

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

4.^a Reunião
(2.^a audição)
(13 de março de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Mónica Ferro) declarou aberta a reunião às 17 horas e 15 minutos.

Após uma intervenção inicial, o Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira [Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S.A.] respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Afonso Oliveira (PSD), Jorge Fão (PS), Abel Baptista (CDS-PP), Mariana Aiveca (BE), Carla Cruz (PCP), Rui Paulo Figueiredo (PS) e Otília Ferreira Gomes (CDS-PP), tendo também usado da palavra, em interpelação à mesa, o Sr. Deputado António Gameiro (PS).

A Sr.^a Presidente (Mónica Ferro) encerrou a reunião eram 21 horas e 56 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, está aberta a reunião.

Eram 17 horas e 15 minutos.

Srs. Deputados, de acordo com o critério que tinha ficado estabelecido, a primeira intervenção será do Partido Social Democrata, à qual se seguirão as intervenções do Partido Socialista, do CDS-PP, do Bloco de Esquerda e, por fim, a do Partido Comunista.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Dá-me licença, Sr.^a Presidente?

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

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr.^a Presidente, não vou contestar hoje esse critério, embora me pareça que não seja o melhor, uma vez que houve grupos parlamentares que não pediram a vinda aqui de determinadas entidades porque sabiam que iam ser pedidas por outros e não é justo que sejam prejudicados pelo facto de o não terem feito. Creio que seria mais justo - e irei propor isso na próxima reunião de coordenadores - que, tal como em outras comissões de inquérito em que participei, se estabelecesse um critério de rotatividade quanto à ordem do exercício do direito de colocar perguntas. Assim, numa reunião começa o PSD, depois é o PS, o CDS, o PCP e o Bloco de Esquerda, noutra a ordem será o PS, e por aí fora. Portanto, assim ninguém é prejudicado e não temos de andar aqui numa corrida para saber quem pede a vinda de quem, porque, nesse caso, é melhor todos pedirmos tudo, para ninguém ser prejudicado. Não me parece que seja a melhor forma e, por essa razão, irei propor, em próxima reunião de coordenadores, que se adote um critério mais justo do que este.

O Sr. **Fernando Negrão** (PSD): — Peço a palavra, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Negrão.

O Sr. **Fernando Negrão** (PSD): — Sr.^a Presidente, eu só queria dizer que concordo com o que o Sr. Deputado António Filipe acabou de dizer e acho que na próxima reunião de coordenadores deveríamos fixar uma outra forma no que diz respeito à ordem das intervenções.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Podemos, então, dar início à nossa audição de hoje, com o Sr. Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF.

Pausa.

Começo por dar as boas tardes ao Sr. Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, e passo-lhe, de imediato, a palavra. Creio que tem uma exposição inicial e pedia-lhe apenas que não ultrapassasse os 10 ou 15 minutos, para que a audição possa começar e ser o mais dinâmica possível.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira** [Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S.A.]: — Muito obrigado, Sr.^a Presidente. Boa tarde, excelentíssimos Sr.^{as} e Srs. Deputados.

Espero hoje conseguir dar uma contribuição que seja elucidativa em relação à matéria que é objeto desta Comissão. Esta minha intervenção é

sequência de anteriores intervenções que fiz na Comissão Parlamentar de Defesa, e que estão disponíveis, e a matéria que vou aqui apreciar, que é suportada num *PowerPoint*, enquadra-se exatamente nessa continuidade da informação que foi prestada anteriormente.

A perspetiva que hoje vos trago aqui é, pura e simplesmente, de acionista, ou seja, o que é que um acionista analisa numa empresa que recebe e, entrando na gestão, num universo de cerca de 12 empresas do Grupo, como é que encara, como é que orienta a estratégia para uma solução, isto é, quais os passos necessários para criar uma solução.

Em agosto de 2011, o Conselho de Administração da EMPORDEF tomou posse, assim como o Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros de Viana do Castelo.

Os constrangimentos existentes à época eram muito claros: a empresa tinha 82 milhões de euros de capitais próprios negativos, o que quer dizer que era financiada por terceiros, não tinha condições para se autofinanciar; o passivo total estava em cerca de 255 milhões de euros; tinha financiamentos de três entidades (o que depois veremos em detalhe) de cerca de 162 milhões de euros; adiantamentos de clientes de 27 milhões de euros; contingências diversas de 15 milhões de euros; 14 milhões de euros de outros credores; o Fundo de Pensões — que é conhecido — tinha um défice de 12 milhões de euros; as dívidas a fornecedores eram de 8 milhões de euros. Tinha, ainda, uma dívida à Atlânticoline de 7 milhões de euros, uma dívida à Parpública (Parpública - Participações Públicas, SGPS, S.A.) de 1,4 milhões de euros, pelas rendas não pagas nos dois anos anteriores e mais um semestre, e tinha penhoras a equipamentos, dois guindastes, a favor da Autoridade Tributária (*slide 1*).

Outros constrangimentos: Fundo de Pensões. A empresa tinha responsabilidades de cerca de 27 milhões de euros, em relação ao universo dos beneficiários desse Fundo, quer reformados, quer pessoas ainda no

ativo e que viriam a estar reformadas; o valor do Fundo, os ativos existentes no Fundo eram, naquela altura, de cerca de 17 milhões de euros e o défice teve, nos anos de 1999 a 2012, esta evolução, para atingir os 14 milhões de euros de défice que anteriormente tinha referido, de acordo com as prestações que a empresa ia dando e com a variação do valor dos ativos no próprio Fundo.

Um dado importante, muito importante: só a gestão do Fundo pela entidade bancária que o fazia — BPI Vida e Pensões — custava, grosseiramente, meio milhão de euros por ano. Outro dado relevante: os trabalhadores não tinham qualquer contribuição para o Fundo (*slide 2*).

Para conseguir reequilibrar a situação, não debelar o défice, digamos que a empresa estava na contingência de fazer uma contribuição, no mínimo, e em relação a exercícios passados, de 5,5 milhões de euros, e de 724 000 € para o plano de amortização daquele ano (*slide 3*).

O endividamento da empresa — e isto olhando a sua evolução a um prazo relativamente grande, cerca de 10 anos, principalmente desde 2005 até 2010, digamos, inícios ou meados de 2011 — tinha aumentado em 100 milhões de euros, partindo de uma situação relativamente equilibrada nos anos de 2003, 2004 (ter até 50 milhões de endividamento, face ao volume de atividade que tinha, não era significativo, digamos que teria meios para conseguir fazer o serviço da dívida), mas, de facto, de 2005 a 2010 foi galopante (*slide 4*).

A origem desse endividamento que, inicialmente, nos anos de 2003 a 2005, era um financiamento estritamente da banca, alterou-se: em 2006, a empresa necessitou de financiamento do Tesouro para conseguir gerir os seus negócios e ter a sua atividade. Portanto, logo em 2006, cerca de 65% do endividamento passou a ser do Tesouro. Depois teve alguma flutuação e, no início de 2011, estava mais ou menos um terço, um terço: Direção-Geral do Tesouro, banca (a vermelho no gráfico do *slide 5*) e o acionista,

que em 2009 teve de suprir a empresa. Para quê? Para uma transação que é conhecida, que foi o financiamento da devolução do preço dos adiantamentos à Atlânticoline. Ou seja, a EMPORDEF, no final de 2009, mais precisamente em 23 de dezembro de 2009, financiou 37 milhões de euros ao Estaleiro, dos quais, 32 milhões de euros serviram para devolver o adiantamento de preço acordado em tribunal arbitral e mais 5 milhões de euros que ficaram na tesouraria da empresa. Portanto, a EMPORDEF teve de entregar 37 milhões de euros. Esses 5 milhões de euros — também é bom que se refira — juntaram-se, no final do ano, a outros 5 milhões de euros que a empresa conseguiu cobrar a um dos seus clientes, a própria Marinha (Ministério da Defesa, DGAE - Direção-Geral de Armamento), e pagou ao Tesouro, no final desse ano, 10 milhões de euros. Portanto, pagou, em 23 de dezembro de 2009, 32 milhões de euros à Atlânticoline; ficou a dever sete milhões e tal de euros, porque a dívida era quase de 40 milhões de euros, do acordo arbitral, mas pagou também, nesse final de ano, 10 milhões de euros — devolveu 10 milhões de euros ao Tesouro. Isto é muito significativo e conduz a esse reequilíbrio de um terço, um terço, um terço.

A partir de 2011, a empresa deixou de ter capacidade — face às circunstâncias em que vivia, e vamos ver depois as razões mais profundas — de se financiar na banca. Pura e simplesmente, a empresa a partir de 2011 não teve, de facto, condições para tal: estava numa situação de descrédito, o que levava a que a banca não financiasse, de forma alguma, o Estaleiro.

Vamos ver a situação financeira e patrimonial, a evolução dos resultados operacionais e líquidos ao longo dos anos (em 20 anos, para ser um período suficientemente lato, para não se criar polémica acerca deste assunto).

A empresa teve, neste período, 210 milhões de euros de resultados operacionais negativos e resultados líquidos acumulados negativos de quase 300 milhões de euros. Ou seja, a empresa andou sempre abaixo do *breakeven* em qualquer dos exercícios e teve períodos de profundos resultados negativos, principalmente no período que vai de 2002 a 2006, em que a situação foi tremenda (*slide 6*).

Os capitais próprios da empresa refletem exatamente isso, ou seja, que, sucessivamente, a empresa precisou ou de reavaliações do seu ativo, ou de injeções de capital social por parte do acionista EMPORDEF. E citemos aqui, em 1998, o primeiro aumento de capital de 27 milhões de euros, uma reavaliação de ativos, em 2004, e porque a empresa tinha atingido 50 milhões de euros de capitais próprios negativos em 2003 e, de acordo com a lei e com o artigo 35.º, que é conhecido, teria de repor os seus capitais sociais. Portanto, fez-se uma reavaliação de ativos. Imediatamente, no ano seguinte, em 2005, a empresa estava outra vez com capitais próprios negativos e foi necessário aumentar, novamente, o capital social em 24,5 milhões de euros. Como se verifica, em 2006, a situação continuou a degradar-se e, em 2008, fez novamente uma reavaliação de ativos de 17,7 milhões de euros.

Essas operações, num e noutro sentido, deixaram de ser equilibradas, passou a ser impossível controlá-las, porque, de facto, em 2009 e 2010, o afundamento dos capitais próprios foi extremamente violento por causa dos negócios que foram cancelados, nomeadamente do *Atlântida* e do *Anticiclone* e de outras operações de correção de avaliações de ativos que anteriormente tinham sido feitas. Portanto, foi necessário introduzir alguns elementos de gestão e de critérios valorimétricos mais rigorosos, e a administração que estava lá nessa altura fê-lo, e fê-lo bem feito, só que ao traduzir a realidade da empresa, dos seus capitais e dos seus ativos,

traduziu também isso em capitais próprios e daí saltou para mais de 100 milhões de euros de capitais próprios negativos (*slide 7*).

Quanto à evolução do passivo, diria que tem três grandes ciclos em 20 anos, mas centraria a questão, outra vez, nestas duas grandes ondas de degradação do seu passivo: a primeira, entre 2000, 2001 e 2004, e depois uma segunda fase, de 2005 a 2010. Pode dizer-se que a empresa também tinha ativos para o compensar, só que os capitais próprios negativos mostram que não conseguia compensar com os referidos ativos e com a exploração (*slide 8*) e, como se vai ver a seguir na apresentação que vos estou a mostrar, a evolução dos proveitos até 2003, este gráfico do *slide 9* é apresentado de acordo com os princípios contabilísticos: a empresa faturava no final da entrega de um navio, portanto tem picos muito grandes, daí o método de contrato completo. A partir de 2003, em que é por réditos de percentagem de realização em cada exercício, a empresa mostra evolução até 2008 dos seus proveitos, mas, a partir de 2008, a empresa tem um afundamento brutal dos seus proveitos e daí os resultados que vimos anteriormente, a situação líquida e os capitais próprios.

Há outros indicadores dos últimos 20 anos que são demonstrativos de uma situação algo difícil de gerir, designadamente quando comparamos, por exemplo, um dos rácios que são os resultados operacionais *versus* gastos com pessoal (*per capita*), os resultados são aqueles que já vimos anteriormente, isto é, são resultados permanentemente negativos, com as tais crises de 2003 e de 2009/2010. Mas o que é significativo nesta evolução é a empresa ter, em 1993, uma remuneração anual *per capita* de 13 500 €, grosseiramente, e passados 12 anos ter o dobro. E, se virmos a evolução, os períodos de maior aceleração, entre 2002 e 2005, são os períodos de piores resultados (*slide 10*). Isto em termos de gestão é difícil de compreender, mas conduz a uma outra análise, que é esta: como é que a

empresa conseguia pagar? Criando riqueza, produzindo, contribuindo, digamos, para o produto interno bruto.

A empresa, o seu VAB, o seu valor acrescentado bruto... Peço desculpa, porque estamos a entrar já num nível de análise que é demasiado técnico, digamos assim, mas as realidades... Para quem quiser aprofundar isto, deixo toda esta matéria aos Srs. Deputados e à Comissão.

A empresa tinha um produto, um VAB, um valor acrescentado bruto, que era inferior aos gastos com pessoal em cada exercício. No *slide 11*, vê-se a curva de gastos com pessoal e o VAB da empresa: excluindo 2012 e 2013, que são anos de ínfima atividade, o diferencial entre aquilo que a empresa produz como riqueza e aquilo que remunera o fator trabalho está completamente desequilibrado. Portanto, este modelo, este paradigma empresarial, era insustentável.

Um dos fatores que aqui vimos que degradou os capitais próprios negativos para valores, digamos, impossíveis, em termos de remuneração do financiamento, foi o *Atlântida*. Que consequências é que teve? Enfim, existe matriz, e nós ou a Administração dos Estaleiros podemos facultar, dos factos mais relevantes na história da empresa, e isso já tem sido, muitas vezes, comentado. Mas quais foram as consequências? O custo do *Atlântida* está cifrado hoje em cerca de 58 milhões; o do *Anticiclone* em 15,5 milhões. O aumento do endividamento perante o acionista, de que falámos há pouco, dos tais 32 milhões, que tem juros anuais de 2,5 milhões (e não foi de 37 milhões, que foi aquilo em que a EMPORDEF se endividou, porque houve 5 milhões, como se recordam, que foram devolvidos ao Tesouro e mais 5 milhões que a empresa cobrou das construções militares, no total de 10 milhões, no final do ano). Portanto, na realidade, o endividamento do acionista, relativamente ao *Atlântida* e ao *Anticiclone*, é de 32 milhões.

O custo anual da imobilização situa-se em 1 milhão de euros, com toda a degradação técnica e de manutenção, digamos, que é necessário combater. Há, no entanto, um dano imparável, que é a perda de validade dos certificados de garantia dos diferentes equipamentos, ou seja, dos motores, dos sistemas de propulsão, enfim, de toda a parte elétrica nestes anos, o que é dramático em termos de colocação no mercado.

Os custos de imagem da recusa destes dois navios foram inquantificáveis, numa primeira fase, junto do mercado internacional, em termos de prestígio dos próprios Estaleiros, e, depois, junto da banca.

A degradação do valor no mercado deste navio é enorme, porque o valor do *Anticiclone* é sucata, ou seja, para este, não há solução que não seja a da venda como sucata (*slide 12*).

Outra consequência do acordo que foi estabelecido, de devolução e recusa da Atlânticoline dos dois navios, foi o pagamento dos 40 milhões que referi há bocado: 32 milhões foram pagos na altura e 8 milhões ficaram a dever-se, de que, até à data, se pagaram, em pequenas amortizações, por esta ou aquela razão, cerca de 2 milhões. Mas os juros vão correndo e, portanto, nesta altura, estamos a falar outra vez de cerca de 7,6 milhões de dívida, que a empresa tem de respeitar, porque isso foi sancionado no tribunal arbitral (*slide 13*).

Por que é que a empresa perdia dinheiro? Além da questão da riqueza que produzia, do VAB que vimos há pouco *versus* os encargos com pessoal, há outros fatores e esses outros fatores são, nomeadamente, as construções. O melhor resultado que a empresa teve, de 2003 a 2013, ou seja, nos últimos 10 anos, em 22 navios entregues, foi num navio pequeno, uma construção de meio milhão, um navio-hotel, com um resultado de 6%. Não tem valor no quadro global das construções, porque é um navio relativamente pequeno, um trabalho relativamente pequeno. O pior resultado foi em 2004, num navio químico, que, na gíria, nos Estaleiros, se

chama «enxofreiro», porque serve para transportar enxofre, feito para uma empresa finlandesa, um armador finlandês, em que se perderam 77%. Esta perda de 20 milhões foi o indicador de alarme, penso que este caso é, de facto, o alarme em relação à situação da gestão dos Estaleiros, em 2004. Não tenho qualquer dúvida de que esta construção passou a caracterizar a situação. Aliás, vê-se pelos rácios e pelos indicadores que vimos anteriormente, que mostram uma situação muito complicada. E não conheço que se tenham extraído consequências desta situação, deste resultado, neste ano, com a construção deste navio.

O resultado global, nos 22 navios, foi uma perda de 100 milhões, uma margem negativa de 19% (*slide 14*).

No *slide 15*, podemos ver o total dos navios, dividido, e as diferentes margens, em que *C* representa os navios dos contratos de contrapartidas, *M* são os navios conquistados no mercado pelos próprios Estaleiros, *m* são os navios que resultam de subempreitada, ou seja, os negócios já vinham de outros estaleiros e a empresa conseguiu absorvê-los e fazer trabalho. E fê-lo! Podemos verificar que os dois *M* têm a ver com dois navios em que a empresa perdeu valores muito significativos. Depois, enfim, temos aquilo que é conseguido pelo Estado português, de carácter militar ou outras construções.

Um outro aspeto muito interessante é o dos navios cancelados, ou seja, os navios que não se entregaram, além do *Anticiclone* e do *Atlântida*. Quem olha para estes números até pode pensar que os Estaleiros ganham dinheiro em não entregar navios, excetuando o *Atlântida* e o *Anticiclone*. E, de facto, há também alguns indicadores, nomeadamente alguns negócios, que mostram uma situação algo difícil de compreender, designadamente nestes dois contratos de mega-iates, em que, inexplicavelmente, não se tendo feito um parafuso, a empresa não conseguiu ficar com os valores de adiantamento do cliente. É difícil compreender como é que se conseguiram

constituir custos tão elevados, de 70 a 80% das verbas que se tinham recebido, tendo o cliente desistido das construções (*slide 16*).

A seguir, temos os resultados dos diferentes grupos, isto é, das contrapartidas, dos navios encomendados pelo Estado português ou equivalente, e do mercado global, digamos, por famílias, que dão estes números (*slide 17*).

Quanto às construções militares, que são um tema relevante, gostaria só de dar nota de que as construções dos dois NPO (navio de patrulha oceânica) representaram cerca de 17 milhões de prejuízo, como se pode ver no *slide 18*, as penalidades potenciais, aquando da entrega destes navios, situavam-se a este nível, quando se negociaram as revogações dos restantes contratos, a empresa poderia ter penalidades que, no mínimo, seriam desta ordem — e posso facultar documentação nesse sentido —, mas podiam atingir valores de várias dezenas de milhões de euros.

Foi, pois, uma revogação com um saldo muito positivo para os Estaleiros, independentemente da compreensão que se possa ter noutras perspetivas. Sob o ponto de vista dos contratos, os Estaleiros tinham também, para além de atrasos de dezenas e dezenas de meses na construção dos NCP (navio de combate à poluição) e das lanchas, a acrescer aos NPO, responsabilidades contratuais elevadas.

É tudo, Sr.^a Presidente. Fico ao dispor dos Srs. Deputados.

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

Vamos, então, agora, passar às intervenções dos partidos, começando, nesta ronda, como ficou acordado, pelo Partido Social Democrata.

Tem a palavra o Sr. Deputado Afonso Oliveira.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr. Dr. Vicente Ferreira, obrigado pela sua intervenção nesta Comissão.

Devo dizer-lhe que já li toda a documentação que chegou à Comissão, e todos tivemos essa informação, mas a sua exposição, de forma sistematizada e muito bem esclarecedora para todos nós e para todos os portugueses do estado em que os Estaleiros se mantiveram durante anos, foi muito clara. Por esse facto, peço à Sr.^a Presidente e ao Sr. Doutor que distribuam agora essa informação, caso seja possível, pois pode ser necessária para o andamento dos trabalhos.

Antes de ir à questão que aqui colocou, e muito bem, que realmente demonstra o «afundamento dos capitais próprios» — palavras suas —, o nível absolutamente incomportável do endividamento, quero recuar nove anos, se me permite, para percebermos a história dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em matéria de endividamento, de comportamento económico daquela empresa.

Em 18 de agosto de 2005, o Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo dirigiu uma carta à EMPORDEF a comunicar a aprovação de um plano de reestruturação. O relatório que serve de suporte a esse plano de reestruturação refere, e vai muito ao encontro do que acabou de dizer aqui, que há um défice estrutural crescente ao longo dos últimos anos. É um facto! Refere também o agravamento dos resultados financeiros por via de um crescente recurso a endividamento bancário para financiar a atividade da empresa. E refere muito mais coisas que, agora, nesta fase, prefiro avançar já, como, por exemplo, que «a atual situação financeira dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo não permite à empresa manter a sua atividade sem o recurso a fundos externos adicionais», que a empresa «evidencia um desequilíbrio financeiro estrutural, resultante da acumulação sistemática de prejuízos,...» — como ficou aqui claramente evidenciado pela sua apresentação — «... que tem

vindo a ser ultrapassado através do recurso a financiamento com carta de conforto do acionista Estado português». Portanto, há aqui, digamos, um padrão de comportamento.

Mas esse relatório — e a pergunta que lhe coloco tem a ver um pouco com isto — coloca também a possibilidade de encerramento dos Estaleiros. Nesse trabalho, que é desenvolvido em 2005, é colocada a hipótese do encerramento e é referido que os custos associados ao encerramento dos Estaleiros — desmobilização dos trabalhos e regularização dos passivos perante credores — são de, pelo menos, 175 milhões de euros.

Gostava que comentasse este plano de reestruturação e o que foi feito a este nível, que é claramente coincidente com o que acabou aqui de afirmar. Penso que era importante percebermos que, naquela altura, há nove anos, num relatório que serviu de base, digamos, a um plano de reestruturação, já se falava num possível encerramento dos Estaleiros ou, pelo menos, havia uma avaliação dos custos associados a esse possível encerramento.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem a palavra, Sr. Dr. Vicente Ferreira.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr. Deputado, agradeço a sua pergunta e penso que é uma pergunta que não precisa de se situar em 2005. Eu não estava na gestão, pelo que farão o favor de perguntar às administrações anteriores e dessa época.

No entanto, estruturalmente, quer o plano de 2005, quer, digamos, o relatório da IGF (Inspeção-Geral de Finanças), de 2009, quer os estudos que foram feitos pela, conhecida, A.T. Kearney e estudos acessórios mostram sempre uma situação que é analisada, bem analisada — até já tive

oportunidade de referir que o estudo da A.T. Kearney é aquele de que estou mais próximo, apesar de ser anterior a mim, e é aquele que esta administração mais aprofundou para tentar perceber se tinha alguma aplicabilidade na realidade —, e todos encararam sempre soluções de continuidade e soluções de encerramento. E o da A.T. Kearney encarava, e muito bem, uma solução de refundação.

Portanto, foram preconizadas diferentes medidas, principalmente nos anos de 2005 e de 2009, a realidade é que não foram aplicadas ou, portanto, não houve oportunidade... Não consigo dizer quais as razões, mas não vi medidas de gestão, naquilo que li, e admito que não tenha lido tudo, porque são muitos anos, portanto não houve condições ou, pelo menos, não foram tomadas medidas visíveis na estrutura da empresa.

Como é óbvio, todos estes estudos encaravam, de facto, a liquidação da empresa, dada a degradação de todos os rácios que mostravam que a empresa tinha muita dificuldade em sustentar-se, isto é, tinha défices permanentes, necessidades de financiamentos exteriores, dificuldade em autonomizar-se e necessidade de dinheiro do acionista, neste caso o Estado ou a EMPORDEF.

Relativamente ao estudo da A.T. Kearney — e, na dúvida, trouxe-o, pois não sei se é ou não peça do inquérito, mas posso deixá-lo —, este tinha, de partida, alguns pressupostos que não eram aplicáveis, e já o referi na Comissão de Defesa Nacional. Ou seja, tinha uma carteira militar de encomendas que, no contexto económico e financeiro em que Portugal estava em 2011, não permitia aplicá-la. Estando o País numa situação de ajuda externa e com um programa de investimento extremamente restrito, não havia a possibilidade de aplicar aquele estudo, porque carecia dos 300 milhões de financiamento que estavam lá obtidos através da carteira de encomendas.

Portanto, globalmente, eu responderia dizendo que todos esses estudos foram interessantes, mas, ou por falta de condições ou por qualquer outra razão que desconheço, na realidade, não foram aplicados.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Informo o Sr. Presidente da EMPORDEF que todo o material que deixou na Comissão de Defesa Nacional foi transferido para esta Comissão de Inquérito.

Sr. Deputado Afonso Oliveira, tomei nota que já usou três minutos e alguns segundos do tempo de que dispunha, dispondo agora de 7 minutos.

Tem a palavra.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr. Doutor, agradeço as suas respostas.

Em relação ao estudo da autoria da IGF efetuado em 2009, gostava que comentasse estas afirmações que resultam rigorosamente do estudo.

Diz o relatório da IGF que, na ausência do desenvolvimento de medidas de saneamento económico-financeiro, no final de 2008, a empresa encontrava-se novamente numa situação de falência técnica. Mais uma vez, capitais próprios negativos, falência técnica, portanto, uma situação perfeitamente insustentável.

O estudo, que referiu, da A.T. Kearney é muito interessante e permite também perceber em 2 de fevereiro de 2011, quando esse estudo foi apresentado ao anterior Governo, como estava a empresa. O estudo refere o seguinte: «Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo enfrentam sérias dificuldades, estando, inclusivamente, em falência técnica.» Isto é dito mais uma vez, e agora em 2011. E continua: «Os últimos 20 anos dos Estaleiros foram deficitários em 200 milhões de euros resultado de uma incapacidade de rentabilizar as construções».

A pergunta que faço é esta: porquê? Por que razão há uma dificuldade permanente em rentabilizar as construções.

O estudo demonstrou também que uma série de navios foram construídos com prejuízos in comportáveis. Qualquer empresa que funcione no mercado não pode ter este tipo de prejuízo, não constrói para ter prejuízo. Por que razão foi assim?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Relativamente à estrutura de funcionamento dos Estaleiros e à sua organização — e ficou claro ao nível de custos com recursos humanos, as margens que cada uma das construções produzia, assim como aspetos que aqui não foram referidos, porque não teria tempo para o fazer, ao nível da estrutura de compras, ou seja, ao nível da capacidade e da competitividade para conseguir preços de mercado interessantes na compra de materiais e equipamentos —, os Estaleiros tinham graves deficiências.

Hoje, é historicamente fácil ao nível de rácios económicos demonstrá-lo e ao nível técnico, nomeadamente na área de compras ou na área industrial de organização de trabalho, é difícil ir buscar elementos tão tardios.

Mas sem dúvida que esse estudo da A.T. Kearney, assim como as avaliações feitas, complementares a esse estudo, da LCA Advogados e o estudo do Professor Paz Ferreira... Esse estudo da A.T. Kearney tem estas três componentes e só se compreende analisando estas três peças.

Portanto, percebe-se perfeitamente que o modelo de gestão em que assentavam os Estaleiros não tinha qualquer viabilidade. Bastava elementos de resultados ou elementos financeiros para o provar. E estamos a falar de um período tão longo que, sem dúvida alguma, era impossível, sem alterar em definitivo a estrutura organizativa dos Estaleiros, o modelo de negócio,

a sua estrutura produtiva ou a propriedade, conseguir viabilizar aquela organização.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, gostaria de voltar ao estudo da A.T. Kearney, um estudo, como já disse, realmente interessante e que permite perceber o estado em que estavam os Estaleiros em 2011.

Esse estudo refere também — e este é um dado importante para nós porque permite perceber muita coisa — o seguinte: «A decisão de refundação permitirá aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo gerar resultados para fazer face ao serviço da dívida das instituições financeiras, manter 340 postos de trabalho, 200 subcontratados e recuperar o investimento acionista em cerca de 10 milhões de euros através da privatização».

Gostava que o Sr. Doutor, do conhecimento que tem do estudo, confirmasse estas afirmações que são retiradas desse estudo e o que é que isto representa.

Em 2011, houve uma decisão de um processo de refundação dos Estaleiros, pelo que gostaria que nos dissesse o que é que foi feito a este nível, o que é que se pretendia fazer naquela altura, o que é que representava em termos de trabalhadores. É porque, na prática, o que o estudo refere é que há uma redução de 400 trabalhadores dos Estaleiros. É isso que eu percebo, mas gostaria de ouvir o seu comentário.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Eu não estava, na altura, na gestão, mas vou tentar explicar aquilo que foi a nossa compreensão, até porque, quando tomámos posse, era fundamental perceber se esses instrumentos de trabalho teriam alguma aplicação. Não valia a pena andar a descobrir aquilo que já estava descoberto e podia ser um rumo.

Como referi, o rumo não era aplicável porque a carteira militar de encomendas não podia ser construída. Mas ao nível do modelo — e o modelo que foi adotado na altura, tanto quanto eu entendo, porque só foi aplicado a primeira fase... Aquilo que o Sr. Deputado acabou de dizer é a primeira fase de um processo. O processo de refundação previa reestruturações sucessivas e até a criação de uma nova empresa, para onde seriam transferidos os trabalhadores em novas condições — é para aí que o estudo aponta, e o suporte LCA Advogados vai nesse sentido —, o que visava a privatização dessa nova empresa onde se apontava que seriam necessários cerca de 100 milhões de euros de fundos públicos para financiar todo o processo.

A primeira fase foi, de facto, a dos recursos humanos e referia o estudo que havia uma expectativa de uma receita de cerca de 90 milhões no final. Daí o equilíbrio daria cerca de 10 milhões na operação. Mas, no contexto económico, 10 milhões não são relevantes. O que era preciso era atingir esse objetivo.

Porém, o principal problema é que os pressupostos do estudo não eram executáveis, apesar da bondade do mesmo, que reconheço.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, estou a falar sobre o estudo por uma razão muito simples. Nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo temos de perceber uma coisa muito importante, e os portugueses compreendem isto também, que é saber como é que se desenvolveu todo o processo, como é que os Estaleiros funcionaram durante muitos anos, como é que foi possível manterem-se a funcionar nestes termos.

Dou-lhe só um exemplo que o próprio estudo refere, e cito: «A evolução do nível de endividamento dos últimos anos é incompatível, representa mais de 92% do ativo, comparando com 27% do *benchmark*». Ou seja, as melhores práticas internacionais nesta matéria, os melhores

exemplos ao nível de estaleiros, são 27% do ativo — os Estaleiros completamente endividados.

Gostava que aprofundasse um pouco mais este tema e pergunto-lhe muito diretamente: faz algum sentido manter a funcionar estaleiros que permitem a construção de navios para venda e não só para a Marinha portuguesa? Faz algum sentido manter este tipo de funcionamento?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:** — Sr. Deputado, aquilo que eu considero é que, primeiro, os Estaleiros tinham uma total incapacidade de conquistar novas construções no mercado. Viu-se, pelo mapa que mostrei há pouco, que os *M* mostram que em 10 anos conquistou duas construções. Os Estaleiros viveram de construções de contrapartidas e de construções da diplomacia económica do Governo.

Segundo aspeto: para um acionista aqueles Estaleiros — e no início da minha intervenção eu disse que falaria na perspetiva de acionista —, mesmo público, não tinha qualquer viabilidade. Ou seja, a situação patrimonial de endividamento, de serviço da dívida e de modelo de negócio não teria, para futuro, qualquer possibilidade sem um esforço financeiro de capitais públicos que repusessem toda a estrutura de endividamento a zero e, por outro lado, alterassem todo o funcionamento dos Estaleiros numa perspetiva de ser competitivo no mercado para conquistar novas construções.

Cito mais um exemplo, que também está no estudo, que é o índice de produtividade média do *benchmark* do mercado. O estudo refere que, na Europa, havia uma média de um índice 14 de produtividade e os Estaleiros tinham pouco mais de um índice 7. Ou seja, a produtividade média dos Estaleiros era metade da média dos estaleiros europeus.

Com esta matriz, só uma completa reformulação de negócio que perspetivasse os Estaleiros num mercado aberto e com competitividade para conquistar novas construções.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, ficou muito claro para nós — pelo menos, por aquilo que ouvimos aqui esta tarde — a incapacidade económica, a dificuldade ao nível dos capitais da própria empresa, a dificuldade de competir no mercado internacional dos Estaleiros, portanto houve uma ausência total de competitividade durante muitos anos. Isso foi referenciado e ficou evidente pelos números que ouvimos.

Gostaria agora de andar um bocadinho mais para a frente no tempo e falar do *Atlântida*, um tema muito importante neste processo para percebermos o que é que ele representou para os Estaleiros.

O Sr. Dr. Vicente Ferreira fez a seguinte afirmação na Comissão de Defesa Nacional: «A recusa do navio *Atlântida* pelos Açores correspondeu à certidão de óbito dos Estaleiros». Quer explicar porquê nesta Comissão?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Para além do impacto de setenta e tal milhões de prejuízo potencial, pelo menos instantaneamente imobilização financeira, mais o serviço da dívida que daí decorria e todos os problemas técnicos de degradação, pelo menos, do *Atlântida*, para além da perda do *Anticiclone*, eu diria que, ao nível da reputação para os Estaleiros, foi a certidão de óbito. Muito pior do que os valores de perda foram os valores de imagem.

Definitivamente, os Estaleiros nunca mais conseguiram equilibrar a sua fórmula de gestão do que lhe faltava fazer, e naquela altura eram essencialmente construções militares e passados uns meses passou a ter o contrato dos navios asfalteiros, que é muito relevante na vida da empresa e

da responsabilidade do Estado português e da EMPORDEF. A partir dessa altura, não conseguiu desenvolver a conclusão rápida e em prazo dos NPO, não conseguiu arrancar com a construção dos NCP, não conseguiu realizar o projeto das lanchas. Há diferentes razões, mas a financeira foi também violentíssima. Apesar de ter adiantamentos que eram superiores aos valores dos contratos em qualquer destas construções — e o mesmo se veio a repetir em relação aos navios asfalteiros —, os Estaleiros não tiveram condições internas orgânicas para cumprir esses contratos.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, acho que a explicação ficou muito clara.

Realmente, quando uma empresa como a Atlânticoline, detida a 100% pelo Governo dos Açores, em 23 de dezembro de 2009, não aceita um navio, cria um problema gravíssimo de imagem e de capacidade de os Estaleiros funcionarem, depois, no mercado.

Chegaram, ontem, a esta Comissão Parlamentar de Inquérito, enviados pela EMPORDEF, dois pareceres sobre a questão que opõe os Estaleiros Navais à Atlânticoline a propósito do fornecimento do navio *Atlântida*, um deles elaborado pelo Sr. Dr. António Pinto Monteiro e o outro pelo Sr. Dr. Menezes Cordeiro. Pode dizer-nos quais foram as principais conclusões desses pareceres e o que é que os mesmos representaram nesse período.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr. Deputado, esses pareceres datam do último trimestre de 2009, ou seja, estamos a falar de um período relativamente remoto para mim, mas vou tentar interpretá-los, dado que foi importante perceber qual o parecer, qual a mensagem que esses juristas catedráticos tinham passado à empresa, eu diria até como orientação estratégica ao conselho de administração.

Eles comentam que a medida é, de facto, inusitada, é desproporcionada. Ou seja, a atuação da Atlânticoline, e a atitude de recusa dos navios, é desproporcionada face às responsabilidades que cada uma das partes tem. Esta é a primeira grande conclusão.

A segunda conclusão é que esses juristas recomendam que haja uma reanálise, uma discussão, o que, para mim, não é mais do que a recomendação para, não sendo isso possível, litigar.

A terceira conclusão é a de que há sempre a hipótese de fazer funcionar o mercado, e que é o hábito internacional, ou seja, é haver alguma condescendência no preço para que os navios sejam entregues e para que o *Anticiclone* seja construído.

Portanto, são estas as recomendações que percebo.

No que se refere àquilo que o acordo representou, um dos elementos que me cria mais reserva é o facto de esse acordo, no meu entender e por aquilo li — admito que não tenha lido tudo —, estar em contradição com os pareceres que os Professores catedráticos Pinto Monteiro e Menezes Cordeiro emitiram. Não entendo o acordo arbitral, que, no meu entendimento, foi a capitulação dos Estaleiros face ao armador, aceitando praticamente todas as condições que lhe eram exigidas. Não entendo. Acho que há uma contradição que não consigo explicar.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, devemos perceber que são solicitados pareceres a dois ilustres juristas, portanto, há pareceres muito sustentados que defendem a posição dos Estaleiros, e, a seguir, chega-se a um acordo arbitral que não defende minimamente os Estaleiros. Foi isso que referenciou aqui.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sem dúvida. É esse o meu entendimento, aliás, não é só o meu entendimento. Já agora,

permitam-me referir que, para além desses pareceres, existem as avaliações — que trouxe comigo, na dúvida sobre se existiriam na Comissão, ou não — que resultaram de uma inspeção da Inspeção-Geral de Finanças, e cuja leitura recomendo, a qual chega à mesma conclusão, ou seja, que são inexplicáveis os termos do acordo. Eu tenho as maiores reservas.

Não sei se a Comissão tem ou não este documento, mas, de qualquer maneira, deixou-o aqui.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, se me permite, gostava de citar muito rapidamente um dos pontos das conclusões do parecer do Sr. Prof. António Pinto Monteiro. Diz o seguinte: «Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo agiram com a diligência e o zelo exigíveis, não parecendo o problema do navio resultar de um qualquer seu comportamento culposo. Antes pelo contrário, parece ter sido a Atlânticoline a pôr em causa os seus deveres de colaboração ao protelar por meses a autorização para várias alterações que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo pareciam considerar essenciais.»

Diz-se ainda, no ponto 6, o seguinte: «Tendo em conta o princípio da boa-fé e os deveres de colaboração e de proteção nela fundados, é de concluir que a Atlânticoline se encontrava em violação de ambos, não só pela sua morosa colaboração com os Estaleiros Navais para solucionar o problema de estabilidade (...).» E, depois, continua.

Isto corresponde ao que estava a dizer? Concorda com este parecer?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Concordo com essa apreciação. Recordo-me perfeitamente de ler a obrigação de colaboração que aí está referida, e que julgo que não existiu.

Vou só referir um exemplo do historial do *Atlântida* e do *Anticiclone*. Numa construção nova, o armador tem sempre uma equipa de fiscalização,

como existe em qualquer obra pública. A equipa de fiscalização apareceu nos Estaleiros sete meses depois de a construção começar. Basta este dado para se perceber que a envolvimento do armador no processo surge muito tardiamente.

Nessa altura, já os Estaleiros tinham encontrado graves dificuldades na concretização do anteprojecto — estou a referir aquilo que li no histórico da evolução do processo —, já tinham feito testes com o Gabinete de Projecto em laboratórios internacionais, neste caso russos, que mostravam deficiências no projecto que obrigaram a reformulá-lo e que alteravam definitivamente, ou o comprimento, ou a tonelagem, ou o calado dos navios.

Tudo isto pode ser documentado à Comissão, todas as alterações técnicas que foram feitas decorrentes desse anteprojecto, o qual fazia parte, na realidade, do caderno de encargos, portanto, era uma especificação que tinha de ser realizada e que não tinha viabilidade, ou seja, havia graves deficiência nesse projecto.

Só estes primeiros meses documentam a dita inexistência de colaboração e, para mim, representam essencialmente um défice de partilha de responsabilidade. A partir dessa altura, tudo o que acontecesse em termos de alterações dos navios, e foram imensas, inevitavelmente conduziria a uma partilha de responsabilidade. Os pareceres apontam exactamente nesse sentido.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Para terminar, quero só colocar mais duas perguntas. Tinha muitas mais a colocar-lhe, mas acho que já é muito esclarecedor o que esta tarde nos tem transmitido.

Ainda sobre o *Atlântida*, há uma questão que me parece muito importante, até por aquilo que hoje nos disse, e de que vamos, com certeza, tratar nas próximas audições.

Disse há pouco, na sua apresentação, que o acordo arbitral do *Atlântida* foi fechado por 40 milhões de euros. Foi solicitado um empréstimo de 37 milhões de euros — de resto, eu já tinha visto um documento nesse sentido da Caixa Geral de Depósitos, salvo erro — mas à empresa só foram pagos 32 milhões de euros. Porquê? O contrato não é firmado para pagar a totalidade do acordo arbitral, digamos assim?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr. Deputado, não sei responder por que é que não pagaram a totalidade do preço. Terá de perguntar à administração que estava em funções na altura.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Será uma questão a colocar na altura certa.

Vou terminar, Sr.^a Presidente, com uma questão muito rápida.

Considera que a subconcessão, dado que não foi possível a reprivatização dos Estaleiros, foi a melhor solução perante as atuais circunstâncias dos Estaleiros? Gostava de ouvir o seu comentário.

Termino agradecendo todas as repostas que nos foi dando esta tarde e que são muito importantes para o desenrolar dos trabalhos da Comissão.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Face às condicionantes que foram criadas no contexto da reprivatização, tínhamos um obstáculo enorme para avançar com um processo que conduzisse à colocação da empresa no mercado, que é aquilo que um acionista, nas condições financeiras em que a empresa estava, deverá fazer, seja público ou privado.

Não tendo condições próprias para viabilizar a empresa nem tendo os meios financeiros para o fazer, porque não tivemos, nem tínhamos, acesso a fundos públicos desde o final de 2011, a empresa não teve essa

possibilidade, o modelo que defendíamos era, sem dúvida, a reprivatização. Isso não era possível porque estávamos em transgressão das regras do mercado interno há muitos anos, devido aos auxílios de Estado concedidos aos Estaleiros, de resto, ainda há bocadinho falei aqui do financiamento do Tesouro, e é uma evidência. Não tendo sido cumpridas as regras comunitárias e o regulamento comunitário do mercado interno, ou seja, aviso prévio, notificação prévia à Comissão desses auxílios e a correspondente apresentação de um plano de reestruturação que viabilizasse os mesmos e os justificasse, estávamos confrontados com uma inviabilidade: de forma alguma conseguiríamos prosseguir porque o investidor que viesse a adquirir o negócio teria obrigatoriamente de responder pelos benefícios passados. Esse era, sem dúvida, um fator inultrapassável.

No diálogo com a DGCom (Direção-Geral de Concorrência), estive a acompanhar as tutelas, a Secretaria de Estado do Tesouro, do Ministério das Finanças, e o Ministério da Defesa, em três reuniões, no final de 2012 e no início de 2013, assim como assisti, posteriormente, a uma teleconferência. Existiram outras teleconferências, existiram muitas outras reuniões, mas eu não estive presente; estive presente nas três reuniões que referi e na teleconferência em Portugal, todas elas no final de 2012 e no princípio de 2013.

Ficou claro que a DGCom transformou o inquérito preliminar que fez num inquérito definitivo porque tinha elementos, evidências, que conduziam, que demonstravam que havia 181 milhões de euros de auxílios que os Estaleiros teriam de repor, e se privatizasse, com continuidade económica, o futuro investidor seria beneficiário e responderia por isso. Portanto, a única solução que a DGCom aceitou foi a descontinuidade económica. Para criar a descontinuidade económica teríamos de criar uma

solução de liquidação da sociedade e criar uma colocação no mercado de todos os ativos da empresa, inclusive da subconcessão.

Portanto, foram estas as principais orientações e remédios que a DGCom aceitou e que o Governo português, não tendo alternativa, propôs, em cujo modelo de solução eu também participei.

Neste contexto, considero, como já referi na Comissão Parlamentar de Defesa Nacional, que não era a solução ótima, não era a que gostaríamos, mas foi a possível. E considero que, apesar de tudo, face a uma adversidade, se conseguiu encontrar uma oportunidade.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.^a Presidente, dá-me licença que interpele a mesa?

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

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.^a Presidente, por intermédio de V. Ex.^a, gostaria de pedir ao Sr. Presidente da EMPORDEF que disponibilizasse o documento da DGCom que acabou de referir, pois penso que não está no acervo da Comissão.

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

Tem a palavra, Sr. Dr. Vicente Ferreira.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Eu não referi nenhum documento.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Ficou esclarecido, Sr. Deputado?

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — A vantagem das comissões de inquérito é a de que fica tudo escrito e, portanto, teremos oportunidade de tirar a limpo a afirmação do Sr. Presidente da EMPORDEF. Como é capaz de vir a esta Comissão mais vezes, tiraremos isso a limpo, certamente.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Passando, agora, ao Partido Socialista, tem a palavra o Sr. Deputado António Gameiro.

O Sr. **António Gameiro** (PS): — Sr.^a Presidente, a minha intervenção é só no sentido de dizer ao Sr. Dr. Vicente Ferreira, a quem apresento os meus cumprimentos, que será novamente requerida a sua vinda a esta Comissão de Inquérito por parte do PS, num momento posterior.

O acervo documental que chegou anteontem ainda não nos foi disponibilizado e, portanto, não tivemos tempo para, com rigor e profundidade, ler a maior parte da informação, senão toda, que nos chegou, até porque ainda não foi objeto de despacho de autorização nesse sentido, mas iremos proceder a essa leitura. Assim sendo, uma parte substancial da inquirição de hoje está, de certa forma, prejudicada, pelo menos na nossa perspetiva, por não termos conhecimento de uma parte da informação que foi disponibilizada.

Queria apenas deixar aqui este sublinhado. Sr. Doutor, não veja nisto uma menor consideração do Partido Socialista para consigo. Trata-se de uma questão processual interna da Assembleia da República que prejudica, e em muito, o tempo de preparação para o podermos inquirir sobre um conjunto de matérias. Mas, sobre outras matérias, com certeza que o meu colega Deputado Jorge Fão e outros colocarão as suas questões.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Deputado, transmitirei essa sua preocupação e essa sua crítica à Sr.^a Presidente, que tratará de diligenciar.

Fui informada que já há despacho relativamente à documentação que referiu, a qual será disponibilizada. Aliás, todas as bancadas confirmam que já houve despacho, portanto, houve, com certeza, alguma falta de comunicação com a bancada do Partido Socialista.

Vamos, então, continuar.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Dr. Vicente Ferreira, quero, em primeiro lugar, cumprimentá-lo e agradecer as informações que já nos foi dando ao longo da primeira parte desta reunião sobre os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Presidente da EMPORDEF, para o bem e para o mal, está intimamente ligado ao encerramento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo desde agosto de 2011.

Assim, queria novamente, porque este assunto já foi aqui hoje focado, ouvir do Sr. Presidente uma resposta relativa a uma questão, que já algumas vezes lhe foi colocada e à qual o senhor também já respondeu, que eu gostava de ver sublinhada e que tem a ver com o seguinte: o senhor, quando iniciou as suas funções, viveu o problema da anulação ou da suspensão de um dito «plano de recuperação» dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que tinha sido apresentado em junho de 2011 — e não estamos agora a discutir nem o momento nem a forma, se bem que isso é sempre passível de discussão.

Esse plano estava sustentado num estudo e eu gostava que o senhor me dissesse se esse estudo, como documento técnico, era válido, bem

executado e passível de ser utilizado ou não na preparação de uma estratégia para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr. Deputado, muito obrigado, pelos seus cumprimentos, que devolvo.

Já tivemos este comentário em sede de Comissão de Defesa Nacional e aquilo que eu direi é que o estudo de per si é um trabalho profissional rigoroso, capaz, mas completamente impossível de implementar pelos pressupostos que tinha, porque tinha uma carteira de encomendas de centenas de milhões de euros baseada em construções militares que não poderiam vir a ser realizadas no contexto económico e no período que estava referido no estudo.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — De qualquer maneira, permita-me discordar dessa avaliação que o Sr. Presidente está a fazer de um cenário que, naturalmente, na altura, era um mero cenário. Ou, então, faça favor de me afirmar quais os dados em que se baseia para dizer que a carteira de encomendas militares — e não era só a carteira de encomendas militar — e, no seu todo, a previsão de receitas, que era apontada como a fragilidade do estudo, não eram possíveis de realizar, ou seja, em que é que o senhor se sustenta para dizer que não era possível realizar essa carteira de encomendas e, no fundo, essa realização de receita.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr. Deputado, a necessidade de meios financeiros dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo era premente, ou seja, não havia condições para, por alguma forma, financiar o tempo, e aqui o tempo é um fator determinante.

A primeira apreciação, em relação ao estudo, que diz que os proveitos do estudo estão mal formulados é da própria DGTF (Direção

Geral do Tesouro e Finanças) anteriormente a esse período da decisão. Aliás, o próprio despacho do Sr. Secretário de Estado do Tesouro, salvo erro — e posso facultá-lo, porque tenho-o aqui — que regula e que dispara o processo indica que o estudo de per si tem de ser reformulado, logo à partida, nos proveitos.

Por outro lado, esse despacho nem sequer referenciava a condicionante de que Portugal estaria no momento... E estou a referir-me a agosto e estas decisões foram anteriores, não foram em agosto; em agosto, eu tomei posse já com uma situação de decisão anterior em relação ao estudo que o Governo já tinha abandonado.

Portanto, eu diria que aquilo que as tutelas — Finanças e Defesa — nos informaram, logo à partida, foi que não haveria condições de financiamento dessas construções e mais esta administração poderia fazer do que isso. Era uma condicionante e era uma contingência absoluta, pelo que, pela nossa parte, aquele estudo não teria viabilidade.

Como já tive oportunidade de dizer na Comissão de Defesa Nacional, passados um mês ou dois a própria Secretaria de Estado do Tesouro pediu-nos para reformularmos o estudo e fazer simulações e nós perguntámos à Secretaria de Estado do Tesouro com que pressupostos, ou seja, se, de facto, havia oportunidade para, de alguma forma, obter meios financeiros que conduzissem à realização das construções militares, nós estaríamos disponíveis imediatamente para reformular o estudo, porque o nosso interesse era viabilizar a empresa, como é óbvio, independentemente das medidas de reestruturação que tivéssemos.

Mas essa possibilidade não existia e nenhuma das tutelas nunca nos deu qualquer informação no sentido de esse programa de construções militares poder vir a ser realizado a médio prazo, dentro do nosso período de mandato, e muito menos no quadro das medidas prementes de reestruturação, de saneamento ou de privatização que tínhamos de tomar.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — É por isso que é importante este tipo de trabalho que estamos a fazer, nomeadamente para recolher informação nova que, pela primeira vez, estou a ouvir. Uma delas diz respeito ao facto de o senhor comunicar agora que, através do Ministério das Finanças, foi recomendado o aprofundamento desse estudo no sentido de, eventualmente, avaliar em definitivo a sua viabilidade — não tínhamos conhecimento disso!

Nós só temos conhecimento, em concreto, de um grande argumento que foi apresentado para suspender aquele plano de revitalização, que foi o despedimento de 400 trabalhadores. O senhor concorda ou discorda de que esta teria sido, efetivamente, na altura, o grande problema que levou à suspensão e ao abandono daquele estudo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não consigo avaliar.

Eu surgiu num momento posterior quando já essas medidas estavam tomadas, desconheço por que é que foram tomadas — conheço apenas o despacho que conduz à implementação do estudo — e, posteriormente, soube que o Governo português, até em termos públicos como cidadão, tinha suspenso a aplicação dessas medidas, e nada mais.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Só uma nota de curiosidade: acho interessante e curioso que o Sr. Presidente da EMPORDEF a perguntas que lhe foram feitas anteriormente, de histórico e de horizonte passado, tinha opinião e expressou-a, mas registo que sobre as questões que eu lhe coloco que têm um mês e meio de diferença o senhor não tenha opinião. São coincidências e são questões de pormenor! Mas avancemos.

Sobre o ano de 2011, o senhor já várias vezes referiu na Comissão de Defesa Nacional e agora aqui um quadro de grande dificuldade financeira, de grande constrangimento daquela organização e de um passado cheio de dificuldades no que respeita aos resultados e aos exercícios — isto em 2011.

Estamos em 2014, passaram 33 meses, o senhor é presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, que tutela os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, há 33 meses e, sinceramente, durante estes meses não vemos nada que tenha evoluído, ou melhor, nada que tenha sido desenvolvido com uma intervenção da EMPORDEF — e já questionaremos o Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo sobre esse assunto — no sentido de, pelo menos, melhorar ou inverter algum daqueles indicadores negativos (que o senhor aqui nos mostrou) relativamente ao resultado dos exercícios, ao atraso nas construções, à quantidade de pessoal, à recuperação da estrutura organizacional, e é exatamente sobre isso que eu gostava de lhe colocar algumas questões.

Sr. Presidente da EMPORDEF, sobre a necessidade de reduzir custos naquela empresa, nomeadamente no que diz respeito à sua estrutura de pessoal, à redução progressiva da sua estrutura de pessoal, independentemente da decisão que tinha sido tomada de reprivatizar, que era a solução de saída, ou seja, encerrar os Estaleiros e reprivatizar aquela organização, no nosso entendimento teria havido tempo, durante, praticamente, 3 anos — nesses 33 meses — para ir melhorando progressivamente a *performance* e as condições, inclusive, para tornar aquela empresa mais apelativa exatamente para que ela no final, na reprivatização, na concessão ou na subconcessão, fosse mais apelativa.

No que respeita à tentativa de, progressivamente ao longo de três anos, melhorar a estrutura do quadro de pessoal, que claramente era

excedentário, que se apontava para reduzir em cerca de 400 (370 mais em concreto, em 2011), tanto quanto sei, praticamente nada foi feito, exceto relativamente àqueles que, por força da idade, passaram à reforma.

Pergunto: foi feita ou não alguma coisa durante este período tempo, durante estes três anos — uma administração lá, uma administração cá... — no sentido de melhor este indicador?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Foram tomadas diversas medidas, logo desde o início, que orientavam no sentido da redução de pessoal.

Quero lembrar que saíram cerca de uma centena de pessoas no período que estamos a falar, mas eu até abstraía o ano de 2013, porque no ano de 2013 as condicionantes legislativas travaram a possibilidade de haver reformas antecipadas e, portanto, eu situar-me-ia apenas no primeiro ano e meio onde reduzimos de cerca de 700 pessoas para cerca de 600.

Segundo aspeto, tomámos medidas logo no início, em janeiro de 2012, no sentido de cortar alguns dos benefícios, que nos pareciam exagerados, ou fórmulas de remuneração, que não fossem direitos adquiridos, porque aí teríamos, com certeza, uma outra complexidade — aliás, posso facultar à Comissão a comunicação que fizemos aos Estaleiros nesse sentido — e algumas dessas medidas até foram transversais a todo o Grupo, nomeadamente: isenções de horário de trabalho; seguros de saúde; seguros de vida; seguro de acidentes pessoais; e outros benefícios, como telemóveis com a criação de *plafonds* para diversas despesas com telecomunicações.

Portanto, desde a primeira hora, a primeira iniciativa de racionalização foi neste sentido e foi sempre esse o nosso espírito.

Em março de 2012, foi tomada a decisão política da reprivatização, ou seja, a partir daí o nosso objetivo prioritário deixou de ser o de criar

condições diferentes em termos do processo produtivo ou económico da própria empresa e passou a ser o da privatização.

Portanto, havia prioridades apesar do curso das medidas que tinham sido tomadas anteriormente e que foram implementadas — e posso dizer que, relativamente a algumas delas, imediatamente as comissões sindicais ou os sindicatos nos colocaram processos por considerarem injustas e, enfim, respeitamos...

A seguir, tínhamos o processo de privatização que passou a ser, para nós, o objetivo primordial e, na sequência do processo de privatização, o da subconcessão.

Foi este o trilho. Nós temos prioridades e essas prioridades são, digamos, aquilo que uma administração deve percorrer. Dispersar, depois dessa indecisão política em março de 2012 por outras medidas, só viria complicar o processo e o seu resultado seria para nós, na altura, temporalmente irrelevante.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Durante este período de tempo, o que é que conseguiram angariar em termos de novas encomendas, na tentativa de rentabilizar minimamente os cerca de 600 trabalhadores que estavam nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Já referi que, a partir dos finais de 2011, os Estaleiros deixaram de ter capacidade de se financiar na banca e o principal objetivo da administração era concluir ou arrancar com aquilo que tinha entre mãos.

Assim, eu próprio tomei várias iniciativas — e a minha função é meramente institucional — em diferentes mercados no sentido de tentar criar condições ou de cooperação tecnológica ou de encontrar parceiros no sentido de melhorar as condições de atividade dos Estaleiros. Cito, por

exemplo, que tivemos nesse período inicial — principalmente até março de 2012 — uma avaliação da Fincantieri aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e às encomendas que estavam em curso e tivemos o Gabinete de Projeto da Marinha brasileira nos Estaleiros durante períodos significativos.

Portanto, tentámos diversas soluções que conduzissem a reativar a empresa, fosse pela via das construções militares, nomeadamente com um cliente importantíssimo que tinha uma necessidade enorme, e que continua a ter, de vasos de guerra, como é a Armada brasileira, e com a Fincantieri (um parceiro possível) que é uma empresa que tem vários estaleiros quer na área militar quer na área da construção mercante e de navios-hotel e de cruzeiro a uma escala impressionante.

De facto, procurámos soluções que trouxessem valor acrescentado para os Estaleiros e que pudessem ser uma via, depois de os Estaleiros estarem reorganizados, de ter uma parceria, porque estes Estaleiros, na dimensão em que se encontravam, nunca conseguiriam sobreviver, dada a sua pequena escala no mercado aberto; teriam de ter sempre um parceiro tecnológico e foi neste sentido que a ação institucional da EMPORDEF e até do Ministério da Defesa Nacional se desenvolveu.

A administração, propriamente dita, teve outras prioridades: foi procurar encomendas, teve várias negociações e apresentou várias propostas. Mas há um dado relevante: não havia meios de financiamento para arrancar com esse processo, nem havia sequer meios de financiamento para concluir os navios militares, nem arrancar com os asfalteiros.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Quanto a concluir ou a arrancar encomendas que tinham em carteira, por que é que, efetivamente, não foi possível fazer um esforço financeiro para arrancar com a construção dos navios asfalteiros, de forma a dar utilidade ao pessoal e alguma rentabilidade àquela organização que, ao longo de três anos, esteve parada?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Completa falta de meios financeiros para o fazer. Tinha-se gasto o valor inicial da primeira prestação, que correspondia a 10% dos dois navios, no valor de 12,9 milhões de euros. Não estou aqui a classificar se foi boa ou má, porque com certeza que a administração que estava na época tinha dificuldades e tinha de responder a muitas responsabilidades, mas no início da minha intervenção mostrei algumas delas e isso passou-se poucos meses antes.

Portanto, com certeza que utilizou esses meios nas necessidades mais prementes e, provavelmente, se eu lá estivesse teria acontecido o mesmo. Não me refiro a isso como crítica, apenas não existiam esses meios. Portanto, não foi possível arrancar com a construção dos asfalteiros durante o ano de 2011 e 2012 por falta de meios financeiros. Não.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Não, porquê?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — A partir de janeiro de 2013, e com a regulação que tinha sido feita no trimestre anterior dos contratos militares, tínhamos conseguido libertar-nos das multas e penalidades das construções que estavam em atraso, tínhamos conseguido reequilibrar a relação com o Estado e tivemos o privilégio nesse conjunto... E estou a falar numa perspetiva transversal de todos os contratos, ou que foram concluídos (concluídos significa entregues), ou que foram revogados, ou ainda, digamos, de todas as responsabilidades que nós tínhamos ou oportunidades de transacionar ativos.

Tivemos acesso, a vender ao Estado português, um ativo, que foi o projeto NPL — desculpem utilizar siglas —, pelo valor de 25,5 milhões de euros. Essa circunstância possibilitou, no final do ano, portanto em janeiro

de 2013, desbloquear diversas situações de grande dificuldade financeira que tínhamos e, por outro lado, iniciar a recuperação do segundo NPO. Recordam-se de eu ter referido que este era até um dos objetivos pessoais, ou seja, entregar à Marinha portuguesa essa construção militar que muita falta fazia, assim como aquelas que não foram construídas.

Portanto, conseguimos, num prazo relativamente curto, concluir esse navio. Ao concluir o NPO, isto depois são vasos comunicantes, enfim, conseguimos libertar garantias bancárias de um valor bastante relevante, assim como com as revogações dos contratos existentes libertámos, no conjunto, muitos milhões de euros de garantias bancárias. A partir de janeiro de 2013, quer com esses meios financeiros, quer com a libertação de garantias bancárias, sem dúvida que passámos a ter uma outra capacidade de negociação de financiamento junto da banca.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Mas, mesmo assim, Sr. Presidente, não decidiram avançar com o início da construção dos navios, tendo reunido, em princípio, algumas condições para o efeito. Porquê?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Arrancámos imediatamente. Ou seja, o primeiro processo, que implicava e que está no cronograma dos asfalteiros, dado que nos encontrávamos em completo incumprimento e em risco de cancelamento do contrato, foi realizar as encomendas que correspondiam às primeiras fases, às três fases subsequentes ao *down payment*, que era a segunda, a terceira e a quarta fases para encomendar a totalidade do aço para a construção dos navios e a totalidade dos sistemas de propulsão. E assim fizemos.

Essas responsabilidades globais orçam muito próximo de 30 milhões de euros. Não responsabilidades totalmente pagas, mas parcialmente pagas através de adiantamentos. Ou seja, na sua maturidade, quando os motores,

que são a última componente, forem fornecidos, atingirão cerca desse montante. Mas nós conseguimos, na realidade, disponibilidades equivalentes ao adiantamento que nos permitiram arrancar com esta atividade.

Por outro lado, para concluir a responsabilidade contratual, teríamos de cortar um mínimo de 10% do aço do primeiro navio, o que realizámos. Recebemos o aço, a encomenda foi feita em 25 de abril de 2013 e foi concluído o corte de 10% do aço por volta de setembro. Temos de concluir, em relação às últimas partidas de aço que recebemos, os 10% correspondentes ao segundo navio, o que penso que realizaremos proximamente.

Portanto, as atividades necessárias que conduzissem a cumprir e a colocar o contrato em cumprimento — isso é que era fundamental perante a PDVSA, que tem sido um armador com uma grande paciência e uma grande compreensão dos nossos problemas — foram de imediato iniciadas.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Mas os Estaleiros Navais de Viana do Castelo vão ser encerrados... Aliás, já estão encerrados; de direito, sê-lo-ão, seguramente, a curto prazo.

Tendo esse compromisso da construção, tendo comprado aço, tendo encomendado sistemas propulsores, quem vai construir os navios? Ainda acredita que os navios vão ser construídos?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — A construção destes dois navios diz respeito a um contrato no âmbito bilateral, ou seja, é um contrato que está na umbrela das relações Estado a Estado e o Governo português tem sucessivamente, em todas as reuniões bilaterais — a última foi em meados de janeiro, em Caracas, onde estive

presente e com o privilégio de estar com o Sr. Vice-Primeiro-Ministro, que liderava a comitiva —, reiterado o objetivo de cumprir esse contrato.

Portanto, a EMPORDEF e a administração dos Estaleiros têm feito tudo aquilo que está ao seu alcance, e fizeram-no, nomeadamente desde janeiro de 2013 até esta altura, para colocar sempre o contrato em cumprimento, independentemente das dificuldades que foram surgindo e utilizando todos os meios que tiveram ao seu alcance.

É nesta linha que nos encontramos, sendo que temos alguns constrangimentos, nomeadamente a liquidação da sociedade, mas isso não impedirá que, nos termos globais da operação, não seja colocada no mercado, através da contratação pública, por aquilo que é a legislação portuguesa, a construção.

Portanto, perspetivamos, nesta altura, que o contrato passe dos Estaleiros de Viana do Castelo para uma sociedade, ou para a EMPORDEF, ou para uma sociedade da EMPORDDEF, para o gerir. A partir dessa sociedade, iremos dar continuidade à execução do mesmo, através de empreitadas e através dos fornecimentos que são necessários para o cumprimento desse contrato.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Ainda neste período de tempo, e falando em hipóteses de realização de contrato, ou seja, de novas encomendas, tenho em minha posse um documento que data de 24 de novembro de 2011 que teria sido o princípio de um contrato entre a EMPORDEF e a Douro Azul para a construção de dois navios.

Este documento, que seguramente conhece, chegou a ser um contrato ou foi só a minuta do contrato? E por que é que não foi contrato?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Preço. Não era interessante para os Estaleiros continuar a perder dinheiro em construções.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Acha que a demissão do administrador Luís Novais esteve diretamente relacionada com isto? Na altura, ele disse que houve inércia, incapacidade de decisão e prejuízo para os Estaleiros Navais à volta deste negócio. Concorda com isto?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não concordo com a perspetiva do antigo administrador da EMPORDEF.

Repito: preço.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Passando a um outro assunto: já várias vezes foi aqui referenciado o problema da relação entre a Atlânticoline e os navios *Atlântida* e *Anticiclone*. Conhecemos a decisão do Tribunal Arbitral, há agora uns pareceres que não conhecíamos e que passámos a conhecer, o senhor diz que foi a machadada principal na situação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e o acórdão do Tribunal Arbitral diz que se devem apurar responsabilidades.

Sendo assim, o senhor podia ter iniciado esse processo de apuramento de responsabilidades. Fez alguma coisa no sentido de iniciar um processo de investigação e averiguação de responsabilidades sobre esta matéria no seu mandato?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Relativamente à atividade de umas empresas, há entidades reguladoras, entidades auditoras e entidades de supervisão. Não compete a uma

administração que chega, na minha perspetiva, admito que possa haver outras, andar a julgar os atos anteriores e muito menos a questioná-los.

No entanto, dada a relevância deste *dossier*, a EMPORDEF fez uma exposição à Procuradoria-Geral da República no sentido de juntar factos, todos eles componentes completamente públicas, como é o caso deste documento que há pouco entreguei da Inspeção-Geral de Finanças sobre o tema, as auditorias do Tribunal de Contas, que foram duas, à Atlânticoline e, enfim, mais alguns conjuntos de documentos existentes. Juntando todos esses elementos, considerámos que era útil, perante a Procuradoria, fazer uma sequência e dar alguma consistência para a compreensão, dado que nos revíamos nas posições de alguns dos documentos, nomeadamente o da Inspeção-Geral de Finanças.

Portanto, entregámos a exposição, aguardamos que essa autoridade nos dê continuidade e esperamos que tire conclusões.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo estão em vias de ser encerrados.

Vou fazer uma pergunta que já fiz ao Sr. Ministro e que faço também ao Sr. Presidente: quanto é que vai custar o encerramento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Absorver o passivo que será, não sei, da ordem dos 300 milhões de euros, cerca de dois anos e meio parados, ou seja, praticamente sem funcionamento, o que terá importado em não sei quantos milhões de euros, para além dos 31 milhões de euros gastos agora para limpar a casa despedindo o pessoal... E isto só por si, seguramente, não será o total do custo do encerramento.

Quando partiram para esta decisão final, tem ideia de quanto é que, no fim, o Estado português e os contribuintes portugueses vão suportar com o encerramento desta organização?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Quando tomámos posse, uma das preocupações foi, imediatamente, também na mesma perspetiva de estudo da A.T. Kearney, dar uma resposta interna, ou seja, a nós próprios, e tendo em conta aquelas contingências e constrangimentos, sobre o que é que teríamos de fazer evoluir. Uma das possibilidades era, sem dúvida, o que também estava no estudo da A.T. Kearney, a liquidação. E nós estimámos, logo à partida, para nós próprios e para consumo interno, digamos assim, para a administração dos Estaleiros de Viana e para a EMPORDEF, que, por volta de novembro de 2011, a liquidação custaria ao erário público qualquer coisa como 330 milhões de euros.

Foi isso que nos levou a tomar todas as outras alternativas de viabilidade e de continuidade da atividade, porque isto era demasiado oneroso e, de facto, era uma perda e uma grande destruição de recursos.

Como é óbvio, com todas as medidas que tomámos fomos resolvendo alguns *dossiers*, pelo que cito um exemplo: as penalidades de incumprimento dos asfalteiros. Em novembro de 2011, considerámo-las nesse estudo porque estávamos confrontados com a impossibilidade de arrancar com a construção. Já as outras penalidades que estavam estipuladas pela Direção-Geral de Armamento, pelo incumprimento dos contratos de construção militar, também as conseguimos resolver a contento, pelo menos, numa perspetiva meramente empresarial dos Estaleiros, para além de ter havido outras que se foram resolvendo. No entanto, houve outras que se agravaram.

O Sr. Deputado acabou de referir a questão do tempo, dos encargos, dos salários, do *Atlântida*, a sua liquidação ou a sua venda... Todas as hipóteses foram colocadas.

Portanto, naquela altura, o conjunto das responsabilidades em termos de realização de ativos e de liquidação de passivo apontava para este equilíbrio, mas hoje aponta para números diferentes por razões diferentes.

Como estamos numa fase de alienação de ativos, é difícil, nesta altura, dizer qual vai ser o saldo. Mas será sempre, eu diria, num intervalo entre 250 milhões e 300 milhões de euros. Portanto, é algo que ficará dentro destes parâmetros, na nossa perspetiva, e que dependerá do preço pelo qual se vai vender o *Atlântida*, dos valores em que se vai vender, por concurso público, os diferentes ativos — um processo que já começou há algumas semanas. Ou seja, é um processo em contínuo, que vamos construindo, mas julgo que, no final, serão entre estes valores e estes parâmetros com que nós ficaremos.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Presidente, deixo a nota de que não falámos nem em processo de reprivatização, em termos procedimentais, nem em processo de subconcessão, realmente pela dificuldade de digerir toda a informação que recebemos. Seguramente, vamos ter oportunidade de falar sobre essas matérias com V. Ex.^a.

Coloco-lhe, então, duas perguntas finais: qual é o seu estado de espírito neste momento, percebendo que está, provavelmente, em cima da mesa um encargo de cerca de 250 a 300 milhões de euros para encerrar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo? O que é que se evoluiu de 2011 até 2014 nesta matéria?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Considero essa pergunta excelente. Julgo que nós travámos um processo de destruição de valor galopante. Ou seja, a solução, fosse ela pela via da privatização, fosse ela pela via da subconcessão, acho que acima de tudo o contribuinte português pode pensar que houve alguém que teve a coragem de tomar

medidas, enfrentando todas as dificuldades que este processo, durante dois anos e meio, mostrou. Foi preciso uma grande coragem, porque, acima de tudo, quando se olha para o passado, o que posso dizer é que tivemos muita gestão, tivemos pessoas de grande craveira a liderar a gestão dos Estaleiros, mas praticamente ninguém terminava o mandato. É porque a situação era, de facto, de grande gravidade e de grande complexidade.

Considero que, apesar de tudo, apesar das dificuldades, repito, transformámos uma adversidade numa oportunidade. Espero que o desenvolvimento económico que vai surgir da atividade de reparação e construção naval nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo tenha valido a pena, não só por se travar a delapidação do erário público mas, acima de tudo, por poder vir a ter um efeito multiplicador, do ponto de vista social e económico, para a região.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista, do CDS-PP.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, muitas questões já foram aqui respondidas pelo Sr. Presidente da EMPORDEF, Dr. Vicente Ferreira, a quem saúdo e agradeço o conjunto de informações aqui prestadas.

Gostava de iniciar este conjunto de perguntas, dizendo ao Sr. Presidente que o farei objetivamente a alguém que é um administrador profissional de uma empresa. Não serão razões políticas, mas razões empresariais que gostaria de obter nas respostas.

A primeira questão tem a ver com o seguinte: os Estaleiros Navais de Viana do Castelo foram integrados no grupo das empresas de defesa, no grupo EMPORDEF, salvo erro, em 2004. Há um conjunto de razões para que isso tivesse acontecido, uma das quais era um conjunto de encomendas

que a Marinha portuguesa teria de fazer, o que foi decidido por resolução do Conselho de Ministros, de 2004, aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Desse conjunto de encomendas, e de acordo com o plano estabelecido, entre 2006 e 2010, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo teriam um valor de encomendas de 268,5 milhões de euros. Nesse período, entre 2006 e 2011, foram pagos aos Estaleiros, dos 268,5 milhões de euros, apenas 9,7 milhões de euros. O Sr. Presidente apresentou-nos aqui há pouco um documento onde consta a evolução do passivo entre 2006 e 2010, que passa de cerca de 150 milhões de euros para cerca de 250 milhões de euros.

A minha primeira pergunta, Sr. Presidente, é esta: se tivesse sido cumprido este plano de aquisições aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, esta situação ter-se-ia invertido?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr. Deputado Abel Baptista, saúdo-o e agradeço os seus cumprimentos.

Estou convencido de que esses valores da carteira de encomendas, se tivessem sido realizados em condições de organização normal, média, de um estaleiro europeu, estou convencido, dizia, de que os Estaleiros poderiam ter tido uma exploração equilibrada — pelo menos, poderiam ter contribuído para tal.

No entanto, a realidade foi muito diferente. Podem dizer-me: «O senhor está a imaginar, é uma situação virtual». Tenho sempre dificuldade, por defeito profissional, por ser economista, em falar de situações hipotéticas, mas admito que tendesse para esse equilíbrio de exploração.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — A segunda questão prende-se exatamente com um estudo, apresentado em 2011, que, lembro, se baseia

no pressuposto de que se mantém a construção naval, que já estava em atraso e que se vai manter, e no despedimento de 420 trabalhadores, o que é despachado no sentido de ser indicado à empresa «iniciar de imediato o plano de reestruturação do pessoal, com 420 a 740 saídas».

Não sabendo se se podia ou não continuar a manter a construção naval, porque o estudo é anterior à decisão do Governo de não continuar com a Lei de Programação Militar e, portanto, com a construção naval, se se mantivesse a empresa a trabalhar para fazer a construção naval, a saída de 420 trabalhadores daquela empresa permitiria fazer a construção naval conforme estava nos contratos?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Na avaliação que fizemos em novembro de 2011, detetámos que a empresa necessitaria, mesmo com os efetivos que lá se encontravam nessa altura, perto de 700, de comprar cerca de 2 milhões de horas, todos os anos, em subcontratação. Portanto, para a realização dos asfalteiros, precisaria desse volume de compras.

Assim sendo, a conclusão que se tira é que os efetivos existentes, para aquele projeto de carteira, só dos asfalteiros, e para a conclusão dos navios militares que estava em curso, não eram suficientes, pelo que seria necessário grande subcontratação. O nível de subcontratação é o elemento determinante na gestão de um estaleiro moderno na Europa — aliás, basta visitar o Estaleiro Barreras, em Vigo, para perceber que uma estrutura de 100 pessoas da estrutura principal do estaleiro tem, de subcontratados, 2000. O total do emprego do Barreras varia à volta dos dois mil e algo, mas praticamente 90% é de subcontratação.

Portanto, a resposta não é direta, dependerá do modelo de gestão. Mas eu diria que, para um estaleiro moderno, teria, nesse tipo de paradigma

de gestão de recursos humanos, excesso de mão-de-obra; e as necessidades diretas mostravam essa necessidade de subcontratação.

A resposta não é direta, dependerá do modelo de organização do estaleiro.

A realidade era esta: não eram suficientes, estaticamente. Num modelo novo, provavelmente seriam excedentários.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Uma outra questão prende-se com algumas informações, algumas das quais até já dadas pelo Sr. Presidente na Comissão de Defesa Nacional. O Sr. Presidente, há pouco, em resposta a uma das questões aqui colocadas, disse não entender... Portanto, gostaria de clarificar essa situação. E não conhecíamos antes — só conhecemos há poucas horas — o parecer do Professor Pinto Monteiro, que, na minha opinião que sou jurista, é muito bem elaborado e muito assertivo na forma como tira as conclusões. Num juízo médio de um gestor minimamente avisado, acha que a defesa da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo foi bem feita no acordo arbitral?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Como tenho referido, e já comentei nesta Comissão, entendo que a administração dos Estaleiros capitulou, ou seja, nas condicionantes e nas condições que tinha de litigar, de forma prospetiva, considero que capitulou.

Eu, se estivesse naquelas circunstâncias, não admitiria aquele tipo de acordo, mesmo sem os pareceres dos doutos professores que o fizeram.

Agora, a situação é mais grave, porque, existindo estes pareceres, a decisão, aparentemente, é completamente contraditória com aquilo que foi o acordo. Não entendo em que suporte técnico-jurídico a administração o fez.

Além disso, tive o cuidado de procurar nas atas do Conselho de Administração da EMPORDEF se a EMPORDEF teria dado alguma orientação — isto enquanto *holding*, na altura — no sentido de se realizar esse tipo de acordo, mas não consigo ver, lendo as atas do Conselho, que essa orientação tenha sido dada. Entendo que ela terá sido tomada no seio do Conselho de Administração dos Estaleiros, pelo que os Srs. Deputados irão ter oportunidade de perguntar à administração dos Estaleiros se esta decisão está fundamentada em decisão do Conselho e por que medidas.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, essa era a questão que lhe ia colocar, se existia alguma ata da EMPORDEF no sentido de dar essa orientação. Está respondida.

Já agora, Sr. Presidente, qual foi a data do acordo celebrado, do acordo arbitral?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Se me permite, concluindo a questão anterior e já que pergunta esse detalhe, avançaria uma outra questão. Não sei até que ponto a administração da EMPORDEF teria de tomar essa decisão, dado que as tutelas decidiram-no. Ou seja, anteriormente ao acordo, a administração da EMPORDEF recebeu um despacho conjunto (que deixo aqui) do Sr. Ministro das Finanças, Teixeira dos Santos, e do Sr. Ministro da Defesa, Santos Silva, que autorizou a EMPORDEF a endividar-se em 37 milhões de euros. Portanto, certamente sancionaram a decisão do acordo anteriormente, porque esse nível de endividamento, na altura, também deveria ultrapassar os índices legais que a administração da EMPORDEF provavelmente teria nessa altura, isto é, os tetos de financiamento a que estamos obrigados, e, portanto, necessitaram de uma decisão da tutela (que, como referi, deixo aqui). Portanto, as duas tutelas tomaram a decisão.

Assim sendo, admito que não fosse necessário a própria EMPORDEF tomá-la e orientar os Estaleiros, dado que a decisão estava tomada pelas tutelas.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, pergunto-lhe: pode concluir-se que a decisão não é empresarial mas, sim, política?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não sei concluir. Posso dizer que é uma decisão de gestão do Governo, que o grupo EMPORDEF (incluindo os Estaleiros) respeitou.

Mas certamente que, lendo as atas do Conselho de Administração dos Estaleiros, irão verificar em que base foi tomada.

Admito que a base seja, pura e simplesmente, o despacho conjunto das tutelas. Mas não fui verificar, a administração dos Estaleiros fá-lo-á.

A minha perspetiva é sempre de gestão empresarial. Portanto, atos de carácter político não me dizem respeito, a menos que eles tenham um efeito direto na gestão da empresa — e, se eles vêm do Governo, tenho de aplicá-los. Admito que a gestão, na altura, também o fizesse.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, no âmbito da decisão que foi construída, seja numa primeira fase, de reprivatização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, seja numa segunda fase, da subconcessão do espaço, a tutela deu indicação de que essa era a única hipótese, ou previamente perguntou à administração se a viabilidade de manter os Estaleiros Navais de Viana do Castelo na tutela de uma empresa pública ainda era admissível?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não precisaríamos de chegar a esse estágio de análise, porque, não existindo

acesso a fundos públicos — e o próprio estudo da A.T. Kearney, mesmo não sendo aplicável, mostrava que havia uma necessidade de 100 milhões de euros e nós, sem carteira militar, tínhamos necessidade de muito mais —, sem acesso a fundos públicos, dizia, não tínhamos qualquer condição de dar continuidade à atividade económica do Estaleiro, fosse qual fosse o modelo público de gestão.

Por isso, só encarámos as soluções que fugiam a esse *status* de modelo público.

Para que não se dê a circunstância de não haver informação suficiente e atempada e porque não tenho a certeza se a Comissão teve acesso, aproveito, até, para deixar aqui toda a documentação do processo de reprivatização, dado que foi aquele que foi da responsabilidade do acionista — a responsabilidade da subconcessão foi da administração dos Estaleiros —, por isso tivemos a oportunidade e a obrigação, que estava em Resolução do Conselho de Ministros, de entregar a documentação, no fim do processo, ao Tribunal de Contas.

Incluo, também, o *data room* de todos os documentos que foram colocados à disposição dos *bidders*, ou seja, dos concorrentes, para que a Comissão se debruce em detalhe. Esta é informação relevante que, para além de estar estruturada, tem um índice, sendo, por isso, fácil localizar aquilo que se pretende. No *data room* será mais difícil, porque é uma imensidão de milhares de documentos resultantes das *due diligences* fiscais, legais e ambientais, mas que estão aqui versadas. Gostaria, também, de os deixar à ilustríssima Comissão.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, dito isso, também questiono se nunca houve, da parte da tutela, qualquer indicação para que houvesse a abertura normal de um processo de insolvência dos Estaleiros. Ou seja, houve sempre, por parte do acionista Estado, no que diz respeito

aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, a opção de reprivatizar, mantendo a atividade de construção naval, tal como ela já era praticada pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ou de haver um processo de subconcessão do espaço, dentro dos parâmetros da concessão, que inclui, entre outros aspetos, a questão da construção naval. Foi sempre essa a indicação do acionista Estado para a empresa?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Confirmando, Sr. Dr. Abel Baptista. Sem dúvida, Sr. Deputado, foi sempre essa a orientação.

O princípio da nossa dinâmica — quer nas administrações, quer no diálogo com as tutelas — foi sempre a busca de uma solução diferente da liquidação e do encerramento da empresa, ou seja, uma solução que criasse continuidade económica e que, para nós, assentava sempre em três pilares fundamentais: no plano social, a criação de emprego para o futuro; no plano tecnológico, a salvaguarda das tecnologias que foram desenvolvidas pelo Estaleiro, as competências que tinha no projeto mercante das diferentes construções e a longa experiência no projeto de construções militares, salvaguardando essa tecnologia; no plano económico, ao nível regional, ter um impacto microeconómico na região que desse, de facto, possibilidade de criação múltipla e de alavancagem de outras atividades através dos fornecedores e dos seus subempreiteiros.

Nunca encarámos qualquer solução que fosse o encerramento puro e simples do Estaleiro ou a sua liquidação, foi sempre uma busca de uma solução diferente.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — No âmbito do processo de privatização, o Sr. Presidente disse há pouco, numa resposta ao meu colega, o Sr. Deputado Afonso Oliveira, do Grupo Parlamentar do PSD, que havia

uma forte probabilidade (e, permita-se um parênteses, na minha opinião, uma das características que um gestor deve ter é a previsibilidade de quais são os resultados sobre uma determinada decisão) de a União Europeia, a DGCom, poder condenar a empresa à devolução das verbas que eram consideradas ajudas de Estado, se houvesse privatização. Por isso, a EMPORDEF entendeu não avançar com este processo de reprivatização, para não correr esse risco, porque isso poderia, não só inviabilizar a privatização, mas também obrigar à devolução. É correto isto?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sem dúvida que sim. Se continuássemos no processo de reprivatização arriscaríamos, sem dúvida, dar continuidade económica à atividade, sendo que, para a Direção-Geral de Concorrência europeia, não era mais do que a transferência de benefícios passados para um novo investidor.

Diria que, logo à partida, isto inviabilizava o interesse de qualquer investidor, porque se este tinha de responder por 181 milhões de euros, qual seria o candidato a uma reprivatização que ia dar continuidade ao seu interesse? Não iria dar continuidade ao seu interesse.

Assim como não era, de forma alguma, aceitável prosseguir o processo e, depois, o setor público — fosse os Estaleiros ou a EMPORDEF — ter de responder por essa devolução, porque ela constituiria, em si mesma, um auxílio de Estado ao novo investidor. Portanto, era uma equação completamente impossível. Teve de se encontrar uma solução em definitivo.

O Sr. **António Gameiro** (PS): — Foi isso que fizeram em 2012.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, esta é praticamente a última pergunta e prende-se com a questão dos asfalteiros, cuja construção foi entregue aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Deixando de existir a empresa, esta não poderia continuar com a construção. Confirma que o Estado português e a empresa PDVSA (Petróleos da Venezuela, SA) estão a trabalhar no sentido de que a construção seja adjudicada, sendo a sua concretização transferida para a EMPORDEF, podendo depois esta subcontratar essa construção?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Esse é o estado do diálogo e da negociação que tem existido com a PDVSA Naval. Neste processo, temos tido, para além do apoio do Governo português, também o apoio do Governo venezuelano e, nomeadamente, do Sr. Embaixador da Venezuela em Portugal, o Sr. General Lucas Rincón, que tem tido um papel fundamental de facilitador, a desbloquear algumas dificuldades que têm surgido.

É nesse sentido que está estabelecida a orientação. Dado que o armador, neste caso, tem a faculdade de dizer como é que pretende, foi nesse sentido que a PDVSA nos orientou.

Por isso, temos perspetivada a transferência do contrato para o grupo EMPORDEF, para uma das sociedades que irá gerir, no futuro, as diferentes empreitadas para dar materialização ao contrato.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, só para concluir diria que, se hoje os Estaleiros Navais de Viana do Castelo pudessem concluir o seu processo de encerramento e a EMPORDEF se retirasse do espaço da subconcessão, ficariam já materializadas as possibilidades de o início da subconcessão poder verificar-se? Ou seja, o espaço está em condições para, no dia em que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo

saírem, a nova empresa subconcessionária poder iniciar imediatamente a atividade?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Imediatamente, diria que não. Estamos no processo de alienação de ativos e, antes da entrada do novo subconcessionário, temos de realizar a venda desses ativos, no maior grau possível, para criar um maior volume de espaço, seja em edifícios, seja em zonas de trabalho, para que a subconcessão seja viável.

Estava previsto isso acontecer no decurso do mês de abril. No entanto, dado que isto é um processo evolutivo, estamos a trabalhar no sentido de ver se conseguimos, de alguma forma, antecipar o faseamento dessa posse por áreas que possamos libertar tempo a tempo, momento a momento. Por isso, logo que possível, logo que haja condições, gostaríamos de fazer essa transição faseada.

Julgo que é algo que demorará, entre o início e o fim, cerca de um mês ou um mês e meio, porque o Estaleiro terá também de remover tudo aquilo que não for vendável, ou seja, os resíduos, as sucatas, etc. Para tudo aquilo que está em parque e que não seja passível de alienação por concurso, teremos de arranjar um mecanismo e libertar todo o espaço. É um processo pesado. Estamos a falar de muitas dezenas de anos de atividade e existem muitos elementos anormais que foram acumulados naquele espaço e que vão ter de ser removidos. É um processo complexo.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Passo, agora, a palavra à Sr.^a Deputada Mariana Aiveca, do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr. Presidente da EMPORDEF, muito boa tarde. Tenho três ou quatro questões rápidas e, certamente, não irei gastar todo o tempo.

Trouxe-nos aqui uma exposição, que, aliás, parte dela, já nos tinha sido fornecida, em sede de Comissão de Defesa, numa outra audição. De qualquer forma, hoje, foi uma exposição mais aprofundada ou, pelo menos, a explicação foi mais aprofundada.

A primeira pergunta que lhe queria fazer tem, exatamente, a ver com uma afirmação que fez. Disse-nos que o valor acrescentado bruto da empresa era inferior aos gastos com pessoal, o que era uma situação insustentável. Mais à frente, disse-nos que o índice de produtividade existente nesta empresa era metade — de 14 para 7 — do índice de produtividade na Europa.

A primeira pergunta que lhe queria fazer era a seguinte: uma vez confrontada com todas estas questões e detetado este problema como sendo um dos problemas principais, que medidas tomou esta Administração — se é que era possível tomar algumas medidas —, no sentido de inverter a marcha desta situação, que era considerada de grande importância para o estado em que se encontrava a empresa?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Agradeço, também, e retribuo os cumprimentos da Sr.^a Deputada Mariana Aiveca.

Gostaria de fazer uma precisão relativamente à produtividade. Repeti o que está no estudo da A.T. Kearney, usando-o como fonte de informação.

Relativamente às medidas, como referi anteriormente, essa foi de imediato uma das preocupações. Começámos a tomar medidas de cortes de alguns encargos com pessoal, como referi e detalhei há pouco, que conduzissem à diminuição de encargos. De facto, isso aconteceu, ou seja, começaram a aparecer os resultados de algumas medidas.

Reduziu-se o pessoal e, como disse, nesse período em que foi possível gerir, saiu cerca de uma centena de pessoas pelas diferentes possibilidades, fosse por reformas antecipadas, por saídas para outras oportunidades de emprego ou por qualquer outro mecanismo que tivéssemos.

Cessámos todos os contratos a prazo que existiam, eliminámos as diferentes variantes de seguro não obrigatórias para além do seguro de acidentes de trabalho, enfim, tomámos medidas para eliminar as isenções de horário de trabalho, criámos *plafonds* para despesas acessórias, como, por exemplo, despesas com telemóveis, despesas com viaturas. Criámos algumas medidas — refiro-me exatamente a janeiro de 2012 — que possibilitassem o início desse processo. E foram implementadas.

Em contrapartida, tivemos a contestação por parte dos sindicatos, através do mecanismo dos tribunais, conforme referi. Julgo que tinham o direito de o fazer e, portanto, respeito. Mas as medidas tinham de ser tomadas, por isso, o nosso sentido foi, sem dúvida, naquele período que mediou entre agosto de 2011 e março de 2012, tomar essas medidas. A partir do momento em que o processo de privatização se iniciou, concentrámo-nos nesse processo, como já aqui disse. Não valia a pena estar a criar ruído e mecanismos de perturbação que conduzissem a efeitos que não eram duradouros para nós. A prioridade passou a ser o processo de privatização.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Qual foi o impacto dessas medidas? Mantiveram-se os mesmos níveis? Ou seja, essa dicotomia manteve-se ou essas medidas diminuíram essa circunstância da distância tão grande do valor acrescentado ser insustentável, como o Sr. Presidente aqui nos referiu?

Gostaria, pois, de saber, feitos estes cortes, que impacto teve isto de facto e se esta era a medida acertada para resolver ou corrigir tão grave situação, já que nenhuma empresa é sustentável nestas circunstâncias.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Tiveram impacto económico direto, ou seja, verificou-se uma quebra significativa de alguns itens de natureza de custos com recursos humanos. No entanto, as grandes variáveis esmagadoras não eram essas.

Se analisar esse mapa e o comparar com outros que aí estão, verificará que os períodos de piores resultados são os períodos em que se verificavam os maiores encargos. E porquê? Porque maior quantidade para realizar mais proveitos, os Estaleiros faziam mais horas extraordinárias, tinham maior improdutividade, tinham maiores perdas nas construções que queriam entregar. Portanto, aumentavam os seus produtos, aumentavam o volume de proveitos, mas tinham uma degradação enorme dos elementos económicos de negócio, nomeadamente um acréscimo brutal de encargos com pessoal e o afundamento dos seus resultados. Os gráficos mostram isso: há uma evolução assimétrica das duas linhas.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Dito isto, reconhece, então, que essas medidas não tiveram nenhum efeito prático. Ou seja, a contestação era legítima, não é verdade?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Tiveram efeito prático, como eu lhe disse: houve redução de custos efetivos nessas naturezas, mas o peso dessas medidas... Estas seriam medidas entre dezenas e dezenas de medidas que era necessário implementar para o futuro, num novo modelo de negócio.

Além disso, o estudo da A.T. Kearney mostra, claramente, nesse aspeto (e por isso é que digo, volto a repeti-lo, que ele tinha uma valia técnica intrínseca interessante), que era preciso tomar uma infindável lista de medidas. De tal forma que iria concluir pela refundação dos Estaleiros e a criação de novos contratos de trabalho e novas condições. Isto é explícito e, portanto, havia fundamentação — aliás, o estudo da LCA Advogados tentou mostrar como era o modelo de refundação dos próprios Estaleiros.

Portanto, havia uma infinidade de medidas que era preciso ter coragem para tomar.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Quer, então, dizer que não houve a coragem do acionista para tomar essas medidas ou que não houve a coragem política para as assumir?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Na análise que fiz não houve coragem durante 20 anos.

Portanto, existindo um modelo e uma orientação no sentido da privatização, era aí que nos devíamos concentrar. O ir fazer a refundação da empresa ou qualquer outro mecanismo societário em pleno processo de privatização, não tinha qualquer sentido.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Disse-nos que, até março de 2012 — na altura em que foi tomada a decisão da reprivatização e esse era o objetivo prioritário —, tentou apenas angariar novas carteiras de encomendas. Isto significa que, desde então — março de 2012 até agora, dois anos —, houve uma certa desistência e, portanto, a concentração foi apenas nesta decisão — está decidido que é a reprivatização, que, depois, sofreu alterações e se passou ao processo de subconcessão.

Reconhece, então, que, nestes últimos dois anos, o papel do acionista foi, no que à angariação de novas encomendas ou produtos diz respeito, absolutamente nulo, é assim?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr.^a Deputada, o papel do acionista não é esse. O papel do acionista é preservar patrimonialmente o grupo e encontrar soluções de viabilidade da atividade da empresa. Portanto, o papel que está a referir é o da administração dos Estaleiros.

O papel que eu referi, há pouco, até março de 2012, foi, ao nível institucional, procurar parcerias tecnológicas que, dentro do quadro da viabilização económica e financeira da empresa, pudessem ser formuladas.

Como é evidente, nesse trabalho, também poderíamos incluir, na relação com esses grandes construtores, com quem contactei (não só até essa data, mas também posteriormente, até para os aliciar ao processo de reprivatização), oportunidades de negócio que puderam surgir. Mas a prioridade era, sem dúvida, essa.

Não tenho a informação aqui, mas com certeza que a administração dos Estaleiros mostrará outras oportunidades, que foram, posteriormente a essa data, tratadas pela direção comercial dos Estaleiros. Portanto, essa é uma atividade que o acionista não tem.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Bem sei o papel do acionista. Mas para também não nos determos numa discussão muito técnica e incompreensível, digo-lhe que do que estamos a falar é do acionista Estado e, portanto, do que estamos a falar é do erário público, com contornos diferentes ou com compreensões diferentes ao nível do País do que um qualquer outro acionista de uma empresa privada. Por isso mesmo é que coloquei a questão neste patamar, ou seja, parece-me, assim se entende,

que, a partir de março de 2012, há, de facto, uma acomodação à circunstância e, portanto, uma desistência.

Formulo, então, a terceira pergunta, que já foi feita — de quanto vai custar o encerramento — e à qual o senhor já respondeu. Disse-nos que este encerramento custará ao erário público entre 250 e 300 milhões, mas, a seguir, disse-nos o seguinte: «travámos uma grande delapidação do erário público».

Significa, então, que custaria mais? O que é que fizeram para travar, como afirma, esta grande delapidação? Ou seja, o que seria para si, Sr. Presidente, uma grande delapidação do erário público?

O Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira: — Os 20 anos de apreciação são uma grande delapidação e os números os capitais próprios negativos, os resultados operacionais... Eu quis dar conta, perante a Comissão, de um período muito largo, para que não houvesse qualquer interpretação de realidades circunstanciais de pessoas, de políticas ou outras. O período é muito largo. E, portanto, neste horizonte passado, de 20 anos, a delapidação é aquela que se vê.

Agora, dar continuidade a este modelo de negócio, nestas circunstâncias, não existindo fundos públicos para o financiar, não tinha qualquer viabilidade e, portanto, em qualquer dos casos, aquilo que consideramos é que, para a economia portuguesa, a solução é esta oportunidade; a outra era o encerramento total. Não havia alternativa! Cheguei a dizer isso, na própria Comissão de Defesa Nacional, em janeiro de 2012: ou encontrávamos alguém que estivesse disponível para investir e desenvolver a atividade económica de construção e reparação naval, fosse na privatização, fosse na subconcessão, ou, com o encargo do contribuinte, não era possível manter aquela situação. Era a nossa perspetiva.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Não considera que esta delapidação do erário público, porque é disso que se trata, durante 20 anos — e é facto que aqui nos apresentou uma situação a 20 anos, pelas razões que também já nos explicou —, não configura sucessivas e reiteradas gestões danosas da coisa pública?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Como referi anteriormente, não me compete, a mim, fazer juízos acerca do passado e da gestão existente. Eu analiso, apenas e friamente, os números, motivado pela criação de soluções: perceber o passado para tomar medidas para o futuro.

Seria impróprio da minha parte fazer qualquer juízo acerca daquilo que são as circunstâncias, porque até poderei estar a cometer erros por não conseguir entender o contexto das decisões que os gestores que lá estavam tiveram de tomar. Para isso, existem autoridades reguladoras e de supervisão no setor público, que devem responder por tal e mostrar aquilo que devia ter sido feito, aquilo que recomendaram e não foi feito.

A esse propósito, refiro o seguinte: foi solicitado pelo Parlamento à Inspeção-Geral de Finanças que fizesse uma auditoria, aliás, uma inspeção aos últimos anos da atividade dos Estaleiros. Eu recomendava vivamente que esta Comissão obtivesse, a tempo, o resultado dessa inspeção, porque julgo que é um elemento atual. Tem existido trabalho profundo da Inspeção-Geral de Finanças aos Estaleiros de Viana do Castelo e acho que é do interesse público que sejam consideradas as conclusões desse relatório.

Pedia, pois, que a Comissão não terminasse sem, antes, ter esses elementos.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Uma última pergunta: é sua convicção de que, a partir de agora, é possível ter uma empresa de sucesso

naquela região? Acha que este foi o melhor processo? Acha que será a Martifer a gestão competente para salvar aquilo que, com certeza, aqui vamos apurar, e as audições já nos demonstram uma clara gestão danosa dos últimos tempos? Tem a profunda convicção de que esta foi a melhor opção? Tem a profunda convicção de que assistiremos a uma empresa de sucesso que dará àquela região um novo impulso, que dará aos trabalhadores que lá vão laborar melhores condições, ou não tem opinião?

O Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira: — Vou repetir-me, mas considero que a solução da subconcessão não é a melhor solução, é a solução possível, nas circunstâncias em que aquela empresa se encontrava, nomeadamente em transgressão em relação às regras do mercado interno europeu.

Nós temos de criar condições para dar possibilidade a uma nova entidade de desenvolver a sua atividade económica. Não sei o que se compreenderá como sucesso. É evidente que podemos ter perspetivas diferentes, mas considero que será positivo criar postos de trabalho, reparar navios, construir navios... Era obrigação do Estado português criar essas condições e a EMPORDEF, como acionista ou como instrumento dessa política. Foi para isso que trabalhámos dois anos e meio afincadamente.

Posso dizer que foi um processo duro, complexo... Basta ver aquilo que foi público, mais o trabalho de casa que se teve de fazer em diversas circunstâncias. Foi muito duro, nomeadamente, para a administração dos Estaleiros de Viana do Castelo.

Gostaria de deixar aqui uma palavra de reconhecimento ao trabalho que os administradores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo tiveram, sem abandonar o seu mandato, em condições muito adversas. Expresso a minha solidariedade a essas pessoas que, em circunstâncias muito difíceis,

conseguiram percorrer este trajeto, comigo próprio e com os meus colegas da administração da EMPORDEF.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Vamos passar ao Grupo Parlamentar do PCP.

Sr.^a Deputada Carla Cruz, faça favor.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Cumprimento a Sr.^a Presidente, bem como o Sr. Presidente da EMPORDEF, Dr. Vicente Ferreira.

A primeira pergunta que temos para lhe fazer é: com tantos constrangimentos que aqui nos apresentou, que razões é que levaram a aceitar este cargo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Essa é uma pergunta de carácter pessoal, à qual poderia, eventualmente, não responder, mas acho que o devo fazer perante os portugueses.

Trabalhei sempre no mercado privado, fui gestor e administrador-delegado e presidente do conselho de administração de muitas empresas, em diversos setores de atividade, naquela época, nos últimos 30 anos. Mas já tinha sido diretor anteriormente, portanto, tinha cerca de 36 ou 37 anos de trabalho e estava convencido que a gestão privada não tinha, para mim, muitos segredos e, portanto, que era aplicável no setor público.

Tenho a humildade de dizer que assim não é verdade. E, portanto, eu não sabia... Vou dizer tudo... Aprendi muito. Aprendi com os meus colegas e aprendi muito no setor público, com constrangimentos tremendos em que a matriz para encontrar a solução é, sem dúvida, muito diferente da do setor privado.

Foi um grande desafio para o qual fui convidado e que teve, sem dúvida, muitos obstáculos. Foi difícil constituir a equipa que quisesse

enfrentar e tivesse a coragem de continuar e, por isso, há pouco aquela minha palavra de reconhecimento em relação à administração dos Estaleiros de Viana do Castelo.

Hoje, posso dizer, apesar das minhas dúvidas iniciais, que, de facto, o problema era gigantesco. Foi um desafio que valeu a pena. Acho que dei a minha contribuição. Eu não tinha feito serviço militar. Estes dois anos e meio que eu fiz, para mim, foram o serviço militar.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Assumiu o cargo com os objetivos de liquidar a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Como disse anteriormente, respondendo aos Ex.^{mos} Deputados, sempre foi nosso objetivo procurar uma solução de continuidade e que desse viabilidade, numa primeira fase, através da privatização, numa segunda fase, criando descontinuidade económica para criar uma subconcessão. A liquidação é uma componente do processo, assim como era, exatamente na mesma circunstância, a aplicação do estudo da A.T. Kearney — obrigava à liquidação da sociedade e à sua refundação.

Portanto, não há, sob o ponto de vista económico, nesse aspeto da liquidação, grande diferenciação. Há apenas um processo que foi distinto. Mas o nosso objetivo era, de facto, criar condições para que a região mantivesse as competências, as tecnologias de que dispunha, claro, dentro de constrangimentos. Houve uma primeira fase de constrangimentos que aqui referi e houve uma segunda que era a componente que nos foi instruída pela DGCom: descontinuidade económica.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Quais foram as orientações que deu à administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Disse aqui que

foi difícil a constituição da equipa. Quando conseguiu constituir essa equipa, que orientações deu à administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não foi necessário dar orientações, para além das que há bocado a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca referiu, e que já tinham sido referidas anteriormente, ao nível da redução de custos, e que demos ao grupo todo.

Portanto, um dos princípios que orientavam o exercício da atividade desta administração era a redução do número de pessoas nos órgãos sociais, a redução de despesas de diversos tipos, que iam às coisas mais pequeninas que possamos imaginar. A orientação global do grupo foi sempre a de forte contenção, e isso está mostrado e documentado. Nos próprios relatórios e contas das sociedades mostra-se que houve muitas despesas que foram, de facto, fortemente restringidas. E a EMPORDEF até foi dando o seu exemplo em muitos detalhes.

Relativamente à administração dos Estaleiros de Viana do Castelo, tivemos um processo de aprendizagem comum e de aprofundamento da situação.

Começámos por fazer trabalho interno de diagnóstico que possibilitasse encarar diferentes soluções para as discutir com as tutelas. Foi isso que fizemos desde o primeiro momento: parceria com as pessoas, ser solidário com as pessoas, independentemente da sua opção política, da sua opção estratégica. Foi um trabalho em equipa que, acho, resultou bem. Daí a minha expressão de solidariedade há pouco.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Houve uma opção de colocar um administrador, o Presidente Jorge Camões, em *part-time* em Viana do Castelo. Essa opção de colocar um administrador dos Estaleiros Navais de

Viana do Castelo em *part-time* visava prosseguir o desígnio de liquidação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Essa decisão de colocar o Sr. Administrador Jorge Camões como presidente dos Estaleiros de Viana do Castelo e administrador não executivo na EMPORDEF é anterior a qualquer diagnóstico ou qualquer sentido. Ou seja, quando os órgãos sociais foram nomeados no dia 12 de agosto partiram dessa circunstância. Mas isso nada modificou. Temos um trabalho de equipa. Como é evidente, as suas responsabilidades estão repartidas mas concentradas completamente no setor naval e, portanto, temos um modelo de governação dentro da sociedade em que criámos setores de atividade que reportam a cada um dos administradores da EMPORDEF e assim as empresas foram agrupadas por cada um.

Tive durante quase dois anos (também estava em *part-time*) o exercício de atividade como administrador não executivo da OGMA (Oficinas Gerais de Material Aeronáutico) e presidente da IDD (Indústria de Desmilitarização e Defesa) e não foi por isso que se prejudicou ou se concebeu qualquer modelo de solução para os Estaleiros de Viana do Castelo. Não teve qualquer relação ou qualquer influência.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Reconhece que, Encontrando-se a empresa numa situação tão difícil, não reconhece que estar um administrador parcialmente, deslocando-se de vez em quando a Viana do Castelo, é um constrangimento para o prosseguimento da reabilitação daquela empresa?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — De forma alguma.

Além disso, a interação que era necessária com o presidente dos Estaleiros de Viana do Castelo obrigava-o, como o obriga a hoje, a muita presença em Lisboa para tratar de muitos aspetos, de muitos estudos, de muito reporte de informação. Felizmente, é uma pessoa com uma elevada capacidade de trabalho, que tem conseguido responder às necessidades que a tutela, ou as tutelas, e a EMPORDEF lhe apresentam. E daí trabalharmos em equipa. Acho que até foi a solução adequada.

Recordo que a EMPORDEF, nas suas 12 empresas, tem apenas três administradores executivos e os Estaleiros de Viana do Castelo tem cinco. Portanto, tem uma equipa bastante mais larga e essa equipa tem toda a competência para realizar aquilo que for necessário e determinado como modelo de negócio e de desenvolvimento.

Não teve qualquer influência, antes pelo contrário. Considero que teve um resultado bastante positivo o modelo de governação que a EMPORDEF tem.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Ainda relativamente à administração, o Sr. Ministro disse aqui, esta semana, e o Sr. Presidente também aqui referiu, que a administração dos Estaleiros fez um périplo muito extenso para procurar encomendas — foi essa a informação dada.

Também nos disse aqui que, em março de 2012, foi tomada a decisão da privatização dos Estaleiros.

Quais foram as razões, qual foi o objetivo deste périplo, tendo em atenção que havia o objetivo da privatização? Qual foi o objetivo do périplo encetado pela administração?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Eu próprio participei até essa altura em muitas iniciativas de contacto com grandes construtores navais no mundo e há pouco referi que em março foi tomada a

decisão e passou a ser a prioridade. Mas ser a prioridade não quer dizer que não se tivessem continuado iniciativas. Posso referir que, nesse périplo, continuei na minha função institucional a acompanhar o Sr. Ministro em diversos países que poderiam representar um potencial de atividade quer em termos de encomendas, quer em termos de parceria tecnológica ou acionistas, pois a partir de março tínhamos uma perspetiva de encontrar investidores. Estou a recordar-me, por exemplo, do Brasil.

Em maio, portanto já subsequente a essa decisão, tivemos imensos contactos quer governamentais, quer com departamentos públicos, quer com empresas equivalentes à atividade que temos no setor público, nomeadamente a EMGEPRON, que é da área naval, é uma empresa equivalente, semelhante à EMPORDEF, no sentido da cooperação ao nível da carteira de encomendas mútua, ao nível da tecnologia, da cedência de tecnologia, e ao nível do potencial eventual de atratividade do investimento nos Estaleiros de Viana do Castelo.

Desses desenvolvimentos que se fizeram, salvo erro, em maio (se não foi em maio, foi em junho, mas julgo que foi no final de maio de 2012), resultou, pelo menos, uma candidatura, do Brasil, ao processo de privatização.

Portanto, nós não contactámos, na circunstância, essa empresa, mas contactámos entidades que se encarregaram de fazer a divulgação nesse grande país junto de empresas que pudessem vir a estar interessadas no Estaleiros de Viana do Castelo. E, depois, confirmou-se. Ou seja, valeu a pena.

Portanto, não considero uma fronteira absoluta esse março. É evidente que houve uma alteração de prioridades, mas o trabalho continua a fazer-se no mesmo sentido.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Podemos, então, concluir que o objetivo principal do périplo foi vender os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não podemos afirmar com esse rigor, mas fizemos um *road show*, que é aquilo que tecnicamente podemos considerar, e tive oportunidade, no caso desse (mas fizemos outros), de estar com várias empresas do setor de construção civil, de construção naval, de construção metalomecânica, promovendo a operação de privatização que se ia seguir.

Além disso, tivemos dezenas e dezenas de contatos que foram criados pela própria EMPORDEF. O maior grupo de contatos que foi desenvolvido na operação de divulgação do *teaser* até à *non-binding offer*, ou seja, até à proposta não vinculativa, no processo de privatização, foi promovido pela própria EMPORDEF.

Portanto, não é a procura direta de investidores, porque esses investidores vão estar confrontados no processo com um cadernos de encargos, com um programa de procedimento e regras muito estritas, mas naquela altura era a divulgação dessa oportunidade. E acho que foi interessante fazê-lo. E, no caso brasileiro, resultou da forma que há bocadinho referi.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — A não construção dos asfalteiros a partir de março de 2012 foi intencional?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — De forma alguma. Foi, como aqui referi, por falta de meios financeiros. Mal eles apareceram, iniciámos o processo.

Foi nosso objetivo dar cumprimento às orientações do Governo que foram sempre no sentido de sairmos do incumprimento contratual e normalizarmos os contratos, porque essa era a responsabilidade e os compromissos que o Governo sempre assumiu perante as autoridades venezuelanas.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Ainda relativamente à questão dos asfalteiros, disse há momentos que não havia dinheiro para a concretização do contrato. No entanto, agora há dinheiro para indemnizar os trabalhadores. Onde é que foram arranjar este dinheiro? Como é que arranjam este dinheiro, tendo em conta que nos disse, na audição em sede da Comissão de Defesa Nacional, que a imagem da EMPORDEF era muito negativa e que era difícil aceder ao crédito, porque a EMPORDEF tinha um passado muito negativo e estava com a imagem má. Por que é que agora se arranjou dinheiro?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Se me permite, Sr.^a Deputada, não me referi à EMPORDEF, referi-me aos Estaleiros. A questão da imagem, a questão reputacional era dos Estaleiros, que foram banidos do sistema financeiro.

Em dezembro de 2011, estávamos completamente incapacitados de obter financiamentos na banca. Durante 2012 foi muito difícil não só renovar as linhas de financiamento existentes do endividamento dos Estaleiros como procurar arranjar dinheiro para pagar salários, penhoras, injunções, etc. Além disso, há uma verba de que se faz sempre alarde, dizendo que nós colocámos 102 milhões de euros nos Estaleiros. Quem me dera!...

Valia a pena olharem para o relatório e contas dos Estaleiros de Viana no final de 2012, porque irão verificar que os 55 milhões de euros de

financiamentos bancários de 2011 estão em 350 000 € de financiamento bancário no final de 2012. Porquê? Porque a EMPORDEF foi obrigada a recontratar tudo. Ou seja, em relação a esses financiamentos, não colocou mais 1 tostão. Aliás, basta lerem o relatório e contas dos Estaleiros, que é público, está no *site*, e vão verificar que no final de 2012 havia apenas 350 000 €, o que prova a recontratação, o *rollover* de todos os financiamentos que os Estaleiros tinham para conseguir pagar os salários, penhoras e injunções.

Portanto, sob o ponto de vista da atividade, diria que fomos confrontados, durante 2012, com essa circunstância. Como já aqui expliquei, em 2013 tivemos a possibilidade de vender ao Estado português o projeto do Navio Polivalente Logístico por 25,5 milhões, o que permitiu desbloquear verba para concluir o navio-patrolha oceânico — porque em 2011 faltavam 16 milhões de euros para o concluir e os Estaleiros já tinham recebido tudo o que tinham a receber relativamente a esses contratos, ou seja, era prejuízo direto — e possibilitou também realizar as aquisições, que aqui referimos, de equipamentos ou matéria-prima.

Pergunta por que é que agora se tem possibilidade de financiar mais 31 milhões para o plano social de rescisões por mútuo acordo. Porque existe uma resolução do Conselho de Ministros que assim o decide e porque há possibilidade de aplicar os remédios que foram estabelecidos com a DGCom.

Saliento a expressão remédios, porque por vezes confunde-se a situação de auxílios passados, que são, para a DGCom, a doença. Ou seja, se o paciente está doente, nós temos de lhe dar remédios. Muitas das vezes, é como nas vacinas. Nós inoculamos a mesma bactéria, para ele ter uma reação positiva. Foi o que tínhamos de fazer. Obter financiamentos bancários — e, volto a dizer, nunca tivemos financiamentos públicos — que ajudassem a aplicar os remédios.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sabemos que foi comprado aço certificado. Sabemos que este aço certificado foi depois vendido como sucata, que esta sucata foi posteriormente vendida pelo sucateiro num negócio cujo comprador foi a Martifer e que este aço, depois, serviu para a Martifer construir navios.

Na qualidade de acionista, como é que avalia a ação da administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Considera que esta atuação da administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo salvaguardou o interesse público, o interesse do Estado?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sem dúvida! Positivo! E deveriam ter multiplicado essas iniciativas até à exaustão. Aliás, as orientações que tinham da parte do acionista eram nesse sentido.

Nós não tínhamos dinheiro para pagar os salários, não tínhamos dinheiro para pagar as dívidas — basta ver o que apresentei aqui no início —, não tínhamos financeiro bancário e tínhamos muita dificuldade. Era necessário agarrar todos os ativos que não eram aplicáveis na atividade dos Estaleiros. E aí começa a questão. É que é extremamente saudável uma empresa reduzir os seus *stocks* e, principalmente, alienar ativos que não têm aplicação na atividade.

Essa situação que refere, em que diz que foi parar ao subconcessionário, imaginemos, dois anos antes, era preciso muita imaginação, e não foi, porque na realidade houve, salvo erro, mais de duas dezenas de concorrentes, ganhou quem apresentou o melhor preço e julgo que até foi um sucateiro, portanto, as afirmações que fez intrínsecas na pergunta deixemo-las como estão. Mas, na realidade, deveriam ter exercido toda a sua capacidade de gestão, mesmo que não tivessem de pagar os salários porque, quando temos matéria-prima que foi adquirida sem destino

e sem aplicação e que, ao fim de quase sete anos, não teve qualquer aplicação, eu acho que até já deveria ter sido feita há mais tempo.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Está a dizer que este aço que foi comprado, que era certificado, não tinha destino?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Para as construções desde a sua data de aquisição até àquela, não tinha. E nas subsequentes, de forma alguma.

A construção de um navio... — e estou a falar de agora para a frente, não das passadas, porque não sei se, para trás, teria alguma aplicação hipotética, mas não foi feito. Ora, estamos a falar de valores muito elevados, principalmente no preço de aquisição e não no preço de venda, porque a venda naquelas circunstâncias não valoriza ao nível de compra. Portanto, como estava a dizer, para a frente, não era sequer aplicado. Essa palavra do certificado perde-se. A questão dos certificados é como os equipamentos do *Atlântida*, que têm uma duração. A partir de um determinado momento, perde-se.

Portanto, a construção de qualquer navio tem dezenas de especificações de aço e por isso não era passível de ser aplicado em nenhuma das construções que os Estaleiros tinham de concluir.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — A que é que se destinava, então, este aço certificado? Para que construções? Foi comprado com que finalidade?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — A Sr.^a Deputada terá de perguntar à administração dessa altura. Estamos a falar de muitos anos atrás. Eu não consigo responder e imagino que a administração atual dos Estaleiros também não saberá, porque já fez comentário público

desse tema. Portanto, conheço a resposta que eles irão dar. Mas a Sr.^a Deputada vai ter oportunidade de perguntar à administração, que virá, com certeza, à Comissão.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Não existem documentos que evidenciem o fim para que foi comprado este aço?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Estamos a falar de algo que aconteceu há 10 anos. O meu conhecimento não chega a tanto, Sr.^a Deputada. Mas recomendo à Comissão que peça tentativamente que a administração dos Estaleiros consiga recolher, na época da compra, o que é que se pretendia com essa aquisição.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Já aqui várias vezes referiu e saudou até a postura e o empenho que esta administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo tem tido.

O que lhe pergunto, muito frontalmente, é se faz uma aprovação total da atuação destes administradores.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — A resposta de bom senso é que nós na vida não temos em absoluto nada certo. Portanto, não faço uma aprovação total. Nós temos diferentes opiniões e muitas vezes temos discussões que conduzem, com certeza, a uma conclusão. Aquilo que importa é aquilo que o conselho de administração decide e, portanto, está, com certeza, lavrado em ata nas diferentes decisões. De que eu tenha conhecimento, as medidas de gestão que esse conselho tomou, a EMPORDEF sempre as considerou como positivas. Se houvesse alguma que não considerasse, teria os mecanismos necessários para a corrigir como acionista. Mas, que eu me recorde neste momento, não

há nenhuma situação que tinha de relevar como crítica. Genericamente, tem a minha solidariedade.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Concordou sempre com todas as decisões do conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Voltamos à questão do absoluto. Não conheço todas, com certeza. Não tenho capacidade humana para, num grupo de 12 empresas, conhecer as decisões de todos os conselhos de administração. Aquelas que conheci, aprovei. E quando havia algo que não me agradava, eu transmitia ao conselho e sempre encontrei receptividade no sentido de a corrigir. Com certeza que tomaram imensas decisões de gestão que desconheço.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — É capaz de enunciar aqui alguma decisão em que tenha havido essa discordância com o conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não foi relevante. Nem me recordo.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Falemos da Douro Azul. Disse, hoje e aqui, que não era um contrato interessante. Houve, como sabe, uma demissão de um elemento do conselho de administração por considerar que a não construção dos navios para a Douro Azul foi uma má decisão relativamente à viabilidade dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. O que é que o leva a considerar que este não era um contrato interessante?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — O preço. A decisão foi do conselho de administração dos Estaleiros e, portanto, nós não admitíamos continuar a ter prejuízos equivalentes aos das contratações das construções novas que tiveram lugar no passado. Para contratualizar um contrato — um princípio básico —, tinha de estar equilibrado. Portanto, a orientação que a administração dos Estaleiros tinha era nesse sentido. Esse contrato representava, à partida, um prejuízo, pelo que a empresa não se mostrou interessada em realizá-lo por aquele preço.

Além disso — e teve lugar uma reunião da Comissão de Defesa onde esse assunto foi apreciado, pelo que a Sr.^a Deputada poderá ver as declarações que fiz na altura —, houve oportunidade, até, de apresentar uma proposta a preço justo para os Estaleiros ao cliente e ele não aceitou.

Portanto, é uma questão de preço.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Na tentativa de apresentação dessa proposta justa e equilibrada, que esforços é que o acionista e a própria administração fizeram no sentido de conseguir que esse contrato fosse efetivamente concretizado ali, em Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Tenho conhecimento da realização de muitas reuniões com o armador na discussão do conteúdo do orçamento apresentado.

Portanto, houve todo o esforço no sentido de conciliar posições com esse cliente e com qualquer outro. Essa é a posição comercial correta que a administração dos Estaleiros deve ter e da qual tive conhecimento.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Quanto ao *Atlântida*, disse aqui hoje que o acordo arbitral foi a capitulação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, disse que o acionista não encontra uma ata em que tenha a sua

posição e disse também que foi uma decisão tomada pela tutela, ou seja, pelo Ministério das Finanças e pelo Ministério da Defesa Nacional, à época.

Considera que esse acordo, essa capitulação, como acabou por dizer, foi uma decisão política?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Essa questão já foi colocada e eu não consigo avaliar, principalmente porque não é a minha área de atividade, se foi ou não uma decisão política; a única coisa que considero, e repito, é que, de facto, os termos do acordo, aceite pela administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, foi a capitulação face às exigências que a Atlânticoline apresentava — disso não tenho dúvida, basta ler o documento e eu consigo pronunciar-me sobre documentos —, assim como está em completa dissonância com os pareceres jurídicos que nos foram facultados e que eu recebi em janeiro de 2013.

Portanto, os pareceres que aqui foram apresentados e que foram solicitados à EMPORDEF eu tive de pedi-los aos Estaleiros e foram entregues pela Sociedade Abreu & Advogados a 18 de janeiro, sendo que admito que os Estaleiros já tivessem conhecimento deles anteriormente — aliás, até deixo aqui a carta que serviu de envio dessa documentação para os Estaleiros.

Relativamente à decisão do Governo quanto ao financiamento... Aquilo que aqui entreguei foi um despacho conjunto dos Srs. Ministros das Finanças e da Defesa Nacional da altura, que autorizaram o financiamento (e o endividamento) de 37 milhões da EMPORDEF junto da Caixa Geral de Depósitos, que foram transferidos para os Estaleiros, e que, como aqui mostrei no gráfico sobre o endividamento, apareceram no ano de 2009 e constituíram o primeiro endividamento. Esse financiamento foi autorizado.

Eu deduzo que foi uma decisão do Governo suportar esse acordo através deste financiamento. Julgo que foi uma decisão de gestão empresarial, pois foi a administração dos Estaleiros que, depois, em sede de tribunal arbitral, assumiu as circunstâncias daquele acordo, com o qual eu não concordo, mas essa é uma opinião, é um estado de espírito que não altera absolutamente nada.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sobre os navios para combate à poluição, por que é que não conseguiu arrancar com a construção destes navios de combate à poluição? Deu conhecimento à tutela da impossibilidade de arrancar com a construção desses navios? Se sim, que informações é que a tutela lhe prestou?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Conforme documentei há pouco, os navios de combate à poluição tinham um determinado equilíbrio financeiro entre receitas e custos e, portanto, a Sr.^a Deputada verificará, no mapa que produzi, que os recebimentos dos navios de combate à poluição efetuados pelos Estaleiros já eram, na altura, quando os contratos foram revogados de 22 milhões (e não houve nenhum recebimento entre agosto e o momento da revogação) e os custos eram apenas de 20 milhões, ou seja, logo, à partida, apesar do atraso de dezenas de meses os Estaleiros não tinham capacidade para exigir à tutela, neste caso à Direção-Geral de Armamento, que representa o cliente Marinha, mais dinheiro — aliás, a nossa necessidade para os concluir era, pura e simplesmente, financeira. O que é que podíamos argumentar para nos pagarem mais? Nada!

Não havia qualquer possibilidade, daí não se ter arrancado com a construção desses navios nos meses anteriores, por isso é que eles já tinham dezenas de meses de atraso, ou seja, por desequilíbrio entre recebimentos e

os custos incorridos demonstrados perante o cliente — Estado. Por isso, não era uma questão de exigir à tutela qualquer nova medida, era, sim, uma questão de solicitar ao cliente mais dinheiro e não havia a mínima possibilidade de o fazer.

O mesmo se passava com as lanchas de fiscalização costeira — aliás, a pergunta pode ser a mesma. Há de verificar que os recebimentos relativos às lanchas de fiscalização costeira eram, no seu total, de 8 milhões e apenas tínhamos 3 milhões de custos incorridos.

Aquilo que poderíamos fazer era obter, se nos dessem, financiamento bancário externo para continuar a construção e repor, como aconteceu nos asfalteiros, como faltava nos NPO... A circunstância era a mesma: gastou-se a totalidade dos recursos sem ter respondido em realização de trabalho correspondente.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Podemos dizer que foi uma opção do acionista não colocar a questão, não colocar o impedimento, não colocar esses constrangimentos à tutela?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Nós não tínhamos que decidir o que estava lavrado em contratos; nós tínhamos que respeitar esses contratos. E aquilo que a Direção-Geral de Armamento nos dizia — e disse nos NPO — foi: «Meus senhores, cumpram os contratos!».

Além disso, a Direção-Geral de Armamento tinha a intenção de aplicar aos Estaleiros multas por atraso que se situavam em 16 milhões de euros. Aliás, deixo à Comissão as comunicações da Direção-Geral de Armamento para os Estaleiros com os respetivos despachos, solicitando aos Estaleiros que repusessem as condições contratuais, fossem elas por atraso e, mais, que reembolsassem o Estado das penalidades contratuais que

estavam previstas. E estou a falar nesta matéria, apesar de ela ser anterior à nossa entrada em funções, pois foi apresentada no final de 2010.

Portanto, os Estaleiros tinham de responder por estas penalidades e por estes atrasos. Nós só tínhamos uma solução: cumprir o contrato. E foi o que fizemos nos NPO. Graças a quê? Aos meios financeiros obtidos através no NPL.

Portanto, foi a única exceção onde nós conseguimos gerir; no resto teríamos de ir buscar dinheiro à banca para financiar multas, penalidades, atrasos... Aliás, a anterior gestão dos Estaleiros já tinha paralisada a construção destes NPO, assim como dos NCP, por essa razão, ou seja, por falta de meios financeiros, porque tinha recebido mais do que os custos incorridos.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr.^a Deputada, deixe-me interrompê-la para perguntar aos Srs. Deputados se pretendem a imediata distribuição desta documentação que o Sr. Doutor referiu relativa ao fornecimento dos NPO e dos NCP.

O Sr. **Fernando Negrão** (PSD): — Sim, Sr.^a Presidente, sem embargo de continuar a audição.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Claro, Sr. Deputado.
Queira continuar, Sr.^a Deputada Carla Cruz.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — O que o Dr. Vicente Ferreira acabou de nos dizer foi que foram perdoadas multas por parte da tutela aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Estas muitas potenciais e penalidades por atraso, que estão referidas nestas comunicações e que também incluem trabalhos a mais, portanto todo um descritivo muito interessante de ponto de situação em final de 2010 sobre a construção dos NPO e dos NCP — e como me pôs a questão dos NCP, eu quis esclarecer —, sem dúvida que na revogação dos contratos, como eu referi, e no cômputo global, libertámos muitos milhões de euros em penalidades a que os Estaleiros tinham de responder por atraso ou por quaisquer desconformidades na construção.

Diria até que, na revogação dos contratos — e estou a falar numa perspetiva meramente empresarial ao nível dos Estaleiros —, o saldo foi imensamente positivo. Uma das condições que eu instruí a administração para que respeitasse nesses acordos de revogação era o princípio de nada a receber, nada a pagar. Nós devíamos tanto que valia a pena. E estas comunicações provam isso, para além do cálculo dos atrasos, que é violentíssimo. Aliás, a Sr.^a Deputada tem o mapa-resumo que apresentei e vai ter oportunidade de, se quiser, esclarecer com mais detalhe aspetos valorimétricos ou de quaisquer outros custos com a administração dos Estaleiros, pois esta foi informação facultada pela administração dos Estaleiros.

Portanto, sob uma perspetiva estritamente contratual, valia a pena a revogação, porque as responsabilidades eram imensas e nós não tínhamos meios financeiros para responder por essas responsabilidades, não os tiveram as administrações anteriores e nós também não.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Relativamente às contrapartidas aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo pela compra dos submarinos, o que é que o acionista fez no sentido de conseguir que as contrapartidas, que

estavam estabelecidas aquando da compra dos submarinos, fossem cumpridas?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Como respondi numa reunião da Comissão de Defesa Nacional, o tema de contrapartidas não é matéria que eu conheça aprofundadamente e essas questões de contrapartidas, para mim, são muito remotas.

Portanto, estamos a falar de atos de gestão de 2004/2005, sobre contrapartidas vindas com origem no Estaleiro Flender, que faliu, na Alemanha, de 14 construções, que aqui estão referidas no mapa, no valor de 306 milhões... Mas, para mim, isso é tudo histórico. Esta administração não teve qualquer intervenção nesses aspetos de benefícios de contrapartidas, nem lhe competia intervir em relação às situações anteriores. Aquilo que posso dizer é o que está neste resumo, ou seja, que os Estaleiros tiveram no passado muitos milhões de euros de prejuízos na construção dos navios que faziam parte das contrapartidas. Essa é a realidade que encontramos e que é histórica.

Por outro lado, vemos também uma outra realidade: é que, em 2010, a administração foi obrigada a, para sanear as suas contas e para, digamos, aplicar os bons critérios valorimétricos, corrigir a avaliação dos seus ativos, e daí a perda de capitais próprios que tem. Recordo que existiram 250 milhões de contrapartidas de equipamentos que entraram nos Estaleiros valorizados pela Comissão Permanente de Contrapartidas e que, depois, sofreram imparidades, vamos dizer assim, cortes no seu valor, que a administração em 2010 teve de fazer, e, com certeza, justificadamente, para ter umas contas completamente saneadas que preparassem medidas.

Aliás, eu compreendo esta tomada de posição no quadro da criação de condições para o estudo da A.T. Kearney e respeito, ou seja, há que sanear, há que colocar as contas na sua realidade e isso foi feito, pelo

menos, parcialmente. Depois, nos anos subsequentes, tivemos de tomar outras medidas, mas naquele contexto eu percebo a depreciação que fizeram sobre esses ativos.

Mas, como referi, isso são tudo questões remotas para mim, são questões passadas e não tenho um conhecimento direto delas. É o máximo que consigo responder, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas, sabendo que existia esse compromisso, sendo o gestor, não sentiu obrigação, para fazer face à situação catastrófica, como disse, em que encontrou os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, de colocar essa situação à tutela? Nunca colocou a hipótese de questionar a tutela sobre o estado do cumprimento dessas contrapartidas?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — A Sr.^a Deputada vai, por favor, densificar um bocadinho a sua pergunta.

A que contrapartidas, concretamente, está a referir-se?

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Como sabe, havia contrapartidas de construção de navios, havias contrapartidas de um hangar que foi parcialmente colocado, havia, de facto, muitos milhões de euros envolvidos nestas contrapartidas, milhões que seriam importantes para a viabilização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Sabendo isso, qual a razão por que não questionou a atual tutela sobre o cumprimento destas contrapartidas?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Para mim, a pergunta não foi suficientemente clara. Aquilo que conheço de contrapartidas eram 14 construções que foram realizadas, o que deu um

prejuízo tremendo. Queríamos nós mais? Creio que há muito tempo, há vários anos, que as administrações anteriores abandonaram essa metodologia, ou seja, afundar a situação económica dos Estaleiros construindo com mais prejuízo. Já não se faziam há muito tempo e era completamente contra os nossos princípios contratualizar benefícios, fossem eles quais fossem, que representassem ónus e encargos para os Estaleiros.

Portanto, relativamente a construções, o assunto estava encerrado há muito tempo e a Comissão Permanente de Contrapartidas tem no seu relatório o que havia de fazer.

Relativamente aos equipamentos, que supostamente foram valorizados em 250 milhões, eles já lá estavam na empresa. Construiu-se, também anteriormente à nossa gestão, e muito bem, segundo entendo, aproveitando o equipamento que lá estava — e já lá estava todo, não queríamos mais, nem quiseram as administrações anteriores —, essa nave, um edifício interessante que potenciava a atividade económica e o desenvolvimento da atividade dos Estaleiros.

Os Estaleiros, se tivessem meios financeiros, tinham ao seu dispor, nos equipamentos que lá estavam amontoados, a possibilidade de construir um hangar mais pequeno. Mas para isso era preciso meios financeiros, porque o equipamento que lá está representa apenas uma parte do custo da construção, uma parte muito pequena.

Portanto, não vejo qualquer interesse da parte dos Estaleiros em qualquer novidade quanto a contrapartidas; antes pelo contrário, só vejo custos ou prejuízo.

Assim, não íamos mexer nesse *dossier*, nem a administração dos Estaleiros alguma vez nos sugeriu qualquer medida sobre esse tema. Mais custos ou mais prejuízos, não.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Vamos passar à segunda ronda de perguntas.

Pelo PSD, tem a palavra o Sr. Deputado Afonso Oliveira.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr. Dr. Vicente Ferreira, na primeira audição, que foi com o Sr. Ministro, ficou muito claro o que foi feito em todo este processo dos Estaleiros de Viana e o senhor, nesta audição, que é a segunda, deixou também muito claro que a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em 20 anos — o que foi várias vezes referenciado por si, a pergunta de vários Deputados —, teve 210 milhões de euros de resultados operacionais negativos. Posso repetir o número: foram 210 milhões de euros de resultados operacionais negativos.

Este é um número que não sei se as pessoas que nos estão a acompanhar em casa têm a noção do que estamos a falar, mas estamos a falar de uma empresa que funcionou com prejuízos durante muitos anos. Não estou a falar dos trabalhadores, que não têm culpa nesta matéria e espero que durante as audições não confundamos nunca estas questões.

Portanto, a este nível, não há qualquer responsabilidade dos trabalhadores, que, evidentemente, são vítimas de todo um processo de gestão durante muitos anos, estamos a falar da afirmação de uma empresa que trabalhava para o setor privado, vendia navios e tinha permanentemente prejuízos.

Foi também referenciado por si um dado que quero relevar: entre 2003 e 2013, foram entregues pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo 22 navios. O resultado global desses 22 navios é 103 milhões de euros de resultado negativo, uma margem global de 19% negativa. Ou seja, durante 20 anos — falámos aqui de 10 anos, mas são quase 20 anos, ao nível de resultados —, trabalhou com margens e resultados profundamente negativos para o erário público, como aqui referenciou.

Disse ainda, e é um facto, que houve sucessivamente — as palavras são suas — «um afundamento brutal dos capitais próprios». Isto é verdade. Se formos ver ao longo dos anos, e particularmente quando vemos a situação patrimonial de 2011, que foi uma projeção que aqui vimos, verificamos que os capitais próprios estavam negativos em 22 milhões de euros e havia financiamentos de 162 milhões de euros — negativos também, porque se são financiamentos não são positivos. Enfim, todos os dados, a esse nível, são claramente negativos.

Verificou-se também um aumento muito acentuado dos custos com pessoal. Pelos documentos que fomos recebendo na Comissão e que fomos lendo, foi possível verificarmos que houve um plano de reestruturação aprovado em 2005 que não funcionou, não se cumpriu. A verdade é que nada se fez para melhorar essa situação.

O que aconteceu, e é também um dado muito importante daqueles que trouxe aqui hoje, foi um crescimento brutal dos níveis de endividamento. Fica muito claro no gráfico do *slide* «Evolução dos resultados operacionais e líquidos» que há um crescimento brutal a partir de 2005 do nível de endividamento desta empresa.

Disse também, e é muito relevante, que durante muitos anos os Estaleiros não eram competitivos — o que é verdade, estão aqui os números —, apresentavam níveis de produtividade muito baixos. Construía navios com prejuízos inimagináveis, como já referenciei.

Disse ainda, e penso que este é um dado muito importante, que a subconcessão foi a melhor solução, não tendo sido possível a reprivatização, que seria talvez a solução mais adequada, pelo menos pelas palavras que aqui disse hoje.

Reafirmou o que tinha afirmado na audição na Comissão de Defesa, ou seja, que «a recusa do navio *Atlântida* pelos Açores correspondeu à certidão de óbito dos Estaleiros.» São palavras suas, que reafirmou aqui

hoje, com toda a carga que têm. A verdade é que esta recusa, o processo do *Atlântida*, tem efeitos muito negativos para o futuro dos Estaleiros, o que fica claro desta audição.

Também fica muito claro desta audição que os pareceres jurídicos do Dr. António Pinto Monteiro e do Dr. Menezes Cordeiro comportam uma opção diferente da que foi seguida pela empresa na aceitação do acordo arbitral.

Há um acordo arbitral no processo do *Atlântida* que vai completamente contra um parecer jurídico — e percebemos isso —, que é muito claro em relação à ausência de responsabilidade por parte dos Estaleiros em relação a este processo, ou pelo menos não nos termos em que se chegou nesse acordo.

Portanto, há uma decisão do acordo arbitral que, na nossa opinião, esta Comissão terá a obrigação de aprofundar, porque foi decisivo para o futuro dos Estaleiros. Em nossa opinião, isto também fica muito claro desta audição.

Há uma questão acerca da qual queria ouvir a sua opinião. O Sr. Ministro da Defesa afirmou na primeira audição desta Comissão que das encomendas da Marinha que deveriam ter sido executadas entre 2005 e 2011, só 2,5% foi executado. Como é que isto foi possível? Como é que é possível haver uns estaleiros navais ligados à defesa, que, ao longo dos anos, deviam ter uma importância estratégica na área da construção de navios para a Marinha, e esses navios não terem sido construídos?

Como é que a gestão da empresa não percebeu — ou não conseguiu, não sei, estou a perguntar — que era decisivo cumprir as encomendas nesta área? Gostava de ouvir a sua opinião.

Sr.^a Presidente, já percebi que o meu tempo está a terminar e vou acabar.

Na primeira audição, uma resposta do Dr. Vicente Ferreira a uma pergunta do Sr. Deputado do Partido Socialista foi muito elucidativa. Quando ele perguntou como é que se sentia — foi a última pergunta que foi colocada —, o senhor disse: «A subconcessão é uma solução que permite acabar com a destruição de valor para o erário público que ocorreu nos últimos anos». Este é um facto. Temos de atuar com as soluções possíveis perante a realidade.

Portanto, o que aqui disse hoje é muito elucidativo e importante para esta Comissão, transmitiu a sua opinião sobre o que era possível o Estado fazer em relação a uma realidade profundamente difícil que tínhamos e que era a dos Estaleiros.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Relativamente ao nível de realização das construções militares, que eram sem dúvida o portfolio significativo da...

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Doutor, peço desculpa, mas tenho de o interromper.

Nesta fase, as perguntas são feitas em sequência e o Sr. Presidente responderá no fim.

Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, a quem peço igualmente desculpa.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Doutor, numa primeira nota, quero salientar que me revejo em muito do diagnóstico que tem feito em relação aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, nomeadamente quando refere detalhadamente períodos bastante negativos e um paradigma empresarial insustentável e quando traça um quadro que

acho que é exaustivo e factual dos últimos 20 anos. Queria deixar esta primeira nota.

Só não sei se concordo totalmente com o meu colega Afonso Oliveira quanto a uma das conclusões que ele tirou, porque nestes 20 anos houve muitos governos, muitos responsáveis, muitas administrações da EMPORDEF, muitas administrações dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Algum problema havia também na estrutura da empresa e deste paradigma empresarial.

Gostava que detalhasse um pouco dois períodos muito críticos que identificou nestes 20 anos: 2009/2010 e 2002/2006.

Em relação a 2009/2010, começando pelo mais próximo, pergunto se o situa em relação à Atlânticoline.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Srs. Deputados, acho que acabei de criar aqui um problema.

Na verdade, estava a replicar a estrutura seguida na última audição, em que as perguntas foram todas colocadas num bloco. Porém, quando o Sr. Deputado estava a falar, ocorreu-me que se a opção colocada for a de pergunta/resposta, não se pode fazer tudo em conjunto. Portanto, fui eu que acabei de criar um problema à Comissão porque estava a replicar a estrutura da última reunião.

Assim, sugeria ao Sr. Deputado que interrompesse a sua pergunta...

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, se me dá licença, gostaria de sugerir o que tem sido seguido noutras comissões, ou seja, nesta segunda ronda, sugiro que haja uma única intervenção de 5 minutos por grupo parlamentar — não haveria pergunta/resposta — e no fim uma resposta conjunta. Tem sido assim noutras comissões e julgo que é esse também o espírito que existe nesta Comissão.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O regime jurídico dos inquéritos parlamentares é pergunta/resposta. É esse que vamos seguir e é esse que defendemos para todas as rondas.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Uma vez que não há unanimidade nesta metodologia...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Não me oponho às respostas e, naturalmente, interromperei. Mas, para ser sincero, nem me apercebi de nenhuma pergunta do Sr. Deputado Afonso Oliveira, foram conclusões.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Deputado, isso são considerações.

Como é a primeira vez que estamos a usar esta metodologia, na reunião de coordenadores acertar-se-ão detalhes como este.

Pedindo desculpa ao Sr. Deputado do Partido Socialista, se me for permitido, peço ao Sr. Presidente da EMPORDEF que responda ao Sr. Deputado Afonso Oliveira e depois o Sr. Deputado continuaria.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Com certeza, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Dr. Vicente Ferreira, tem a palavra.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Relativamente à questão que o Sr. Deputado colocou, de facto, é um período relativamente longo em que o nível de realização das construções militares foi muito, muito baixo e creio que tem intrinsecamente como

dificuldade principal os meios financeiros. Estou a deduzi-lo por todos os indicadores económico-financeiros.

De facto, a sua degradação conduziu à situação que encontrámos, aos ditos constrangimentos. Portanto, imaginar — e julgo que isto já se estava a verificar no período anterior — que os Estaleiros, a partir do momento em que passaram a ter claramente financiamento público... Até determinado ano os Estaleiros conseguiram autossustentar-se e criar meios financeiros, financiar-se na banca, que é a evolução normal de qualquer empresa, mas a partir de uma determinada altura têm necessidade dos meios financeiros públicos. E porquê? Porque os Estaleiros já não produziam meios libertos suficientes para se autossustentarem.

No período subsequente que referiu, isso afetou até as construções militares. Pode perguntar-se: «Então, temos centenas de milhões de euros de portefólio de encomendas e não as conseguimos realizar? É evidente que isso só é possível conseguindo-se autofinanciamento, e esse autofinanciamento vem através dos meios libertos da empresa e por acesso à banca. Imagino que a dificuldade devia ser tremenda, e notámos isso quando, em agosto, verificámos que a totalidade do financiamento bancário era a curto prazo, portanto, já não havia bancos que aceitassem financiamento de médio prazo.

Um estaleiro, para financiar uma construção, seja ela militar ou mercante, tem de ter, logo à partida, ou do seu cliente ou da banca, um adiantamento de 15% do valor da construção para conseguir gerir todas as subempreitadas que tem de fazer. Os Estaleiros estavam na situação inversa, ou seja, tinham, pelo menos, 15% negativo.

A banca foi «apertando» cada vez mais e, no final de 2011 e em 2012, enfrentámos a dificuldade tremenda de termos financiamentos a vencerem-se todos os meses, termos de pagar juros, termos de responder a

essa dívida e termos de pagar salários e penhoras. A mesma situação já estava a verificar-se anteriormente.

Estou convencido de que a dificuldade era de tal maneira violenta, aterradora, que era muito difícil às pessoas manterem-se nos órgãos sociais e, a partir de uma determinada altura, desistiam. Isso é notório.

Recordo-me de gestores com uma carreira de elevada craveira, designadamente os três últimos gestores, que resignaram. Portanto, as pessoas não conseguiam, de facto, ter uma política de longo prazo que desse sustentabilidade. E aquilo que referiu é um exemplo: os Estaleiros nem sequer conseguiam financiar as construções militares e tinham uma baixa realização. Portanto, verificava-se uma espiral de degradação das condições, infelizmente.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, peço-lhe desculpa por tê-lo interrompido há pouco.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Não tem de pedir desculpa, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Doutor, já fiz, há pouco, uma declaração de convergência — e de elogio — em relação ao diagnóstico que tem traçado dos últimos 20 anos. Mas nesses 20 anos, para além de dizer que no seu todo foram muito negativos, identificou dois períodos muito críticos em especial, que foram os períodos de 2009-2010 e de 2002-2006. Gostava que detalhasse um pouco esses dois períodos.

Começando por 2009-2010, se bem depreendi das suas respostas até agora, o problema radicou muito na questão da empresa Atlânticoline e em todo esse relacionamento. Interpretei bem?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — O Sr. Deputado interpretou bem, mas não foi só essa a causa, não podemos ser redutores a esse ponto.

Na minha resposta anterior, Sr. Deputado, também referi uma componente dessa degradação: o serviço da dívida nesse período e a necessidade de cobrir défice, de cobrir os adiantamentos que clientes, sejam militares ou mercantes, tinham realizado e que tinham sido gastos em projetos. Dava-se um passo maior do que a perna conseguia, era dramático, e houve, portanto, um momento em que a situação atingiu a rotura.

Recordo que tanto assim era que a administração da altura, e bem, pois era os meios que tinha, era a oportunidade que tinha — eu, provavelmente, faria o mesmo —, virou-se para o Tesouro, solicitando, para arranque do plano de reestruturação que tinha entre mãos, três *tranches* de 13 milhões de euros, das quais a primeira foi facultada pelo Tesouro entre abril e maio de 2011. Portanto, caracteristicamente, não tinham a possibilidade de, por meios próprios ou bancários, financiar a reestruturação, tinha de ser o Estado a financiá-la, claramente. Isto mostra que a dificuldade era imensa e que a única solução era a via pública, o investimento público.

Este período tem também, como referi há pouco, medidas de saneamento racionais, muito claras, para criar condições para que o balanço da empresa traduzisse essa realidade. Assim, foram assumidas imparidades, nomeadamente quanto aos equipamentos das próprias contrapartidas, do equipamento do Flender.

Portanto, havia um valor inicial dos equipamentos registado contabilisticamente no período em que foram recebidos, ou seja, em 2004, em 2005 e por aí fora; em 2010, a administração dos Estaleiros tomou a iniciativa de mandar fazer uma avaliação externa e de retificar o valor desses bens de equipamentos, o que agravou sobremaneira a situação dos capitais próprios. Contudo, acho que é uma medida racional fazer que o balanço da empresa traduza a realidade dos números da empresa, só tenho de considerar isso correto.

Relativamente a este período, a situação é esta, agravada com a impossibilidade de manter a construção dos NPO ao ritmo em que era feita anteriormente, por falta de meios financeiros, e de arrancar com a construção dos NCP, para a qual se tinha adquirido quase 20 milhões de euros em equipamentos e em matéria-prima, sendo que o arranque dessa construção não se consubstanciou, imagino, pela mesma razão, isto é, por falta de meios. Portanto, há um ciclo vicioso, sendo que em 2009 e 2010 todos os fatores negativos se conjugam para levar a uma situação patrimonial terrível.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O Sr. Doutor referiu a falta de colaboração do cliente, da empresa dos Açores.

Gostava que aprofundasse um bocadinho mais essa falta de colaboração neste caso específico.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Eu não fui testemunha dos acontecimentos, estou a falar por aquilo que li.

Referi um exemplo da dificuldade que o armador teve em colocar no terreno, logo desde o início, a equipa de fiscalização da obra.

Também houve dificuldades ao nível do anteprojecto, para que ele passasse o teste laboratorial, e, portanto, houve elementos desse projecto que

tiveram de ser modificados profundamente. Deduzo que, a partir dessa altura, porque estamos a falar do anteprojecto, muitas das modificações operadas — houve alterações da tonelagem dos navios e, no que respeita ao *Anticiclone*, teve de alterar-se até o comprimento, salvo erro — fizeram com que as características dos navios mudassem profundamente. Se mudaram e se, para ter estabilidade, tiveram de aumentar o lastro do *Atlântida*... É a mesma coisa que acontece neste caso: eu ando a pé a uma determinada velocidade; se me puserem em cima 50 kg de batatas, vou andar muito mais devagar!

Para mim, foi isso que aconteceu no *Atlântida*, ou seja, para responder às necessidades de navegabilidade e às condições técnicas de segurança requeridas, os Estaleiros tiveram de provocar modificações, colocaram toneladas e toneladas de lastro no navio. Como é evidente, o navio foi mais para o fundo e passou a andar mais devagar, porque estava mais enterrado dentro de água. Isto é básico, não é preciso ser engenheiro naval para perceber! Até deixo estas questões para a administração dos Estaleiros.

Portanto, estávamos numa circunstância em que estas multitudes de modificações levaram a uma responsabilidade partilhada. No mínimo, partilhada! Daí, na minha opinião, todo o processo, principalmente a atitude que a Atlânticoline teve de recusa dos navios, não tem qualquer sentido de equilíbrio ou de cooperação, a que o armador estava obrigado, como diz o Professor Pinto Monteiro ou o Professor Menezes Cordeiro no seu parecer. Não tem! Há um dimensionamento muito desequilibrado entre a solução que a Atlânticoline queria e a sua responsabilidade no projecto.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — As sucessivas alterações que referiu foram reduzidas a escrito durante todo esse processo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Uma boa parte sim, porque foi preciso, depois, os Estaleiros tomarem a responsabilidade do projeto, de realizar o projeto básico, portanto, de passar do anteprojecto para o projecto.

Já havia um tal atraso na evolução do processo que os Estaleiros tomaram a decisão de realizar o próprio projecto, até porque encontraram grandes fragilidades nesse anteprojecto — aquelas que referi e muitas outras que nem sou competente para referir. Para recuperarem o atraso assumiram a responsabilidade de o realizar e de afastar o Gabinete de Projecto que foi trazido pelo próprio armador, a firma Petrobalt, salvo erro.

Isto mostra a vontade que os Estaleiros tinham, na altura, de resolver o problema. Contudo, este voluntarismo sai muito caro, ou seja, ao assumir o projecto os Estaleiros estavam intrinsecamente a assumir muitas das dificuldades e dos erros que vinham de trás.

À boa maneira portuguesa, e por mim falo, somos pouco rigorosos e, portanto, temos dificuldade em passar a escrito tudo aquilo que devia ser contratualizado. Portanto, a resposta é esta: certamente houve muitas modificações que foram contratualizadas e certificadas pela entidade certificadora; com certeza que houve modificações que se deixaram passar e que não foram clarificadas na responsabilidade que o armador tinha no projecto. De certeza que temos uma situação híbrida, haverá as duas situações.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Posso interpretar, então, que houve alterações que não foram passadas a escrito e que foram concretizadas.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Admito que as haja, porque a partir do momento em que se passa a fazer o projecto

internamente assume-se a responsabilidade, mas são uma consequência do pecado original — o próprio anteprojecto.

Portanto, sem dúvida que os Estaleiros terão responsabilidades, não vale a pena pensarmos que a responsabilidade está só de um lado, de forma alguma! A responsabilidade dos Estaleiros também terá uma certa dimensão. Não sou competente para a avaliar tecnicamente, mas com certeza que a administração dos Estaleiros reportará que haverá partilha de responsabilidades no processo. Mas também devia haver partilha dos respetivos encargos e custos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Gostaria de focar só mais um ponto.

Referiu, há pouco, o despacho dos ministros Teixeira dos Santos e Augusto Santos Silva. Queria fazer-lhe duas perguntas sobre essa matéria.

Em primeiro lugar, não percebi — não sei se não o referiu ou se houve alguma desatenção da minha parte — «em cima de quê», para usar um termo popular, é que os ministros despacharam. Gostaria de saber se foi numa informação da EMPORDEF, dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, do Gabinete ou da Direção-Geral do Tesouro.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — A administração da EMPORDEF, pelos elementos que encontrei, correspondia-se por *e-mail* com o Tesouro e com certeza que teria reuniões com a tutela. Suponho até que o presidente da EMPORDEF, naquela altura, reportava diretamente ao Sr. Ministro — se não me falha a memória, acho que era assim. Não é o nosso caso, pois temos uma tutela através da Secretaria de Estado — e, portanto, admito que faria o reporte informativo necessário, até porque não se toma uma decisão de 37 milhões de euros de financiamento sem a devida ponderação.

Portanto, houve correspondência trocada por *e-mail*, que vi na EMPORDEF, no entanto, penso que haverá muito mais repositório de informação nos Estaleiros, porque dava-se a circunstância de o presidente da EMPORDEF, naquela altura, ser também presidente dos Estaleiros. Portanto, a maior fonte de informação estará, com certeza, nos Estaleiros.

Tentei entender, e, portanto, andei a ler o que podia, e posso referir que as próprias atas do conselho da EMPORDEF não têm de per si nenhuma orientação estratégica para a administração dos Estaleiros relativamente a este acordo. Referem apenas, de uma forma genérica, que o presidente dos Estaleiros, e presidente da EMPORDEF, sucessivamente, ia informando as tutelas do percurso negocial com a Atlânticoline.

Recordo-me — falando do período de atas que li, que foi, salvo erro, de julho a dezembro, do segundo semestre de 2010 — de que, numa das atas, o Presidente informa o Conselho que o Sr. Ministro estava informado das *démarches* negociais que conduziriam ao acordo, mas é apenas uma referência, não diz em que condições.

Esta é a documentação que tenho. Admito que o Presidente, como era comum, tenha aí o suporte, até porque o Conselho de Viana teve de tomar a decisão.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — De 2002 a 2006, outro período muito negativo, e deu um exemplo do pior resultado de sempre, de 77%, se tomei boa nota. Quer agora também aprofundar um pouco as razões deste período?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Este é um período muito mais longínquo, em que tenho dificuldade em caracterizar a situação, mas, em termos de gestão, bastarão os resultados das construções, que estão na documentação que aqui apresentei aos Srs. Deputados, os

quais conduziram, sem dúvida, a uma situação, quer nos capitais próprios, quer no endividamento, quer nos equilíbrios económicos da atividade, verdadeiramente aterrorizante. É que, quando se tem um navio químico que dá 77% de prejuízo e que, portanto, representa, só por si, 20 milhões, diria que normalmente deve haver consequências deste acontecimento. Não tenho dúvida de que, em termos de gestão empresarial, uma situação destas levaria a serem tomadas medidas um pouco mais fortes. Não concebo que isto pudesse ter passado, digamos, imune.

Por outro lado, neste período, acho que estávamos a viver um período «de barriga cheia», e «barriga cheia» ao nível do *portfolio* de encomendas, porque tínhamos contratos de contrapartidas à vontade,...

O Sr. Rui Paulo Figueiredo (PS): — A Dr.^a Manuela Ferreira Leite discordaria de si!

O Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira: — ... só que as 14 construções, e a maior parte delas está concentrada neste período, representavam resultados tremendos de ruína para a empresa. Portanto, sem dúvida, há a ilusão do conforto que esses contratos traziam. É de tal maneira evidente que eu reputaria que isto induziu a uma certa preguiça, ao nível da procura de construções no mercado internacional. Vê-se que nesse período, praticamente, não houve essa preocupação e que, portanto, a direção comercial dos próprios Estaleiros estava confortada com construções de contrapartidas e contratos de construção militar. É ilusão pura!

O Sr. Rui Paulo Figueiredo (PS): — Quem eram os clientes em 2002 e 2006?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Dos contratos militares, era a empresa finlandesa da qual faz parte este, um de três. Depois, eram contratos trazidos por contrapartidas em que uma grande parte era para um armador russo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Também houve falta de colaboração com os Estaleiros, por parte de todos esses clientes?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não lhe sei responder, Sr. Deputado.

Relativamente a este navio, exatamente este, para o armador finlandês, contaram-me que houve um nível de conflitualidade relativamente elevado, ou seja, pessoas que presenciaram esta situação tiveram consciência plena do desastre que iria ser, pois os Estaleiros não estavam preparados para realizar o grau de exigência que aceitaram, em termos de características técnicas deste navio. Esta é a principal conclusão das pessoas que na época...

Até faria um comentário um pouco mais genérico, se me permite, que é o seguinte: na dificuldade em aplicar as medidas que foram aplicadas e na orientação estratégica para a solução que criámos, houve alguns órgãos de comunicação que produziram trabalhos muito interessantes. Recomendo à Comissão — desculpem-me esta liberdade, Srs. Deputados e Sr.^a Presidente — que vejam um programa de televisão, numa sexta-feira, às 21 horas, no canal público, em que é entrevistada uma série enorme de trabalhadores, por quem tenho o maior respeito, e são trabalhadores de «cabelo branco», pessoas que têm uma longa experiência de trabalho nos Estaleiros. Julgo que merecerá a pena, para perceberem a situação que os Estaleiros viveram. Basta rever esse programa, que analisa muitos aspetos de uma época animada por motivações de venda de sucata, porque o

essencial está lá, ou seja, essas pessoas, que, repito, merecem o meu respeito, diagnosticam de forma simples, mas muito humana, as razões que conduziram ao desastre da empresa por muitos anos. Portanto, essas pessoas de «cabelo branco» merecem o meu respeito.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Segundo referiu, a direção comercial não procurou praticamente nenhuma encomendas nestes períodos de que estamos a falar?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — A direção comercial conquistou os dois contratos com «m» maiúsculo que ali estão. Os «m» minúsculos são *assignments*, são subempreitadas que vieram de outros estaleiros, nomeadamente um deles, da Douro Azul, o primeiro, que foi um navio que estava por concluir na Holanda e que o armador trouxe para os Estaleiros, e que foi uma excelente atividade. Bastava ser equilibrado para já ser bom, agora, a dimensão é que não era justificada.

Tenho grandes reservas quanto ao exercício de atividade dessa direção comercial durante muitos anos, e estamos a falar de pessoas que atravessaram várias administrações. É que, muitas vezes, nós, administradores, respondemos, justificamos, mas há pessoas que ficam sempre lá e que são, na estrutura, os pilares da organização. Estou a falar das construções, não estou a falar das reparações, porque havia também um setor de reparações, ao qual não me estou a referir, mas, na área das construções, julgo que poderá haver necessidade de ouvir o responsável, diretor comercial durante muitos anos, porque é preciso explicar o que é que aqueles Estaleiros fizeram, durante tantos anos, para conquistar negócios com este nível de desgraça. Na origem, está logo o preço e, nessa medida, se os Estaleiros tinham ou não condições de competitividade. É

claro que vão, com certeza, transferir as responsabilidades para a produção, mas há um problema na direção comercial.

No mesmo sentido da sua pergunta, e peço desculpa à Sr.^a Presidente por me alongar um pouco, perante estes resultados, ao longo de tantos anos, o diretor financeiro e administrativo tinha, com certeza, de tomar posição sobre estas matérias, porque tem o controlo dos custos das obras. Portanto, é outra pessoa que, com certeza, deverá dar o seu contributo.

Mas há ainda uma terceira função muito curiosa. Nós confrontámo-nos com o seguinte: uma das dificuldades, um dos constrangimentos foi não terem sido apresentados à Comunidade os auxílios passados nem os planos de reestruturação. Os Estaleiros tinham um consultor, que era empregado dos Estaleiros, não era consultor externo, que esteve a trabalhar lá, salvo erro, até janeiro de 2011, e que se ocupava, exclusivamente, das relações institucionais com os ministérios, nomeadamente com o Ministério da Economia, dos pedidos de apoio à reestruturação ou às construções e, também ao nível das relações institucionais, com as associações empresariais e as autoridades comunitárias. Há também, no interior dos Estaleiros, pessoas que se dedicavam exclusivamente a isso. É preciso explicar por que é que essas obrigações legais, que tinham de ser previamente notificadas à Comissão, não foram feitas. Não é só a responsabilidade das administrações, desce um pouco mais abaixo.

Desculpem-me este comentário, não estou a querer ilibar a responsabilidade das administrações, mas há muitas pessoas que durante muitos anos exigiram e se mantiveram na estrutura da organização, atravessaram várias administrações e, com certeza, devem ter uma palavra a dizer sobre o que se passou.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Pela minha parte, agradeço e tomo boa nota das sugestões que faz de audições.

Quanto à questão da Douro Azul e do preço, que há pouco referiu, era totalmente impossível o administrador da EMPORDEF, que já foi aqui falado e que se demitiu, adequar a estrutura de custos dos Estaleiros para garantir esse contrato? É que o operador privado conseguiu fazê-lo com os mesmos valores que estavam em cima da mesa.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não sei se conseguiu. Estruturalmente, o que havia era simples: já tinham sido realizados os dois navios, se o projeto fosse estritamente igual (se fossem cópias) ao que tinha sido realizado pelos Estaleiros, grosseiramente, e estou a falar muito grosseiramente, o nível de orçamento dos Estaleiros seria muito próximo do preço que o armador pretendia. As modificações que o armador pretendeu fazer colocavam o orçamento fora do teto de preço. Isto, de uma forma muito grosseira. Não fui eu que negocie e virão aqui, com certeza, do Conselho de Administração, pessoas que negociaram diretamente com o armador, mas, sucintamente, o que se passa é isto: quando se nos apresentam modificações à estrutura do navio que têm impacto (e todas têm sempre impacto, como há bocado se referiu, no *Atlântida* e no *Anticiclone*), é evidente que o preço tem de ser diferente. E nós não podíamos aceitar modificações gratuitas.

Grosseiramente, era isto, mas a administração dos Estaleiros, com certeza, documentará melhor do que eu, porque estou a falar de uma forma muito macro.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Então, o Luís Novais, quando acusou praticamente toda a gente de inação e de ter delapidado esta hipótese, não tem razão?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Julgo que não, porque o que o Dr. Miguel Novais queria era que se aceitasse o negócio no nível anterior que lhe referi, ou seja, pelo mesmo preço, mas com modificações. Mas nós não poderíamos assumir custos para além do teto do próprio preço do contrato. Não íamos, mais uma vez, repetir a situação anterior. Esta é a interpretação que faço. Admito que as intenções dele não fossem só estas, fossem também outras, mas, resumidamente, para mim, a matéria em causa é esta.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — De facto, não é bem isso que ele diz, mas teremos oportunidade de aprofundar.

Assim como também há pouco referiu o valor dos 250 milhões de euros a 300 milhões de euros, sem estar quantificado, o mesmo Luís Miguel Novais fala em 500 milhões de euros. Ele está enganado ou, no final de todo o apuramento, poderá estar certo?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não acredito que seja possível atingir esses valores. Digo-lhe, sinceramente, que ele está redondamente enganado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Ele também estava redondamente enganado, quando referiu que o Conselho de Administração da EMPORDEF apresentou um documento, um plano, ao Ministro Aguiar Branco, que esteve alguns meses sem ter qualquer tipo de seguimento, aliás, por isso é que ele fazia essas várias acusações de inação, justificando, com isso, a sua demissão?!

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não sei a que plano é que se estará a referir, desconheço, a única coisa que conheço,

produzida pelo Dr. Miguel Novais, foi uma proposta escrita, que ele próprio elaborou — e tinha conhecimento para isso, pois era jurista e era a vertente na qual poderia ajudar o Conselho —, de privatização da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, numa matriz equivalente à das OGMA, portanto, uma matriz de 65/35 e o Estado continuaria.

No caso de uma reprivatização, a lei portuguesa não permite tal. A lei das privatizações, quando se trata de reprivatização, tem de ser 100% da empresa. Portanto, aquela proposta do Dr. Miguel Novais, que é aquela a que julgo que ele se estará a referir, não colheu nem nunca colheria, pois não estava conforme à lei das privatizações.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Ele também referiu que tinha angariado disponibilidades e interesse de várias instituições bancárias para obter financiamento e concretizar algumas das encomendas que estavam em mão e que o Conselho de Administração da EMPORDEF não teria dado seguimento a essas intenções e diligências. Quer comentar isto?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — O Sr. Deputado não está na Comissão de Defesa Nacional, porque, em março de 2012, tivemos oportunidade de discutir isso e está gravado, portanto, é fácil ver.

Vou repetir o que disse na altura: não nos adiantam estados de espírito, o que nos interessa são propostas concretas e, portanto, não vi, da parte do Dr. Miguel Novais, a apresentação ao Conselho de Administração de qualquer proposta escrita. É muito simples: queremos comprar uma casa, vamos bater à porta de vários bancos e trazemos uma proposta (agora é mais difícil, mas estou a falar de há uns tempos atrás). Portanto, trazendo essas propostas, a obrigação seria apresentá-las ao Conselho de Administração, para este se pronunciar. Não houve, em circunstância

alguma, apresentação de propostas, bem pelo contrário, tivemos uma experiência infeliz, em que, não existindo proposta, considerámos válida uma intenção, que foi com o banco de investimento público CaixaBI.

O Dr. Miguel Novais referiu disponibilidade para iniciar um processo de financiamento que considerou como viável e garantido e, assim, no próprio dia, todo o conselho se deslocou à CaixaBI — vamos lá esclarecer isto, porque isto é uma oportunidade. Na aflição em que estávamos era o que de melhor nos podia acontecer. Reunimos com o presidente da CaixaBI e com um técnico que nos explicou as circunstâncias em que se poderia realizar, mas não eram, de forma alguma, materializáveis, pelo que não passou disto. Digo até que foi frustrante acreditarmos que havia essa viabilidade e promovermos essa reunião com a Caixa.

Portanto, estamos a falar, diria, de estados de espírito e não de propostas concretas. As propostas concretas têm de ser apresentadas por escrito a um conselho de administração e nós deliberamos.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Então, o Dr. Luís Miguel Novais, quando fez todas estas afirmações, não estava a falar verdade?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não tenho de julgar se estava ou não a falar verdade. Como gestores, precisamos de factos. Pode haver as melhores intenções do mundo, se não existir algo escrito, para nós, não tem qualquer validade. Temos visto isto ao longo de toda a comissão, deixámos aqui muita documentação, as apreciações dos Srs. Deputados fazem-se na base daquilo que está escrito. Nunca vi, da parte do Dr. Miguel Novais, a apresentação de qualquer proposta concreta. Quanto a intenções, estou convencido de que ele teria diálogo com muitas entidades financeiras, mas não as concretizou.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Presumo que também discorda, quando ele o responsabiliza a si, a um membro do gabinete do Sr. Ministro e até ao Sr. Ministro por todo este processo.

Agradeço, mais uma vez, todas as suas respostas e gostaria de lhe colocar mais uma questão, porque, de facto, acho muito estranho todas estas declarações do Dr. Luís Miguel Novais e toda a contradição aqui patente entre as intervenções, e também tive oportunidade de ler todas as declarações proferidas na Comissão de Defesa Nacional.

O Dr. Luís Miguel Novais foi escolhido por si, pelo Ministro Aguiar Branco ou pelo Ministério das Finanças?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Do conhecimento que tenho, foi escolhido pelo Sr. Ministro da Defesa.

No entanto, se me permite, volto um bocadinho atrás, ao comentário do Dr. Miguel Novais, no sentido de que eu, e também outras pessoas, sou o responsável. Sem dúvida que sou e não tenho qualquer dúvida em assumir as minhas responsabilidades em todo este processo, de criar uma oportunidade para salvar uma atividade e uma região. Posso dizer que estou perfeitamente tranquilo, dei toda a contribuição que era possível dar e assumo a minha quota de responsabilidade, não tenho qualquer preconceito ou constrangimento em assumi-la.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Obrigado por todas as suas respostas.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem, agora, a palavra a Sr.^a Deputada Otília Ferreira Gomes.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, começo por agradecer ao Dr. Vicente Ferreira a sua disponibilidade para vir a esta Comissão de Inquérito, bem como os esclarecimentos que já nos deu aqui hoje. Peço, desde já, desculpa se repetir alguma questão, mas a noite vai longa e há aqui alguns aspetos que, se for possível, gostaria de ver mais esclarecidos.

Já aqui referiu que o Sr. Doutor teve uma participação ativa na busca de uma solução para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo que permitisse uma continuidade económica e que a construção naval em Viana se mantivesse uma realidade. Já aqui fez referência a vários momentos, mas vou, agora, situar-me entre a decisão do fim da reprivatização e o início do processo de subconcessão. Relativamente a isto o Sr. Doutor já referiu que o abandono da questão da reprivatização dos Estaleiros teve a ver, essencialmente, se não apenas por causa disso, com o início do procedimento instaurado pela DGCom relativamente a eventuais ajudas ilegais prestadas pelo Estado português aos Estaleiros. Quanto a isto, podemos ver, na comunicação que foi feita ao Estado português, que esse relatório faz referência — o Sr. Ministro da Defesa já aqui explicou esta situação, mas, se o Sr. Doutor tiver conhecimento dela, gostaria, também, de saber a sua posição — a que, no ano de 2012, o Estado português injetou nos Estaleiros, ao contrário de tudo aquilo que aqui é referido, o montante de 101 milhões de euros e que esses montantes seriam, também, ajudas ilegais.

Gostaria que o Sr. Doutor explicasse esta situação e o que é que realmente aconteceu em 2012 relativamente a estes montantes.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr.^a Deputada, como já referi anteriormente, os Estaleiros não tinham capacidade de endividamento junto da banca em dezembro de 2011.

Portanto, toda a sua dívida, e ela era de curto prazo, tinha de ser regularizada, ou seja, tinham de pagar os juros e recontratar.

Os bancos, incluindo até um banco estrangeiro, recusavam, de forma liminar, qualquer hipótese de financiamento aos Estaleiros. Recordo-me de esse banco estrangeiro até nos ter ameaçado de que ia apresentar ao mercado — no caso, ao mercado londrino — a informação de que o Estado português estava em incumprimento relativamente a uma linha de 5,5 milhões de euros, que nós, a EMPORDEF, tivemos de recontratar e amortizar. E, relativamente a essa linha, tivemos de fazer mais: arranjar financiamento noutros bancos portugueses para pagar esse financiamento, num plano de amortizações suaves. O mesmo aconteceu em relação a todos os outros, ou seja, tivemos de recontratar todos e, logo à partida, estamos a falar de 55 milhões de euros, os famosos 55 milhões que os Estaleiros tinham, no final de 2011, de financiamento bancário. A isso somam-se 37 milhões de euros do *Atlântida*, que a EMPORDEF teve de recontratar — e é de 2009, não é daquele ano — e teve de fazer contratos de mútuo com os Estaleiros relativamente a 17 milhões que foram retirados do capital social do Arsenal do Alfeite no final de 2010, início de 2011.

Portanto, logo à partida, tínhamos 55 milhões de euros diretos, 54 milhões de euros da EMPORDEF e havia mais financiamentos, em termos de normal *rollover* da atividade, que se iam vencendo.

Portanto, quando aí refere 102 milhões de euros, são a recontratação da EMPORDEF, sem a injeção de novos meios, especificamente nesses contratos. Há uma pequena parte de juros de dívida do serviço desses contratos, pagamento de salários e de outras injunções e penhoras e alguns fornecedores a quem foi necessário pagar pela antiguidade das dívidas, para o que nós conseguimos, também, financiamento bancário. Eu até já disse numa reunião da Comissão de

Defesa Nacional que esses 102 milhões de euros iriam subir, pois isso é em relação à data em que se prestou essa informação e, salvo erro, essa informação data de outubro de 2012, portanto, em pleno processo de reprivatização.

A reconstrualização levou ao completo esvaziamento da dívida bancária dos Estaleiros. Como eu referi, nas contas de 2011, estão as verbas das dezenas de milhões de financiamento bancário e, nas contas de 2012, basta acederem ao *site* da empresa para verificarem que, no balanço, o endividamento bancário é zero. Isto é a prova de que foi refinanciamento da EMPORDEF e não financiamento novo. Bem nós gostaríamos de ter tido acesso a um montante desses e, provavelmente, a apreciação aqui seria mais fácil. Posso garantir-lhe que, se tivéssemos tido esse montante, teríamos arrancado com as construções militares das LFC (lanchas de fiscalização costeira) e dos NCP e teríamos concluído mais rapidamente os NPO, uma vez que só entregámos o segundo em novembro de 2013 e, com certeza, tê-lo-íamos entregue um ano antes.

Portanto, infelizmente, não tivemos acesso a esses meios e, pura e simplesmente, tivemos de reconstrualizar a dívida dos Estaleiros.

A Sr.^a **Otilia Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Sr. Presidente, ainda relativamente a esta questão dos financiamentos ou destas injeções de capital, sobre o período a que se referem, com esta explicação acrescida quanto a 2012, que tem a ver com capitais anteriores e responsabilidades junto da banca, relativamente a estas ajudas de custo ilegais, apesar de não haver decisão — não quero que o Partido Socialista se aborreça com esta afirmação, porque não há uma decisão e, de facto, nunca ninguém afirmou que havia uma decisão...

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Aproveite que estou cá eu!

A Sr.^a **Otilia Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Como estava a dizer, Sr. Presidente, relativamente à abertura deste procedimento da União Europeia, não seria razoável que as administrações dos Estaleiros e a própria tutela tivessem conhecimento de que, para a injeção destes capitais, destes investimentos, tinham necessariamente de ter o acordo prévio da Comissão Europeia e tinham de ser apresentados planos de reestruturação? Não era razoável pensar — até porque temos alguns documentos que também já analisámos, e o Sr. Presidente já falou em alguns, nomeadamente a inspeção da Direção-Geral do Tesouro, efetuada em 2009 —, não era razoável que fosse do conhecimento quer das administrações, quer da tutela que eram necessários alguns procedimentos para estas ajudas não serem consideradas ilegais pela Comissão Europeia?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr.^a Deputada, permito-me, ainda, acrescentar um detalhe que há bocadinho me falhou na resposta à sua primeira pergunta. Os financiamentos que recontratualizámos já estavam na esfera de responsabilidade da EMPORDEF, porque esta, em relação a eles, nos anos anteriores, tinha passado cartas de conforto aos bancos para garantir esse financiamento. Portanto, os Estaleiros já não tinham capacidade de endividamento e já em 2011, na realidade, eram responsabilidades fora de balanço que estavam reportadas no anexo que apresentámos. Portanto, até nessa circunstância, quem respondia por esses financiamentos já era a EMPORDEF. Peço desculpa por acrescentar isto à resposta.

Em relação a esta última questão, a razoabilidade indica que sim, a realidade é que não foram feitas as notificações prévias desses auxílios. Por exemplo, os 37 milhões de euros do *Atlântida* teriam, forçosamente, de ter sido notificados à Comissão. Não havia outra possibilidade.

Pode dizer-se e concluir que as administrações tinham uma consciência profunda desse facto e que estavam a transgredir a regulamentação comunitária e, ao transgredi-la, isso conduzia inevitavelmente à liquidação da empresa?! Não sei se tinham ou não consciência disso, humanamente penso que não, mas que se transgrediu é um facto, que não se apresentaram os planos de reestruturação também é um facto.

Mesmo o próprio plano da A.T. Kearney, com as três componentes que referi há pouco, também deveria ter sido apresentado. Não se poderia ter facultado a primeira *tranche* de 13 milhões de euros para as medidas que foram necessárias, e já estava preparada uma segunda — entretanto, houve a mudança de Governo e de administrações — para complementar e financiar as rescisões das 300 e tal pessoas que iriam sair, mas que não se materializou.

Portanto, mesmo o próprio plano da A.T. Kearney não foi apresentado. Admito, em tese, que não foi apresentado por causa da parte militar, aliás, só por isso é que posso compreender que não tenha sido apresentado, porque a DGCom não aceita um estaleiro que tenha ajustes diretos de construções militares, no âmbito da exceção dos contratos militares e da proteção a que cada Estado tem direito. Enfim, não sou jurista, estão aqui muitas pessoas que conhecerão melhor esse tema do que eu, mas cada Estado tem o direito de construir os seus próprios meios, em termos militares, desde que, em termos de atividade económica, haja uma segregação da atividade militar e da atividade mercante, ou seja, essas duas atividades não podem estar dentro do mesmo estaleiro. Porquê? Porque há uma distorção da concorrência, uma vez que a parte militar, feita por ajustes diretos, conduz, na realidade, a um apoio e, portanto, em termos de regulamentação comunitária, é possível, mas com a segregação.

Uma das entidades que já aqui referi que tem essa estrutura perfeitamente limitada é a Fincantieri, onde os estaleiros militares estão separados dos mercantes e, portanto, dentro do mesmo grupo, sendo 100% Estado, tem uma organização que responde a todos esses aspetos da regulamentação. Nisto, os italianos são brilhantes. Daí o Governo italiano poder adjudicar, por ajuste direto, aos estaleiros da Fincantieri, as construções militares, o que não pode é misturá-las com as mercantes.

Portanto, imagino que o plano da A.T. Kearney não foi apresentado por causa da carteira militar, porque a DGCom não ia aceitar esta carteira. A DGCom, e acho que a Comissão Europeia se pronunciou em junho do ano passado sobre esta matéria, num esclarecimento que efetuou e que está neste contexto, admite a existência de um estaleiro que tenha construção militar e construção mercante, na circunstância de as adjudicações das construções militares serem por concurso público internacional, desde que, na mesma lógica, ultrapassem os parâmetros dos montantes necessários para concurso internacional. Se não os ultrapassar, mas numa construção nova ultrapassará sempre... Portanto, há uma coerência que leva a dizer que este plano não estava nas condições necessárias para ser apresentado como plano de reestruturação e, nessa medida, os 100 milhões de auxílios que previa iam também ser considerados, em cima dos anteriores, como ajuda ilegal. Só posso perceber esta razão, mas, com certeza, haverá outras. Estou a fazer uma leitura de acordo com o meu conhecimento dos aspetos jurídicos comunitários — e também não sou especialista, estou aqui, de facto, se calhar, a ir um pouco longe demais, pelo que peço desculpa —, mas o entendimento prático, muito economicista, da minha parte, é este: não se podem misturar as duas construções, se não for pelo método de contratação por concurso público internacional, porque, sendo por ajuste direto, é completamente inviável.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Sr. Presidente, também já aqui referiu que participou em três reuniões com a DGCom relativamente a esta questão e, se a memória não me falha, em mais uma teleconferência. Destas reuniões a que o Sr. Presidente assistiu e em todos os outros contactos, documentos ou o que for, ficou convicto, porque o Governo tem transmitido esta convicção, de que, efetivamente, se a solução a encontrar para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo fosse uma solução de continuidade, quer a atual, quer a título de reprivatização, isto implicaria sempre a devolução destes 181 milhões de euros? Está convicto disso, em resultado dessas reuniões, ou não participou nesta parte das questões? Na opinião do Sr. Presidente, das reuniões que teve, dos contactos que teve e de tudo aquilo que analisou, é sua convicção que, a manter-se a situação ou em caso de privatização, teria de existir, necessariamente, a devolução desses 181 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr.^a Deputada, o meu conhecimento sobre esses mecanismos comunitários é restrito. Por isso é que temos uma assessoria e por isso é que até já cá estive o Dr. Nuno Ruiz, na Comissão de Defesa Nacional, a dar, e muito bem, algumas explicações. O meu conhecimento é, pois, limitado.

Aquilo que entendo é o seguinte: a continuidade implicava a devolução, pelos Estaleiros, ao Estado português, dos 181 milhões, o que era completamente inviável, porque os Estaleiros não tinham esses meios, não conseguiam obter financiamento na banca de tais montantes para fazer essa devolução, nem tinham atividade económica que o justificasse, porque a banca só financiaria se houvesse, de facto, atividade económica que o justificasse; se fizéssemos uma privatização e existisse um investidor privado que desse continuidade à sociedade, que era isso que estávamos a reprivatizar, seria responsável pelos benefícios anteriores, pelos auxílios, e

não havia ninguém que lhe pudesse valer, porque não era o Estado que ia responder, nem a EMPORDEF. Portanto, a circunstância tornou-se completamente inviável.

Neste novo cenário, se há penalização ou multa, não sei responder, a única questão que aguardo é a de que, num dado momento, imagino, ou os remédios que aplicámos foram a completo contento daquelas que foram as exigências comunitárias, da DGCom e da Comissão, que abriram o inquérito aprofundado e, nesta situação, o processo será arquivado, porque houve uma boa aplicação das medidas propostas pelo Governo português — foi o Governo português que propôs as medidas, como soluções, uma vez que compete, nestas circunstâncias, ao Governo português, apresentar alternativas e soluções que, depois, são negociadas, aliás, foi a isto que assisti, em finais de 2012 e início de 2013 —, ou não há aceitação, da parte da DGCom, por alguma razão, relativamente à boa aplicação dos remédios, das medidas de contingência, o que espero que não aconteça, porque, neste caso, será aplicada aos Estaleiros a penalidade de ter de devolver os 181 milhões. Se isto vier a acontecer, por qualquer razão, aquilo que imagino é que os Estaleiros ou já estão liquidados ou caminham para a liquidação e não têm condições para devolver. Portanto, acho que é uma medida materialmente impossível de aplicar. Os Estaleiros, perante essa circunstância, estariam definitivamente falidos. Mas, daquilo que conheço e entendo, não passa sempre de uma transação entre os Estaleiros e o Estado português.

Peço desculpa se não fui suficientemente claro, mas, em termos de mecanismos comunitários, mais do que isto não conheço.

A Sr.^a **Otília Ferreira Gomes** (CDS-PP): — Sr. Presidente, duas últimas questões, de forma muito breve.

Atendendo a todos os elementos que temos, do conhecimento do Sr. Presidente sobre as inspeções, tendo em consideração as exigências da construção naval, nomeadamente no que se refere a prazos e a cumprimento, afigura-se-lhe que este modelo, enquanto empresa pública, é um modelo viável, que pode ter alguma continuidade?

A outra questão que quero colocar tem a ver com algo que não consegui perceber e, às tantas, o Sr. Presidente já explicou.

Quando foi efetuado o acordo arbitral relativamente ao *Atlântida*, houve um despacho a autorizar o endividamento suplementar da EMPORDEF em 37 milhões de euros, mas só foi entregue à Atlânticoline a quantia de 32 milhões de euros. Não consegui perceber exatamente para onde foram os 5 milhões, pelo que, se tiver conhecimento, agradecia que nos dissesse, tal como agradeço, mais uma vez, os seus esclarecimentos nesta Comissão.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr.^a Deputada, foi um prazer esclarecer todas as questões que os Srs. Deputados e as Sr.^{as} Deputadas me colocaram.

Quanto ao modelo público, há experiências e temos de aprender com os outros. Tentámos, realmente, aprender com a Fincantieri — é muito claro —, tentámos perceber qual era o modelo de organização que estava implantado para serem estaleiros de sucesso e ver até que ponto é que nos poderiam ajudar, inclusive, tecnologicamente, porque esta área tem uma evolução tecnológica vertiginosa. Por exemplo, o Oriente, nomeadamente a Coreia e o Japão, está muito avançado. Percebemos que construir apenas na Europa, com os custos europeus, só era viável se construíssemos unidades de valor acrescentado elevado, ou seja, navios militares ou mercantes complexos, com um valor acrescentado elevadíssimo. Cito exemplos de navios sísmicos, que fazem deteção de hidrocarbonetos nos oceanos, etc.,

numa área para a qual os Estaleiros de Viana não estavam preparados tecnologicamente e precisariam sempre de um parceiro que lhes aportasse essa tecnologia.

Portanto, o modelo existente, muito tradicional, de há 30 ou 40 anos, não iria nunca funcionar, teríamos de avançar para um estágio de sofisticação muito mais elevado. Isto, ao nível tecnológico.

Ao nível da competitividade, sem dúvida que a estrutura organizativa que ali estava não era viável. O índice de produtividade do próprio estudo da A.T. Kearney assim o documenta. Para além disso, os custos de estrutura eram elevadíssimos. Teria, de facto, de haver uma mudança muito radical, mas essa mudança custaria fundos públicos, que era a única porta onde os Estaleiros conseguiam bater, porque a banca não lhes facultava nada. Estávamos perante uma situação de completa inviabilidade de qualquer solução quer pela regulamentação comunitária, quer pela banca, que não queria funcionar. A única possibilidade era arranjar alguém que quisesse investir e desenvolver o negócio.

Há pouco referiu que a causa direta da suspensão da anulação do processo de privatização foi, digamos, a ameaça da DGCom, de devolução dos 181 milhões, mas não foi só. A resolução do Conselho de Ministros, e está no *Diário da República*, descreve as razões e justifica, nesse contexto, mas analisando precisamente as propostas que haviam sido apresentadas na altura e que representavam um encargo muito significativamente elevado para o Estado.

Poderia ter havido mais soluções de negociação, mas as condições estritas de partida estão descritas na resolução do Conselho de Ministros.

Portanto, quanto a esta matéria, no que diz respeito ao modelo público, penso que está respondida.

Relativamente aos 37 milhões de euros *versus* 32 milhões *versus* 5 milhões que não foram pagos, a questão essencial é esta: por que é que não

se pagou a totalidade da dívida e não se pediu... Quem pede 37, pede 40 e paga logo tudo de uma vez. Não lhe sei responder. Sinceramente, esse é um aspeto que, para mim, é misterioso. Achava que o despacho ministerial deveria contemplar 40 milhões e sanar, de uma vez, este problema, até porque criava condições para vender o navio. Relativamente aos 5 milhões, como referi, foram entregues ao Tesouro, ou seja, dos financiamentos existentes à altura, em finais de dezembro de 2009, foram entregues 10 milhões, 5 dos quais com origem neste financiamento e mais 5 que os Estaleiros obtiveram de adiantamento das construções militares, o que aumentou o fosso. É que se já tinham um *gap* razoável em relação às construções, aos recebimentos e aos custos incorridos e certificados pela entidade certificadora, com esse pagamento, o *gap* aumentou.

Portanto, pagaram, de facto, 10 milhões ao Tesouro, mas, se não concordo com a decisão de pagar 32 milhões à Atlânticoline nem concordo com o acordo arbitral — é só um estado de espírito, não posso fazer nada, tenho de o respeitar —, também não concordo com o pagamento dos 10 milhões ao Tesouro, porque agravou as condições dos Estaleiros, mas, com certeza, para quem estava na gestão da altura haverá explicações. Não sei se houve algum tipo de compensações que desconheço, mas, numericamente e nas contas dos Estaleiros, e posso dizer que, para ter esta clareza de explicação, andei a ver, com o tesoureiro dos Estaleiros, porque queria que me mostrassem a documentação, pagaram-se 10 milhões ao Tesouro, no dia 30 ou no dia 29 de dezembro desse ano, na sequência deste financiamento. Se já estava difícil, ficou muito mais, porque esses 10 milhões eram fundamentais para o desenvolvimento da atividade de construção.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem, agora, a palavra a Sr.^a Deputada Carla Cruz.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Muito obrigada, Sr.^a Presidente.

Ao fim destas horas de audição fica clara a responsabilidade dos sucessivos governos e das sucessivas administrações na situação a que chegaram os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

E se na primeira ronda de perguntas nos centrámos mais na atuação a partir de março de 2012, gostaria, agora, atendendo a que o Sr. Doutor tomou posse em agosto de 2011 e que a decisão de privatização foi de março de 2012, de começar por lhe perguntar o seguinte: o que é que o acionista fez, entre agosto de 2011 e março de 2012, para providenciar a viabilização, as encomendas, a alteração da situação catastrófica que aqui nos apresentou? O que é que fez, em concreto, entre agosto de 2011 e março de 2012, para reverter a situação que encontrou nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, tal como nos disse no início?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr.^a Deputada, muito obrigada pela sua pergunta, que tem uma resposta fácil, mas vou complementá-la com outros aspetos.

Em primeiro lugar, quero dizer-lhe que não tínhamos dinheiro e sem dinheiro não conseguíamos viabilizar as construções — é tão simples quanto isto e é radical e dramático.

Mas não foi esse o aspeto primordial. Conseguimos sobreviver e fazer a «travessia do deserto» ao nível financeiro ou, melhor, ao nível da tesouraria, porque aquilo era praticamente só tesouraria, já nem era a nível financeiro, era no dia-a-dia. O que fizemos foi, para nós próprios, como referi há pouco, um diagnóstico. E posso dizer-lhe que não é fácil, numa situação destas, chegar a uma empresa — e, no meu caso, não tinha experiência pública, pelo que reconheço, com humildade, que aprendi muito —, fazer o diagnóstico da situação e conseguir perceber que medidas

é possível tomar, na circunstância de todos os dias ter de pensar como é que se vão pagar os salários no fim do mês.

Portanto, não foi nada fácil, mas conseguiu fazer-se um diagnóstico e compreender que não era viável, naquele paradigma, naquele modelo de gestão, continuar naquele ciclo vicioso. Era preciso sair fora dele e, como referi, sejam as missões da Fincantieri, seja a missão do gabinete de projeto com o Brasil, sejam n reuniões que eu próprio fiz, com os maiores construtores navais do mundo, que são os coreanos... Eu próprio fui de malinha bater à porta dos grandes construtores coreanos, em Seul, explicar-lhes a situação da empresa e propor-lhes, em outubro de 2011, com a ajuda do Sr. Embaixador de Portugal em Seul e com a ajuda do Sr. Embaixador da Coreia em Lisboa — consegui estabelecer esses contactos —, mas este é apenas um exemplo, pois nós fizemos muitos outros... Posso até dizer-lhe que os três administradores da EMPORDEF, na altura, se «dividiram» pelos principais mercados e coube ao Dr. Miguel Novais, que aqui foi referido, o espaço da Europa, nomeadamente a Itália, para fazer contactos. Foi ele que se deslocou à Fincantieri, foi ele que conseguiu convencer a Fincantieri a vir aos Estaleiros. Outros colegas tiveram outras missões, como, por exemplo, em relação ao mercado brasileiro, que, depois, eu próprio retomei, com o Sr. Ministro, passados uns meses.

Portanto, as iniciativas que tomámos foram em todos os sentidos e fizemos dezenas de contactos. Posso garantir-lhe que a administração da EMPORDEF, na fase pré-privatização, teve mais de 100 contactos, quer espontâneos, da parte de entidades que nos vieram contactar, quer de entidades que contactámos. Aliás, na documentação que entreguei estão as dezenas de contactos que foram implementados na fase *teaser* e a Sr.^a Deputada poderá encontrá-los na base de dados de informação sobre a reprivatização. E, já agora, aproveito para dizer que esta documentação também foi fornecida ao Tribunal de Contas.

Portanto, foi agindo que procurámos uma solução. Não tenha dúvida de que até março foi uma corrida contra o tempo. Tendo-se verificado que não tínhamos parceiro tecnológico, que não tínhamos fundos públicos para investir, que a banca não nos emprestava dinheiro, era preciso sair fora do ciclo. E sair fora desse ciclo vicioso, na altura, e bem, era criar uma solução. Partilho dessa responsabilidade, porque contribui para ela e também para o projeto de subconcessão e para as negociações com a DGCom, apesar de não ser o líder, pois o Governo é a entidade que responde perante essas negociações, mas tive o prazer de participar e acho que criámos uma solução. Trabalhámos muito nesse sentido, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — O senhor referiu que participou nas negociações com a DGCom relativamente aos auxílios de Estado e também já aqui disse que podia ter havido outras opções de negociação.

Sabendo nós que o tratado financeiro da União Europeia permite que se justifiquem os auxílios de Estado pela construção de navios de guerra, como é que explica que o Governo português não tenha continuado e não tenha justificado estes auxílios de Estado, para permitir que não houvesse a necessidade de devolução?

Mas também é importante dizer aqui que não foi ainda tomada uma decisão final. Ora, não havendo uma decisão final, não lhe parece que seria avisado e de bom-tom, se me permite, no sentido da salvaguarda dos interesses dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que se continuasse esse processo de negociação e de demonstração do auxílio de Estado, até de acordo com o que está no tratado de financiamento da União Europeia?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr.^a Deputada, é uma boa questão, mas o contexto era este: a Comissão Europeia determinou que tínhamos auxílios de 400 milhões.

Então, foi preciso «desenterrar» todos os processos de pedidos de participação de auxílios governamentais, ir ao arquivo morto dos Estaleiros desde 2000 e justificá-los, auxílio a auxílio. E os Estaleiros tinham a documentação que justificava uma boa parte desses auxílios. Aliás, na última comissão parlamentar em que estive presente — e a Sr.^a Deputada deverá recordar-se disso —, trouxe até documentação relativa a auxílios distintos: casos em que tinham sido aprovados e que estavam no plano de apoio à construção naval europeia, cujo elo, cuja cadeia de transmissão desses apoios era o Ministério da Economia, e casos em que houve pedidos de financiamento e de apoios publicados no *Jornal Oficial da União Europeia* e que foram recusados. Portanto, havia essas duas situações.

Bom, a verdade é que conseguimos reduzir de 400 para 181 milhões. Destes 181 milhões, as evidências são absolutas. Eu próprio digo que há 56 milhões de financiamento do Tesouro, mas estou confrontado com uma situação real que nem eu nem ninguém consegue justificar. E a Sr.^a Deputada pergunta: mas, então, não se poderia fazer... Pois, mas para a frente, porque há um problema temporal. Apresentar notificações prévias de 2006, 2007, 2008, 2009... Isto não tem qualquer possibilidade de ser aceite! Quanto a novas medidas que pudessem ser tomadas ou planos de reestruturação ou novos auxílios, desde que comunicados e apresentados agora, sem dúvida; quanto a auxílios passados, como a própria palavra indica, são passados, não há qualquer hipótese de apresentar planos de reestruturação com efeitos retroativos. Portanto, é uma questão temporal e básica: incumprimos, transgredimos a regulamentação comunitária.

Pergunta-me se poderia haver uma solução? Podia! Por exemplo, podíamos apresentar um novo plano de reestruturação que tivesse sustentabilidade. Aliás, o Sr. Deputado Honório Novo, à época, na Comissão de Defesa Nacional, até com muita insistência, sugeriu: por que é

que não apresentam um novo plano?! Pois é, mas com uma carteira militar não passava ou, então, teríamos de arranjar uma matriz em que fizéssemos concurso público internacional de todas as encomendas e a DGCom aceitasse como boa a tal mistura de atividade militar e de atividade mercante dentro do mesmo estaleiro.

Portanto, o efeito retroativo era impossível, porque não notificámos previamente, não apresentámos os planos de reestruturação. Situação: sair fora do modelo e do ciclo vicioso, encontrar uma nova solução, colocar a empresa no mercado.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas havia ou não, para além das encomendas militares, a encomenda dos asfalteiros? Os asfalteiros não são uma encomenda militar. Podiam ou não conjugar-se essas duas encomendas — as militares e as dos asfalteiros —, para se apresentar o processo de reestruturação?!

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr.^a Deputada, com os militares não havia nenhuma hipótese, como já expliquei...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — A combinação?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Não há combinação possível. Com os militares, não foi feito concurso público, são ajustes diretos e a Comissão Europeia não o aceita.

Os asfalteiros sozinhos não sustentavam a atividade económica dos Estaleiros e, por outro lado, era preciso financiar a sua construção. E onde é que estavam os meios financeiros para financiar a construção? Nós vimos: em 2012, não os tivemos e, aliás, estivemos em incumprimento total nesse

período, salvo qualquer evolução particular ou cedência por negociação com as pessoas da PDVSA, na circunstância que já referi, com os apoios políticos e diplomáticos que tivemos. Portanto, como financiar? Com fundos públicos?

Sr.^a Deputada, lamento, mas a situação de ruína em que estavam os Estaleiros não abria a porta a nada, a banca não financiava um cêntimo e estávamos proibidos de recorrer a fundos públicos.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas confirma que a Venezuela antecipou 12,8 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Confirmo. De facto, quando foi assinado esse contrato, que é resultado exclusivo da diplomacia económica do Governo da altura, não foram os Estaleiros que o conquistaram — e há até quem, publicamente, se arrogue dessa pequena vitória, que temos de respeitar —, claro que confirmo, mas esse valor foi gasto noutras necessidades, provavelmente prementes, e quando chegámos, em agosto de 2011, essa verba não tinha sido reservada para o destino que estava contratualmente estabelecido, que era a compra de materiais de aço para a construção dos navios.

O Tesouro não nos emprestava o dinheiro, era irregular — aliás, isso já foi publicamente discutido, até, na altura, em Plenário, com a Sr.^a Secretária de Estado do Tesouro —, e a dificuldade era total. Felizmente, a operação global sobre as construções militares que foram revogadas, sobre o NPL, sobre a entrega dos NPO deu-nos a possibilidade de, junto do sistema financeiro, em 2013, alterar todas as variáveis, com a redução de garantias e com meios financeiros que aportámos desse contrato do NPL. Mas, nesse período, em 2012, e em finais de 2011, não houve nenhuma possibilidade.

Portanto, não existindo o dinheiro, não tínhamos viabilidade para arrancar com a construção.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Soubemos, e o Sr. Ministro na terça-feira passada confirmou-o, que o contrato dos asfalteiros passou para a EMPORDEF. Disse-nos também que a intenção é a de que eles sejam construídos. Não tendo a EMPORDEF onde construir, pergunto-lhe, primeiro, se eles vão ser construídos e, segundo, a serem construídos, onde vão ser construídos.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sr.^a Deputada, o contrato ainda não passou para a EMPORDEF, está na dependência de assinatura com o armador, com o cliente, mas, pelas informações que nos foram dadas, há, pensamos nós, condições para o fazer.

Portanto, vamos admitir que conseguiremos que seja efetuada a cessão da posição contratual no interior do grupo EMPORDEF. Isto responderá às responsabilidades do Estado português perante o Estado da Venezuela.

Onde vai ser construído? A EMPORDEF tem outros estaleiros, mas não tem condições de per si para o realizar. Sem dúvida, isto parece estranho, mas, hoje em dia, o maior negócio não é o estaleiro físico, é o estaleiro virtual e a gestão de contratos. Por isso, preservando a tecnologia e o conhecimento que temos na construção de navios, temos toda a possibilidade de, nesse contrato, guardar para nós esse capital e subempreitar. Temos todas as condições de fazer empreitadas, de contratualizar a construção onde for possível fazê-la.

Onde será? Aquilo que o acordo, a cessão da posição contratual que foi proposta pela EMPORDEF irá incluir — e julgamos que vai ser

acolhida, dada a boa vontade que as autoridades venezuelanas têm mostrado sempre, ao longo deste tempo, e que temos de reconhecer — será no sentido de construir em Portugal. Quanto a construir em Viana, não podemos dar essa garantia, e julgo que o Sr. Ministro terá referido isso. Não estamos em condições de poder dar essa garantia, o que podemos garantir é que a EMPORDEF irá gerir as subempreitadas, no sentido de ser construído em Portugal. Nada mais.

É essa a orientação da PDVSA, ou seja, o armador, o cliente põe essa condição, porque é uma relação Estado a Estado, e não deve ser construído noutros lados. É o bom senso e, no fundo, não estamos a anunciar nada de novo. Esse processo, que espero que se conclua, ficará no âmbito da gestão pública, mas com a subcontratação e a contratação direta da gestão das compras, do *engineering*, do projeto, da gestão financeira, do *procurement*, do comissionamento e da entrega do navio. Queremos que estas competências se mantenham no seio do nosso grupo, porque achamos que são estratégicas. Vamos fazer tudo para que assim aconteça e, depois, com estas competências, vamos fazer a gestão do contrato.

Estou convencido de que as autoridades venezuelanas e a PDVSA são sensíveis a esta solução, eles próprios a apontaram inicialmente, falta a formalização.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Vamos imaginar que não há essa sensibilidade nem essa compreensão e que os asfalteiros não são construídos. Quanto é que isto vai custar ao Estado português?

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Em 2012, já estávamos nessa pendência.

Temos andado a conseguir acordos. Recordo-me do acordo de julho de 2013, aqui, no CCB, onde esteve presente S. Ex.^a o Presidente Maduro.

Tive o privilégio de assinar, com o ministro do petróleo venezuelano, Rafael Ramírez, um acordo que colocou o contrato em normalidade, criando novos prazos de construção. Diria que nada aponta para que seja diferente disto. Muito estranharia que a relação bilateral Estado a Estado resultasse num cenário desse tipo. Já estivemos nessa situação e, na altura, tínhamos responsabilidades, que se manterão, de penalidades que poderiam custar cerca de 30 milhões de euros ao erário público. Esse é um risco de todo este processo, mas decorre de uma situação que vem de trás e tem sido feito um esforço no sentido de se criar uma solução. Posso dizer-lhe que, desde maio do ano passado, estive todos os meses na Venezuela. Daqui se pode ver a importância que este tema tem para a EMPORDEF e para o Governo português.

Em reuniões bilaterais em Lisboa e em Caracas, com a tutela dos dois Governos, já estive presente em quatro. Julgo que é uma matéria de Estado e eu tinha-me comprometido com a Sr.^a Deputada, na última comissão parlamentar onde estive presente, a vir explicar — e acabei de explicar — quais os mecanismos e que rumo é que estamos a seguir.

Apesar de tudo, não tenho certezas, mas acho que a relação Estado a Estado conduzirá a que haja boas soluções, no interesse dos dois Estados.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Voltando um bocadinho atrás, relativamente ao facto de não terem sido comunicados os auxílios de Estado pelas anteriores administrações, referiu que não podia assacar essa responsabilidade às administrações, porque também havia uma pessoa que esteve até janeiro de 2011, um empregado — foi assim que disse — que tinha essa responsabilidade e que não o fez. Por isso, pergunto-lhe se não são as administrações que têm a obrigação de supervisionar, de controlar o trabalho desses profissionais.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Sem dúvida que sim, que a responsabilidade final é da administração, mas eu não disse que era exclusivamente desse consultor ou desse assessor. Há uma partilha da responsabilidade, portanto, a responsabilidade é conjunta.

A responsabilidade final é, sem dúvida, da administração e da forma como gere o seu *staff* e lhe dá ocupação e missões. Mas que essa função estava na organização, estava, à semelhança do diretor comercial ou responsável comercial — não sei como se chamava na altura — e do diretor administrativo-financeiro. Acho que estas pessoas, que atravessaram várias administrações, devem explicar o que se foi passando. É a mesma situação dos trabalhadores de «cabelo branco»: são pessoas intemporais, lá dentro, têm um conhecimento que nenhum dos atuais administradores tem nem nenhum daqueles que por lá passou, porque viram mudar as organizações e sabem responder às questões provavelmente com muito mais materialidade e com mais profundidade. E não são responsabilidades exclusivas, separadas com fronteiras, são todas responsabilidades solidárias.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mesmo para terminar, pergunto-lhe, muito claramente, se deu orientações claras e precisas à atual administração para manter os trabalhadores parados.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — Dei instruções exatamente ao contrário, ou seja, que todas as oportunidades de trabalho que surgissem — nem que fosse pintar os edifícios — fossem...

Há bocadinho perguntava-me sobre pontos de divergência e estou agora a recordar-me de um: tive uma reunião do conselho conjunto, em Lisboa, em que discutimos aprofundadamente isso, em que pressionei a administração no sentido de criar situações de trabalho, de manutenção e

utilização dos recursos existentes. Claro que, estruturalmente, posso mandar fazer o que quiser, agora, se não tiver dinheiro para comprar as tintas para pintar os edifícios, se não tiver dinheiro para concluir os NPO...

Portanto, é preciso ter o bom senso de perceber as circunstâncias em que nos encontrávamos.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Pergunto se algum grupo parlamentar tem mais alguma questão a colocar.

Creio que, pelo facto de ter feito todas as perguntas numa única só, achando que seria essa a metodologia — e assumo aqui o erro de não ter comunicado claramente no início ou não ter decidido —, o Sr. Deputado Afonso Oliveira acabou por ficar prejudicado na sua capacidade de interrogar o Sr. Presidente da EMPORDEF. Por isso, tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, tenho só uma questão para colocar. Contudo, previamente, deixe-me dizer o seguinte: não quis interromper durante a audição, mas, inicialmente, em relação a esta metodologia, manifestámos que não era este o modelo que estava definido. Foi seguido e deu mais tempo, ou seja, houve mais tempo para uma maior explicação — não cremos que a esse nível haja qualquer dúvida —, mas não pensamos que seja este o modelo.

Na altura própria, em sede de coordenação, veremos qual será o melhor modelo.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Deputado, o Regulamento não tem um modelo previsto e, portanto, isto resultou de um improvisado.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Muito bem, Sr.^a Presidente. A Sr.^a Presidente conduziu como entendeu, e bem, mas depois veremos qual será o modelo.

Tenho só uma questão a colocar, se me permite, e termino assim, se os Srs. Deputados concordarem.

O Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo colocou aqui várias questões sobre um ex-administrador dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, o Dr. Miguel Novais, nomeadamente quanto a um conjunto de afirmações públicas discordantes das opções da administração dos Estaleiros.

Pergunto-lhe, muito claramente, Sr. Dr. Vicente Ferreira, se alguma vez o Dr. Miguel Novais, enquanto administrador, escreveu ou mandou colocar em ata as suas divergências em relação ao restante Conselho de Administração. É uma pergunta muito simples, para percebermos o que está aqui em causa.

Muito obrigado e, para terminar, quero agradecer-lhe também todas as respostas que deu. Realmente, cinco horas de audição sem interrupções é um trabalho muito intenso.

O Sr. Dr. **Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira**: — A resposta é simples: não.

Agradeço também a todos os Srs. Deputados a paciência que tiveram para me ouvir e à Sr.^a Presidente, pela condução que fez dos trabalhos. Espero que seja proveitoso e estou disponível, como manifestei já na outra comissão parlamentar, caso queiram detalhar alguma questão. Terei todo o gosto em esclarecer, porque espero que esta Comissão traga aos portugueses o esclarecimento de muitas matérias que eu próprio, como cidadão, e com pena minha, não sei explicar. Espero que seja um contributo para o País, e um contributo relevante.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, muito obrigada a todos.

Está encerrada a reunião.

Eram 21 horas e 56 minutos.

Slides projetados pelo Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira no decurso da intervenção que fez no início da audição.

slide 1 — [voltar](#)

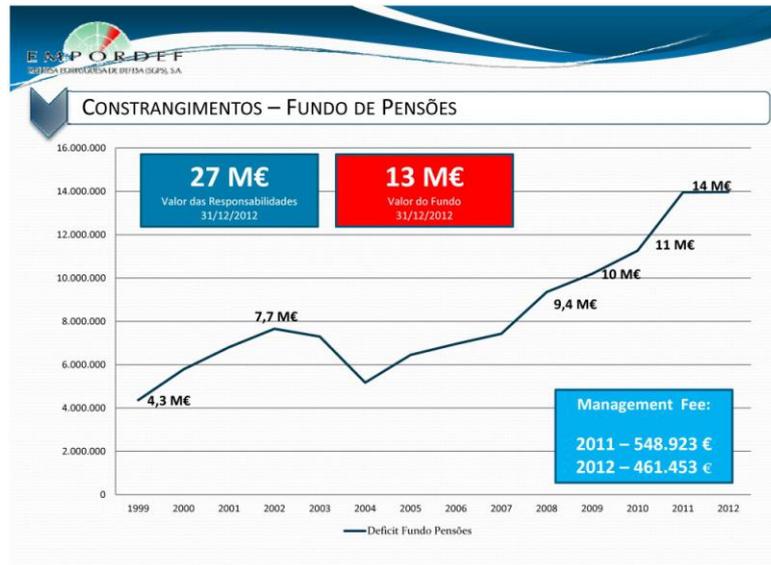


EXPORDEF
SOLUÇÕES EMPRESARIAIS DE FINANÇAS, S.A.

CONSTRANGIMENTOS – SITUAÇÃO PATRIMONIAL EM AGOSTO 2011

- CAPITAIS PRÓPRIOS NEGATIVOS - 82 M€
- PASSIVO TOTAL - 255 M€
 - FINANCIAMENTOS - 162 M€
 - ADIANTAMENTOS DE CLIENTES - 27 M€
 - CONTINGÊNCIAS - 15 M€
 - OUTROS CREDORES - 14 M€
 - FUNDO DE PENSÕES - 12 M€
 - DIVIDAS A FORNECEDORES - 8 M€
- DIVIDA À ATLANTICOLINE DE 7 M€
- DIVIDA À PARPÚBLICA (ARRENDAMENTO) - 1,4 M€ (2008 - 2010)
- PENHORA DE 2 GUINDASTES A FAVOR DA AUTORIDADE TRIBUTÁRIA

slide 2 — [voltar](#)



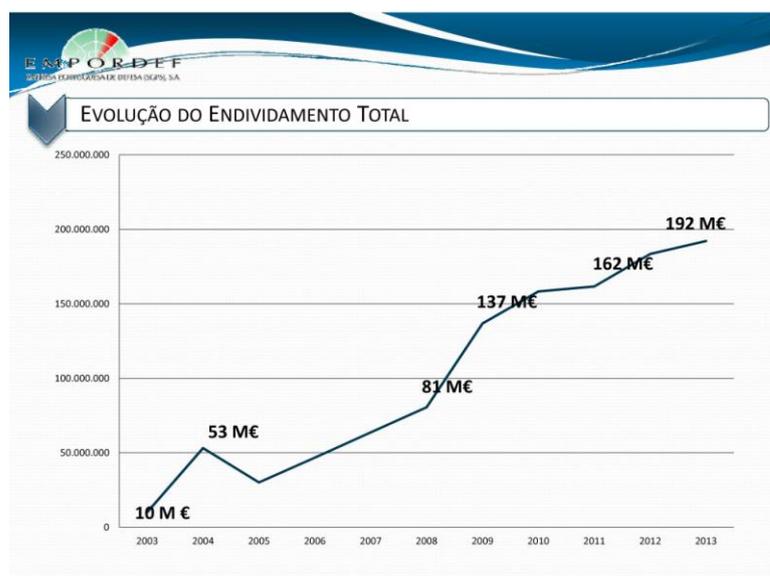
slide 3 — [voltar](#)

CONSTRANGIMENTOS – FUNDO DE PENSÕES

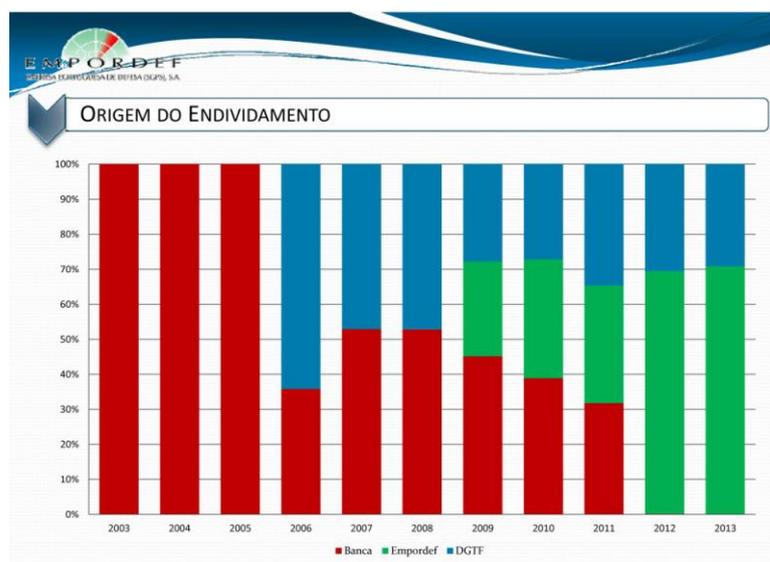
"DE FORMA A PODER CUMPRIR COM O NÍVEL MÍNIMO DE FINANCIAMENTO EXIGIDO PELO INSTITUTO DE SEGUROS DE PORTUGAL, É NECESSÁRIO EFECTUAR UMA CONTRIBUIÇÃO NO VALOR DE 5.474.298 € MAIS A CONTRIBUIÇÃO ANUAL PREVISTA NO PLANO DE AMORTIZAÇÃO, NO MONTANTE DE 724.857 €."

In Estudo Atuarial 2011 elaborado pelo BPI Pensões em Janeiro de 2012

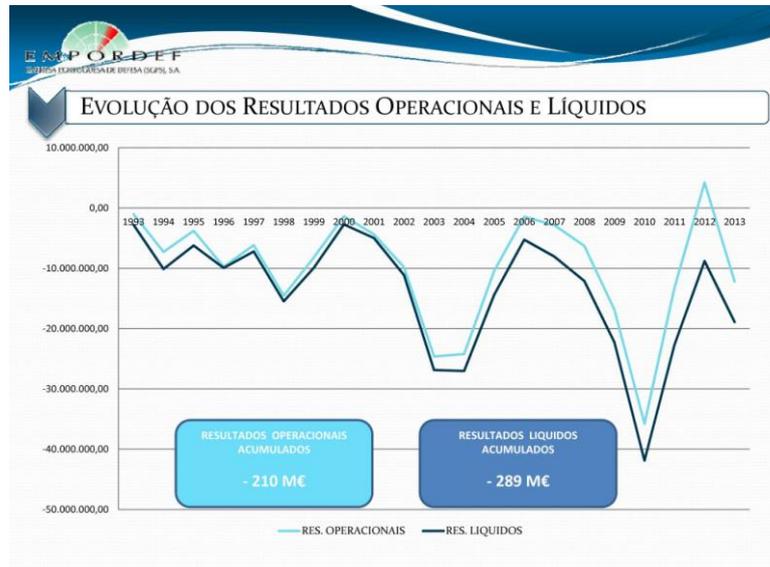
slide 4 — [voltar](#)



slide 5 — [voltar](#)



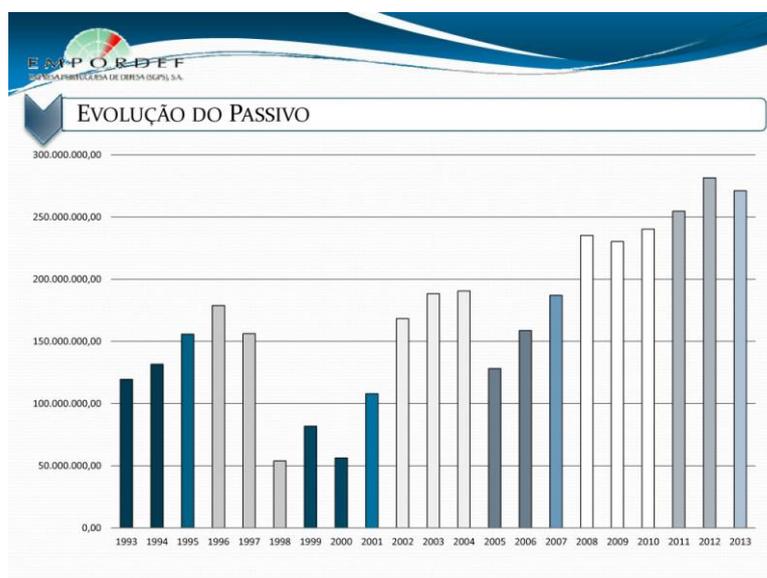
slide 6 — [voltar](#)



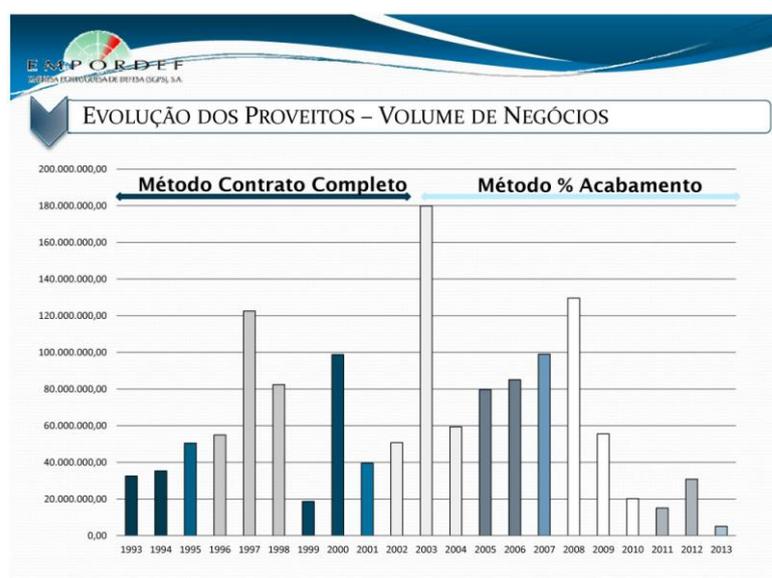
slide 7 — [voltar](#)



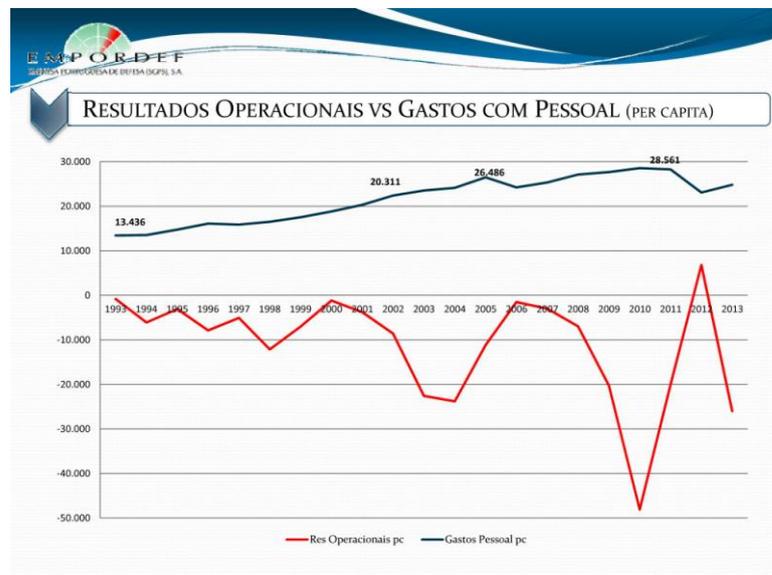
slide 8 — [voltar](#)



slide 9 — [voltar](#)



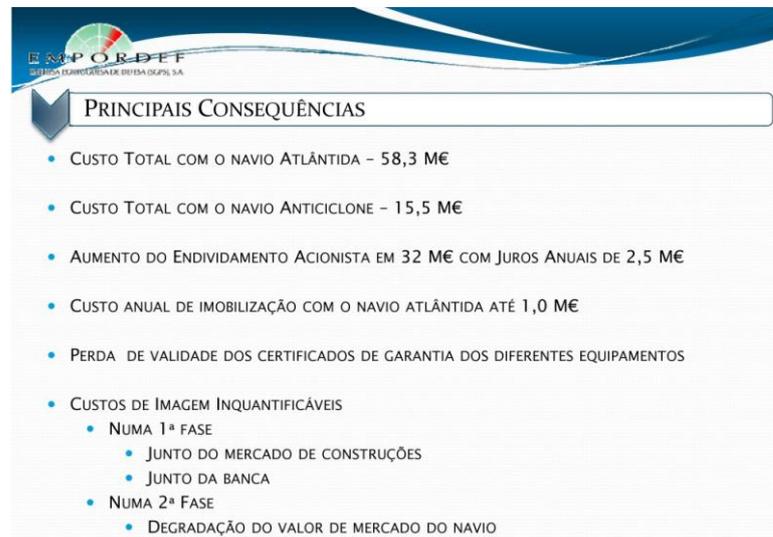
slide 10 — [voltar](#)



slide 11 — [voltar](#)



slide 12 — [voltar](#)

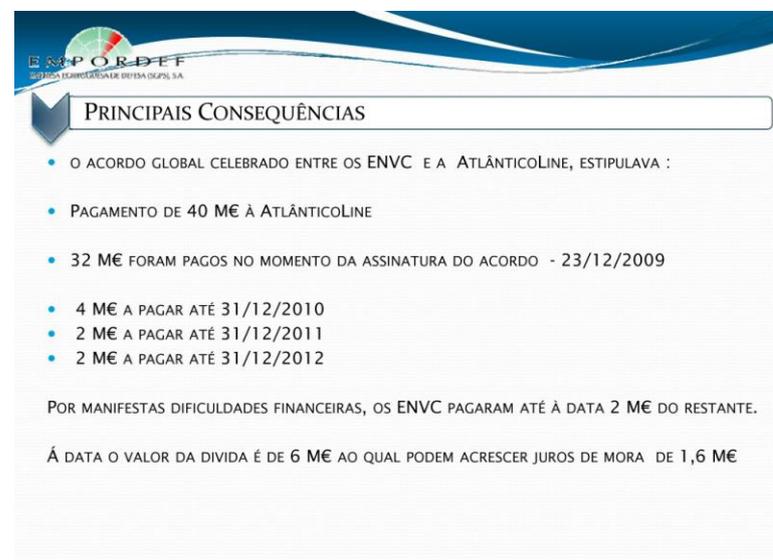


Logo: E.M.P. O.R.D.E.F. 2011 (Associação de Defesa do O.R.P.S. S.A.)

PRINCIPAIS CONSEQUÊNCIAS

- CUSTO TOTAL COM O NAVIO ATLÂNTIDA - 58,3 M€
- CUSTO TOTAL COM O NAVIO ANTICLONE - 15,5 M€
- AUMENTO DO ENDIVIDAMENTO ACIONISTA EM 32 M€ COM JUROS ANUAIS DE 2,5 M€
- CUSTO ANUAL DE IMOBILIZAÇÃO COM O NAVIO ATLÂNTIDA ATÉ 1,0 M€
- PERDA DE VALIDADE DOS CERTIFICADOS DE GARANTIA DOS DIFERENTES EQUIPAMENTOS
- CUSTOS DE IMAGEM INQUANTIFICÁVEIS
 - NUMA 1ª FASE
 - JUNTO DO MERCADO DE CONSTRUÇÕES
 - JUNTO DA BANCA
 - NUMA 2ª FASE
 - DEGRADAÇÃO DO VALOR DE MERCADO DO NAVIO

slide 13 — [voltar](#)



Logo: E.M.P. O.R.D.E.F. 2011 (Associação de Defesa do O.R.P.S. S.A.)

PRINCIPAIS CONSEQUÊNCIAS

- O ACORDO GLOBAL CELEBRADO ENTRE OS ENVC E A ATLÂNTICOLINE, ESTIPULAVA :
- PAGAMENTO DE 40 M€ À ATLÂNTICOLINE
- 32 M€ FORAM PAGOS NO MOMENTO DA ASSINATURA DO ACORDO - 23/12/2009
- 4 M€ A PAGAR ATÉ 31/12/2010
- 2 M€ A PAGAR ATÉ 31/12/2011
- 2 M€ A PAGAR ATÉ 31/12/2012

POR MANIFESTAS DIFICULDADES FINANCEIRAS, OS ENVC PAGARAM ATÉ À DATA 2 M€ DO RESTANTE.

À DATA O VALOR DA DIVIDA É DE 6 M€ AO QUAL PODEM ACRESCEM JUROS DE MORA DE 1,6 M€

RENTABILIDADE DOS NAVIOS ENTREGUES

- ENTRE 2003 E 2013 FORAM ENTREGUES 22 NAVIOS
- **MELHOR RESULTADO**
NAVIO HOTEL ENTREGUE EM 2005: 562.435 € ➡ MARGEM 6 %
- **PIOR RESULTADO**
NAVIO QUÍMICO ENTREGUE EM 2004: -20.218.381 € ➡ MARGEM - 77 %
- **RESULTADO GLOBAL DOS 22 NAVIOS**
RESULTADOS TOTAIS: -103.082.528 €
MARGEM GLOBAL: - 19 %

RENTABILIDADE DOS NAVIOS ENTREGUES

Construção	Nº	Tipo	Ano	Custos	Proveitos	Margem	
Quimico	212	M	2003	26.305.527,28	23.175.731,90	-3.129.795,38	-14%
Reefer	213	C	2003	46.614.606,64	42.422.521,19	-4.192.085,45	-10%
Ferry - Lobo Marinho	237	E	2003	39.333.600,54	35.836.457,00	-3.497.143,54	-10%
Reefer	214	C	2004	47.889.052,06	40.857.625,60	-7.031.426,46	-17%
Quimico	224	m	2004	46.630.169,97	26.411.787,65	-20.218.381,32	-77%
Quimico	225	m	2005	40.410.201,37	27.175.275,00	-13.234.926,37	-49%
Quimico	227	M	2005	27.373.327,05	24.361.702,13	-3.011.624,92	-12%
Hotel Cruzeiro	234	m	2005	9.732.294,49	9.800.000,00	67.705,51	1%
Hotel Cruzeiro	235	m	2005	9.637.564,54	10.200.000,00	562.435,46	6%
Porta Contentores	230	C	2006	22.976.584,38	19.464.567,15	-3.512.017,23	-18%
Porta Contentores	231	C	2006	20.951.617,38	19.455.389,78	-1.496.227,60	-8%
Porta Contentores	210	M	2007	21.984.677,69	19.432.841,61	-2.551.836,08	-13%
Porta Contentores	228	C	2007	21.285.654,17	19.662.008,60	-1.623.645,57	-8%
Porta Contentores	232	C	2007	20.715.128,85	19.441.594,15	-1.273.534,70	-7%
Porta Contentores	233	C	2007	20.321.376,47	19.436.735,00	-884.641,47	-5%
Porta Contentores	229	C	2008	20.175.798,75	19.291.362,82	-884.435,93	-5%
Porta Contentores	254	C	2008	26.929.338,98	22.098.627,31	-4.830.711,67	-22%
Porta Contentores	255	C	2009	26.062.565,62	22.068.781,56	-3.993.784,06	-18%
Porta Contentores	256	C	2009	25.565.032,02	22.004.586,87	-3.560.445,15	-16%
Porta Contentores	257	C	2010	27.668.443,21	21.960.068,57	-5.708.374,64	-26%
Patrulha	238	E	2011	68.181.688,73	59.334.901,78	-8.846.786,95	-15%
Patrulha	239	E	2013	43.106.081,79	32.875.237,10	-10.230.844,69	-31%
				659.850.330,97	556.767.802,77	-103.082.528,20	-19%

Legenda:
 C - Contrapartidas GSC
 E - Estado Português
 M - Mercado
 m - Transferencia de contrato

slide 16 — [voltar](#)



RESULTADOS DOS NAVIOS CANCELADOS

Construção	Nº	Tipo	Custos	Proveitos	Resultado	
Navio Combate à Poluição	240	E	12.274.454,72	11.036.740,89	-1.237.713,83	-11%
Navio Combate à Poluição	241	E	9.663.391,71	11.036.740,89	1.373.349,18	12%
Lancha de Fiscalização Costeira	249	E	2.022.139,15	1.626.250,00	-395.889,15	-24%
Lancha de Fiscalização Costeira	250	E	114.790,69	1.626.250,00	1.511.459,31	93%
Lancha de Fiscalização Costeira	251	E	88.565,17	1.626.250,00	1.537.684,83	95%
Lancha de Fiscalização Costeira	252	E	101.723,32	1.626.250,00	1.524.526,68	94%
Lancha de Fiscalização Costeira	253	E	110.458,91	1.626.250,00	1.515.791,09	93%
Ferry Atlantida	258	E	58.291.906,90	0,00	-58.291.906,90	-100%
Ferry Anticiclone	259	E	15.472.058,90	0,00	-15.472.058,90	-100%
Mega-iate	260	M	7.684.814,86	9.799.843,95	2.115.029,09	22%
Mega-iate	261	M	3.427.818,05	4.837.500,00	1.409.681,95	29%
			109.252.122,38	44.842.075,73	-64.410.046,65	-144%

Legenda:
C - Contrapartidas GSC
E - Estado Português
M - Mercado

slide 17 — [voltar](#)



ORIGENS DOS CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO ENTREGUES

CONTRAPARTIDAS : 12 NAVIOS – RESULTADO: - 39 M€

ESTADO PORTUGUÊS: 3 NAVIOS – RESULTADO: - 23 M€

MERCADO : 7 NAVIOS – RESULTADO: - 42 M€

NAVIOS MILITARES

Contrato	Valor M€	Recebimentos M€	Custos M€	Assinatura	Entrada em Vigor	Entrega Contratual	Entrega	Penalidades M€	Atraso (Meses)
NPO 238 - NRP Viana do Castelo	59,38	59,33	68,18		Outubro 02	Dezembro 02	Agosto 05	7,27	103
NPO 239 - NRP Figueira da Foz	35,60	32,88	43,11		Outubro 02	Dezembro 02	Dezembro 13	2,89	95
	94,98	92,21	111,29					10,16	

Contrato	Valor M€	Recebimentos M€	Custos M€	Assinatura	Entrada em Vigor	Entrega Contratual	Previsão Entrega (Set/2012)	Penalidades M€	Atraso (Meses)
NCP 240 - Navio Combate Poluição	38,22	11,04	11,50		Maio 04	Abril 05	Abril 08	Junho 14	Cancelada
NCP 241 - Navio Combate Poluição	37,62	11,04	8,96		Maio 04	Abril 05	Outubro 08	Fevereiro 15	Cancelada
	75,85	22,07	20,46						

Contrato	Valor M€	Recebimentos M€	Custos M€	Assinatura	Entrada em Vigor	Entrega Contratual	Previsão Entrega (Set/2012)	Penalidades M€	Atraso (Meses)
LFC 249 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	2,02		Março 09	Dezembro 09	Março 13	Novembro 15	Cancelada
LFC 250 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	0,11		Março 09	Dezembro 09	Dezembro 13	Agosto 16	Cancelada
LFC 251 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	0,89		Março 09	Dezembro 09	Junho 14	Fevereiro 17	Cancelada
LFC 252 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	0,10		Março 09	Dezembro 09	Dezembro 14	Agosto 17	Cancelada
LFC 253 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	0,11		Março 09	Dezembro 09	Junho 15	Fevereiro 18	Cancelada
	152,50	8,13	3,23						

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL