

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

14.^a Reunião
(12.^a audição)
(6 de maio de 2014)

SUMÁRIO

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

Após uma intervenção inicial, o Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de setembro de 2010 a junho de 2011) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Eduardo Teixeira (PSD), Agostinho Santa (PS), Altino Bessa (CDS-PP), António Filipe (PCP) e Ângela (PSD).

A Sr.^a Presidente (Mónica Ferro) encerrou a reunião eram 18 horas e 16 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Maria de Belém Roseira): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que declaro aberta a reunião.

Eram 15 horas e 15 minutos.

Srs. Deputados, vamos começar a nossa reunião desta tarde, tendo, há pouco, terminado a da manhã.

Vamos ouvir em audição o Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos e queria só informar-vos que a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca não pode estar presente por razões de saúde.

Hoje, de manhã, começámos pelo PSD, uma vez que o Bloco não estava presente. Por isso, perguntava ao PSD se querem ser novamente os primeiros ou se se passa ao PS.

Pausa.

Então, o PSD será o primeiro, o Bloco perde a sua vez e o PS será o segundo.

Entretanto, tínhamos decidido, em reunião de coordenadores, que o período de interrogatório seria de 9 minutos para os Srs. Deputados, mas foi resvalando para os 10 e, dos 10, já está em 11 e em 12, de maneira que vamos retomar os 9 minutos, se estiverem de acordo. É que, ainda por cima, há imensas reuniões e será necessário que possamos gerir o tempo porque, como, aliás, vai ser o meu caso, vou ter que sair por volta das 16 horas. Já pedi à Sr.^a Deputada Mónica Ferro para me substituir, porque tenho que estar na Comissão de Negócios Estrangeiros, bem como,

porventura, a Sr.^a Deputada Carla Cruz. De maneira que agradecia que tentássemos gerir o tempo o melhor possível.

Entretanto, deu entrada na sala o Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos.

Em nome das Sr.^{as} e dos Srs. Deputados que integram esta Comissão de Inquérito para Apuramento das Responsabilidades pelas Decisões que Conduziram ao Processo de Subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, dou as boas-vindas ao Sr. Dr. Veiga Anjos, que cumprimento em nome de todos.

O Sr. Doutor informou-me que pretende fazer uma intervenção inicial, tendo-lhe eu solicitado que fosse o mais sucinto e preciso possível, de modo a podermos ter aqui uma participação muito ativa, uma vez que nesta tarde há muitas reuniões de comissões e muitos Srs. Deputados vão ter que se retirar.

Portanto, para não perder mais tempo, passo, desde já, a palavra ao Sr. Dr. Veiga Anjos.

Faça favor, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos** (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de setembro de 2010 a junho de 2011): — Serei muito rápido, Sr.^a Presidente.

A primeira palavra era para dizer que fui convocado para vir a esta Comissão, mas gostava de chamar a atenção para o facto de que o único Conselho de Administração dos Estaleiros que teve uma comissão executiva foi aquele a que eu presidi.

Portanto, fui o presidente não executivo da empresa e, por isso, acharia que deviam ter sido convocados, para estarem aqui presentes, os administradores executivos da empresa.

A Sr.^a Deputada teve oportunidade de dizer na carta que se eu quisesse podia fazer-me acompanhar dos restantes administradores. Falei com eles e disseram-me que amanhã vão estar cá e, portanto, uma vez que têm que vir cá amanhã, que não fazia muito sentido virem cá hoje também. E, então, cheguei a um consenso com eles de que, de facto, uma vez que vinham cá amanhã, não valia a pena virem hoje.

Dadas as minhas funções de presidente não executivo, pode haver questões a que não possa responder em pormenor e, portanto, nesse caso, peço que façam as perguntas que quiserem, amanhã, aos administradores que vierem.

A segunda questão é relacionada com o eventual conflito de interesses que terei com esta questão.

Sou natural de Viana do Castelo, os meus pais e os meus avós são naturais de Viana do Castelo, a minha mulher é de Viana do Castelo, os meus filhos, apesar de residirmos em Lisboa, foram nascer em Viana do Castelo, é em Viana do Castelo onde tenho a minha segunda habitação, é em Viana do Castelo onde tenho passado grande parte das minhas férias e é em Viana do Castelo onde tenho os meus melhores amigos e onde vive a minha família. O meu pai trabalhou nos Estaleiros de Viana do Castelo, durante quatro ou cinco anos, e tinha familiares trabalhadores ainda nos Estaleiros de Viana do Castelo.

Isto só para dizer que, de facto, tenho um conflito de interesses com a minha terra, que é uma terra que, apesar de ter saído de lá com 15 anos, muito prezo e a que me encontro muito ligado. A função que fui desempenhar nos Estaleiros foi ditada por esse amor que tenho à minha

terra e foi no sentido de ajudar a minha terra que aceitei esta incumbência, durante 10 meses. Eu fui apenas durante 10 meses presidente não executivo dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Só para terminar esta intervenção inicial, gostaria também de dizer que não estou habituada a este tipo de audiências e, portanto, peço que me relevem qualquer falta que, de momento, possa ter porque, de facto, não tenho experiência deste tipo de audiências.

Muito obrigado.

A Sr.^a **Presidente**: — Vamos, então, dar início ao período de colocação de questões.

Tem a palavra o Sr. Deputado Eduardo Teixeira, em nome do Grupo Parlamentar do PSD.

Recordo que, por decisão dos coordenadores, retomaremos o período máximo de 9 minutos para apresentação das questões, sendo, evidentemente, escusado usar todo o tempo.

Faça favor, Sr. Deputado Eduardo Teixeira.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Muito obrigado, Sr.^a Presidente.

Começava por cumprimentar o Sr. Dr. Veiga Anjos, aliás, meu conterrâneo, porque também sou natural e residente em Viana do Castelo.

Gostava de começar pelo fim da última audição que tivemos e que terminou há minutos, para tentarmos perceber o que terá acontecido com a renúncia do Sr. Almirante Vítor Brito de presidente executivo que, embora tendo renunciado ao cargo por vontade própria, percebemos aqui, das palavras que teve e também das notícias que saíram na época, que terá havido alguma questão entre personalidades, o que, depois, fez com que o conselho de administração da época ficasse com menos um administrador

e, a seguir, passado um mês, com menos dois administradores, pois saiu o administrador Óscar Mota.

A minha pergunta é: o que é que se terá passado na época?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Bom, isso é uma incógnita que mantenho até hoje.

Tive sempre a melhor das relações, de grande cordialidade, com o Sr. Eng.º Victor Gonçalves de Brito e fiquei muito surpreendido quando ele me disse que ia sair dos Estaleiros.

Pedi-lhe, por mais de uma vez, que me dissesse por que é que queria sair dos Estaleiros e ele disse-me que não valia a pena, que não estava para isso e não sei quê e tal. De maneira que, até hoje, não sei por que é que ele saiu dos Estaleiros.

Admito que estivesse cansado, porque aqueles primeiros meses de atividade nos Estaleiros foram muito... Ele, muitas vezes, entrou no meu gabinete e dizia-me que estava completamente saturado daquilo, que qualquer dia se vinha embora e mais não sei quê, mas isso foi sempre ultrapassado. De maneira que, quando ele me comunicou, passados três meses, que saía de vez, fiquei muito surpreendido.

Em relação ao Eng.º Óscar Mota, ele saiu porque, sendo reformado e tendo saído, em novembro ou dezembro de 2010, uma lei que não permitia acumular a remuneração com a pensão de reformado e, como não queria prescindir da reforma que tinha e deixaria de ter qualquer remuneração nos Estaleiros, renunciou ao mandato.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Portanto, recusa que tenha havido qualquer tipo de divergência, como nós defendemos da última vez?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Nunca houve e devo até dizer-lhe o seguinte: lembro-me perfeitamente que o Sr. Engenheiro saiu dos Estaleiros eram para aí umas 8 horas da noite, eu fiz questão de estar nos Estaleiros até essa hora, despedi-me dele e vim trazê-lo ao carro.

Portanto, acho que tive a maior cortesia que podia ter, na qualidade de presidente, para com o Sr. Eng.º Gonçalves de Brito, com quem, de resto, já tinha tido alguns trabalhos, antes de estar nos Estaleiros.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Precisamente, nesses dois meses, depois de Óscar Mota, que era um profundo conhecedor dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ter tomado posse e ter renunciado, lembro-me bem que, em Viana do Castelo, houve um debate sobre o futuro da indústria naval, no final do mês que tomou posse como Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros e o empresário Mário Ferreira, já na época, em 26 de setembro de 2010, acusou os Estaleiros Navais de não terem capacidade de projeto e de não terem capacidade de se automodernizar e de tomar decisões.

A notícia da época diz que Óscar Mota, que fazia parte do seu conselho de administração, admitia as críticas do empresário e dizia que, de facto, aos Estaleiros Navais faltava investigação e desenvolvimento tecnológico.

Portanto, pergunto-lhe se, nos meses subsequentes do seu mandato, fez algo pela modernização dos Estaleiros Navais de Viana.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — O trabalho de modernização dos Estaleiros fez parte de um plano de reestruturação, que foi iniciado ainda no tempo do Eng.º Victor Gonçalves de Brito, tendo sido ele que fez ainda a seleção da empresa para fazer esse estudo. Isso faz parte

de um plano de reestruturação que entreguei ao Governo de então, no mês de janeiro, e, de facto, um dos pontos fortes desse trabalho era uma reestruturação completa da área da engenharia e da área de projeto.

Portanto, ia fazer-se um trabalho de grande profundidade nessa área, e não só nessa área mas também noutras, de maneira que esse plano, de que, com certeza, iremos falar, ia fazer uma reviravolta total nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, compreendendo também a parte tecnológica, obviamente.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Está a referir-se a que plano, em concreto?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Ao plano de reestruturação que apresentámos ao Governo em janeiro de 2011, que era um plano de viabilização da empresa. O Sr. Deputado conhece isso, com certeza. Era um plano de viabilização e de reestruturação profunda dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que viria a ser aprovado posteriormente, creio que em junho, pelo Governo e nele estava incluída uma remodelação profunda da área tecnológica da empresa.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Já iremos ao plano. Mas antes tinha algumas questões que gostaria de lhe colocar, nomeadamente quanto ao navio *Atlântida*.

Já ouvimos aqui o atual presidente da EMPORDEF dizer que foi a certidão de óbito dos Estaleiros Navais e que, quando tomou posse, no fundo, poucos meses depois da decisão e do acordo que foi assinado em dezembro de 2009 com o Governo açoriano e com a Atlânticoline, tinha a noção de que já tinha gasto 500 000 € em manutenção e em seguros, com o

facto de ter o navio parado nos Estaleiros Navais e com a estimativa de que gastaria mais 500 000 € por cada ano que passasse.

A pergunta que lhe faço é a seguinte: o que fez, em concreto, quando pegou na presidência dos Estaleiros Navais, sabendo que tinha um ativo importante que, para além do que se depreciava, ainda custava muito dinheiro em manutenção, para vender aquele navio, e não só esse, mas também o *Anticiclone*?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — O que fiz foi vender o navio e, embora não tenha ouvido falar muito disto, vendi-o à Venezuela. Quer dizer, para os nossos moldes de atuar e de trabalhar, vendi o navio à Venezuela em fevereiro de 2011.

Portanto, a nossa prioridade foi, de facto, tentar vender o navio, uma vez que todas as decisões que havia do tribunal arbitral eram que a empresa tinha sido condenada a pagar umas indemnizações, etc. Esse assunto estava a correr e havia que fazer qualquer coisa.

O Presidente Chávez veio cá, creio que em novembro de 2010, veio assinar o contrato dos asfalteiros e, nessa data, visitou o navio e mostrou muito interesse no mesmo.

A partir daí decorreram negociações com a PDVSA, que é a empresa de petróleos e era ela que iria comprar o navio para o pôr ao serviço do turismo na Venezuela.

Portanto, o Presidente Chávez queria ter um navio que viajasse, digamos assim, interilhas a tarifas baixas e onde os venezuelanos mais carenciados pudessem viajar. Queria dar-lhes esse presente.

De maneira que decorreram conversações e, em fevereiro, fui à Venezuela, a Caracas, para assinarmos o contrato. Levei comigo o jurista, levei comigo o homem responsável pela área comercial, levei comigo o

mandato dos Estaleiros, delegando em mim a assinatura do contrato. Depois, os juristas estiveram todo um dia a tratar das formalidades do contrato, tendo ficado apenas o preço para decidir.

Portanto, trataram das formalidades e, depois, estivemos uma manhã inteira a negociar o preço que, creio, foi de 42 milhões de euros, sendo 35 milhões, que era o valor do navio, e 7 milhões eram para modificações que o navio tinha que sofrer. Celebrámos esse contrato na sede da PDVSA, com o vice-presidente desta empresa, onde nos cumprimentámos, bebemos champanhe, convidaram-nos para almoçar e ficámos de assinar o contrato – estava lá, na altura, o Secretário de Estado da Economia português – no dia seguinte, às 4 horas da tarde, um sábado, no Palácio dos Negócios Estrangeiros de Caracas.

Qual não é o nosso espanto quando, cerca do meio-dia, estávamos no hotel, recebemos a indicação de que não se podia formalizar a assinatura, porque o presidente da PDVSA tinha que ver aquilo, pois não estava lá e só vinha na terça-feira seguinte.

Bom, fiquei até à terça-feira seguinte em Caracas à espera que o Sr. Presidente pudesse assinar o contrato e o Sr. Presidente, ao fim do dia, mandou dizer que tinha muitas coisas para ver e que ainda não tinha chegado a altura de autorizar a compra do navio.

De maneira que fiquei mais três dias com o diretor comercial e, chegados ao sábado seguinte, o Sr. Presidente continuava sem ter tido tempo de assinar. Regressei e deixei lá o diretor comercial com mandato para assinar o contrato, em nome da empresa.

Depois, as coisas começaram a enrolar-se. A certa altura, já em abril princípios de maio, comunicaram-nos que viria cá o Ministro do turismo para ver o navio – isto já em fins de abril, princípios de maio. Em maio,

veio cá o Ministro do turismo para ver o navio, gostou muito dele, achou-o talvez até bom demais para as viagens que queriam fazer com ele.

Visitou o navio, ficou encantado, esteve em Viana connosco, recebemo-lo muito bem e, depois, regressou e acho que fez um relatório para o seu Governo a dizer que o navio era demasiado luxuoso e que não o queriam. Isto já foi para aí em maio e eu saí dos Estaleiros em junho.

Portanto, para os nossos padrões, o barco *Atlântida* estava vendido e não passava pela cabeça, nem de nós nem de ninguém da delegação, que, depois disto tudo, depois de ternos cumprimentado, negociado o preço e feito contrato, este não viesse a ser assinado.

Portanto, foi isto que fiz pelo *Atlântida*.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Então, permita-me que lhe diga, corrigindo as suas afirmações, que não vendeu o navio.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não. Se eu estivesse a escrever, teria escrito «vendeu» (entre aspas), o que, a falar, não pude fazer. Mas, portanto, «vendi» (entre aspas).

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Há dias, ouvimos um ex-presidente, que disse que conseguiu um contrato, dos megaiates, e que também, depois, não o concretizou.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Quem é que não concretizou?

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Não concretizou por falecimento do...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Ah! Exatamente, exatamente.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Portanto, não deixa de ser interessante pensarmos que – e a afirmação é minha — esta situação que se verificou em outubro de 2010, trazendo o Presidente Hugo Chávez a Portugal, acabou por «segurar» a perspetiva da venda de um importante ativo, que está a começar a ser transacionado neste momento pela melhor proposta de 12 milhões de euros.

No entanto, faço-lhe também uma pergunta muito concreta.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Mas essa questão dos megaiates é diferente, é uma questão completamente diferente!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Mas são duas situações que não foram realizadas e, portanto...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Mas olhe que aí, nos megaiates, devo dizer-lhe que os Estaleiros não saíram nada prejudicados. Embora não tenha participado nisso, a minha análise dessa situação é que os Estaleiros, salvo erro, receberam de adiantamento 8 milhões de euros. Não tenho bem a certeza, mas o número que tenho na cabeça é 8 milhões. O senhor morreu num atentado e a família não quis prosseguir.

Portanto, os Estaleiros encaixaram 8 milhões de euros, que não teriam de lucro, na construção desses dois iates. Infelizmente, para esse senhor e para a família dele, os Estaleiros saíram altamente beneficiados por aquilo ter acontecido. Infelizmente, aconteceu, mas...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Era precisamente isso que lhe ia dizer.

Quanto aos megaiates, houve 3 milhões de euros de proveitos pelo facto de o contrato não ter sido feito.

No caso do *Atlântida*, nesta ação mediática que foi feita, os Estaleiros ainda depreciaram mais este importante navio, cujo prejuízo se prevê já em dezenas de milhões de euros, dado que a melhor proposta, como sabe, pouco ultrapassa os 10 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sr. Deputado, desculpe, mas está a querer dizer que eu tive alguma responsabilidade nisso?

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Eu é que lhe estou a fazer perguntas e, portanto, estou a dizer-lhe que, de facto, não se vendeu e desvalorizou o ativo.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — E desvalorizou porquê? Desvalorizou posteriormente, mas não tem nada a ver.

De resto, em rigor, quem devia ter ido lá vender o navio era o presidente executivo e não eu. Não estava dentro das minhas funções fazer os negócios da empresa.

Em rigor, devia ser o presidente executivo, só que o presidente executivo era espanhol e foi achado conveniente que devia ser um português a assinar o contrato. Foi por isso que lá fui.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Doutor, queria dizer-lhe que considero, sem dúvida, que o mês de dezembro de 2009 foi um mês trágico

para o futuro dos Estaleiros Navais, em relação à não aceitação do navio *Atlântida*.

Passando a outros assuntos, foi precisamente também no mês de fevereiro de 2011 que o senhor, enquanto Presidente do Conselho de Administração, para além desta questão mediática, anunciou que iria finalizar e, portanto, acelerar a entrega do *ferry Atlântida*, como foi dito na imprensa. Mas disse mais: disse que levaria na bagagem para a Venezuela a venda do segundo *ferry*, o *Anticiclone*, e que os Estaleiros Navais teriam a casa limpa até ao verão, vendendo esses dois importantes ativos, que somam dezenas de milhões de euros e que estão nos Estaleiros Navais.

Por isso, queria perguntar-lhe se foi só esse azar de, no fim do almoço, não ter concretizado o negócio e por que é que, de facto, não conseguiu, depois, de março até junho, data em que cessou as suas funções por renúncia, a concretização deste negócio por 42 milhões de euros, mais os milhões do *Anticiclone*.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sr. Deputado, nesses três meses, não consegui vender o navio, primeiro, porque, creio que só em maio, um mês antes de eu sair, é que o Governo da Venezuela disse que não estaria interessado. Portanto, até maio, manteve-se sempre a hipótese e toda a gente estava convencida de que, de facto, o navio ia ser vendido.

Nesse último mês que lá estive, em junho, não vendi pela mesma razão que, até hoje, não foi vendido, ou seja, porque não apareceu nenhum comprador e afinal já decorreram três anos.

Quer dizer, o senhor está a dizer-me que eu, durante aqueles dois ou três meses, não consegui vender o navio, quando tinha o navio apalavrado e só deixou de estar apalavrado em maio. Portanto, eu tive um mês e os

senhores, ou quem lá está, estão há três anos para vender o navio e não o venderam!?

Pela mesma razão que eu não o vendi durante um mês, por acrescentadas razões, o navio agora não está vendido. Quer dizer, as razões são as mesmas: não apareceu comprador.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Por isso mesmo é que eu lhe dizia que o mês de fevereiro – e as afirmações são minhas – foi um mês muito negro nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

No mês de fevereiro, para além desta questão mediática de tentar consumir a venda do *Atlântida* e do *Anticiclone* e que, depois, nos meses seguintes, não foi consumada, foi também recebida uma parte importante dos asfalteiros, do negócio com a PDVSA e, portanto, receberam 13 milhões de euros.

A primeira pergunta que lhe faço é: por que é que não começou a construir logo os navios asfalteiros?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Bom, um navio não se pode começar a construir logo. O Sr. Deputado terá de se inteirar de como se constrói um navio. Quer dizer, não se pode fazer um contrato e construir logo o navio.

Os senhores têm que perceber o seguinte: enquanto na construção de uma casa, quando se faz o negócio da casa, já estão feitos o projeto geral da casa e o projeto de detalhe, o negócio de um navio é feito através dos indicadores.

Há determinados indicadores, tais como a velocidade, o comprimento, o volume e o destino do navio, etc., que permitem formar o

preço e é com base nesses elementos que o negócio é feito. Depois, entra-se numa fase de projeto básico e de projeto de detalhe e isso pode demorar...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O negócio foi feito em outubro!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não interessa!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — A primeira *tranche* entrou nos Estaleiros em fevereiro de 2011!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sr. Deputado, o negócio dos navios não é o negócio de uma casa, pois não há o projeto básico nem o projeto de detalhe. Pode demorar meses e meses ou até anos a fazer quer o projeto básico quer o projeto de detalhe. Depende dos prazos que estão negociados e da disponibilidade que os Estaleiros têm.

Portanto, é só quando se recebe o dinheiro dos 13 milhões, só nessa altura, é que o contrato fica em vigor, ou seja, quando há o pagamento do sinal. De maneira que só a partir daí é que se pode desencadear o processo de engenharia básica e engenharia de detalhe que vai permitir, depois, sim, fazer as encomendas e iniciar a construção. Estamos a falar de muitos meses entre uma coisa e outra.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — São muitos meses, mas ouvimos aqui todos os ex-presidentes dizer que muitos deles se foram embora porque não conseguiam ter previsão de entrega de navios.

Portanto, ao receber, depois de assinar o contrato, e o contrato foi assinado seis meses antes, foi-nos dito que deveria começar-se a construir.

A pergunta que lhe faço é: para onde foram e onde foram gastos esses 13 milhões de euros, partindo do princípio de que o custo do contrato é de 3 milhões e, portanto, onde foi gasto o resto do dinheiro e por que é que não havia dinheiro para começar a construir o navio?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Esse dinheiro deu entrada na empresa e lembro-me que, na primeira vez que falei com o diretor financeiro sobre esse pagamento, foram dadas indicações para que esse dinheiro pudesse ser posto numa conta e não ser gasto, a não ser para aquisições relacionadas com o navio.

Passados uns dias, o administrador dessa área veio dizer-me que era muito difícil pôr isso numa conta, porque a empresa estava em mora com muitos pagamentos junto da banca e corria-se o risco de os bancos ficarem com o dinheiro, pelo que até se pôs a hipótese de criar uma conta no estrangeiro para os bancos nacionais não serem tentados a ficar com esse dinheiro.

Portanto, na impossibilidade de fazer isso, ficaram os Estaleiros com o dinheiro e depois, a seguir, começaram a aparecer os salários para pagar, começaram a aparecer dívidas a fornecedores...

Dá-me a impressão, Sr. Deputado Eduardo Teixeira, de que o senhor não tem noção de qual era a situação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. A situação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo que eu fui encontrar era catastrófica, do ponto de vista financeiro e do ponto de vista económico e laboral, de qualquer ponto de vista que se analisasse a situação dos Estaleiros.

Portanto, de duas, uma: ou se ia pôr esse dinheiro para fazer face a aquisições dos asfalteiros ou se pagavam salários. Mas, repare, o senhor está a dizer-me que esse dinheiro entrou no mês de fevereiro – não sei bem

quando, porque já passaram três anos – e, então, não se pagavam salários em fevereiro, não se pagavam em março, não se pagavam... É que a empresa não tinha dinheiro para pagar salários!

Portanto, depois, o dinheiro ficou nas contas da empresa e o dinheiro nas empresas entra e sai e não há cofrezinhas particulares onde se ponha o dinheiro. Este é para as necessidades que a empresa tem. Havia algumas aquisições que estavam definidas e que eventualmente...

Mas isso é muito fácil: é ir à tesouraria da empresa e os senhores mandarem fazer uma análise sobre onde foi gasto o dinheiro, porque eu não lhe posso dizer nem sei como é que esse dinheiro foi gasto.

Mas, repito, os senhores podem mandar fazer uma análise à tesouraria da empresa, até porque eu estou convencido de que ninguém roubou o dinheiro. O dinheiro foi para pagar, com certeza, outras das muitas dívidas que a empresa tinha.

O senhor sabe que, a certa altura, nem sequer havia crédito para abastecer viaturas na empresa, nem para as mais pequenas coisas de papelaria e mais não sei quê, porque as empresas de Viana não vendiam aos Estaleiros e paravam determinados serviços por ninharias, porque a empresa não tinha dinheiro para pagar fosse o que fosse. E o Sr. Deputado está a fazer-me uma pergunta dessas? Sendo também uma pessoa de Viana e conhecendo os Estaleiros e a situação dos Estaleiros como eu conheço, acho isso, de facto, ofensivo, acho ofensivo estar a pôr uma questão dessas.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Doutor, esta questão é para as pessoas que nos ouvem e não é propriamente a minha perspetiva individual, embora tenha sido várias vezes afirmado, nesta Comissão e na Comissão de Defesa Nacional, que o dinheiro se esfumou dentro da empresa.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Com certeza, mas não foi roubado! Não foi roubado!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Queria também dar nota e questioná-lo de que, em simultâneo, tinha dinheiro para começar a construir os asfalteiros, tinha contrato assinado e solicitou à tutela que — isto é um relato feito pelos trabalhadores de então, que eu mostro, que diz:...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Eu não conheço.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — ... «Estaleiros, gestão do PS entre 2010 e 2011 foi o princípio do fim». Este é o relato da Comissão de Trabalhadores dos Estaleiros Navais e isto reporta...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Mas onde é que está isso, que eu não conheço. Não conheço!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Isto reporta à Comissão de Trabalhadores da época, que aponta o dedo à gestão de 2010 e 2011.

Nessa altura, apesar de haver dinheiro para começar a construir os asfalteiros, apesar de haver contrato, apesar de haver possibilidade de comprar mercadoria, a administração solicitou à tutela o *lay-off* de parte dos trabalhadores.

E a minha pergunta é: por que é que o fez, sabendo que poderia ter a possibilidade de iniciar os asfalteiros, mais mês menos mês?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não tinha possibilidade de iniciar asfalteiros nenhuns! Aí é que o senhor está enganado! Não era possível começar a fazer os asfalteiros sem ter os projetos feitos. Mas o senhor faça essa pergunta aos administradores executivos, porque quer a gestão financeira da empresa, quer a gestão técnica e de produção, são tarefas nitidamente dos administradores executivos.

O Sr. Deputado, amanhã, tem cá os administradores executivos e peço-lhe o favor de lhes perguntar o que é que fizeram e por que é que não fizeram logo, no imediato, os asfalteiros.

Como lhe digo, o conhecimento que tenho dessas matérias é o conhecimento que um presidente não executivo deve ter e eu não tenho mais.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Dr. Veiga Anjos, já que não disponho de muito mais tempo, gostava de lhe falar da proposta de plano que encontrou também no mês de fevereiro de 2011 — quarto acontecimento que considero relevante neste mês.

Portanto, fevereiro de 2011 foi o mês em que foi conhecido esse plano de reestruturação que apresentou e que acabou por ser só despachado em junho de 2011.

Todos nos lembramos bem de que este Governo, já após as eleições de junho de 2011,...

A Sr.^a **Presidente**: — Agradecia que terminasse, Sr. Deputado.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — ... anunciou, numa unidade hoteleira de Viana do Castelo, o plano de reestruturação que tinha sido assinado pela antiga tutela. Os funcionários daquela empresa tiveram

conhecimento prévio do que estava em causa? Estou a fazer-lhe a pergunta para as pessoas perceberem.

Nas três hipóteses que estavam em cima da mesa, a questão da reestruturação previa o despedimento de 420 trabalhadores. Considerando que os Estaleiros tinham este contrato da Venezuela para efetuar, considerando que, quanto aos navios militares, estava paralisada a construção desde o final de 2010, considerando que necessitavam de mão de obra, pergunto se era suficiente para o futuro dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo o plano que apresentou, de despedir 420 funcionários, deixando ficar menos de metade naquela empresa, empresa a necessitar de fundos que o Estado também não poderia lá pôr, porque, como sabe...

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, está a ultrapassar em muito o tempo!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Serei muito rápido, Sr.^a Presidente.

Porque, e repito, como sabe, de acordo com o relatório da DGF de 2008/2009, que é conhecido — e também queria saber quando é que teve conhecimento dele e do parecer de 2005 do Prof. Cruz Vilaça —, não havia possibilidade de o Estado pôr mais dinheiro na empresa.

Portanto, como é que poderia implementar aquele plano e como é que poderia ter sucesso comercial quando não tinha mão de obra?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sr. Deputado, a questão é esta: nós não estávamos a reestruturar a empresa para o imediato, estávamos a reestruturar a empresa para o médio e o longo prazos. O plano de reestruturação era para o médio e o longo prazos.

Por que é que era preciso a empresa reduzir? Repare que o que a empresa tinha que reduzir era o número de trabalhadores fixos.

O Sr. Deputado tem que perceber — e toda a gente percebe — que a construção de navios não é igual à construção de automóveis. Nesta há uma linha de fabrico que tem uma série de operários colocados ao longo da linha e, quando sai um módulo da unidade de produção, é logo substituído por outro módulo e, portanto, os operários estão sempre ocupados. Na construção de navios é como nas construções de casas e o senhor, possivelmente, já construiu casas. Na construção de uma casa o senhor tem lá uns operários que estão do princípio ao fim da obra, que, normalmente, são os pedreiros e outros, mas, enfim os pedreiros estão sempre do princípio até ao fim da obra. Depois, há as especialidades que são o electricista, o canalizador, o pintor, o carpinteiro e, por isso, esses indivíduos não estão lá ao longo da obra permanentemente, só são chamados quando é preciso.

Num estaleiro começa-se a construir um navio e a sua construção demora dois anos e quando faz uma fase do navio com uma determinada especialidade, essa especialidade apenas pode ter trabalho quando entra outro navio em construção dali a dois anos.

Portanto, o que é que acontece? O senhor não tem que dar que fazer a essas pessoas, mas tem que as ter lá, tem que lhes pagar, sobretudo nas especialidades que não são permanentes. Os estaleiros têm de funcionar e funcionam desta maneira; não funcionava assim nos Estaleiros de Viana do Castelo.

Assim, o que íamos fazer era ficar com aquele núcleo de pessoas que, de uma forma ou de outra, tem trabalho permanente nos Estaleiros. Aquelas especialidades que só de vez em quando são necessárias e que

existe mercado para as comprar só seriam chamadas a entrar nos navios quando fossem necessárias.

Isto traduzir-se-ia numa redução substancial de custos e, portanto, não era o caso de termos ou não termos asfaltiros. A questão é que os Estaleiros tinham que mudar a sua organização, à semelhança, de resto, daquilo que os estaleiros da Europa fizeram há 20 anos. Nós estávamos a tratar, em 2011, da reestruturação de um estaleiro, mas, na Europa, tinham começado a reestruturar 20 anos antes, e a reestruturá-los nestes moldes.

Por isso, o facto de termos uma encomenda de asfaltiros para executar não tinha nada a ver com o nosso projeto de reestruturação. Os Estaleiros, futuramente, tinham que funcionar assim, isto é, tinham que funcionar só com os trabalhadores que fossem necessários de forma permanente e, quando fossem precisas especialidades, iam buscá-las ao mercado. Era assim que tinha que funcionar.

Os senhores, agora, chamam negociações por mútuo acordo, mas, relativamente ao meu caso, chamaram-lhe despedimentos.

Por isso, digo-lhe o seguinte: o que estava previsto era, usando as suas palavras, negociações por mútuo acordo. Era isso que estava previsto: saídas por mútuo acordo. E, portanto...

O Sr. Eduardo Teixeira (PSD): — Mas não lhes comunicou!

O Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos: — Como? Não comuniquei? Não, sobre a comunicação já lhe vou falar.

Eu só quis explicar por que é que o núcleo de trabalhadores tinha que ser reduzido: reduzir substancialmente os custos da empresa e podermos situá-los num valor gerível.

Agora, sobre a outra pergunta, peço desculpa, Sr. Deputado, de não me recordar. Pedia a repetição.

A Sr.^a **Presidente**: — Não explicou aos trabalhadores.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Ah! Eu expliquei aos trabalhadores. Eu e os outros membros do conselho de administração fizemos um plenário da empresa em outubro ou novembro — creio que foi em outubro. Convocámos os trabalhadores — não sei se conhece a cantina dos Estaleiros!? —, e houve a maior afluência de sempre a um plenário, e explicámos aos trabalhadores, em linhas gerais — ainda estavam os Eng.^{os} Mota e Victor Gonçalves de Brito na empresa —, o que é que tinha de ser feito nos Estaleiros para serem viáveis e também anunciámos que iríamos tratá-los com toda a humanidade e que podiam estar descansados porque não nos esqueceríamos deles. Em linhas gerais, apresentámos o plano. Tivemos a maior ovação de sempre, conforme foi dito pelos outros trabalhadores, no plenário.

Portanto, aí esboçámos a ideia daquilo que pretendíamos fazer. Depois, quando entrámos no concreto, no dia em que anunciei a reestruturação dos Estaleiros, reunimos às 9 horas com os diretores, sendo que alguns deles tinham até participado no estudo, e os diretores disseram: «Finalmente, aparece aqui um conselho de administração que está disposto a levar a cabo as reformas que deviam ter sido feitas há muito tempo na empresa». Foi unânime a opinião dos diretores a dizerem isto à administração.

A seguir, às 11 horas, recebemos a Comissão de Trabalhadores, a quem entregámos um sumário do estudo de viabilização e esta mostrou-se

um bocado surpreendida com isso e disse-nos que o iam analisar. Ficámos de voltar a conversar sobre o plano de reestruturação.

A primeira pessoa que tive o cuidado de contactar para revelar o estudo de viabilização foi o Sr. Presidente da Câmara de Viana, que me disse que não me podia receber.

Perante uma situação destas, fiquei estupefacto quando, no dia seguinte, à tarde, vejo que o Sr. Presidente da Câmara, que não me pôde receber, que não pôde ouvir da nossa voz qual era o plano de reestruturação e, portanto, não o conhecia, reuniu na Câmara com a comunicação social e, na presença da Comissão de Trabalhadores, destruiu completamente a ideia do plano de viabilização. Isto foi o que aconteceu!

Queria dizer mais o seguinte: o tal plano social que tenho aqui – e que, se a Sr.^a Presidente me permite, lhe vou entregar – é um verdadeiro modelo de plano social.

Sr. Deputado, para esses trabalhadores que iam sair da empresa em maio de 2011, tínhamos este plano social. Portanto, nós não fizemos nada em que não pensássemos nos trabalhadores.

Temos aqui um plano verdadeiramente exemplar que devia ser publicado na comunicação social para muita gente saber o que se pode fazer pelos trabalhadores numa empresa nesta situação. E deixo-o à Sr.^a Presidente, se não se importa, para distribuir por quem quiser.

Este plano social era a maneira de nós apoiarmos os trabalhadores, mas posso dizer, sucintamente, se a Sr. Presidente me permitir, o que é que o plano social contempla.

O plano social contempla várias coisas, desde um acompanhamento permanente das pessoas até uma coisa completamente inovadora, que era ajudar os trabalhadores a criar microempresas especializadas e eram essas microempresas que iríamos utilizar na subcontratação.

Portanto, como estão a ver, as pessoas iam sair da empresa, iam receber as suas indemnizações e ficavam com possibilidade de, ajudadas pela empresa, criar pequenas empresas que iríamos contratar, futuramente, para fazer esses trabalhos especializados. Só que queríamos contratar, obviamente, a preços mais baixos daqueles que nos custavam. Repare que o somatório da indemnização mais o somatório do possível emprego dava aos trabalhadores uma proteção que não é habitual.

Já agora, Sr.^a Presidente, deixava-lhe ficar a carta que enviei ao Sr. Presidente da Câmara, protestando por ele ter recebido os trabalhadores sem nos ouvir e também a carta que escrevi a cada colaborador da empresa, na altura desses acontecimentos.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Num segundo, colocava ainda a seguinte questão: apresentou o plano a 20 de junho e demitiu-se a 24 de junho, quatro dias depois. Pergunto o que é que aconteceu para se demitir e se teve em conta essa questão de o município o ter recusado.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, desculpe lá...

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado Eduardo Teixeira, uma vez que já excedeu o tempo de que dispunha, informo-o que terminou mesmo. Digo isto porque, se não, acontece como há bocado: o primeiro marca o tempo de todos os outros e, depois, toda a gente resvala no tempo.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Posso falar ainda, Sr.^a Presidente?

A Sr.^a **Presidente**: — Faça favor.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — O que aconteceu foi que, no dia seguinte a eu ter apresentado isso, houve a tal reunião do Presidente da Câmara com a comunicação social e com a Comissão de Trabalhadores e os trabalhadores, no dia seguinte, fizeram um plenário. Quando eu ia a sair da empresa no meu automóvel — eu não sabia sequer que estava a decorrer o plenário... Os trabalhadores, como acontecia sempre que faziam um plenário, vinham ao largo, em frente aos escritórios da administração, entregar as conclusões do plenário. Mas, como estava a dizer, ia eu a sair de carro pelo portão, único lugar por onde se pode passar, e eles, quando me viram sair, rodearam-me o carro. Vinham excitados da reunião, naturalmente, porque isto causa grandes apreensões nas pessoas. Eles vinham a entrar para entregar as conclusões — a Comissão de Trabalhadores, que vinha atrás, não se apercebeu disso — e rodearam-me o carro, não me deixaram sair com o carro e, depois, além das ameaças físicas verbais, insultaram-me do pior que há.

Sr. Deputado, não queira nunca passar por uma situação destas. E, ainda por cima, quando um indivíduo vai fazer isto para aguentar a maior empresa da sua terra e vai fazer um trabalho destes sem qualquer interesse material, ser insultado daquela maneira...

Aprendi sempre com os meus pais que «quem não se sente não é filho de boa gente» e, como eu sou filho de boa gente, de muito boa gente, não aceitei ser insultado daquela maneira e, no dia seguinte, renunciei ao mandato. Nunca mais fui aos Estaleiros, nem sequer fui buscar os meus papéis. Senti-me de tal maneira ofendido que nunca mais entrei nos Estaleiros de Viana.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem, agora, a palavra, pelo PS, o Sr. Deputado Agostinho Santa.

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

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Cumprimento o Sr. Dr. Veiga Anjos e agradeço-lhe os esclarecimentos que já deu e aqueles que, com certeza, irá continuar a dar.

Começava, desde logo, por onde terminou, por esta questão da recuperação.

A mim parece que se há palavra que possa definir as ideias que nos pode aqui trazer é, principal e realmente, a palavra «recuperação», até porque foi declarado por si próprio que o compromisso do seu conselho de administração foi tentar a recuperação da caótica situação de tesouraria e de desequilíbrio financeiro e patrimonial.

Portanto, todo o seu mandato acabou por girar à volta deste compromisso e quem vê os documentos que produziram chega a esse resultado.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — E económico também!

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sim, sim.

Disse eu que, tendo o seu mandato girado à volta desse compromisso, a partir de certa altura, o Sr. Doutor disse mesmo que se limitou, a maior parte das vezes, a gerir o dia a dia.

Portanto, assentes nesta palavra «recuperação», que é o essencial, pergunto-lhe algo que tem a ver com o seguinte: com certeza que nem toda

a gente naquela altura, e muito menos depois pelo que se verificou a seguir nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, veio pôr em causa a essencialidade desta palavra «recuperação».

A primeira pergunta que lhe coloco é: por que é que, afinal de contas, considerava, naquela altura, que era importante a recuperação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Era fundamental que continuassem a reparação e construção naval? Ainda pensa assim?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sr. Deputado, fizemos um estudo que contemplava três situações: a situação de os Estaleiros continuarem como estavam; a situação do encerramento dos Estaleiros; e a situação de prosseguimento, mas com uma profunda reestruturação.

Se o Sr. Deputado quiser, explico-lhe depois o que é isto de uma profunda reestruturação, que é uma coisa em que os Estaleiros, de facto, não voltariam a ser os mesmos.

Portanto, desse estudo chegou-se à conclusão de que a melhor solução era a continuidade, mas com uma reestruturação. Creio que os meios envolvidos nessa reestruturação eram noventa e tal milhões de euros — não sei se eram 97 —, mas grande parte era para conversão de créditos em capital da empresa ou, então, em créditos não exigíveis imediatamente.

Depois, tínhamos a solução do encerramento, que custaria cerca de 200 milhões de euros.

E tínhamos a solução de continuidade, que era um saco sem fundo e que, portanto, nem sei quanto era — era o infinito, não é? —, porque a empresa dava prejuízos enormes todos os anos. De maneira que era impossível e, por isso, teria de continuar, sem fim, uma injeção de dinheiro na empresa.

Então, como a solução mais económica era a reestruturação e essa solução implicava a continuidade dos Estaleiros, nós, obviamente, escolhemos essa.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Quer dizer, então, que aquilo que aconteceu a seguir, designadamente a saída dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo da esfera de influência da Marinha e do Estado...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não saíram da esfera de influência!

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Não, estou a dizer depois do que aconteceu a seguir, que é o encerramento dos Estaleiros.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Ah, isso é agora! Está-se a referir a agora.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sim, sim. É aí que eu estou.

Portanto, se considera que era importante a continuidade, ainda que tivesse que levar a um processo de viabilização ou de recuperação, essa continuidade tem ou não a ver com a importância que para o País, para o Estado, para a Marinha, para a Defesa teria a continuação na esfera de disponibilidade do Estado e também alguma influência que pudesse ter ao nível da gestão estratégica da costa, do mar, da defesa marítima? Tinha alguma importância, ou não? Isso tinha a ver ou não com a necessidade de realmente recuperar? Neste momento, está garantida essa hipótese por influência?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Quando pensámos na recuperação dos Estaleiros, não estávamos a pensar nisso. Obviamente que isso estava subjacente, mas nós não estávamos a pensar nisso, estávamos a pensar como é que havíamos de construir navios e ganhar dinheiro. Repare que a história dos últimos vinte e tal anos dos Estaleiros – eu estava lá em 2010/2011 – era com prejuízos todos os anos, com todas as construções de navios a dar prejuízo, sistematicamente, umas atrás das outras.

Quer dizer, o senhor, se tivesse uma empresa em situação semelhante, tinha que fazer alguma coisa, o senhor tinha que fazer um ponto da situação e perguntar-se: «Como isto é possível?». E foi esse ponto da situação que devia ter sido feito há 10 ou 15 anos e que nunca ninguém teve a coragem de fazer.

Portanto, foi parar para ver onde é que estavam os pontos críticos que levavam, sistematicamente, esta empresa a perder dinheiro e vamos atacar, como alguém me dizia, na altura, «o touro pelos cornos». Houve um governante que me disse: «O senhor vá para lá e agarre ‘o touro pelos cornos’». Foi isso que ele me disse. De maneira que era preciso um gestor com coragem e na sua terra para fazer aquilo que tinha que ser feito.

Sabe que, na gestão das empresas, nós somos um bocado como os médicos. Não há nenhum médico que queira dizer a um doente que tem um cancro, mas é preciso dizer-lhe e é preciso tratá-lo. Nas empresas é a mesma coisa. As empresas, quando estão a sofrer prejuízos durante muito tempo, tornam-se cancerosas. É preciso dizer que as empresas estão cancerosas e encontrar os remédios para reabilitar a situação.

De maneira que foi isso, no fundo, que fizemos. Fizemos o ponto da situação e dissemos: «Meus amigos, isto tem que parar, se puder parar!». Até porque podíamos ter chegado à conclusão de que também não era possível parar aquele monstro que estava em movimento.

Então, o que é que se fazia? O que é que se fez nos anos anteriores? Foi meter encomendas nos Estaleiros, embora, praticamente, não fossem os Estaleiros que ganhavam as encomendas. As encomendas vinham por tabela ou da Marinha ou dos acordos das contrapartidas. Enfim, choviam encomendas, ia-se arrançando algum dinheiro para os Estaleiros funcionarem, mas sempre a endividarem-se cada vez mais – está a ver? —, e punha-se dinheiro e encomendas. Publicamente, diz-se muito «mas os Estaleiros têm encomendas». Mas isso não chegava. Punha-se dinheiro e encomendas em cima de uma empresa que estava moribunda. De maneira que isto redundava em prejuízos atrás de prejuízos.

Nunca a empresa conseguiu, porque não se fez esse ponto da situação, não se fez aquilo que tinha que ser feito e quando devia ser feito e foi-se deixando andar. Inclusivamente por que é que eu pedi ou, melhor, por que é que nós pedimos – desculpem falar em «eu», mas gostava mais de falar em «nós» —, logo que tomámos posse, uma auditoria patrimonial e uma auditoria às contas? Porque nós sabíamos que, em anos passados, tinham entrado no património da empresa ativos por valores muito superiores àquilo que valiam. E qual era a finalidade disso? Era equilibrar as contas. Quer dizer, se o senhor tiver uma situação de dívidas maiores do que o ativo que tem... Por exemplo, se o senhor adquirir uma casa e, em vez de pôr os 10 por que a comprou, puser 100, o senhor fica com os ativos superiores aos passivos. A pessoa reavalia o ativo e, portanto, automaticamente, equilibra as contas.

O que foi feito nos Estaleiros, sobretudo aquando da questão das contrapartidas e do património que recebeu da Flender, foi receber e entrar no património da empresa materiais que valiam... Um estaleiro, quando fecha, o que tem lá dentro é sucata, Sr. Deputado, e é tudo vendido como sucata e a peso, por preço muito baixo. E o que entrou no património dos

Estaleiros foi material desse, de sucata, a preço de material novo. Portanto, era preciso por os pontos nos *is*, era preciso ir ao património da empresa e dizer: «O que é que isto vale?». Por isso, eu pedi uma auditoria patrimonial. Sabe quanto é que estava a mais? Trinta e sete milhões de euros. Quer dizer, o património estava sobreavaliado em 37 milhões de euros. E havia 14 milhões de euros, que também não tinham sido contabilizados, de prejuízos de anos anteriores. Andava-se a esconder o sol com uma peneira, e isto durante muitos anos.

Até que apareceu um conselho de administração que teve a coragem de dizer: «Basta! Vamos pôr isto tudo são e vamos fazer um plano de reestruturação, partindo do património são, partindo das contas sãs e se os senhores nos derem mais esta ajuda, nós pomos esta empresa a mexer».

Mas por que é que a empresa perdia dinheiro sistematicamente nos navios? Porque a Europa, na construção naval, começou a mudar profundamente nos anos 80, começou a fazer mudanças profundas com a globalização. O senhor sabe que a globalização, tal como foi feita, é uma selva. Foi feita só para que as grandes empresas e as grandes multinacionais arranjassem mercado onde fazer o que se fazia na Europa ou na América a preços mais elevados e, portanto, arranjaram sítios onde fazer as coisas mais baratas. E a construção naval também sofreu desse problema. E havia incentivos até da Europa para as empresas se reestruturarem, fazendo aquisições, fazendo fusões, etc., e, sobretudo, modernizando-se de modo a poderem ter custos competitivos com essas empresas da Ásia.

Ora, os Estaleiros Navais de Viana estavam numa gama de navios, se quiser, média-baixa. A experiência dos Estaleiros era nesse tipo de navios e, portanto, esse tipo de navios eram feitos e são feitos nos países asiáticos a custos mais baixos do que nos países europeus.

Portanto, o que é que aconteceu? A empresa ia aos concursos, ganhava navios para construir, mas ia a preços inferiores ao preço do custo, só para arranjar trabalho. Porque naquela empresa a questão do trabalho era fundamental e sempre se encarou isso assim. A empresa arranjava encomendas a preços que, muitas vezes, ou eram ela por ela ou, depois, os desvios que havia iam redundar em prejuízos e, portanto, a empresa não conseguia ser competitiva nessa gama de navios que, tradicionalmente, fazia nos Estaleiros.

A grande oportunidade que surgiu nestes Estaleiros foi, exatamente, a vinda das encomendas dos navios militares e dos asfalteiros. E porquê? Porque eram navios de gama superior e a possibilidade de construção destes navios ia pôr os Estaleiros num patamar tão tecnológico que lhe aumentava muito a competitividade.

Portanto, em questão de preços, perdia-se dinheiro porque os preços, logo à partida, já eram muito baixos, mas, mesmo assim, aceitavam-se as encomendas para arranjar trabalho. Depois, havia a questão dos custos. Os Estaleiros de Viana, na altura em que fizemos esse estudo, tinham metade da produtividade média europeia e um quarto da dos melhores estaleiros da Europa.

Os senhores têm que perceber o seguinte: na gestão das empresas nem sempre se faz o que se quer, faz-se aquilo que se pode e, portanto, quanto à questão da produtividade, nós tínhamos que aumentá-la para os níveis europeus. E quando se falou na reestruturação proposta, esta era também pensando na questão da produtividade que, quer a gente queira quer não, é um fator determinante.

E não é só isso. No plano de reestruturação, o que veio à baila foi a questão da saída dos 380 trabalhadores. Inicialmente, eram quatrocentos e tal, mas, entretanto, foram saindo e ficaram em 380. Isso foi o que deu

brado e apareceu na televisão. Mas aquilo era fundamentalmente um plano de modernização dos Estaleiros, modernização não só no espaço físico como também nos seus processos de trabalho, porque o plano de reestruturação ia mudar completamente os processos de trabalho dos Estaleiros.

Não sei, Sr.^a Presidente, se posso explicar isto, mas é muito bom que os Srs. Deputados percebam esta coisa dos Estaleiros e do que é, hoje, uma gestão moderna dos Estaleiros.

Os Estaleiros eram, enfim, uma empresa um bocado tradicionalista e a estrutura dos próprios Estaleiros era realizada de baixo para cima, quer dizer, era uma estrutura fundamentalmente hierárquica e, portanto, na hierarquia havia inúmeros lugares de chefias, chefes de chefes de chefes e de não sei quê, vários degraus, e era nisso que as pessoas se realizavam, era no exercício desse poder hierárquico que a empresa se realizava.

Ora, isso é uma coisa que foi abandonada nas empresas há muitos anos. Quer dizer, hoje, a empresa existe sobretudo para satisfazer os seus clientes, o que, portanto, significa que, partindo de uma matéria-prima, toda a gente que trabalha numa empresa tem que ter em mira satisfazer o seu cliente. Portanto, em vez de a empresa ser vertical, passa a trabalhar na horizontal.

E o que é satisfazer o cliente? É fornecer-lhe um produto com qualidade e dentro do prazo e também dentro do preço, porque uma empresa que não consegue fazer as coisas dentro do preço também está condenada a, mais tarde ou mais cedo, fechar.

Portanto, era este modelo de organização que nós queríamos implementar nos Estaleiros. Como? Repare, quando se constrói uma casa – tenho sempre tendência a dar o exemplo da casa, mas é para toda a gente perceber – tem que haver um chefe de projeto, uma pessoa que, desde a

negociação até à entrega da casa, seja o responsável pela casa toda. As pessoas que vão para lá trabalhar trabalham sob as suas ordens, que é a única maneira de a pessoa ser responsabilizada, isto é, há um indivíduo que se responsabiliza e, quando alguém quer exigir responsabilidades, chama o indivíduo e diz: «Ouça lá, por que é que o prazo não está a ser cumprido? Por que é que preço não está a ser cumprido? Por que é que está a custar tanto?».

Numa empresa organizada na vertical, isso está estratificado por várias pessoas. No caso dos Estaleiros está estratificado pela área da engenharia, que é a que faz o projeto, está estratificado pela área da produção, está estratificado pela área comercial, enfim, está estratificado por várias entidades.

Nos Estaleiros de Viana, quando havia um desvio no custo, não se sabia quem era o responsável, porque como havia vários responsáveis ao longo da cadeia de produção não era possível determinar quem era o responsável. E o que nós íamos introduzir era essa figura do diretor do projeto.

Portanto, o diretor do projeto seria um indivíduo que era responsável pelo navio, desde a sua negociação com os clientes até à entrega final e todos os outros teriam que obedecer a esse diretor de projeto.

Como está ver, há uma diferença fundamental. Isto é uma mudança brutal na estrutura da empresa. E isto só pode ser feito se houver um bom controlo de gestão.

O senhor sabe que, nos Estaleiros de Viana, em 2010 e 2011, que foi o que eu conheci, só se sabia quanto o navio custava no fim de estar pronto? Isto é uma coisa inacreditável! De maneira que havia também que introduzir um sistema de planeamento e controlo da produção de navios que permitisse saber se o navio estava a cumprir determinadas tarefas e,

portanto, o navio teria que ser todo descascado nas diferentes tarefas que levam à sua construção e, semana a semana, fazer um acompanhamento da evolução da construção do navio.

Isto é só para terem uma ideia.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Penso que esta primeira situação estará clara e eu continuaria com a inquirição e vou tentar fazer perguntas que confinem também as respostas para evitarmos um bocadinho isto.

Portanto, já deu para perceber que, efetivamente, acreditava que tinha nas mãos um plano de viabilidade, um plano de recuperação, que permitiria atingir esse efeito útil.

O que se pergunta é: mas por que é que tinha isso? Não era apenas porque lhe parecia? O estudo da A.T. Kearney, que tinha entre mãos e que sustentava esse plano, era da sua confiança? Como é que caracterizava esse estudo? Era viável? Era bem fundamentado? Era claro? Era inequívoco? Era de tal forma que conquistou a sua confiança e a daqueles que decidiam, naquela altura, nos Estaleiros Navais?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Na altura, foram consultadas mais empresas e foi escolhida esta. Foi ainda o Eng.º Victor Gonçalves de Brito que participou nisso e escolheu a A.T. Kearney porque lhe pareceu, a ele e a nós todos, que as pessoas que a A.T. Kearney ia envolver no projeto eram pessoas fiáveis e com credibilidade. Isto só para lhe dizer que uma das pessoas que ia participar era um senhor dinamarquês que estava exatamente a fazer um projeto de reestruturação de um estaleiro na Dinamarca e era outro que, creio, era norueguês, que estava a trabalhar numa reestruturação num estaleiro nos Estados Unidos.

Portanto, pareceu-nos que essa empresa reunia as condições fiáveis para elaborar um estudo como deve ser e em que nós pudéssemos acreditar.

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

Na altura, a grande perspetiva que havia na construção e de continuar naquela área de negócio nos Estaleiros eram as encomendas militares, as encomendas para a Marinha. A grande aposta vossa era também a continuidade desse trabalho. O que pergunto agora é se as encomendas da Marinha eram ou não, dentro daquele plano de viabilidade, imprescindíveis para o sucesso desse plano.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Eram absolutamente necessárias.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Esta resposta, peço desculpa, foi demasiadamente simplista em relação àquelas que tem dado até agora. O que queríamos era que fosse um pouco mais longe, isto é, até que ponto é que elas eram imprescindíveis, por um lado, e, por outro lado, se havia condições de prossecução do cumprimento do contrato que tinha sido assinado.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Eram importantes porque, como disse há bocado, através dessas encomendas, realizámos um *upgrade* tecnológico muito grande nos Estaleiros. Os navios da Marinha são navios extremamente exigentes do ponto de vista tecnológico e nós achávamos que eram as encomendas ideais para fazermos esse salto tecnológico.

Agora, o que aconteceu foi o seguinte: essas encomendas caíram, como há bocado dizia, numa empresa que estava completamente moribunda e, portanto, a empresa, por muita vontade que as pessoas tivessem, cometeu, na produção dos dois primeiros navios, vários erros. Também a Marinha se mostrou sempre muito exigente nos critérios de qualidade. E, depois, os projetos não estavam bem definidos e depois fazia modificações e havia atrasos e não sei quê... E, depois, naqueles Estaleiros não se fazia uma coisa que era elementar, ou seja, quando um indivíduo está a fazer uma construção qualquer e o cliente pede alterações, faz-se uma ata em que se põem as alterações que o cliente quer, diz-se ao cliente quanto custa e fica tudo arrumado: «O senhor quer esta modificação, isto implica estes custos e tal». O cliente assina e diz que está de acordo e, quando se quer elaborar a fatura final, está tudo feito. Ora, não era assim. Ou porque as pessoas que dialogavam com os comandantes da Marinha tinham algum constrangimento em falar com aquelas pessoas, a verdade é que se faziam inúmeras alterações, quer nesse quer noutros navios, e não se tomava nota das consequências disso em termos de custos. E quando, no final da obra, se queria argumentar que foi feito isto, isto, isto e isto teve um custo, não tínhamos qualquer documento assinado pelo cliente a dizer que tinham sido feitas essas alterações. Portanto, os Estaleiros saíam sempre prejudicados nesses litígios de revisão de preços, no fim da obra.

O mesmo aconteceu também com os navios dos Açores. Nos navios dos Açores, quando o cliente pediu modificações que tiveram em conta o peso do navio, etc., isso não estava reduzido a escrito, não se reduziam essas coisas a escrito. E, depois, tornava-se difícil recuperar esses sobrecustos em que se incorria.

Os primeiros dois navios militares que estavam em construção nessa altura tinham, creio, um prejuízo já acumulado: o primeiro navio, de 8 milhões de euros e o segundo de três milhões e tal de euros.

Portanto, os erros que os Estaleiros cometeram nesses primeiros navios — repare, na encomenda estavam, por exemplo, mais quatro navios iguais aos patrulhas — já não iam ser cometidos nos outros e, portanto, os outros navios iam sair todos muito mais baratos, com menores custos, do que tinham saído os dois primeiros.

Portanto, a interrupção do contrato da construção dos navios, em meu entender, foi também um grande golpe no desenvolvimento dos Estaleiros.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Portanto, posso tirar a conclusão por si, se é que posso, de que a continuidade dos Estaleiros dependia, realmente, da continuação do cumprimento do contrato das encomendas da Marinha.

E, então, pergunto: quem tivesse na ideia encerrar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, se calhar, o primeiro ato que tinha de praticar era o de revogar esse contrato. E isso, depois, veio a verificar-se. Concorde com isso, que esse foi o primeiro passo para o encerramento dos Estaleiros?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Obviamente, pois se queriam encerrar os Estaleiros, esses contratos tinham que ser retirados ou tinham até de os concessionar. Repare no seguinte: era muito difícil ou podia ser complicado transmitir essas encomendas para uma nova entidade, porque essa outra entidade podia não querer fazer navios militares mas fazer outro tipo de navios, etc.

Portanto, respondendo à sua pergunta, a construção dos navios militares e dos asfalteiros era fundamental para o sucesso do plano de viabilização.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Mais duas perguntas, que terão ou não a ver uma com a outra, depois me dirá, e pedia-lhe uma resposta mais rápida, aliás, como foi esta última.

Ao fim e ao cabo fala-se no estudo de uma solução de refundação e, por outro lado, disse o Sr. Dr. Veiga Anjos, num determinado momento, que o objetivo daquele plano de recuperação seria que a empresa pudesse, eventualmente, passar para o setor privado.

Portanto, estão aqui duas soluções: por um lado, a solução de refundação e, por outro, a preparação para eventual passagem ao privado. Pergunto: o que é que estas duas situações têm a ver uma com a outra e, em relação à privatização, em que termos é que se traduzia essa ideia de privatização? Era uma privatização a 100%? Era uma privatização que permitia ainda ao Estado continuar a ter influência nos Estaleiros ou não?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Essa era uma questão em aberto. Nós, quando pedimos a aprovação do plano de reestruturação, não pedimos que fosse aprovada a privatização dos Estaleiros. Essa era uma questão a discutir futuramente.

Mas devo dizer-lhe o seguinte: do ponto de vista pessoal e como gestor, acho que o caminho mais normal seria esse. E vou explicar porquê.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Esse, qual? A privatização a 100% ou ainda com o Estado...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Ou uma parte do capital, etc.

Vou explicar-lhe porquê.

É muito difícil o Estado gerir empresas que estão no mercado aberto a trabalhar, porque há muita interferência política na gestão das empresas públicas, há mudanças frequentes dos titulares políticos e, portanto, isso muda constantemente. Veja: há um Governo que aprova um plano de reestruturação e, 15 dias depois, vem outro Governo e diz que não quer reestruturação nenhuma e que vai tentar outra alternativa; há um que manda fazer navios militares e, depois, há outro que diz que não quer fazer navios militares. Quer dizer, isto não é normal numa empresa privada. E as empresas têm que estar protegidas destes altos e baixos da intervenção política nas próprias empresas.

Portanto, o meu ponto de vista é de que, em empresas que prestem serviços em regime de monopólio ou quase monopólio, o Estado deve estar presente no capital das empresas ou deve ter um regulador muito ativo no controlo dessas empresas. As empresas que estão em mercado aberto, como é o caso dos Estaleiros, têm muita dificuldade em subsistir com a regra. E vou dar-lhe só um exemplo com a questão da regra da contratação pública que foi introduzida, creio, em 2010. Essa regra estava a causar imensos problemas aos Estaleiros. E porquê? Não porque nós não quiséssemos, pois a nossa maneira de ser e de estar nas empresas é, e foi sempre, no sentido de fomentar a concorrência entre fornecedores, etc. Não, não era isso. É que essa regra obrigava a cumprir os trâmites legais que alongavam muito o processo de aquisição.

Posso dizer-lhe o seguinte: queria comprar-se as máquinas para os navios asfalteiros, estavam perfeitamente definidas a marca, a referência, etc., pelo cliente, mas, pela lei da concorrência, tinha que se organizar um

processo muito longo de contratação e, quando eu saí dos Estaleiros, estava a ser um problema muito grande. Consultámos vários advogados para ver se havia maneiras de ultrapassar isso e as indicações que tínhamos era de que não havia possibilidade. No entanto, sabia-se perfeitamente quais eram os motores, etc.

Dou ainda outro exemplo: nós íamos apostar na contratação de gestores para a empresa de nível internacional. O diretor comercial podia até ser um homem que não estivesse sediado em Portugal. E porquê? Nós tínhamos duas fases neste projeto de reestruturação, sendo que uma primeira era «temos as encomendas dos navios militares, temos as encomendas dos asfalteiros, vamos trabalhar no sentido de produzir estes navios dentro dos prazos, dentro dos custos estabelecidos e tentar ganhar dinheiro com eles». Essa era a primeira fase.

A segunda fase, que, de certo modo, se sobrepunha a esta, era termos uma direção comercial muito atuante no mercado mundial. Isto porque os Estaleiros trabalham para o mercado mundial e, portanto, não adianta nada ter um diretor comercial sentado em Lisboa. Quer dizer, tanto pode estar em Lisboa como pode estar em Londres ou em Nova Iorque porque, hoje, com os meios de comunicação que existem, pode estar em qualquer lado.

Por exemplo, na direção comercial, eu era favorável a contratar um diretor comercial de craveira internacional e isso, eventualmente, podia não ser possível. E porquê? Porque, entretanto, foram estabelecidos também limites de vencimento para os diretores das empresas públicas e, possivelmente, não conseguiríamos encontrar no mercado internacional uma pessoa que aceitasse os vencimentos que a empresa lhe podia pagar.

São, portanto, constrangimentos que as empresas têm e que, pelo facto de estarem no mercado, não devem ter, devem trabalhar de uma forma mais livre ou numa base de confiança maior.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Indo, agora, para a questão do plano social.

Disse que o plano social não se confundia, nem de perto nem de longe, com o simples despedimento. O que se pergunta agora, tentando que aclare um pouco mais essa ideia, é: mas a saída desses 380 trabalhadores, mais coisa menos coisa, era uma saída de uma só vez? Era faseada? Acha que ia ser dado tempo e acompanhamento para que os trabalhadores pudessem reconverter o seu próprio projeto de vida com alguma serenidade, com alguma tranquilidade, sem afetar o tecido familiar e o tecido comunitário de uma região que vivia muito dos Estaleiros?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — A nossa preocupação era termos o problema resolvido até ao final do ano de 2011. Estávamos em meados do ano e tínhamos seis meses para o resolver.

E o que é que íamos fazer no plano social? Bom, íamos tentar uma negociação das saídas, como é normal nestas circunstâncias, íamos tentar negociar a saída com as pessoas. Alguns iam sair automaticamente, como saíram. Repare que, nessa altura, a empresa tinha 820 trabalhadores e, agora, quando foi fechada, só tinha seiscentos e tal. Portanto, as pré-reformas e as reformas foram acontecendo, de modo que os trabalhadores se reduziram sem haver qualquer pressão nesse sentido, foram-se reduzindo por essa via. Obviamente que essa via das reformas dos trabalhadores e de algumas pré-reformas ia sendo aproveitada.

Relativamente aos outros, íamos tentar uma negociação com eles. Mas o que íamos fazer era o seguinte: contratar uma empresa (em inglês, tem o nome *replacement*) para promover que, quando os trabalhadores saíssem, mesmo chegando a acordo com a empresa, não ficassem sozinhos

no mercado. Íamos ajudar as pessoas a fazer os seus currículos, a procurar alternativas no mercado de trabalho, íamos dar-lhes cursos...

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — E essa empresa seria paga por quem?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Seria paga pelos Estaleiros.

Como dizia, íamos dar-lhes cursos de reconversão profissional, porque há muita gente que trabalha toda a vida numa profissão e, depois, gostaria de ter outra.

Portanto, iríamos ajudar essas pessoas, através de uma reformulação profissional, a poderem seguir outras profissões que, eventualmente, gostassem mais. Não tenho presentes todas as ações, mas aquela que ia ser mais impressionante, relativamente àqueles trabalhadores que quisessem tornar-se pequenos empresários, era a de que iríamos ajudá-los a formar as suas empresas, eventualmente até ajudando com capital social — porque há um capital social mínimo que as empresas têm que ter —, ajudando a fazer os estatutos da empresa, íamos dar dois meses de cursos de formação profissional para as pessoas saberem o que é o negócio e como é que se gere o negócio e íamos dar preferência na contratação dessas empresas nos trabalhos que tivéssemos de fazer nos Estaleiros dessas especialidades.

Portanto, íamos criar um núcleo de empresas, ligadas também à construção naval, que, não sendo já funcionários dos Estaleiros, podiam continuar a trabalhar para os Estaleiros, desde que fossem competitivas. E nós daríamos prioridade a essas empresas.

Repare: ajudando a formar as empresas, ajudando as pessoas a saber o bê-á-bá dos negócios, alguns deles iam tornar-se empresários e outros

iriam trabalhar para lá e, portanto, aquele choque aparente de desemprego que podia surgir iria ser fortemente atenuado com esse plano social.

E, já agora, gostava de lhe dizer o seguinte: é fantástico que esse plano social nunca tenha sido anunciado na comunicação social. Veja como é que as pessoas tratam este assunto: nunca foi anunciado na comunicação social, apesar de toda a gente saber que existia.

No entanto, agora, no encerramento dos Estaleiros, verifiquei que havia um plano social e fui ver o que era, porque pensei que era este ou a reprodução deste, mas não é nada disso, é só nas reformas, as pessoas vão receber também uma parte da indemnização em PPR também para não pagarem impostos ou não sei quê. E isto foi alvo de parangonas nos jornais e da Comissão de Trabalhadores e, sobretudo, do delegado sindical que justificou o facto de ter assinado a saída da empresa porque as pessoas tinham tido uma atitude muito positiva por causa do plano social, que era só isso. E em relação a nós, que tínhamos um plano social muito mais vasto, nunca quiseram saber disso. Enfim!

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Agradeço-lhe esta explanação sobre o plano social que reputamos fundamental.

Continuaria perguntando o seguinte: entregou o plano de viabilização ao Governo, como há bocado referiu, no início de janeiro ou de fevereiro. O que se pergunta é: mas, entretanto, foram ou não tomadas algumas medidas já alinhadas com esse plano de viabilização? Estou a lembrar-me, por exemplo, da apresentação de uma macroestrutura funcional dos Estaleiros com a nomeação de uma equipa de gestão. E estou a perguntar-lhe isto, e peço que confirme, porque, entretanto, parece-me que houve uma primeira *tranche* de 13 milhões de euros para que algumas medidas pudessem ser tomadas. Em quem é que foram usados esses 13 milhões?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Quanto a esses 13 milhões de euros, não tenho presente isso porque, como deve calcular, saí dos Estaleiros há três anos e tal. Mas é muito fácil: é ir ver as contas da empresa e deve estar lá a entrada dos 13 milhões e deve estar lá a saída. Espero que ninguém tenha engolido o dinheiro e que esteja tudo muito claro nas contas sobre como é que esse dinheiro foi gasto.

Relativamente à outra pergunta, sobre o andamento, concluímos o estudo em final de dezembro, mas porque tivemos que fazer umas correções só o apresentámos ao Governo em final de janeiro. Esperei até abril. Entretanto, porque as relações com o Governo era eu que as tinha na qualidade de presidente não executivo, fui tendo algumas conversas com a tutela, com a EMPORDEF, e também a nível da Secretaria de Estado da Defesa Nacional.

Nós, no final de fevereiro, fizemos uma apresentação no Ministério da Defesa. Fizemos a apresentação do plano de reestruturação, estando presentes o Sr. Ministro da Defesa, o Sr. Secretário de Estado da Defesa e o Sr. Secretário de Estado das Finanças. Fizemos a apresentação e as pessoas limitaram-se a ouvir aquilo que tínhamos a dizer e o estudo continuou em apreciação.

Chegámos a abril e eu, enfim, ia ouvindo umas respostas, mas o problema era que as necessidades financeiras, económicas e sociais dos Estaleiros eram tão grandes... Repare nisto: nessa altura, 80% das pessoas estavam desocupadas. Eu entendi que a empresa estava em falência técnica e, portanto, que devia convocar uma assembleia geral. Eu entendi, porque não pedi autorização a ninguém para a fazer, baseei-me na lei comercial. O artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais diz que uma empresa que esteja na situação dos Estaleiros ou é viabilizada ou é encerrada.

Pedi, então, ao presidente da assembleia geral para convocar a assembleia geral creio que no dia 24 de abril. E, meu amigo, aí já não havia mais nada. Havia uma assembleia geral e tinha que se decidir sobre se se fazia a reestruturação, se encerrava os Estaleiros ou se fazia aquilo que tinha de ser feito. Agora, não venham responsabilizar os gestores por terem uma empresa em situação irregular, como tem estado até agora. A empresa tem estado até agora numa situação irregular, porque não foi feito nada em termos de reestruturação financeira. Portanto, a empresa tem continuado em falência técnica, o que também pode ser muito perigoso para os próprios gestores porque, perante terceiros, os gestores são solidariamente responsáveis com a empresa por não terem acionado o artigo 35.º. E há muitas empresas públicas que estão nessa situação, e os Estaleiros também estavam.

De maneira que convoquei a assembleia geral e essa assembleia geral, depois, seguiu os trâmites normais. Creio que a assembleia geral foi no princípio de junho – não tenho agora os números. Houve duas sessões da assembleia geral: uma primeira ainda em maio, que depois ficou suspensa porque o Secretário de Estado ainda não tinha feito o despacho de aprovação do plano, e uma segunda, depois.

Foi assim que forcei, se quiser, o Governo de então a tomar uma decisão sobre a empresa. E se não a tivesse tomado, eu não tinha vindo embora pelos motivos que enunciei há bocado, mas tinha vindo embora porque eu próprio não estava disposto a continuar na empresa naquela situação.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Ainda bem que deu a resposta que deu, porque já esclareceu algumas coisas, mas a pergunta não foi essa.

Independentemente de tudo o que disse até agora, pergunto se foram ou não tomadas algumas medidas logo, já alinhadas com o plano de viabilidade, ainda que ele não estivesse aprovado.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Peço desculpa, não me lembrei dessa pergunta.

Foram tomadas algumas medidas. Nós tínhamos que contratar uma nova direção comercial e começámos a sondar o mercado internacional para arranjarmos um diretor comercial. Íamos dividir a área comercial: uma parte de navios militares e outra de navios civis. Nós entendíamos que aquele tipo de navios militares era uma excelente oportunidade para nós, sobretudo nos países PALOP, vendermos navios com aquela qualidade, até porque são países que têm uma costa muito extensa.

Fiz contactos com a Marinha, porque queria um oficial da Marinha a dirigir essa parte da direção comercial. E porquê? Porque os oficiais da Marinha, ao longo dos anos, conhecem-se todos uns aos outros, a nível mundial. Fazem estágios, encontram-se em conferências, etc., e têm uma relação muito boa entre eles. Portanto, pedi, na altura, ao Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada se me podia indicar dois ou três nomes de pessoas que pudessem ter características para dirigir a parte comercial de navios militares. E encontrei uma pessoa, que não foi admitida logo, mas tinha sido indicada.

Quanto ao diretor dos navios civis, andávamos à procura no mercado e andávamos à procura de um homem para dirigir a área da engenharia, porque o diretor tinha ido para a reforma e nós queríamos um indivíduo de craveira internacional para dirigir a área da engenharia.

Gostava também de dizer por que é que a área da engenharia é muito importante nas empresas de construção naval, mas não sei se me dá

oportunidade de dizer isso porque as pessoas têm que perceber por que é que as coisas acontecem.

É que a área da engenharia é fundamental, porque, como o projeto é feito depois de o navio estar contratado, a área da engenharia é fundamental para nós podermos, logo à partida, ganhar ou perder dinheiro. Isto porque, como estão definidas as grandes linhas do navio e não o pormenor, se a área da engenharia encontrar soluções de pormenor que sejam mais baratas do que é normal e se o cliente aceitar, nós estamos ali, logo, a fazer economias. E isso só se faz com pessoas experientes e os Estaleiros não faziam isso. Mas só se faz com pessoas com muita experiência e traquejo nisto.

Por outro lado, ao longo do processo de construção também é fundamental, quando às vezes há desvios de custos de produção, envolver a engenharia porque podemos satisfazer o cliente na mesma. Imagine que o cliente tem determinadas portas com determinadas medidas no navio, mas o senhor diz assim: «Oiça lá, por que é que não põe portas *standard*, em vez de estar cada porta a ter uma medida?». E, assim, podíamos meter aqui portas *standard*, que resolvem o mesmo problema, e para a empresa que constrói, é muito mais barato. Está a ver?

Portanto, nesse diálogo que é, depois, ao longo do processo de construção, estabelecido com o cliente, podem arranjar-se soluções que tornam muito mais económica a construção. Por isso é que, nesta área da engenharia, era também fundamental ter um indivíduo com carreira internacional. Portanto, esses contactos estavam em curso.

O diretor financeiro ia reformar-se e também se ia substituir.

O diretor dos recursos humanos, que era um homem que eu apreciava muito, que era um *self made man*, que tinha vindo de serralheiro, o que é fantástico, era um homem que eu admirava muito por se ter feito

por ele próprio. Entrou para os Estaleiros como serralheiro e, depois, formou-se em economia como trabalhador-estudante, mas estava como gestor de recursos humanos e eu achava que ele podia ser mais útil como auditor interno na empresa, que era uma função que não existia, do que como diretor dos recursos humanos.

Portanto, estava definido que ele iria chefiar a auditoria interna da empresa que não existia e ia admitir outro indivíduo para a área dos recursos humanos.

Portanto, esses contactos para entrada das pessoas estavam em curso.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Para terminar esta parte do plano de recuperação referia que, mesmo já de saída, deixou escrito ou, pelo menos, falado e depois transcrito, reafirmava a necessidade deste plano de viabilidade como pressuposto imprescindível para a continuidade da empresa. O que lhe pergunto é se ainda hoje pensa que o plano de viabilidade teria «salvo» a...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sim, ainda hoje penso nisso, continuo a pensar da mesma maneira. Até porque, repare, eu não fui chamado pelo Governo. Ou seja, houve aqui uma sobreposição de Governos, um Governo aprovou e, depois, veio outro, etc.

Isto foi muito mau, foi muito mau para todo o processo. Mas ao Sr. Ministro que acabava de entrar foi-lhe posta esta questão: «Então vão sair não sei quantos trabalhadores dos Estaleiros!». E ele disse que não estava dentro do assunto, mas que tomava uma decisão política, com toda a legitimidade, que foi dizer: «Comigo não vai sair nenhum trabalhador dos Estaleiros, eu vou é procurar parceiros estratégicos para os Estaleiros».

Ora, ao dizer que não ia sair ninguém e que ia procurar um parceiro, todas as atuações do Sr. Ministro, daqui para a frente, condicionam tudo. Mas, depois, passa do parceiro estratégico para a privatização. Já não é estratégico, o que quer é vender a empresa. E também não consegue. E até que acaba por cair na solução de fechar os Estaleiros.

Portanto, só queria realçar que acho que o Governo, que tinha acabado de entrar, devia ter ouvido o presidente da empresa e não o ouviu. Depois, a meu pedido, tive mais uma conversa, muito amável, com o Sr. Ministro, com quem, de resto, tenho as melhores relações, mas já era tarde. Ele ainda me perguntou se eu mantinha a mesma posição. E eu disse que sim, que mantinha a mesma posição, mas disse-lhe também o seguinte: «O senhor não sabe naquilo que se está a meter.» E, infelizmente, veio a confirmar-se.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Então, aproveitando estas últimas palavras, quer dizer que, quando abandonou a empresa, tinha a ideia de que o encerramento, que veio a ser levado a efeito, e a subsequente subconcessão não era, então, o caminho ajustado para o futuro da empresa.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Eu não sei o que se passou depois. Só sei que o Governo tentou, primeiro, arranjar um parceiro estratégico e, depois, tentou vender a empresa e, para mim, naquela altura, com os elementos que tinha, a solução melhor era a reestruturação.

Entretanto, os Estaleiros, que já estavam doentes, ficaram em estado de coma! Dois anos sem fazer rigorosamente nada...! Eu não sei se, dois anos depois, na situação em que os Estaleiros se encontravam, ainda valia a pena fazer qualquer reestruturação. Não sei. Só com elementos na mão é que poderia afirmar isso.

Agora, estou convencido de que o plano de reestruturação da empresa que eu apresentei era, naquela altura, a melhor de todas as soluções possíveis para empresa. Disso estou convencido.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Portanto, não tendo ido por aí, pela questão da recuperação, pode dizer-se, então, que os Estaleiros foram postos numa caminha, sossegados, em coma e, num qualquer dia, alguém decidiu desligar-lhe a máquina e terminou com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Posso concluir assim?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Isso pergunte a quem lhe deve responder, eu não.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Uma das apostas das anteriores administrações, e penso que também da sua, seria encontrar parceiros de negócios com a ideia que começava a ficar formada de que não era possível a sobrevivência dos Estaleiros por si próprios, sozinhos, sem parceria que lhe permitisse a tal entrada em negócios de maior valor acrescentado.

Pergunto-lhe se também pensa assim, se também pensa que não era possível a sobrevivência sem estabelecer parcerias.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sim, sim. Repare: sobre a parceria estratégica ou a entrada de um sócio, poderia ser só a parceria estratégica. E porquê? Porque, para um estaleiro como o de Viana, de pequena dimensão, era muito difícil viver sozinho. E era muito difícil porque não tinha massa crítica, por exemplo, para comprar as coisas aos melhores preços, para conseguir contratos de venda de navios. Era muito mais fácil ter o apoio de um grupo maior porque esses grupos maiores,

digamos, têm uma capacidade muito maior de obter essas aquisições e mesmo de poder beneficiar de *know-how* técnico desses grupos, que têm um *know-how* muito grande.

Portanto, eu tive sempre presente a procura de um parceiro estratégico. No curto tempo que estive nos Estaleiros, levei lá, por exemplo, um dos maiores construtores navais que é a Fincantieri italiana. Foi várias vezes visitar os Estaleiros e tentei uma parceria com a Fincantieri, que não resultou. E porquê? Porque eles olhavam para as contas da empresa e ficavam aterrados. Por isso é que eu dizia que era preciso fazer a reestruturação e só depois tentar aliciar um parceiro estratégico, porque, com as contas que a empresa tinha, era impossível arranjar, como se veio a comprovar, ou um parceiro estratégico ou um comprador para a empresa. Era muito difícil.

De resto, repare no seguinte: o que é que está a ser feito na televisão? É aquilo que eu propus para os Estaleiros. Então, quer dizer, o mesmo Governo nos Estaleiros não quer um plano de reestruturação e, agora, está a fazer um plano de reestruturação na televisão, possivelmente até para a vender!? Isto é, enfim, surpreendente! Também são Ministros diferentes, mas isto é surpreendente!

Mais: tinha havido conversações com uma empresa chamada DAMEN, que, possivelmente, os senhores já ouviram falar aqui. Essa empresa DAMEN é uma empresa holandesa, que também tinha todas as características para ser um bom parceiro para os Estaleiros, mas essa empresa tratou sempre do processo como se nós fôssemos um país do terceiro mundo.

Só para não me alongar mais nisto, vou-lhes dizer qual era a proposta da DAMEN. A DAMEN propunha-se fazer o seguinte: tomamos no capital da empresa o máximo de 15% e só ficamos na empresa até seis meses

depois de construírem o LPD, o navio de planeamento logístico, que era a grande coroa das encomendas dos Estaleiros de navios militares, que é um navio para custar 400 ou 500 milhões de euros.

Portanto, reparem que ela escreveu uma carta, depois de imensos meses de negociações, a dizer assim: «Sim, senhor, o nosso ponto final é este, podemos considerar isso. Entramos até 15% do capital...» — pago não sei como — «e só ficamos na empresa até seis meses depois da conclusão do LPD». Quer dizer, iam buscar a carne toda aos navios militares!

E ainda outra coisa fantástica: é que, quanto às lanchas de fiscalização costeira, o projeto era para ser feito pela DAMEN, já nesta ideia de parceria. Então, o que é que a DAMEN dizia? A DAMEN não queria fazer as lanchas que a Marinha solicitou, queria fazer as lanchas que eles estavam habituados a fazer. A Marinha queria umas lanchas e eles diziam: «Não, não, vocês não pensem em lanchas dessas. Os senhores vão aceitar é as lanchas que a gente costuma fazer. A gente cede-vos o projeto e vocês fazem as lanchas iguais às nossas». Isto porque tinham medo que a nossa Marinha fosse fazer até lanchas melhores do que as que eles tinham e, portanto, não lhes convinha. E a Marinha dizia: «Não, mas nós queremos as lanchas como nós queremos». E eles disseram: «Então, não fazemos projeto nenhum». Está a ver? Isto é terceiro mundo puro!

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Já agora que falou nessas duas situações, reporte-se, por favor, à hipótese que tinha existido de consórcio com o Arsenal do Alfeite, por um lado e, por outro lado, um tal memorando de entendimento que andava em preparação, relativo à cooperação com a PDVSA.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sobre o memorando com o Arsenal do Alfeite, era no sentido de fazer o projeto das lanchas de fiscalização. O Arsenal do Alfeite tinha também *know-how*, porque, antigamente, tinha feito lanchas de fiscalização para a Marinha portuguesa e ainda tinha lá pessoas que sabiam disso.

Assim, nós entendemos, uma vez que tivemos que acabar as conversações com a DAMEN, que, fazendo um consórcio com o Arsenal do Alfeite, ficaria isso como engenharia nacional, íamos fazer lanchas que iam ser muitos boas para os novos países e para os PALOP porque quer o Brasil, quer Angola, quer Moçambique, quer Timor, todos esses países, precisam de lanchas e navios-patrolha como nós sabemos fazer. Esse ia ser o grande mercado e a grande aposta de futuro dos Estaleiros.

Quanto à PDVSA, o que é que íamos fazer? Era uma contrapartida da compra do *Atlântida*. Eles compravam o *Atlântida* e nós íamos ajudá-los a remodelar alguns estaleiros que eles tinham e que estavam ainda mais obsoletos do que os Estaleiros de Viana. Portanto, íamos tentar ajudá-los na reabilitação desses estaleiros.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Porque foi tida por si e tem sido tida por outras pessoas, que têm falado como imprescindível a questão das encomendas pela Marinha — é quase uma fixação minha voltar a esse tema —, o que lhe pergunto é o seguinte: quando chegou à empresa e, com certeza, contactou com este assunto, existiam contratos específicos de construção devidamente assinados ou existia apenas um plano-programa...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Embora já tenha passado um ano, tanto quanto sei, havia dois contratos já assinados e havia outro

para dois navios oceânicos que já estavam em construção. Esses já estavam assinados.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — E não havia outros que estavam em escalonamento para...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Havia. E, digamos, já estava prevista a assinatura para breve dos outros, que eram mais quatro navios oceânicos, dois dos quais de combate à poluição, cinco lanchas de fiscalização, possivelmente passando para oito.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sim, isso era o que constava do contrato-programa. O que pergunto é se alguns desses contratos já estavam escalonados, ou seja, já estavam como que vertidos no itinerário de construções dos Estaleiros de forma que se pudesse perceber o que ia acontecer nos próximos anos.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Estava iminente a assinatura dos dois navios de combate à poluição.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Face a isso, face a essas perspectivas que havia de, ao fim e ao cabo, só com aquelas encomendas da Marinha, se calhar, os Estaleiros teriam hipótese de sobreviver durante alguns tempos, desde que fossem reestruturados e racionalizados, como era a perspectiva do plano de recuperação. Isto criou expectativas, com certeza.

O que se pergunta é se estas expectativas, criadas pela própria Marinha, não implicaram um menor investimento na prospeção de outros serviços, de outras encomendas, de outros trabalhos, ou seja, acabaram ou

não por condicionar a vida normal dos Estaleiros, mesmo em termos de estratégia comercial?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Com certeza que sim, porque esses navios para a Marinha eram dados como certos. Ninguém punha em dúvida a consumação dessa encomenda. Os Estaleiros também. Como sabe, têm um espaço limitado, só têm uma doca para acabamentos e uma para construção. Os Estaleiros contavam no seu planeamento com esses navios da Marinha para os próximos anos e também com os dois asfalteiros.

Portanto, nessa primeira fase da reestruturação, fundamentalmente, eram navios para a Marinha e asfalteiros. Não sabíamos se o LPD podia ou não ser construído em Portugal, mas isso era um assunto que estava a ser discutido.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sr.^a Presidente, para evitar que tenha de me dizer que estou fora de tempo, permita-me apenas que agradeça ao Sr. Dr. Veiga Anjos a forma como respondeu às perguntas. Penso que, de alguma maneira, pelo menos, veio esclarecer-nos sobre aquilo que pensa em relação ao tema.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — De qualquer maneira, se amanhã quiserem tirar algumas dúvidas...

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Isso já é com a Sr.^a Presidente.
Muito obrigado.

A Sr.^a **Presidente:** — Passo agora a palavra ao Sr. Deputado Altino Bessa, em nome do Grupo Parlamentar do CDS-PP, a quem peço que, dentro do possível, tente manter a sua intervenção nos 9 ou 10 minutos.

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

Desejo cumprimentar o Dr. Veiga Anjos e agradecer-lhe já os muitos esclarecimentos que aqui nos trouxe.

Mas há algumas questões que também gostaria de lhe colocar.

Desde logo, porque não percebi bem, em termos de *timing*, o senhor assume que saiu da empresa após um plenário de trabalhadores que terão cercado a viatura e que, no dia seguinte, se demitiu. Essa foi exatamente a razão pela qual se demitiu dos Estaleiros Navais de Viana?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos:** — Completamente!

Então, devo dizer-lhe, com toda a franqueza, o seguinte: como eu não concordava que fosse suspenso o plano de reestruturação eu, se não me tivesse demitido naquele dia, demitia-me dois dias depois, quando o Sr. Ministro anunciou que não ia fazer o plano de reestruturação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas também lhe pergunto se o plano de reestruturação que tinha elaborado ou em que tinha participado e que a empresa propunha e, neste caso, o Sr. Presidente, tinha nessa altura todo o apoio político para ser levado avante. É que, há bocado, fez algumas afirmações no sentido de que há muita interferência política na gestão das empresas públicas e, por isso, também pergunto se está convicto de que o Governo, à época, iria aplicar o plano de reestruturação que propôs.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Todas as indicações que tinha e conversações que tive foram no sentido de o plano ir para a frente. Só havia duas coisas que o Governo, na altura, nos pediu para vermos: uma, era a questão dos juros dos empréstimos que estavam incluídos no estudo e que, na opinião do Governo, estavam a taxas muito baixas, mais baixas do que seria normal. Por isso, pediu-nos que reformulássemos essa componente financeira no sentido de os custos financeiros irem para um nível que eles achavam que devia ter. Depois, também nos pediu que fizéssemos um reescalamento do planeamento dos navios militares, que nunca chegou a dizer qual era porque, entretanto, tudo isto se baralhou.

O que nos pediram na reunião que tivemos e, depois, o que está incluído no despacho do Secretário de Estado das Finanças é isso: é que nós reformulássemos também a questão dos proveitos e o escalonamento dos proveitos devido aos navios militares de modo, penso eu, a dilatar um bocado no tempo, mas nunca nos chegaram a dizer o que é que pretendiam daí.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Isso é mais ou menos em que altura, em que época?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Isso está descrito no despacho do Secretário de Estado e nos documentos anexos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas em que mês? Não tenho de memória!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — É fins de maio, princípio de junho. O despacho do Secretário de Estado é do dia 3 de junho.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, então, a pergunta é esta: o senhor também foi convencido de que ia para a Venezuela e de que tinha vendido o navio?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Isso já foi em fevereiro.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Certo. Eu só estou a fazer a comparação. Também foi convencido de que tinha vendido o navio.

A minha pergunta é exatamente essa: o senhor estava perfeitamente convencido, mas admitia que pudesse ter um resultado semelhante ao da venda do navio o não aval total à proposta de reestruturação, por parte do Governo, à época?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Se não houvesse plano de reestruturação — e eu não sei como não podia haver —, os Estaleiros, tal como estavam, não podiam estar. Portanto, acho que só havia duas possibilidades: ou fazer um plano de reestruturação ou encerrar os Estaleiros.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, Sr. Doutor, alguma vez foi tomada alguma posição, pública, firme, de que o Governo ia aplicar o plano de reestruturação proposto pela administração?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Eu entendi que o despacho do Secretário de Estado era a aprovação do plano de reestruturação, porque apenas tinha a ressalva de que prevíssemos a

questão dos custos financeiros e revíssemos a questão do planeamento na mesma unidade.

Portanto, parti do princípio de que aquilo estava aprovado com esses ajustamentos que ficámos de fazer e de voltar a enviar para a Direção-Geral do Tesouro.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas o Sr. Doutor também afirmou que o Sr. Presidente da Câmara de Viana do Castelo, a quem terá solicitado uma reunião, e ele não...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sim, não me recebeu. Eu é que solicitei.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas, como disse, «reuniu a comunicação social, juntamente com os trabalhadores, para destruir o nosso plano de reestruturação».

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Exatamente. Ele, o Presidente da Câmara.

Repare, eu nunca percebi qual era a posição do Presidente da Câmara no meio de tudo disto, nem na altura, nem agora. Acho que ele chuta para todo o lado. Eu não sei se os Srs. Deputados sabem qual é a posição do Presidente da Câmara!? Eu não sei. A empresa continuar como estava, sem fazer nada, era impossível. Então, o que é que ele quer? Quando era a reestruturação, chumbou a reestruturação; agora, é a concessão, atira-se contra a concessão. Afinal, o que é que o Presidente da Câmara quer? Eu nunca cheguei a saber, nem hoje sei. Possivelmente, nem ele sabe. O que

ele sabe é que se pôs, incondicionalmente, ao lado da Comissão de Trabalhadores e ficou vinculado a isso.

Devo dizer-lhe que não estou a falar nisto com qualquer desprezo pela Comissão de Trabalhadores, respeito integralmente a Comissão de Trabalhadores, embora não concorde com grande parte das posições tomadas. Não tenho nada contra a existência da Comissão de Trabalhadores e contra os sindicatos, desde que sejam entidades com quem se possa dialogar. Agora, se as pessoas têm metidas as coisas na cabeça e depois não se afastam um milímetro daquilo, não é possível dialogar.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Há bocado disse que fizeram uma auditoria patrimonial e financeira à empresa e que terão chegado à conclusão de que havia um património sobreavaliado de 37 milhões de euros e prejuízos encobertos de 14 milhões de euros. Depois, afirmou que havia muito material que entrava a preço de novo e, afinal, era sucata. Como é que é possível o material entrar a preço de novo e depois ser apenas sucata?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Eu referi o seguinte, Sr. Deputado: quando uma empresa encerra, o material que está lá dentro é normalmente vendido em leilão e como sucata, quer dizer, os compradores compram a peso e o que se vende a peso de equipamento industrial é como sucata. É isso que é normal acontecer.

Portanto, o estaleiro da Flender é um estaleiro que fechou, estava encerrado e, depois, o equipamento que lá estava, que iria ser vendido como sucata, veio para cá com valores superiores a sucata. E muito dele, de facto, nem sequer era aproveitável pelos Estaleiros. Essa questão do material que veio da Alemanha é um grande fado, e não só por causa destes

aspectos de ter entrado material sobrevalorizado. A auditoria que fizemos, que foi feita por uma empresa especializada independente, comprovou isso. Mas também é um grande fado, porque esse material andou por lá, anos e anos, a arrastar-se sem estar devidamente protegido..., sem nada, enfim. Eu quando o vi e me disseram que aquilo era material que tinha vindo há quatro ou cinco anos antes para os Estaleiros e estava ali à chuva e ao vento cortou-me a alma, se quiser, ver isso, mas, de fato, era essa a situação.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas eu não percebi bem e, por isso, pergunto-lhe: veio de onde esse material? De que forma é que ele chega aos Estaleiros Navais de Viana? Veio por via de compra? De que forma é que ele chegou lá?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, não, foi pela via das contrapartidas dos submarinos, acho eu.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, está a dizer que mandaram sucata para cá valorizada...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sim, sim. Eu acho que sim, porque veio de um estaleiro que tinha fechado, portanto é um material muito desvalorizado, e a auditoria patrimonial comprovou-o. Não foi todo, mas algum desse material valia muito menos do que o valor que foi escriturado na empresa. Mas isso foi a auditoria que revelou, não sou eu que estou a dizer.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Tinha entrado quatro ou cinco anos antes na empresa?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Exatamente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E percebe como é que os administradores da altura deixam entrar material que valia um terço ou menos do que aquilo que valia. Como é que se consegue perceber isso do ponto de vista daquilo que é gestão, da responsabilidade da gestão dos responsáveis à época? Como é que explica isso?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Só eles é que poderão explicar. Pode ter havido circunstâncias, que eu não conheço, que tenham justificado ter aceitado o material por aquele preço.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, esse material veio, supostamente, para ser utilizado, mas depois andava lá de um lado para o outro, enfim, não veio especificamente para nada?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, não, veio, veio!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Veio para qualquer coisa que não foi utilizada!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, veio, veio. Repare, no meu tempo, há lá uma fábrica que, entretanto, foi feita pelos Estaleiros, que é uma chamada «fábrica de blocos» e estava em vias de iniciar-se a construção, na continuidade dessa fábrica de blocos de aço, a fabricação de painéis, também com o equipamento que tinha vindo dessa empresa. Não sei se chegaram a acabar a fábrica de painéis ou não. Isso não sei. Sei que,

dentro do plano de modernização dos Estaleiros, estava incluído no nosso plano de reestruturação o aproveitamento possível desses equipamentos. O que eu acho é que algum daquele equipamento não valia o valor que lhe deram na entrada.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Acha?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não acho, foi o estudo de avaliação do património que disse isso, não fui eu.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pois, disse-o e o senhor disse aqui «pedimos uma auditoria»...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Exatamente.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ...«entraram bens por valor superiores ao real» — são palavras suas, estão gravadas —, «havia sobrevalorização dos materiais, entrou a preço de material novo, o património estava sobreavaliado em 37 milhões de euros e prejuízos encobertos de 14 milhões de euros».

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Exatamente, é isso.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Confirma tudo e disse que «até lhe doía a alma de ver materiais que estavam na empresa há quatro ou cinco anos que andavam por lá que nem sequer estavam cobertos e que estavam a degradar-se» e que, efetivamente, pelo que eu percebo e por aquilo que diz,

já à época, quando entraram em Portugal, nessa altura, não valiam, efetivamente, aquilo pelo qual entraram, mesmo que estivessem novos...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Mas repare o seguinte...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ... e que, pelos vistos, uma parte deles não tinha utilidade senão não estavam quatro ou cinco anos de um lado para o outro, nos Estaleiros, sem estarem sequer...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Isso não sei, Sr. Deputado, porque os Estaleiros não tinham dinheiro para fazer nada e, portanto, como não tinha dinheiro para fazer nada, essas coisas iam-se acumulando não porque as pessoas não as quisessem utilizar, era porque os Estaleiros não tinham dinheiro para fazer esses investimentos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Há bocado o Sr. Doutor também falou que foi acompanhado com o homem da área comercial, o diretor comercial. O presidente, que esteve aqui antes, o Almirante Victor Gonçalves de Brito, deixou aqui escrito a enumeração de várias deficiências de funcionamento da empresa, que não vou ler aqui todas, mas, curiosamente, a primeira é «deficiências na estrutura comercial nomeadamente em matéria de comercialização e de orçamentação. O cargo de diretor comercial estava vago, salvo erro, desde 2003, altura em que faleceu o respetivo titular».

Pergunto: quem era, à época, o homem da área comercial que o acompanhou à Venezuela?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Era um senhor que, de facto, liderava a área comercial mas não era diretor, era um Sr. Eng.º Ventura, que era quem fazia essas funções de diretor comercial.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ai fazia!...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Fazia, quer dizer, não era um diretor mas tinha uma categoria a seguir a diretor ou qualquer coisa desse género.

O problema é que a direção comercial precisava de ser reformulada porque, há muitos anos não ganhava encomenda alguma para os Estaleiros e, portanto, um diretor comercial que não vende tem que ser substituído.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Também não podia ganhar nada! Se não existia direção comercial, pelos vistos, desde 2003, objetivamente não podia ganhar nada!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Pois, mas ele não tinha características,...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pelos vistos, foi uma adaptação que fizeram, é quase como ter um ponta de lança e, depois, adapta-se a central e supostamente não era a pessoa...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, já estava lá.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Está bem, estava lá mas não era para aquelas funções, pelos vistos.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Eu acho...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Tanto que não ganhou nenhum contrato como aquilo que o senhor referiu, ou seja, não havia direção comercial, genericamente...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não havia...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — ... e uma direção comercial, que está lá há tantos anos e não consegue um único contrato, tem que ser despedida, no mínimo ou, pelo menos, mudada para outro serviço a ver se consegue fazer alguma coisa.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — E ia ser mudada, ia ser mudada.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas há aqui sempre uma questão, e coloca-se relativamente à questão do *Atlântida* em concreto: qual é a perceção que o senhor teve daquilo que aconteceu, nomeadamente quando o Sr. Almirante aqui fala que «havia muitos intermediários, que havia problemas contratuais»? Quem eram esses intermediários do negócio do *Atlântida*?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Eu não conheço porque o navio já estava encostado lá, à venda, há uma data de tempo e, portanto, não conheço os pormenores disso dos intermediários.

A única coisa que sei é que havia deficiências de projeto. Parece que era um gabinete russo que teria feito o projeto, enfim, um projetista russo que tinha feito aquilo e, portanto, que havia deficiências de projeto e que, além disso, o Governo dos Açores tinha pedido muitas alterações ao projeto durante a construção e os Estaleiros, que não deveriam ter aceite aquilo sem fazer uns testes em laboratório para ver se aquilo tinha consequências ou não sobre o peso do navio e sobre a velocidade, e que esses testes também não teriam sido feitos porque não havia dinheiro para os fazer. Foi esta a explicação que me deram, portanto, o que me disseram foi isto. Mas isso foi muito antes de eu...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas quando o Sr. Doutor entrou em funções, nunca houve nenhum intermediário para a venda do *Atlântida*?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Do *Atlântida*, era a direção comercial que a estava a fazer e apareciam, de vez em quando, uns indivíduos a dizer que estavam interessados..., mas esses nem passavam da direção comercial. Os contactos eram com a direção comercial, mas eu, pelo menos, nunca tive conhecimento quem eram essas pessoas.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Esse negócio, por exemplo, do *Atlântida* para a Venezuela não tinha intermediários?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Tinha um intermediário, tinha.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Afinal, há bocado, perguntei-lhe se havia intermediário e disse que não e, agora, tinha um intermediário. Quem era o intermediário?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, desculpe. Aí, no caso da Venezuela, era um agente. A empresa tinha um agente na Venezuela e o agente é que fez e utilizou esse processo de comercialização do navio, não era propriamente um intermediário qualquer, era um agente que a empresa tinha na Venezuela.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A empresa, os Estaleiros Navais?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E esse agente alguma vez vendeu algum equipamento dos Estaleiros para a Venezuela?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, que eu saiba não. Foi ele que arranhou também a possibilidade de nós fazermos um acordo para recuperar alguns estaleiros na Venezuela. Ele é que fazia esses contactos lá.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, pelos vistos, quando o Presidente Chávez esteve cá, supostamente terá mostrado interesse no navio, vocês foram lá para efetuar a venda do navio, mas estas relações não eram feitas só ao nível dos dois Governos e das empresas envolvidas, havia um intermediário.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Havia um intermediário.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Pode identificar esse intermediário. Como é que se chamava? O que estava em causa? O que é que o intermediário ganhava com isso? Tinha uma comissão? Não tinha? Como é que isso funcionava?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Havia uma comissão, mas não me lembro quanto era e o nome dele também não me lembro.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, estive quase 15 dias na Venezuela ou 10 dias, supostamente o intermediário acompanhou todo o negócio, lembra-se de pormenores de datas e não se lembra sequer da percentagem que o intermediário teria no negócio de 42 milhões de euros!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, não me lembro, mas, Sr. Deputado, é fácil, é pedir aos Estaleiros porque há correspondência trocada sobre isso. Eu não sei.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não se lembra do nome de empresa, do intermediário, do valor em causa...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, não me lembro porque é um nome espanhol. Repare, eu era o presidente da empresa e não tinha com esse homem uma relação, quem a tinha era o tal indivíduo que estava na área comercial, o Ventura é que fazia esses contactos e não era com o presidente que esse homem vinha falar.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas ele acompanhou-o à Venezuela? Esteve 10 ou 15 dias com o senhor na Venezuela?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, não foi 10 nem 15 dias, esteve cinco ou seis dias!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O tempo que o senhor lá esteve, ele esteve lá?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Se esteve lá, não. Aparecia no hotel para nos levar a essas reuniões com a PDVSA e até íamos no carro dele porque, como sabe, é perigoso circular em Caracas. E, portanto, íamos no carro dele, que era um carro blindado, e íamos com ele para as reuniões e, depois, ele vinha-nos trazer ao hotel. Era assim que isso funcionava.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas ele era espanhol ou era venezuelano?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Ele era venezuelano.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É que, há bocado, percebi que me disse que era espanhol.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, o nome é que é espanhol.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ah, tinha um nome espanhol!

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — O nome é espanhol, mas eu não...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Já agora também, o documento que o Sr. Almirante nos trouxe, a determinada altura, diz que «relativamente às lanchas de fiscalização costeira, envolviam a Marinha, os Estaleiros Navais e a empresa holandesa, de que o Sr. Doutor há bocado falou, a DAMEN, cuja participação como subempreiteiro dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, na qualidade de parceiro, tecnicamente idóneo tinha sido exigida pelo Ministério no contrato».

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não estou a perceber isso. Que eu disse? Não.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não, não. Está aqui no documento, que o Sr. Almirante trouxe.

Não sabe nada dessa imposição, relativamente à empresa holandesa, por parte do Governo português e quem é que fez essa imposição?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, não, não sei de nada nem nunca ninguém me falou.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — No caso concreto, o Ministério da Defesa Nacional diz claramente isto: «Tinha sido exigida pelo Ministério da Defesa Nacional».

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não sei, não conheço.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não sabe. É que, há bocado, falou na hipótese da tal participação dos 15%.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Mas isso era a DAMEN.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É a mesma empresa. É essa.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Ah!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Aqui o que diz e que vou reler é: «A discussão sobre o teor do contrato das lanchas de fiscalização costeira, envolvendo a Marinha, os Estaleiros Navais e a empresa holandesa DAMEN, cuja participação, como subempreiteiro dos Estaleiros Navais, na qualidade de parceiro tecnicamente idóneo, tinha sido exigida pelo Ministério da Defesa no contrato».

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não sei, não conheço. Eu só conheço a DAMEN porque a DAMEN aparece-me referenciada aquando do contrato do tal parceiro estratégico ou de arranjar o tal parceiro estratégico e tal.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, foi-lhe referenciada por alguém do Governo?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, talvez da EMPORDEF. É que a EMPORDEF também participava nessas coisas,

também havia muitos desses contactos com o Governo que eram feitos pela EMPORDEF e não eram feitos diretamente pelos Estaleiros. Pode ter sido isso. Talvez fosse bom esclarecer isso com a EMPORDEF.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para terminar, acha, efetivamente, que o Governo açoriano, através da empresa, tinha razões para ter rescindido este contrato ou, como o Sr. Almirante disse, a determinada altura, percebeu que o navio não lhe servia porque ia atuar numa zona onde não tinha sequer passageiros para ele e, então, arranjou, de alguma forma, um argumento para dispensar a concretização do negócio e colocar, como muitos que aqui têm passado, responsabilidades nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e ter dado, de alguma forma, a machadada final nos próprios Estaleiros.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Tratando-se de uma empresa pública portuguesa dos Açores e tendo em conta os motivos que foram invocados para não receber o navio, acho isso inacreditável. Acho inacreditável e revolta-me, como cidadão e como gestor, que uma empresa tenha rejeitado um navio daquela qualidade por uma questão de um nó. No mar dos Açores, um nó de diferença de velocidade não significa rigorosamente nada.

Portanto, pode haver outros motivos que eu não conheço, mas para rejeitar um navio por um nó de velocidade, acho isso... até porque, repare o seguinte: não foi só o prejuízo no navio, era também o nome dos Estaleiros que estava em causa. Não se faz uma coisa dessas. Histórias de rejeições de navios no mundo há muito poucas e entre duas empresas portuguesas, ainda por cima com participações do Estado, acontecer uma coisa dessas, acho surrealista.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Podemos, então, só para terminar, ir àquele comentário, que o Sr. Doutor fez há bocado, de «demasiada interferência do sector ou dos políticos nas empresas do Estado».

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sim, em todos os governos há, de facto, uma grande...

Repare: há dois momentos fundamentais — e o Sr. Deputado sabe disso — que os acionistas têm para dialogar com os gestores das empresas: um, é quando apresentam o seu plano, o orçamento, o plano de atividades e etc.; o outro, é quando apresentam os resultados. Nesses dois momentos — e eu tenho experiência de algumas empresas públicas —, praticamente, ninguém discute nada, nem discutem os orçamentos nem discutem os resultados. E, depois, há interferências amiúde e mesmo sem ser amiúde que só complicam, como, por exemplo, essa questão que levantou da contratação pública, que eu referi, e dos salários dos gestores estarem limitados a não sei quanto, isso já não são coisas amiúde porque foram coisas estabelecidas por decreto-lei.

E depois, além disso, também há as muitas mudanças não só de governo mas dentro dos governos, quando mudam os titulares, isto é, quando muda o Secretário de Estado, muda o Ministro, e depois vêm orientações diferentes e isso transtorna muito a vida das empresas.

E, Sr. Deputado, também lhe digo mais uma coisa: quando eu convoco a assembleia-geral e obrigo praticamente, com a convocatória da assembleia geral, que o Governo se tenha pronunciado sobre o plano de reestruturação, faço-o por minha iniciativa e só para afirmar que, nas empresas, quem manda é o conselho de administração e a lei e se a lei dizia

que uma empresa daquelas já não podia estar a funcionar, eu tinha obrigação e o direito de exigir a convocatória da assembleia geral.

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

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

Sr. Dr. Veiga Anjos, ao longo das respostas que tem dado aos Srs. Deputados, que colocaram questões e que têm vindo a abordar alguns dossiês que são decisivos neste inquérito parlamentar há alguns pontos que gostaria de lhe pedir que precisasse.

Várias entidades aqui ouvidas têm-se pronunciado sobre aquilo que consideram ter sido a machadada final nos Estaleiros.

Para algumas pessoas foi o cancelamento da encomenda dos navios-patrolha, para outras, foi o caso do *Atlântida*.

Em todo o caso, foram duas valentes machadadas. Creio que isso é objetivo e eu gostaria, sobre cada uma delas, de lhe colocar algumas questões ou pedir a sua opinião.

Há pouco referiu que, relativamente aos dois primeiros patrulhões que até agora foram construídos e que custaram muito mais aos Estaleiros do que era suposto inicialmente, por alterações sucessivas que a Marinha foi exigindo e foi introduzindo no projeto, isso não foi contabilizado. Nós já tínhamos testemunhos de que isso, de facto, foi assim.

A questão que se nos coloca é esta: o Sr. Doutor falou em constrangimentos, que as pessoas ficaram constrangidas, a Marinha impunha alterações e isso custava caro aos Estaleiros, mas que isso não era contabilizado por constrangimentos.

Ora bem, eu não quero acreditar que, se fosse um qualquer cliente privado que fizesse uma encomenda do navio e que depois viesse fazer novas exigências que custassem aos Estaleiros, isso não fosse contabilizado.

Gostaria que precisasse qual era a natureza desses constrangimentos, se eram constrangimentos políticos pelo facto de o cliente ser a Marinha, que depende do Ministério da Defesa e os Estaleiros também dependem, em último caso, do Ministério da Defesa.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Era um problema de cultura empresarial porque é preciso ver o seguinte: a desmoralização que reinava em toda aquela gente nos Estaleiros era muito grande, incluindo as chefias, porque isso, normalmente, passa-se a nível das chefias, elas é que dialogam com os interlocutores da Marinha. Portanto, havia uma cultura de algum facilitismo nessas coisas porque «isto é tudo Estado» e «isto é tudo no Estado, se não vai num lado vai no outro», como várias vezes ouvi. Acho, portanto, que era mais isso.

Por outro lado, quem liderava aquilo da Marinha, permanentemente, era um capitão-de-mar-e-guerra, mas, depois, apareciam, por lá, também uns almirantes e contra-almirantes e admito que esse tipo de diálogo possa ter provocado alguns constrangimentos. Mas isso também acontecia noutras encomendas, não era só com as da Marinha. Havia pouco cuidado, se quiser, em anotar. Há empreiteiros que até anotam coisas a mais, qualquer pequena alteração como um espirro põe lá «o espirro custou não sei quantos». Mas ali não, havia uma cultura de facilitismo.

Depois, como não havia responsáveis do projeto, como disse há bocado, porque numa empresa normal de construção de navios tudo passa e todas as alterações têm que ter o aval do diretor de projeto e têm que ser

discutidas com ele, etc., e esse indivíduo é que é responsável por quanto vai custar o navio, que vai ser avaliado em função disso. E, como a direção de projeto não existia, aquilo estava repartido. Imagine uma alteração na eletricidade em que era um indivíduo o interlocutor dos Estaleiros, mas, depois, havia um problema de canalizações e já era outro indivíduo o interlocutor da Marinha.

Portanto, essa responsabilidade estava toda muito dispersa e isso contribuía para uma certa irresponsabilidade.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Está a querer dizer-me que se isso acontecesse com um qualquer cliente privado era assim?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não digo um qualquer, mas digo que havia pouco rigor nessas coisas.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Bom, então creio que estamos perante um caso de gestão danosa, porque se se verifica que na elaboração de um projeto o cliente faz exigências que vão encarecer muito o projeto, é concebível que isso fique assim, quer dizer, que a empresa assuma e, há pouco, dizia-me que é tudo Estado. Portanto, creio que, eventualmente, estará aí a chave.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, o que eu ouvia muitas vezes era as pessoas fazerem exclamações desse tipo. Não é só nos Estaleiros, também é vulgar ouvir-se isso.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas alguém teria noção disso, quer dizer, alguém teria a noção de que exigências do Estado, neste caso da

Marinha, estavam a produzir prejuízos graves para o Estado, aqui Estaleiros Navais? Até que nível é que isso era reportado? Alguém podia, designadamente a nível ministerial, ignorar isso?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Repare no seguinte, Sr. Deputado: como disse há bocado, isso só se consegue com a existência da tal figura do diretor de projeto, com um controlo de gestão muito apertado, que não existia.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Ainda sobre os patrulhões, o Estado português tinha uma encomenda de oito navios-patrolha, construiu dois, precisamente aqueles que deram prejuízo. Creio que o Sr. Doutor corroborará, e creio que já o fez implicitamente, a ideia, já aqui dada por anteriores gestores, de que os próximos navios não iriam dar prejuízo porque, agora, a construção já seria feita de outra forma. Mas o Estado português cancelou a encomenda unilateralmente! Se essa encomenda de oito navios-patrolha, em vez de ter sido feita aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, tivesse sido feita a um estaleiro da Alemanha ou da Espanha, acha que o Estado português poderia cancelar assim essa encomenda, sem ter que assumir responsabilidades contratuais?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, não acho possível.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mais uma vez, aqui, os Estaleiros foram tratados pelo Estado como...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Exatamente. É o tal problema do Estado e das empresas públicas, quer dizer, o Estado acha que

é o dono das empresas públicas e, depois decide... Eu não sei como é que isso foi tratado, não sei se foi o Governo, se a foi a EMPORDEF, se foi mesmo o Governo que mandou cancelar isso. Mas, no fundo, o cliente era a Marinha, e alguém deu ordens à Marinha para cancelar isso, mas isso não sei porque já não foi no meu tempo.

O Sr. Deputado veja: a partir da altura em que os Estaleiros entraram em défices financeiros e económicos, o senhor deixou de ouvir falar nos conselhos de administração dos Estaleiros e, se fizer um esforço para trás, verificará que quem aparecia sempre a falar, ainda agora nos casos mais recentes, é a comissão de trabalhadores e o Governo. Quer dizer, nem a própria EMPORDEF, que é a *holding* e porque é o dono dos Estaleiros, aparecia no meio disto. Das notícias todas que vi, desde que saí dos estaleiros, raramente vi uma opinião do conselho de administração dos Estaleiros, só ouvi opiniões do Governo, da comissão de trabalhadores e do presidente da Câmara de Viana e não ouvi mais ninguém falar nisto. Isto é só para lhe dar um exemplo. Acho que o conselho de administração é subalternizado em tudo isto.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Doutor, o que nos está a dizer é que, por responsabilidades da tutela política, a empresa foi sempre o bode expiatório de todos estes processos,...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não diria só da tutela política!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — ... ou seja, a empresa assume todos os prejuízos e fica com eles e, depois, é extinta porque dá prejuízos.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — As sucessivas tutelas... Eu não sei o porquê, Sr. Deputado, devo dizê-lo com a máxima franqueza, do relevo dado aos Estaleiros de Viana do Castelo, num contexto das empresas nacionais, quando, afinal, há tantos casos de outras empresas, incluindo as públicas, que têm problemas e as coisas nunca apareceram com tanta força na comunicação social como no caso dos Estaleiros de Viana do Castelo.

Acho que a comunicação social está sempre atenta a estas coisas. Obviamente, é a sua função. Mas também acho que, ao longo dos anos... E perdoe-me porque estou na Casa da democracia e estou a falar com Deputados, mas os senhores têm que me autorizar a falar como cidadão também

A partir da altura em que há um Deputado sempre em jogo em Viana do Castelo, esta questão começou a pender para um lado ou para o outro. Isto coincidiu, mais ou menos, com a perda da independência financeira e económica dos Estaleiros e a tendência foi sempre para uma subalternização dos conselhos de administração e estes foram-se demitindo das suas responsabilidades. Isto era o que quase sempre se passava ao nível do Governo e Comissão de Trabalhadores, que é uma coisa completamente inaceitável. Numa empresa gerida por mim, isso era impossível.

Posso dizer-lhe o seguinte: com todo o respeito que tenho pelas comissões de trabalhadores das empresas, a Comissão de Trabalhadores só falava comigo quando eu queria e não quando esta queria, porque eu tinha três administradores executivos, entre eles um diretor de pessoal, o administrador da área de pessoal e o presidente executivo da empresa. Portanto, muitas vezes, eram pedidas audiências pela Comissão de Trabalhadores e eu recusava-me a recebê-la porque os assuntos que eles

iam discutir eram assuntos da comissão executiva e da direção de pessoal e eu não tinha nada a ver com isso e, portanto, não aceitava recebê-los.

Mas, possivelmente, havia ministros ou secretários de Estado que, pelos mesmos motivos, recebiam a Comissão de Trabalhadores. Ora, isto, depois, inverte completamente a situação dentro das empresas, inverte completamente o ciclo das coisas. O senhor vê alguma comissão de trabalhadores ser recebida com a mesma frequência com que é recebida a Comissão dos Trabalhadores dos Estaleiros em qualquer lado? Eu não vejo. De maneira que, ali naquela empresa, de facto, começou-se a cultivar...

A empresa perdeu a sua independência económica e financeira, começou a acumular prejuízos, começou a ter dificuldades de tesouraria e, depois, houve a tendência para passar sempre por cima do conselho de administração e por privilegiar diálogos diretos, o que mina sempre a confiança em qualquer conselho de administração. Um conselho de administração que vê que as suas funções na empresa são, permanentemente, minadas por diálogo entre o acionista e a Comissão de Trabalhadores vê-se numa situação de gestão completamente insustentável. E isto acontecia com muita frequência.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — E o Sr. Doutor alguma vez se queixou ao Sr. Ministro disso dizendo: «O Sr. Ministro recebe mais a Comissão de Trabalhadores do que a mim e está a desvalorizar o conselho de administração»?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, não. No tempo em que lá estive, não sei se recebeu alguma vez porque eu não autorizava isso. Repare, Sr. Deputado, eu vou para Viana do Castelo, mas resisti ao

máximo a ir para Viana do Castelo porque era a minha terra, porque já sei que «santos da porta não fazem milagres».

A primeira vez que eu fui convidado para administrador dos Estaleiros, Sr. Deputado, foi em 1977 e o meu pai, que já não estava nos Estaleiros, pediu-me encarecidamente que não aceitasse ir para os Estaleiros. Resisti sempre, sempre, em não querer ir para os Estaleiros. Porque tenho o meu feitio e não aceito... Porque não sou gestor de empresas de aviário, eu sou gestor de empresas há 37 anos e, portanto, não aceito nem nunca aceitei certas coisas!

Prefiro vir-me embora do que aceitar que me ultrapassem nas empresas. E eu acho que, no tempo em que lá estive, não sei se alguma vez a Comissão de Trabalhadores foi recebida por algum membro do Governo. Não sei, porque pus como condição isso não acontecer.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — O Sr. Doutor, há pouco, acabou de dizer exatamente isso: que quem governava a empresa era o Governo e a Comissão de Trabalhadores. Foi o Sr. Doutor que disse, não fui eu.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, desculpe, eu disse-lhe que, quando lá cheguei, quem governava a empresa era a Comissão de Trabalhadores. E quando convoco a assembleia geral, como disse há bocado, quis vincar que quem dirigia a empresa era eu. Está a ver? Portanto, eu quis inverter esse ciclo, porque, Sr. Deputado, nem é preciso ser gestor para compreender isto, que o senhor também compreende perfeitamente.

Portanto, de duas, uma: ou a administração é competente ou não é competente. Se é competente, deve continuar e deve ser ela a responsável

pelo que se passa dentro da empresa; se não é competente, deve ser demitida e deve-se arranjar outra.

As coisas são tão simples como isso. Agora, meias-tintas é que não levam a lado nenhum.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Doutor, há uma coisa que eu queria perceber.

Nós vemos que, na relação que se estabeleceu entre a empresa e a Marinha, a empresa sofreu graves prejuízos e a administração teria consciência disso.

A questão que coloco é se a administração nunca sentiu necessidade de confrontar a tutela, ou seja, o Ministro da Defesa, com esses factos, dizendo: «Sr. Ministro, a empresa está a sofrer graves prejuízos, porque essas alterações não são contabilizadas e, amanhã, a empresa é que é responsabilizada por isso».

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Quanto a esses prejuízos, lembro-me de ver documentos na empresa, que não tenho mas de que me lembro, em que estava previsto um conjunto de revisões de preços à Marinha, incluindo algumas alterações. Não estariam todas, mas sim algumas.

Mas isso estava em negociação e a ideia que tinha é que havia um negócio de surdos, quer dizer, os Estaleiros mandavam para lá um papel a dizer: «Vocês devem isto e não sei quê...». E a Marinha mandava outro papel para lá a dizer: «Não, não, nós não devemos nada, vocês é que nos devem, porque os navios estão atrasados não sei quantos anos e têm que pagar não sei quanto em indemnizações...». E havia este diálogo de surdos de um lado para o outro, com a EMPORDEF também metida no meio.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas, acima desse diálogo de surdos, tinha que haver uma tutela política, que é uma tutela política da Marinha e da empresa.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Exato.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — E nunca teve notícia de que houvesse, da parte da tutela, alguma preocupação com o facto de os Estaleiros estarem a ser prejudicados.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Olhe, esse processo, esse diálogo com a Marinha por causa desses desvios passou muito pela EMPORDEF e penso que quem conhecerá melhor os pormenores desses contratos com a Marinha é o Dr. Marco Ferreira, que foi administrador da EMPORDEF. Esse senhor, que era assessor jurídico do Ministério da Defesa e que, depois, foi para administrador da EMPORDEF é que esteve na génese dos contratos feitos com a Marinha, porque, na altura, passaram todos lá pelo Ministério.

Portanto, o Dr. Marco Ferreira é a pessoa indicada para esclarecer esta questão dos navios militares e responder a isso.

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

Agora, também sobre o caso do *Atlântida*, tenho algumas questões que gostaria de tentar clarificar.

O Sr. Doutor também referiu que houve alterações ao projeto do *Atlântida* que foram exigência do cliente, no caso, a Atlânticoline, e

referiu-nos um processo semelhante em quem a empresa também não foi ressarcida por esse facto.

Por outro lado, como é que explica que, havendo até pareceres, quer técnicos quer jurídicos, encomendados pela empresa, que davam conta de que a alteração da velocidade tinha resultado de alterações que não foram da responsabilidade exclusiva dos Estaleiros, estes não tenham litigado no sentido de defender a sua posição e tenham aceite um acordo arbitral, que foi profundamente lesivo para a empresa?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — O que me disseram sobre isso é que a decisão de ir para o tribunal arbitral estava prevista no contrato. No contrato, dizia que «Os conflitos entre as partes seriam decididos em tribunal arbitral» e dizia a maneira como era constituído.

Portanto, a decisão — estou a dizer o que me disseram, eu não participei em nada disso — de ir para o tribunal arbitral já era anterior porque, quando cheguei lá, já havia decisões do tribunal arbitral.

Assim, o que me disseram é que o veículo previsto no contrato era o tribunal arbitral e, portanto, a empresa recorreu ao tribunal arbitral e, depois, o tribunal arbitral parece que deu mais razão ao... Houve, depois, ali cedências de parte a parte ou não sei quê. Não sei bem como é que isso foi porque não estive lá, mas teria havido...

Repare que no *Atlântida* também havia o mesmo problema, que é o tal diálogo de surdos de que eu falava há bocado: havia os Estaleiros a reclamar essas alterações e não sei quê e tal e os preços e, do outro lado, havia os prazos, que não tinham sido cumpridos e havia multas por causa dos prazos

Portanto, havia uma parte a reclamar certas coisas e havia a outra parte a reclamar outras. E foi isso que o tribunal arbitral tentou decidir.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Doutor, não lhe terão contado a história toda porque o problema é que o tribunal arbitral a única decisão que tomou foi homologar um acordo prévio entre as partes, ou seja, o tribunal arbitral limitou-se a uma homologação, porque os representantes da Atlânticoline aceitaram tudo, ou seja, aceitaram pagar a indemnização dos 40 milhões de euros e ficar sem navio.

Objetivamente, a empresa não quis litigar. Esse é para mim o grande mistério do *Atlântida*, se quiser, não da Atlântida mas do Atlântida, sobre por que é que, havendo numerosos pareceres que dizem que os Estaleiros tinham uma posição a sustentar que não fosse apenas de ceder às exigências da Atlânticoline, não tenha havido qualquer esforço de litigância, por parte da empresa, no sentido de fazer valer os seus direitos e as suas razões.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Sr. Deputado, estou a ver o problema como o senhor está a ver, mas não sei os pormenores.

Quer dizer, é preciso ir ver, consultar os documentos, ver por que é que cedeu, ver o que uma parte exigia e o que a outra parte exigia.

Assim, à primeira, o primeiro raciocínio que nos ocorre é esse. E eu, francamente, digo-lhe que, numa situação dessas, possivelmente, nem ia para tribunal. Quer dizer, há situações na vida empresarial em que temos que criar aquilo que nós chamamos, em gíria, o granel. Temos que criar granel. Quer dizer, há um tipo que pede não sei quê e, depois, diz: «Olhe, eu não pago, eu não devolvo o dinheiro, eu não faço isso e, depois, vamos para os tribunais...».

Agora, digo-lhe que, se fosse eu a decidir, era capaz de entrar no granel. Está a perceber? Era capaz de entrar no granel, porque este caso,

entre duas empresas do Estado, é tão esquisito que eu era capaz de ter dito... Eu até me lembro de, uma vez, ter feito uma exclamação do género «Eh pá!... Ah, depois os tipos penhoravam e penhoravam e ficavam eles com os Estaleiros!». Lembro-me de ter feito uma exclamação desse tipo. Isto porque, a partir da altura em que se devolva o dinheiro, a situação está completamente enfraquecida. Se o senhor devolveu o dinheiro, como é que, depois... Quer dizer, o grande trunfo que se podia ter na mão era não devolver dinheiro nenhum, porque os Estaleiros tinham trinta e tal milhões de euros na mão. Ora, a partir da altura em quem devolve o dinheiro, o que é que fica na mão? Não fica com nada na mão.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Pois, mas houve um despacho conjunto dos Ministros das Finanças e da Defesa Nacional que autorizou a empresa a endividar-se, precisamente, para devolver esse dinheiro porque a empresa não o tinha. E, portanto, isso só adensa o mistério do *Atlântida*.

Sr. Doutor, gostaria ainda de lhe colocar algumas questões.

Que explicação é que tem para o facto de o contrato com os asfalteiros não ter avançado e ter ficado a marcar passo até hoje, sendo certo que era um bom contrato para os Estaleiros Navais de Viana, mas o que é facto é que o dinheiro foi adiantado pelo cliente, os 10%, e os navios não se fizeram. Que explicação é que tem para esse facto?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Quando eu saí, estavam em curso os formalismos para comprar, creio, os motores, que custariam à volta de 10 milhões, mas isso estava um bocado... Amanhã, está cá o Dr. Almeida Serra, que era o administrador financeiro da empresa no meu tempo, e ainda é, e ele poderá explicar isso melhor.

Mas, enquanto decorria a fase do projeto de detalhe, estava em curso a aquisição dos motores, até para evitar que os motores encarecessem de preço em relação ao que estava orçamentado, e o Dr. Almeida Serra transmitia-me que estava a ter dificuldades, praticamente insanáveis, por causa da lei da contratação pública.

Portanto, como ele se prontificou e vem cá amanhã e disse que se houvesse questões que lhas pusessem... Essa é uma boa questão para o Sr. Doutor colocar, se não se importa.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Em todo o caso, nunca foi reportado à tutela política o facto de haver problemas legais?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Foi, foi e muitas vezes, muitas vezes. Muitas vezes e com consultores a sustentarem a posição dos Estaleiros de que aquilo não podia ser. Não sei se isso avançou porque, a certa altura, estava a pôr-se a hipótese de ser a PDVSA a comprar e abater nos futuros pagamentos. Está a ver? Para ultrapassar os problemas da contratação pública, a PDVSA comprava o motor, mandava o motor para cá e, depois, nos futuros pagamentos, deduzia isso.

Veja o molho de brócolos em que a empresa estava metida, a respeito disso.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Do qual, «molho de brócolos», pelos vistos, não se desenvencilhou, porque o que é facto é que os navios não foram feitos.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não. Repare que os navios não foram feitos porque, entretanto, há um rompimento com a

questão do plano de reestruturação que não avança, mas a empresa continuou a funcionar.

Agora, pergunte ao conselho de administração seguinte e que, creio, vem cá amanhã por que é que eles não avançaram com essas aquisições.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Doutor, não sei se é do seu tempo, mas chegou a ser noticiado que havia negociações com a Douro Azul para que fossem os Estaleiros Navais de Viana a construir uns navios, que foram inaugurados há pouco tempo e que foram construídos noutra lado.

Pergunto-lhe se isso foi ou não no seu tempo e se tem alguma coisa que nos possa dizer.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Foi. O Almirante Victor Gonçalves de Brito é que esteve envolvido nessas negociações. Aquilo que o Almirante me transmitiu foi que o preço que a Douro Azul estava disposta a pagar correspondia a mais um navio que vinha para construção nos Estaleiros que ia dar prejuízo, porque os Estaleiros não tinham custos concorrenciais com o outro estaleiro que acabou por ficar com essa encomenda que, creio, foi o estaleiro de Aveiro.

Portanto, o negócio não se teria feito por causa de o estaleiro de Aveiro fazer um preço mais baixo e ter condições para o fazer, porque, como lhe digo, os Estaleiros, desde há muitos anos, ou perdiam os concursos ou tinham que dar preços mais baixos do que o custo para ganhar trabalho.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Queria fazer-lhe uma última pergunta, que é de opinião.

Já sabemos o desfecho deste processo, houve uma decisão de extinção da empresa, que era a única empresa com determinadas capacidades em matéria de construção naval, que tinha um papel que nenhuma outra empresa assume relativamente à matéria de indústrias de defesa, como ficou provado pela construção dos navios-patrolha, é uma empresa que tem uma determinada importância económica também a nível regional e, eu diria, também a nível nacional... A questão que lhe coloco é se considera que este desfecho era inevitável.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, era evitável. Obviamente que se o processo de reestruturação que apresentei tem avançado era evitável. O projeto de reestruturação, viabilização e modernização que subscrevi era um processo de viabilização e não de encerramento, embora houvesse muita gente a dizer isso.

Ouvi coisas na comunicação social que, como deve calcular, me punham, parafraseando o que um árbitro de futebol disse há uns anos, «cheio de azia». Mas eu não tinha os veículos que essas pessoas tinham junto da comunicação social para dizer que era mentira que o plano de reestruturação era para encerrar os Estaleiros ou para despedir toas as pessoas, como ouvi na comunicação social vezes sempre conta.

Então, alguém faz um plano de reestruturação e de viabilização de uma empresa para fechar a empresa?! Isto é uma coisa... Isto é dito para pessoas que não sabem o que isso é, mas isso, depois, tem efeitos nessas pessoas. As pessoas sabem que estão a abusar da ignorância de outras pessoas sobre o que são projetos desta natureza.

De maneira que apresentei um projeto de viabilização e nesse acreditava e ia bater-me por isso. E não era o primeiro! O Sr. Doutor, se ler

o meu currículo, fica a saber muito bem que eu participei em vários processos de reestruturação de empresas e nenhuma está encerrada.

Portanto, nunca iria, no ocaso da minha vida profissional, envolver-me num projeto que não fosse para levar até ao fim e, ainda para mais, na minha terra. Aquilo era duro, mas era para se fazer e era, como dizia esse governante, «para agarrar o touro pelos cornos». De qualquer maneira, não era tão duro como as pessoas, depois, fizeram crer na opinião pública.

Como disse há bocado, o plano social que tínhamos e que gostava que o Sr. Deputado lesse, porque conheço muito bem quais são também as suas opiniões e as suas ideias sobre estas coisas... Mas gostava que lesse o plano social que tínhamos e que refletisse sobre se alguma empresa, de que tenha conhecimento, tivesse ideias de implementar um plano social daquela natureza e desse conhecimento disso também ao delegado sindical de Viana do Castelo que, sobre isso, também tomou, recentemente, posições muito duvidosas...

Quanto ao que se passou a seguir foi: primeiro, vamos encontrar um parceiro estratégico. Ora, parceiro estratégico andava os Estaleiros há 10 anos à procura e não tinham encontrado. E o que as pessoas me diziam era exatamente isso: que, quando viam a situação dos Estaleiros, ninguém se queria agregar aos Estaleiros. A DAMEN aparece porquê? A DAMEN aparece como um abutre para ver se apanha o projeto das lanchas de fiscalização e se apanha o LPD. E diz na carta que manda: «Nós só estamos na empresa o máximo até seis meses, depois de o LPD ser entregue». Isto é uma coisa inacreditável!

Portanto, parceiro estratégico poderia aparecer, mas não se sabia quando e os Estaleiros não podiam esperar. O que veio a acontecer a seguir comprovou isto, comprovou que não era fácil aparecer esse parceiro estratégico. Não apareceu e os que aparecem, Sr. Deputado, nestes casos de

empresas assim, são abutres. Aparecem uns abutres para ver se apanham as coisas, como, agora, no *Atlântida*, por tuta e meia.

Depois, passou-se para a privatização.

Ora, quanto à privatização, ninguém quer uma empresa com aqueles problemas todos, Sr. Deputado. Quer dizer, se queriam vender a empresa, tinham que, primeiro, a reestruturar. O Sr. Deputado diz-me assim: «Mas isso é incrível. É incrível que o Estado tenha...». Mas é assim. Qual era a alternativa se não houvesse venda da empresa? Era a concessão. Mas a concessão é como o encerramento, quer dizer, começa-se por se dizer que não vai ninguém para a rua, ficam todas as pessoas...

É por isso que, com esse argumento, se rejeita o plano de reestruturação e, depois de se dar uma cabeçada na parede com o parceiro estratégico, dá-se outra cabeçada com a privatização.

Depois, porque já não se pode falar em reestruturação e possivelmente até na situação em que aquilo está, já nem a reestruturação dava ou, então, só com encargos muito grandes e, então, vai-se para o despedimento de toda a gente. Esta é que é a realidade.

Agora, a minha ligação aos Estaleiros acaba com o plano de reestruturação. O presidente da Comissão de Trabalhadores, há pouco tempo, há um mês ou há um mês e meio, num debate que tive com ele na televisão do Porto, dizia que eu tinha sido, de facto, o único administrador naquela empresa que tinha tido a coragem de apresentar um plano de reestruturação.

Portanto, é isto.

A Sr.^a **Presidente**: — Obrigada.

Pergunto aos Srs. Deputados se têm mais alguma pergunta.

Pausa.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Relatora.

A Sr. **Ângela Guerra** (PSD): — Muito obrigada, Sr.^a Presidente.

Muito boa tarde, Sr. Dr. Veiga Anjos. Gostava de lhe pedir apenas dois ou três curtos esclarecimentos: como é que era a relação entre os vários membros do conselho de administração?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Desculpe, não se importa de repetir?

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Perguntava se a relação entre os vários membros do conselho de administração era cordial.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Com os vários membros do meu conselho de administração era muito cordial. Devo dizer-lhe que almoçávamos juntos todos os dias e, às vezes, jantávamos também porque havia pessoas deslocadas em Viana.

Mas este conselho de administração tem outra particularidade, que não foquei, mas que, já agora, também gostava de focar: é, desde há muitos anos, o primeiro conselho de administração em que os administradores estão todos em Viana.

Portanto, os administradores, normalmente, eram viajantes entre o Porto e Lisboa e entre Viana e Lisboa e não sei quê mais e o conselho executivo do meu conselho de administração estava sediado em Viana e não aqui, em Lisboa. Isto para lhe dizer que a nossa relação foi uma relação profissional e que se traduziu em amizade também.

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — A razão de ser da minha pergunta é porque o Sr. Almirante, que aqui esteve hoje de manhã, disse que uma das razões que levou à sua demissão é que havia formas diferentes de ver as coisas nos Estaleiros Navais e, designadamente, uma das coisas que o incomodou foi o facto de o Sr. Doutor lhe ter dito que tudo fez para que o Sr. Almirante não fosse para os Estaleiros de Viana do Castelo. Confirma que assim é?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, isso de dizer que tudo fiz não é verdade. Eu, antes de pensar ir para os Estaleiros de Viana, sugeri ao Sr. Ministro que o Sr. Almirante fosse para administrador não executivo porque eu queria um administrador executivo com mais experiência de gestão de empresas. E tive a franqueza – acho que isto é uma prova de amizade – de dizer ao Sr. Almirante «olhe, comigo, se fosse eu a decidir, o senhor tinha sido convidado para administrador não executivo como eu sou». E porquê? Por causa da ligação com a Marinha como, agora, está lá o Almirante Baguinha. Eu pretendia um administrador no conselho de administração que, sem interferir no dia-a-dia, fizesse a ponte com a Marinha. E o Sr. Almirante Gonçalves Brito tinha toda... Eu pretendia para CEO um indivíduo mais com as características do atual CEO da empresa, o Eng.º Galhardo, espanhol, que esse, sim, é um homem com grande experiência da construção naval.

Repare que o Eng.º Gonçalves de Brito, com todo o respeito que tenho por ele, é mais um homem da reparação naval e não esteve sempre na reparação naval, porque ele era oficial da Marinha — andou muitos anos embarcado — e, depois, na parte final da sua carreira, esteve como responsável do Arsenal do Alfeite.

Portanto, como aquilo era um estaleiro de construção naval, eu pretenderia como CEO um engenheiro, mas com mais vasta experiência na construção naval. Por isso, para mim, ele seria um administrador não executivo.

Fico espantado com o que está a dizer-me e vou telefonar-lhe. Então, a pessoa diz-me: «Não vale a pena... » Eu sou suficientemente leal ao ponto de dizer uma coisa destas e isso é motivo para a pessoa, depois, dizer que não quer lá continuar? Por amor de Deus! Fico espantado com isso. Acho que só uma vez é que estive com ele na Ordem dos Engenheiros, cumprimentamo-nos, mas posso dizer-lhe que talvez a relação que tenho com o Almirante não seja uma relação propriamente de amigos, mas de respeito mútuo.

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Sr. Doutor, apenas um esclarecimento final.

Disse-nos também o Sr. Almirante aqui, de manhã, que a sensação com que ele ficou é que, quanto mais negócios se fizessem nos Estaleiros Navais, maior seria o prejuízo e que, nos três anos que se reportaram, o momento em que ele esteve na administração até agora, relativamente à fase final...

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Ele só esteve na administração três meses!

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Ele esteve cinco meses, não é?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Ah, sim, cinco meses!

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Mas, como acabei de referir agora, na fase final dos Estaleiros, ele disse que a sensação com que ficou era a de que os prejuízos eram muito maiores e quanto mais avançássemos no tempo, seriam sempre maiores.

O Sr. Doutor também tem essa opinião?

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Não, seriam sempre maiores se a empresa continuasse como estava. Isso, sim, não tenho dúvida. Agora, com o processo de reestruturação era exato evitar isso.

A Sr.^a **Ângela Guerra** (PSD): — Muito obrigada.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Doutor, deixe-me só prestar aqui um esclarecimento a todos os Deputados.

Como perceberam, a Sr.^a Deputada **Ângela Guerra** fez estes pedidos de esclarecimento por ser a relatora da Comissão e a relatora, no final das rondas, pode pedir algum esclarecimento sobre questões que tenham ficado, para ela e para o seu relatório, por esclarecer.

O Sr. Dr. **Carlos Alberto Veiga Anjos**: — Se me permite, Sr.^a Presidente, queria dizer muito obrigado aos Srs. Deputados por me terem recebido nesta Casa. Já cá tinha vindo, mas era em visitas mais agradáveis para almoçar com alguns Srs. Deputados, mas esta nunca me passou pela cabeça ter e acho que foi um prazer explicar, se consegui, esta questiúncula dos Estaleiros, que é complicada e difícil.

Mas foi um prazer estar convosco e espero que tenha ajudado.

A Sr.^a **Presidente**: — Resta-me, então, agradecer aos Sr. Dr. Veiga Anjos pelo tempo que usou nesta Comissão de Inquérito e agradecer a todas as Sr.^{as} Deputadas e a todos os Srs. Deputados e dar por encerrada esta sessão.

Eram 18 horas e 16 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL