do Presidente da Administração que também diz exatamente isso. Mas está aqui a dizer «na qualidade e com poderes para o ato», ou seja, a procuração estaria anexa.

A Sr.^a **Presidente**: — Conforme documento presente no ato.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Exatamente. Não trouxe a cópia, mas sim. E assina os dois contratos, o 5.8 e o 5.9.

A Sr.^a **Presidente**: — O Sr. Deputado Afonso Oliveira quer fazer uma interpelação à mesa.

Faça favor.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, na sequência da resposta que foi agora dada, que é da maior importância, e pelo facto de estar em poder do Sr. Doutor este contrato, que foi aqui muito discutido anteriormente e dada a importância que também tem para esta Comissão a existência dos aditamentos, de que não temos conhecimento, tanto quanto eu saiba, solicitava que o Sr. Doutor, se fosse possível, deixasse ficar nesta Comissão esses elementos e que enviasse depois os aditamentos para a Comissão.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, penso que estes elementos devem estar também na posse dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, uma vez que o contrato é assinado por ambas as partes. Parece-me mais adequado solicitá-los aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, uma vez que são eles que estão no âmbito da Comissão de Inquérito e não a Atlânticoline, mas o Sr. Doutor será livre de deixar aqui o que entender, se assim entender.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sra. Presidente, se me permite, só um comentário: não vejo qualquer inconveniente e até acho essa sugestão muito boa, só que, como houve dificuldade em obter esses elementos na fase anterior de discussão com alguns presidentes, parece-me que não era mau para a Comissão que lhe fosse enviado por uma ou por outra entidade.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, penso que talvez concorde comigo em fazermos o seguinte: eu requereria aos Estaleiros que nos fornecessem o contrato e os respetivos aditamentos. Se tal não for possível, depois articulo com a Atlânticoline no sentido de nos fornecer aquilo que for possível para o melhor andamento dos nossos trabalhos, porque acho de todo o interesse que tenhamos acesso a estes documentos.

Queria agradecer também à Sr.^a Deputada Mónica Ferro o facto de ter referido que o Sr. Doutor veio aqui por indicação de dois grupos parlamentares, o do CDS-PP e o do PSD, de acordo com aquilo que consta dos trabalhos da nossa Comissão. Aliás, é natural, uma vez que, também me apercebi, já em Comissão de Defesa gostariam de o ter ouvido e, nessa altura, porventura, o Sr. Doutor poderia não vir cá. Em sede de Comissão de Inquérito, como é evidente, teria mesmo de vir, e agradeço novamente a disponibilidade.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Presidente, se me permite, gostaria de voltar a referir que o âmbito da Comissão de Defesa Nacional é diferente do âmbito desta Comissão. Ou seja, a Comissão de Defesa queria abordar o negócio do *Atlântida*, se bem me recordo, e o âmbito desta Comissão é completamente distinto.

Portanto, aquilo que referi quanto ao trabalho feito no Parlamento açoriano, obviamente que o Parlamento açoriano não analisou a matéria desta Comissão.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem agora a palavra o Partido Socialista, que, segundo a indicação recebida, vai repartir o seu tempo entre dois Srs. Deputados. Aquilo que agradecia era que o repartissem bem, porque já temos a experiência — nós também funcionamentos em termos das experiências — que, quando há repartição, há excessos. Assim, pedia-vos muito para serem rigorosos na utilização do tempo.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.^a Presidente, cumprimento o Sr. Presidente, em nome do Grupo Parlamentar do PS, e agradeço as explicações que já deu. Já muito foi aqui dito e queríamos só esmiuçar algumas das matérias já aqui abordadas.

Assim, começo pela parte final das perguntas que o PSD aqui referiu, a propósito de duas possibilidades de acordo que já estiveram em cima da mesa.

Das suas respostas, para mim não ficou claro quem é que estava a negociar do outro lado.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Da parte da EMPORDEF, liderando as negociações, estava o Dr. Eduardo Carvalho, administrador com o pelouro financeiro, da parte dos Estaleiros estava o Dr. José Serra, também administrador com o pelouro financeiro.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Em ambos os acordos?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — *(Por não ter falado ao microfone, não possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Apesar de ser um pouco a pergunta que a minha colega Mónica Ferro fez, reitero a pergunta. Já percebi que não tem consigo, e talvez também não tenha de memória, presumo, mas reitero se não tem a indicação de quais eram os termos dos vários acordos? E, não os tendo aqui, será possível fazer-nos chegar?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Pois esses acordos, na prática, acabaram por não existir. Na prática, o que podemos dizer é que houve negociações e a definição de um possível acordo, mas acordo em termos formais nunca existiu. Ou seja, foram negociações, estão transcritas, com as obrigações, mas não chegou a haver acordo de facto. Formalmente, nunca houve nada.

O acordo falava do capital em dívida, falava dos juros e falava de custas. Uma das coisas que me lembro era que havia uma partilha das custas, que foi um dos pontos de consenso, e, como disse, o aspeto mais importante deste acordo, que me parece fundamental, é que resolvia este atraso de uma vez por todas e estava adequado às disponibilidades de tesouraria dos Estaleiros. Ou seja, o primeiro acordo, que foi feito quatro a cinco meses antes do segundo, estipulava pagamentos e prazos completamente distintos do segundo, como é óbvio.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Mantinha-se exatamente o mesmo montante que estava previamente acordado, em termos financeiros, e havia só, no fundo, um reescalonamento dos pagamentos?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sim, o segundo era exatamente nesse sentido, era só adequar o trabalho que tínhamos feito ao novo tempo, digamos assim.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Eventualmente, teremos de cá chamar novamente a administração da EMPORDEF, genericamente ou estes negociadores especificamente, porque, de facto, tivemos aqui o Presidente da EMPORDEF mas não nos referiu esse grau de detalhe, quase de pré-compromisso, que existiu.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, peço desculpa por o interromper mas o grau de detalhe vai ao ponto, em qualquer uma das perspetivas de acordo, de terem sido entregues 500 000 euros, que seria a primeira prestação de cada acordo.

Portanto, o grau de detalhe e de compromisso vai a este ponto: recebemos 500 000 euros com a primeira perspetiva de acordo; depois, não foi possível, redefinimos o acordo e voltámos a receber 500 000 euros como primeiro sinal, novamente, da primeira prestação desse acordo, e voltámos a não ter acordo formalizado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Com mais 20 ou 30 acordos pode ser que recebam o montante em dívida...

A propósito do Presidente da EMPORDEF e de outros presidentes dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, eles refeririam por várias vezes nesta Comissão de Inquérito que foram feitas variadíssimas alterações à construção do navio mas a esmagadora maioria dessas alterações nunca foram passadas a escrito.

Enquanto Presidente da Atlânticoline confirma esses factos?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, eu não vim preparado para essa questão dos aditamentos, mas posso dar-lhe nota... Trouxe só pequenos extratos do relatório do Tribunal de Contas e esse relatório é muito claro a referir os quatro aditamentos. Posso referir que aqui se diz que «as alterações introduzidas no n.º 1, no primeiro e quarto aditamentos e no primeiro e terceiro». Ou seja, na inspeção que o Tribunal de Contas fez à Atlânticoline encontrou estes aditamentos e deles dá conta no seu relatório.

Aliás, mesmo o quadro resumo das características iniciais e finais dos dois navios reflete os aditamentos. Ou seja, não percebo que eles não existam porque o Tribunal de Contas encontrou-os na Atlânticoline e reflete-os no seu relatório. Não tenho aqui o relatório completo, que é um documento extenso, mas esta frase que referi já dá a entender que há o primeiro e o quarto e o primeiro e o terceiro, pelo que, obviamente, que terão encontrado o quarto e o terceiro de um e outro navio, respetivamente.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Já irei aos aditamentos, mas a minha pergunta era para além dos aditamentos. Ou seja, o que me está a dizer é que foi tudo passado a escrito? Toda e qualquer alteração que foi feita durante a construção foi passada a escrito?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — É um pouco a altura de eu voltar ao início. Eu não estava lá. Agora, tudo o que tem reflexo no preço final está plasmado em aditamentos. Portanto, não sei que mais lhe diga.

Os aditamentos são claros quanto ao que está em causa; um deles, como já referi, é só o acerto do prazo de pagamento, um dos acertos do 258, e, portanto, está refletido no preço e na revisão das características dos navios.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — E não sabe se eventuais alterações na construção que não tivessem reflexos no preço, por os Estaleiros Navais assim não terem quantificado, foram feitas sem serem passadas a escrito?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não faço a mínima ideia. O que vejo são documentos e factos, não há nada.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Deixe-me dizer que acho algo estranho essa ausência de resposta. É que, do meu ponto de vista, exatamente o facto de haver alterações não passadas a escrito fortaleceria, em caso de diferendo, uma posição da Atlânticoline.

Voltando ao início, em termos do que referiu quanto ao início da construção e das definições, temos tido aqui muitas perguntas acerca deste assunto e gostava de ter a posição da Atlânticoline no sentido de esclarecer tudo o que tem sido falado sobre duas ou três matérias muito específicas.

Em primeiro lugar, quem é que decidiu a construção destes navios? Depois, quem é que aprovou essa primeira memória descritiva ou estudo prévio? Quem é que aprovou a contratação do intermediário, a SCMA, que há pouco referiu? E, posteriormente, ao longo da construção, quem é que foi aprovando as sucessivas alterações, os sucessivos pedidos que foram sendo feitos de alteração ao que estava projetado e àquilo que ia sendo construído?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, acerca de algumas destas questões, como imagina, tenho alguma dificuldade em responder com um grau de certeza que provavelmente o satisfizesse.

De qualquer forma, quem decidiu a construção foi a Atlânticoline e, portanto, foi a Atlânticoline que lançou um concurso com determinado objetivo, que era ter dois navios com características diferentes, um maior e um mais pequeno.

As primeiras memórias descritivas tiveram como base o pré-desenho da contratada SCMA. A única contratação que a Atlânticoline faz com a SCMA é para conceber esses dois navios e dar as memórias descritivas base para o lançamento do concurso.

Quanto à aprovação dos pedidos de alteração, pois não os tenho tão presentes mas todos eles foram passados a escrito e formalizados entre a administração do Estaleiros de Viana e a Atlânticoline.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Por que é que contrataram a SCMA? Depreendi das respostas que deu há pouco a colegas meus que eles estavam um bocadinho como os Estaleiros Navais, ou seja, também não sabiam fazer o projeto.

A Atlânticoline, diretamente, não conseguia contratar um projetista?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não lhe sei responder a isso. Penso que seria uma questão de *procurement* e de pensar que a SCMA teria capacidade de encontrar um projetista mais rapidamente do que a Atlânticoline de *per se*. Na altura, a estrutura da Atlânticoline era muito pequena, mas não sei responder com a precisão que gostaria.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Quando a Petrobalt foi contratada para fazer o projeto, eles entendiam desse acordo que, provavelmente, não viriam mais a ser contratados pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não sei. Na prática, o contrato com a Petrobalt é feito pela SCMA, subcontratando o que a Atlânticoline lhes tinha contratado.

Daí para a frente, não sei se a Petrobalt teria alguma expectativa de continuar o trabalho, ou não. O que sei é que essa decisão é tomada pelos Estaleiros de Viana do Castelo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Fiz esta pergunta porque achei estranho que depois o modelo que aferia os testes da qualidade do projeto e da velocidade tivesse sido posteriormente destruído.

Uma última pergunta e depois passo ao meu colega Jorge Fão.

Não estou a colocar o ónus na Atlânticoline — já percebi, e até concordo, que o ónus tenha sido dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo —, mas acha mesmo verosímil que tantas alterações em termos de projeto e de estabilidade, depois, não tivessem implicação na velocidade?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, também não sou engenheiro naval, mas uma das conclusões da Comissão de Inquérito da Assembleia Legislativa Regional dos Açores é que as alterações solicitadas pela Atlânticoline implicariam cerca de 20 t (penso que isto é até referido por um dos intervenientes, um dos inquiridos) e, como tal, num navio com esta capacidade não teria impactos ou, pelo

menos, não teria impacto substancial na velocidade. Aliás, é referido pelos próprios presidentes do Conselho de Administração dos Estaleiros de Viana que a folga que imaginavam ter em termos de velocidade os despreocupou quanto às alterações solicitadas pela Atlânticoline. Ou seja, o erro base foi terem acreditado que o navio poderia dar à volta de 21 nós, com base nos testes feitos. Portanto, precisando de dar só 19 nós, de 21 para 19, uma diferença de 2 nós numa construção é muito.

Esse descanso, eventualmente, é que os terá induzido em erro e não questionaram nada do que era solicitado pela Atlânticoline. Portanto, não se pode aferir que haja uma relação efetiva com a velocidade.

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

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Dr. Carlos dos Reis, quando a Atlânticoline solicitou aquele estudo prévio, ou seja, um anteprojecto destes navios, como é que quantificou e definiu a capacidade que pretendia, as características dos navios? Teve por base o quê? Um estudo de necessidades? Como é que isso foi inicialmente pensado?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, quanto a isso, só posso dizer que não faço a mínima ideia. Efetivamente, não consigo ajudar porque não sei o que esteve na base. A encomenda foi feita neste sentido, foi este o concurso que foi lançado e foi com isto que os Estaleiros de Viana se comprometeram. Mas não consigo recuar no tempo e dar-lhe essa informação.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Admite, ou não, que poderá ter havido uma ambição exagerada nas características do navio, ao nível da sua lotação, quando este projeto foi idealizado?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Ao nível da sua ambição...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Não, não. Pergunto se ao nível da sua lotação e capacidade não terá havido uma ambição exagerada nessa altura.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — O histórico do transporte de passageiros evoluiu muito.

A verdade é que as primeiras operações nos Açores foram bastante conturbadas. Em 2008, era para ser o *Atlântida* e o *Anticiclone*, não houve nem *Atlântida* nem *Anticiclone*, foram contratados dois navios. Em 2009, era para ser o *Atlântida* e um outro navio contratado, não apareceu o *Atlântida* e teve de se contratar outro navio. Portanto, as operações começaram sempre tardiamente, começaram sempre com lacunas de horários e grande dificuldades em cumprir. O certo é que desde 2010 estabilizaram. Não tendo um histórico tão positivo na altura, fruto desta agitação, a verdade é que hoje a lotação normal exigida, e foi a que fizemos para o novo concurso, é de 600 a 650 pessoas, à volta disso.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Na totalidade da capacidade de transporte dos dois navios que encomendaram agora?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não, para cada navio.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Entretanto, não havendo *Anticiclone*, nem *Atlântida*, foi necessário fretar navios para fazerem esse serviço.

Que capacidade e características tinham esses navios, em termos de lotação e de transporte de viaturas?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Neste momento, os navios que fazem a operação, e já a fazem desde 2009, aliás, um já faz desde 2007, têm uma capacidade, respetivamente, de 630 e 660 passageiros e, quanto a viaturas, têm capacidade para, um, 125 viaturas e, o outro, 180 viaturas.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Tem ideia de quanto já custou à *Atlânticoline*, até este momento, o fretamento destes navios para fazer esse transporte?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Dos contratos autónomos, digamos que navio a navio, não tenho noção. Dos contratos via concurso público internacional, sim. Cerca de 20 milhões, 9, 10 e 11 mais cerca de... Neste momento, de 2009 a 2013, foram cerca de 35 milhões de euros.

Não consigo ir mais atrás, porque são contratos independentes, uns por pouco tempo... não são comparáveis.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Criámos um problema a nível nacional, prejudicámos, provavelmente, o erário público e ainda sobrecarregamos com contratação, fretando transportes alternativos. Não acha que tudo isto

redundou num enorme prejuízo quer para a administração regional quer para o País?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, volto um pouco atrás. A Atlânticoline queria estes dois navios na sua operação de 2008. Foi prejudicada. Teve de encontrar uma solução para 2008; depois, na operação de 2009, também foi prejudicada e teve de arranjar uma solução para a operação desse ano. Portanto, se os Estaleiros Navais foram prejudicados, se o erário público foi prejudicado, a Atlânticoline também foi prejudicada.

De tudo isto resulta que as coisas poderiam ter sido diferentes se os Estaleiros tivessem cumprido o contrato. Para mim, este é o foco da questão. Se os Estaleiros tivessem conseguido que navio desse 19 nós ou, no mínimo, 18, ou muito perto do que os testes de velocidade afirmaram. Há documentação, de novembro ou dezembro de 2008, em que se afirma que não vai dar os 19 nós mas mais de 18, e, portanto, fica no cumprimento do contrato. Portanto, se o contrato tivesse sido cumprido, nada disto acontecia.

Agora, encontrar responsabilidades... terá de as procurar noutra sítio, na Atlânticoline não é com certeza!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — A Atlânticoline, por aquilo que percebi, quando celebrou o contrato, no fundo, forneceu o anteprojecto que tinha, feito pela Petrobalt. Correto?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sim.

O Sr. **Jorge Fão (PS)**: — Esse anteprojecto foi desenvolvido para um projecto, para um projecto final de execução, já da responsabilidade dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Pergunto: a Atlânticoline aprovou esse projecto final para a construção daqueles dois navios? A Atlânticoline deu o seu *ok* ao projecto final?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Só uma precisão: a Atlânticoline não forneceu aos Estaleiros de Viana o pré-projecto da Petrobalt, forneceu a todos os concorrentes. Colocou-o no concurso público internacional e todos os concorrentes tiveram acesso a esse pré-desenho. Portanto, não foi directamente aos Estaleiros de Viana, foi a todos os concorrentes.

Depois, o projecto que é feito pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo é um projecto perfeitamente normal, sendo referido em todos os documentos que cumpre e que não há problemas. Ou seja, é um projecto que é validado normalmente.

O Sr. **Jorge Fão (PS)**: — Mas, Sr. Dr. Carlos dos Reis, um primeiro aditamento ao contrato, ou seja, uma alteração ao projecto é logo no princípio do processo e é logo para aumentar o número de camarotes e colocar mais um propulsor no navio. Como é que isto se explica? Se o projecto foi feito de acordo com o caderno de encargos e com a memória descritiva fornecida pelo armador, como é esse mesmo armador reconhece em pouco tempo que precisa de mais camarotes e de mais um propulsor?!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, não sei responder quanto às razões do aumento, mas posso dizer, concretamente, que esse aumento teve reflexo num diferencial de preço. Ou

seja, foi balizado pelos Estaleiros de Viana a forma como acolheriam esse aditamento e esse aumento. Os Estaleiros de Viana, a solicitação do cliente, disseram: «Vocês querem fazer mais 10 camarotes? Nós fazemos mais 10 camarotes e custa x ». É uma negociação normal entre as partes. O cliente pediu, o construtor acolhe e estabelece-se um preço. Não vejo nada de anormal nisto!

Volto a repetir: o que é anormal é os Estaleiros de Viana não terem analisado se isso teria alguma implicação na velocidade ou na estabilidade. E isso não aparece em lado nenhum. Desafio-vos a ver toda a documentação para verificarem se, em algum momento, os Estaleiros de Viana se sentem incomodados quanto ao desempenho do navio. Em nenhum momento! Como tal, o cliente pede, o fornecedor diz que sim e estabelece o seu preço, não impõe qualquer restrição, qualquer limitação.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Dr. Carlos dos Reis, peço desculpa, mas não é nada normal. Se o projeto foi feito de acordo com o caderno de encargos, independentemente daquilo que eram os acordos paralelos, que parece que havia, entre os Estaleiros e a Atlânticoline, não é nada normal que logo o primeiro aditamento seja para aumentar o número de camarotes e colocar mais um elemento propulsor. Essa é uma alteração estrutural profunda! Portanto, teriam de ter a noção de que isso era, efetivamente, significativo em termos de projeto.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr. Deputado, volto a dizer que não sei o que esteve na base dessa mudança. De qualquer maneira, não era colocar mais um propulsor, é mais um impulsor de proa, o que faz toda a diferença. Mais um propulsor é mais uma unidade propulsora, é mais um motor; um impulsor de proa é uma unidade

diferente. Em termos de implicação da alteração, é completamente diferente. Portanto, agradeço que, de alguma forma corrija, porque é mais um impulsor de proa e não uma unidade propulsora.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Se quiser, pormenorizo, um impulsor e proa. Mas, repare, na altura, isto importou, no acordo, em 4,6 milhões de euros de aditamento. O contrato inicial tinha o valor de 32 milhões de euros, o valor pelo qual foi adjudicado navio. Qual foi, então, o valor final?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — A adjudicação foi de 39,950 milhões.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Veja qual a percentagem que significou logo este primeiro aditamento. Foram mais quase 5 milhões de euros e uma alteração profunda em termos de projeto! A Atlânticoline também não está inocente neste processo, entrou neste processo.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — A Atlânticoline entrou no processo de querer alterações ao navio, confirmo. Agora, não entrou num processo de incumprimento do contrato.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Isto correu, aparentemente, mais ou menos bem, no que diz respeito ao entendimento entre as partes, praticamente até às vésperas das eleições legislativas. Acha que a questão política e particularmente a intervenção, de combate forte, que na altura o PSD regional fazia a este processo teve influência na decisão da Atlânticoline?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Na decisão da Atlânticoline penso que não. Não consigo garantir, mas penso que não, porque isto resulta do incumprimento objetivo de um quesito fundamental do contrato. Portanto, não há política. Há um contrato assinado, visado pelo Tribunal de Contas e esse contrato não é cumprido.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Na altura, as afirmações da então líder do PSD regional, atual Secretária de Estado da Defesa, foram muito claras, dizendo que denunciaria o contrato e que a Região nunca deveria aceitar aquele navio. Em que se fundamentava ela para dizer isto? Recordar-se? Supostamente, não conheceria os meandros do contrato ou os pormenores construtivos.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Pois, eu não consigo ajudá-lo nessa vertente do suporte à afirmação. Essas afirmações foram claras e foi dito claramente que o PSD, se fosse governo, não aceitaria o navio. Isto foi dito. O que esteve na base não consigo replicar.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — O navio *Atlântida* chegou a ser certificado pelas sociedades certificadores como não tendo problemas de navegabilidade, nem de segurança. Sim ou não?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não consigo responder-lhe a isso, mas tenho noção de que, em termos de estabilidade, não há dificuldades. Mas não consigo responder-lhe objetivamente a isso.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Por que é que o fiscal da Atlânticoline só veio passados cerca de sete meses do início do cumprimento do contrato?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Por acaso já respondi a isso a uma Sr.^a Deputada...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Peço desculpa, mas tive de me ausentar...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Não tem problema, Sr. Deputado.

De qualquer forma, se quer que lhe diga, basicamente, eu não sei se é razoável os seis ou sete meses. Agora, efetivamente, na primeira fase construtiva, a presença do fiscal não é fundamental porque é uma fase de corte de chapa, é uma fase de soldaduras e depois de montagem de módulos. Ou seja, eu não sei se seis ou sete meses é razoável ou não, mas é razoável o fiscal não estar lá nesta fase, que é uma fase não digo inócua, porque é importante, mas conferível *a posteriori*.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Dr. Carlos dos Reis, antes de se encerrar completamente aquele diferendo, chegou a admitir-se a hipótese de o navio poder fazer testes em concreto, executando os serviços que estavam previstos executar? O senhor há bocado disse que estimava-se que ele tivesse, nomeadamente num dos percursos, atrasos superiores a três horas, relativamente àquilo que estava previsto. Por que é que nunca admitiram a hipótese, a administração regional e o Governo central, de fazer testes práticos de mar com este navio?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Eu nem sei se essa hipótese esteve em cima da mesa. Não há registo formal dessa hipótese ter estado em cima da mesa. Registo formal não há. Agora, os cálculos que

aqui apresentei desse diferencial de três horas e um quarto são cálculos objetivos, têm a ver com a medição nos testes de mar de que o navio foi alvo. Ou seja, a correr qualquer coisa diferente seria até pior, porque o mar dos Açores pode até impor algumas restrições e a velocidade até ser um pouquinho menor. Ou seja, melhor do que isto vai ser difícil. Portanto, se o teste de mar correu assim, não iria correr diferente.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, é mesma a última...

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

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — É mesma a última, Sr.^a Presidente.

Embora claramente recorde que, se às vezes o teste de mar poderia ser prejudicado pelo mar alterado, seguramente nos Açores também há mar estável e mar chão e, portanto, às tantas até poderia ser beneficiado. Não se compreende, sinceramente, por que é que nunca foi permitido fazer um teste desta natureza.

Última pergunta: foi retirada ou não foi bem-sucedida a candidatura ao programa europeu PROCONVERGÊNCIA para financiamento da construção desses barcos? Foi retirada ou não foi efetivamente bem-sucedida?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Eu não analisei essa componente, mas, tanto quanto julgo saber, ela foi retirada. Ou seja, chegou a estar aprovada.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Há alguma razão especial para que ela tivesse sido retirada?

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Termino já, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente**: — Já tinha dito que tinha terminado.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Peço desculpa, Sr.^a Presidente, mas estou a cumprir com o maior rigor. Não vi muito bem o que os grupos parlamentares fizeram anteriormente, mas, Sr.^a Presidente, respeito, obviamente, e acato a sua recomendação.

A Sr.^a **Presidente**: — Pergunto se mais algum Sr. Deputado pretende colocar mais alguma questão, se assim for iniciaremos uma segunda ronda.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada **Ângela Guerra**, que é a relatora da Comissão.

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Sr.^a Presidente, é apenas para uma breve questão, não é necessário fazermos uma segunda ronda. É apenas para um esclarecimento.

Sr. Dr. Carlos dos Reis, muito obrigado pelos esclarecimentos que hoje nos trouxe, mas eu gostava que me esclarecesse sobre uma afirmação que o senhor hoje aqui fez, que é a seguinte: «de um momento para o outro desapareceram os documentos todos», a instâncias do Grupo Parlamentar do PSD e quando se estava a falar do acordo.

Pergunto: o senhor tem conhecimento de documentos que efetivamente tenham sido presentes, que o senhor tenha visto e que também saiba que eles desapareceram? Que documentos são esses?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, provavelmente, não fui claro naquilo que referi.

A minha questão não tem a ver com documentos que, supostamente, estejam escondidos mas, sim, com documentos que estão nos processos e que o Sr. Presidente da EMPORDEF, muito pouco tempo depois de ter sido empossado, referiu como sendo documentação confusa, os relatórios são confusos, aquilo que existe nos Estaleiros é relativamente confuso. Portanto, precisando, a minha afirmação tem mais a ver com a interpretação do Sr. Presidente da EMPORDEF quanto à falta de clareza dos documentos que certamente os Estaleiros têm, como a Atlânticoline tem, e fundamentalmente bastaria o relatório dos testes de velocidade, que certamente não desapareceram. Portanto, a minha afirmação teve mais a ver com isso e não com quaisquer documentos extra. Peço desculpa se a induzi em erro.

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Sr.^a Presidente, se me é permitido, então, se esses testes existem, solicitava ao Sr. Dr. Carlos dos Reis que, se pudesse, nos deixasse cópia, porque nós não temos conhecimento deles, eu, pelo menos, ainda não os vi.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Deputada, eu trouxe três folhas de um relatório maior, trouxe a capa para se perceber a entidade que o faz e a data e depois a conclusão, onde estão as medições em vários regimes de potência, etc., e a conclusão fundamental, que diz «*At 85% power (5100 kW) the ship speed is 16,56 kts*». Provavelmente, a dificuldade em ler é por estar em inglês, o meu inglês não é perfeito, mas,

se calhar, há gente com mais dificuldade do que eu em ler o que lá está, e de perceber.

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Sr.^a Presidente, então, eu agradecia que o Sr. Dr. Carlos dos Reis deixasse ficar essas cópias e igualmente o contrato. Bem sei que a Sr.^a Presidente fará todas as diligências para que aquele contrato chegue à nossa Comissão, mas, efetivamente, até ao momento, nenhum dos senhores que até hoje foi ouvido o entregou. Assim, se ele está na posse do Sr. Dr. Carlos dos Reis, agradecia que ele nos deixar ficar uma cópia. Mas bem sei que a Sr.^a Presidente diligenciará para que esse documento seja entregue à Comissão.

A Sr.^a **Presidente**: — Sim, Sr.^a Deputada, diligenciarei no sentido de ser remetida à Comissão de Inquérito a documentação relativa quer ao contrato quer aos seus aditamentos, de acordo com aquilo que foi aqui dito.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Sr.^a Presidente, se me permite...

O Sr. **António Gameiro** (PS): — O contrato existe, não está é assinado!

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, não sei se estava presente, ou não, mas tem a ver com quem tinha poderes para assinar o contrato, e vem referido na escritura que existiam poderes para o ato e que terá sido entregue a procuração correspondente ao oficial público que certificou o contrato. Portanto, como o Sr. Dr. Carlos dos Reis não tem os aditamentos aos contratos e penso que a Comissão também não os terá, vamos requerê-

los, mas, antes disso, os serviços de apoio à Comissão irão identificar se o contrato existe nos mesmos termos que aqui foi referido...

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Não existe assinado!

A Sr.^a **Presidente**: — ... e se existem aditamentos. Mas como os Srs. Deputados os desconhecem...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — A Sr.^a Presidente permite-me só...

A Sr.^a **Presidente**: — Faça favor.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — É só uma sugestão, Sr.^a Presidente. Eventualmente, estes documentos estarão na Comissão de Defesa Nacional. Não sei se algum dos Srs. Deputados fez parte dessa Comissão, mas esses documentos...

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Não existem!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Também não estão?!

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Assinado, não!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Viveiros dos Reis**: — Eu não tenho o contrato todo, tenho a primeira e a última folha porque sabia que a possibilidade... Não ia acartar o...

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.^a Presidente, vou ser muito breve e é na linha do que a Sr.^a Presidente tem dito e do que a Sr.^a Deputada...

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, é para colocar alguma questão ao Sr. Dr. Carlos dos Reis?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Não, Sr.^a Presidente, é uma interpelação à mesa sobre esta matéria.

A Sr.^a **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado. Faça favor de prosseguir.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — A minha interpelação é na linha do que a Sr.^a Presidente estava a referir, do que o Sr. Deputado Afonso Oliveira já há pouco tinha referido e agora também a Sr.^a Deputada Relatora. Eu também estou a citar de memória, mas tenho ideia de que nós temos o contrato, não temos é essa versão assinada, e tenho quase a certeza de que não temos nem aditamentos nem alguma da documentação que tem sido referida ao nível dos testes, da velocidade, etc. E, portanto, a minha interpelação é para corroborar os pedidos feitos pelos Srs. Deputados que me antecederam e solicitar uma especificação, na linha do que a Sr.^a Presidente disse, de que ia fazer todas as diligências. Isto é, como nós já ouvimos os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, como já ouvimos o

Conselho de Administração da EMPORDEF e como no início eles tinham sido oficiados no sentido de darem toda esta documentação, eu acho que valia a pena questionar ambas as entidades especificamente sobre se, porventura, houve algum lapso. É preciso saber se eles não mandaram esta documentação, que deveriam ter mandado (isto porque foi pedido tudo aquilo que estava relacionado com este *dossier*), ou, então, que eles digam explicitamente que não têm esta documentação, e aí, de facto, quase podemos dizer que os documentos tinham desaparecido.

O facto é que não nos foram dados, a solicitação escrita, por parte das várias entidades, nem aqui, nas várias audições, alguém referiu especificamente que tinha estes documentos, e eu acho que é bastante relevante termos esse conhecimento e sabermos se eles existem ou não.

Isto não dispensa, e aqui concordo com os meus colegas Deputados do PSD, que a Atlânticoline, se os tem, nos faça chegar, mas também não dispensa o contrário, que é saber se as outras entidades não deram ou não têm.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, se não se importa, peço ao Sr. Presidente da Atlânticoline que deixe já a cópia das três folhas que referiu, relativamente aos testes de velocidade.

Vou pedir a tal documentação em falta aos Estaleiros e à EMPORDEF, uma vez que necessitamos de verificar essa documentação para bom andamento dos trabalhos. Penso que está tudo esclarecido.

Mais alguma das Sr.^{as} e Srs. Deputados pretende algum outro esclarecimento?

Pausa.

Não sendo o caso, agradeço ao Sr. Dr. Carlos dos Reis a vinda a esta Comissão e as respostas que deu às Sr.^{as} e aos Srs. Deputados.

Srs. Deputados, como sabem, foi aprovado na sexta-feira um projeto de resolução no sentido de suspender os trabalhos desta Comissão por causa do período eleitoral. Assim, durante o dia de amanhã, vou tentar articular-me com os Srs. Coordenadores de cada grupo parlamentar no sentido de identificar as entidades que deverão ser ouvidas, até porque na sequência destas audições poderão os Srs. Deputados requerer novamente a vinda de qualquer das pessoas que já cá esteve ou a vinda de qualquer outra pessoa que seja entendida como conveniente, para podermos programar o nosso trabalho para depois do prazo de suspensão.

Agradeço a vossa colaboração com a mesa na condução dos trabalhos e desejo-vos um bom almoço e uma retomada dos trabalhos, daqui a pouco, em Plenário.

Declaro encerrada a reunião.

Eram 13 horas e 5 minutos.

A Divisão de Redação e Apoio Audiovisual.