

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

11.ª Reunião
(9.ª audição)
(29 de abril de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.ª Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 15 horas e 11 minutos.

O Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de 2007 a 2009) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Carla Cruz (PCP), Pedro Filipe Soares (BE), Carlos Abreu Amorim (PSD) e Agostinho Santa (PS).

A Sr.ª Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 3 minutos.

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

Eram 15 horas e 11 minutos.

Vamos dar início à nossa reunião com algum desfalque em termos de presenças, uma vez que, ao mesmo tempo, estão também a ter início as reuniões das comissões parlamentares de especialidade, o que nos levará, porventura, a rever esta marcação de audições de terça-feira à tarde, porque muitas Sr.^{as} e muitos Srs. Deputados têm dificuldade em participar, tanto mais que, agora, é fim de sessão legislativa e, às vezes, há muitos diplomas para votar nas comissões, o que inviabiliza a presença das Sr.^{as} e dos Srs. Deputados, até porque não é possível ter a certeza da hora a que isso ocorrerá.

De qualquer das formas, o Sr. Deputado Abel Baptista, que, agora, nesta audição da parte da tarde, iria ser o primeiro a colocar questões, está a presidir à Comissão de Agricultura e Mar, pelo que só pode vir mais tarde, e pediram-nos se o PCP se importaria de começar. A Sr.^a Deputada Carla Cruz deu a sua anuência, e eu agradeço, o que significa que, a seguir, será o Bloco de Esquerda, tendo o CDS-PP pedido para ficar para o fim, o que acontecerá com a vossa anuência e disponibilidade de concorrer para a facilitação dos trabalhos.

Vou pedir aos serviços que façam entrar o Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, para, de imediato, darmos início à nossa reunião.

De manhã, usámos a metodologia de 10 minutos para a primeira ronda, embora o normal sejam os 9 minutos. De qualquer maneira,

seguimos os 10 minutos para a primeira ronda e os 5 minutos para a segunda ronda. Vou pedir-vos que tentem gerir o tempo o melhor possível, de preferência no sentido de o poupar, para garantirmos que a reunião corre a bom ritmo.

Neste momento, deu entrada na sala o Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado.

Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, agradeço-lhe o facto de ter vindo à Comissão. O Sr. Engenheiro transmitiu-me que não pretende usar nenhum tempo para intervenção inicial e que prefere responder às perguntas das Sr.^{as} e dos Srs. Deputados.

Assim sendo, tem a palavra a Sr.^a Deputada Carla Cruz, do PCP.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Começo por cumprimentar a Sr.^a Presidente, o Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado e todos os Srs. Deputados.

Ao longo destas audições, quer o Sr. Presidente da EMPORDEF quer o Sr. Ministro da Defesa Nacional, têm-nos dito que este processo desemboca nesta situação de desmantelamento, de finalização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo porque, ao longo de anos, ao longo de diferentes administrações, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo foram acumulando prejuízos sucessivamente, prejuízos esses que inviabilizavam qualquer tipo de recuperação. Foi isso que nos foi dito aqui.

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tem outro entendimento, mas aquilo que nesta audição pretendemos apurar, relativamente ao período em que o Sr. Engenheiro presidiu ao Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, é o seguinte: que

cenário encontrou quando entrou nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Qual era a situação financeira? Qual era a carteira de encomendas? Tivemos oportunidade de ver os relatórios de atividades, mas qual era a carteira de encomendas? Quais eram os contratos que estavam a ser cumpridos, quais eram as construções que estavam a ser efetuadas?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado** (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no período de 2007 a 2009): — Boa tarde, Srs. Deputados.

Gostaria de começar por dizer que estive relativamente pouco tempo nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Penso que entrei em abril de 2007, renunciei em outubro de 2008 e a renúncia acabou por ter efeitos em dezembro de 2008. Portanto, não serei eventualmente a pessoa com mais experiência dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

De qualquer maneira, como há pouco tempo também fui chamado para uma audição à Inspeção-Geral de Finanças e como já sabia, nessa altura, que a pergunta era essa, tomei algumas notas e sou capaz de lhe tentar transmitir essas notas.

Portanto, em abril de 2007, o que é que encontrei? Encontrei um Estaleiro antigo, com muito equipamento também antigo e muito usado, situado num local onde chove (ou chovia, mas julgo que isso não se terá alterado) cerca de 150 dias por ano, com poucas zonas cobertas para trabalhos de montagem, soldadura e aprestamento, uma única doca de construções e 37 horas de trabalho semanais. O nível técnico das pessoas que trabalhavam nas salas de desenho, em meu entender, era bom, embora o número de especialistas fosse escasso (o que, sendo em Viana do Castelo, é natural), e o pessoal da produção tinha uma média etária já um pouco elevada, mas era, na generalidade, competente.

Encontrei, ainda, muito equipamento armazenado — mal armazenado —, julgo que proveniente das contrapartidas dos submarinos, material esse que tinha vindo, salvo erro, de um estaleiro que tinha fechado na Alemanha, mas para o armazenamento do qual não havia espaço.

Encontrei um Estaleiro cheio de encomendas. Encontrei um mercado de fornecimento de materiais e equipamentos muito aquecido, onde a entrega atempada de equipamentos por parte dos fornecedores era muito problemática na altura. Hoje, isto parece um pouco estranho, mas, há seis ou sete anos, o mercado da construção naval estava extraordinariamente aquecido e havia muita dificuldade em conseguir que os fornecedores cumprissem prazos de entrega.

Encontrei um Estaleiro sem os meios humanos necessários à conclusão atempada dos navios contratados.

Encontrei um Estaleiro sem espaço na doca para construir um dos navios contratados. De facto, o navio mais pequeno para os Açores foi contratado sem haver espaço na doca para o fazer. Assumo que terá sido contratado na assunção de que seria subempreitado ao Estaleiro de Peniche, mas verificou-se mais tarde que a plataforma de construção do Estaleiro de Peniche não tinha dimensão suficiente para albergar o navio.

Encontrei um Estaleiro com um navio militar em fase muito complicada, o primeiro patrulha, com um contrato feito com a Marinha para a construção dos patrulhas em condições comerciais muito favoráveis à Marinha, em que havia realmente muita capacidade de reivindicar muitas coisas.

Encontrei uma supervisão da Marinha muito crítica e muito pouco colaborante — não tanto as altas esferas mas mais os residentes no Estaleiro, que pareciam até estar muito interessados em provar ao mundo que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham muitas dificuldades

em construir navios para a Marinha. É verdade que os Estaleiros só tinham construído um navio para a Marinha, há muitos anos, e também é verdade que os navios para a Marinha têm algumas especificidades que os navios mercantes não têm.

Encontrei um acordo-programa que assumia a construção de oito lanchas – pequenas lanchas de patrulha - e um LPD. E falo no LPD, porque o LPD, para mim, é um navio que podia ter sido usado para outros fins. LPD é a sigla inglesa de *landing platform dock*, um navio estranho que serve para transporte de tropas, para evacuação de civis, é um navio hospital, um navio que transporta helicópteros e que transporta também outro tipo de navios mais pequenos.

Encontrei um contrato, assinado em setembro de 2006, para a construção de dois navios para os Açores, cuja entrega, em meu entender, era completamente impossível de cumprir. Isto, porque o Estaleiro não tinha o projeto minimamente feito e o navio não era um navio *standard* cuja construção fosse repetir-se. Era um navio cujo projeto ia ser iniciado e construído e o Estaleiro não estava habituado a fazer aquele tipo de navios; estava mais habituado a fazer cargueiros, porta-contentores (este era o tipo de navios que o Estaleiro estava habituado a fazer). Ora, em meu entender, o prazo de entrega destes navios foi determinante para um certo número de coisas que se passaram a seguir.

O projeto do navio maior, que é o C258, seria completamente projetado e desenhado pela Petrobalt, um gabinete de projetos russo, em que os desenhos deveriam chegar prontos para serem enviados diretamente para a produção. Nessa altura, estávamos completamente esgotados em termos de projeto, estávamos a fazer os patrulhas e a alteração dos *handy size*, pelo que não tínhamos a menor capacidade, nessa altura, para pegar nestes navios. E, por essa razão, terá sido entregue a um gabinete de

projetos russo a realização do navio C258 — e a atrapalhação era de tal ordem nos Estaleiros que os desenhos deveriam chegar aos Estaleiros prontos para serem colocados em produção.

Em muito pouco tempo, verificámos que o gabinete de projetos russo não teria eventualmente as condições necessárias, pelo menos, em tempo, na altura, para projetar o navio. Penso que, em abril, maio, o gabinete de projetos russo teria já cerca de três meses de atraso, o que era completamente determinante para aquele navio.

E encontrei um setor de reparação naval que faturava cerca de 10 milhões de euros e que podia ser potenciado.

Esta é a radiografia que, muito sumariamente, faria dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Não sei se respondi à pergunta. Peço desculpa, mas não estou habituado a estas audições.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Irei fazer-lhe mais perguntas sobre as informações que deu, até porque, como disse que fez uma radiografia, agora precisamos de ter «sumo e carne para o esqueleto».

Começou por dizer que encontrou um Estaleiro antigo, sem condições, que não tinha zonas cobertas, numa região, Viana do Castelo, em que chove a maior parte do ano.

O que lhe pergunto, muito claramente, é o seguinte: informou a tutela das condições concretas e objetivas que encontrou? Em caso afirmativo, qual foi a resposta que a tutela lhe deu?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr.^a Deputada, não tenho a certeza se alguma vez falei disso à tutela. Acho que era um problema sobejamente conhecido de todas as tutelas, era um

problema crónico daquele Estaleiro. Acho que não daria nenhuma novidade a nenhuma tutela se dissesse que o Estaleiro estava naquelas condições e era aquilo que era.

Já agora, quero também dizer-lhe que encontrei um projeto para deitar abaixo praticamente todo o Estaleiro e construir um outro Estaleiro, com cerca de 45 milhões de euros, 50 milhões de euros, à custa do material que tinha vindo da Alemanha, o que, como é óbvio, teria dois problemas: em primeiro lugar, não sei onde se iriam buscar os 50 milhões de euros para se fazer essa construção e, em segundo lugar, com um Estaleiro com uma carteira de encomendas brutal, nessa altura (e depois podemos acrescentar mais sobre a carteira de encomendas), não sei como é que parávamos o Estaleiro, porque teríamos de o fazer, para o deitar abaixo e construir um outro. Portanto, nessa altura, não era sequer exequível fazê-lo.

Mas, respondendo à pergunta da Sr.^a Deputada, não tenho a certeza se alguma vez falei neste problema à tutela, mas penso que é um problema sobejamente conhecido.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Referiu também que encontrou poucos especialistas, embora houvesse profissionais muito capazes e muito competentes na área do desenho, o que significa que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham, de facto, pessoal habilitado e capaz para a função que estava a ser desenhada e encontrou vários equipamentos relativamente às contrapartidas ligadas aos submarinos.

No período em que estive nos Estaleiros, o que é que nos pode dizer relativamente a esses equipamentos e a esses materiais das contrapartidas dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Tentámos aproveitar, com pouco dinheiro, o que havia no estaleiro. Havia, salvo erro, dois guindastes para montar e montámos dois guindastes e, depois, montámos uma oficina enorme, que julgo que ainda lá está, e que, quando eu saí, estaria para aí a 70%. Montámos essa oficina com pessoal nosso. Ou seja, sempre que havia pessoal no desemprego, era esse pessoal que ia montar a oficina, não contratámos ninguém para montar uma oficina.

A oficina é muito grande. Era uma oficina que, na altura, eu imaginava que podia fazer muito jeito ao estaleiro exatamente por causa da pluviosidade e de haver muitos espaços não cobertos. A oficina era, e é, muito grande e, pelo menos durante esse ano e meio, construámos praticamente a oficina toda. Faltava, depois, penso, montar caminhos de rolamento e pontes rolantes, que também faziam parte do pacote que tinha vindo do estaleiro. Penso que essa oficina poderia fazer muito jeito ao estaleiro.

Portanto, fizemos tudo o que pudemos fazer sem gastar dinheiro porque não havia dinheiro para gastar. Montámos dois guindastes — estes não foi com a «prata da casa», mas eram duas coisas relativamente mais baratas de fazer e o guindaste é uma coisa que faz sempre muito jeito aos estaleiros —, pois por mais guindastes que tenham, têm sempre falta de guindastes.

Portanto, montámos dois guindastes, salvo erro, e montámos essa oficina das coisas grandes e, provavelmente, outras coisas mais pequenas de que não me recordo.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Referiu também que encontrou um estaleiro cheio de encomendas. É capaz de nos concretizar que encomendas

é que tinham e, quando saiu do estaleiro, em dezembro de 2008, dessa carteira de encomendas, o que é que tinha sido construído?

O Sr. **Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não sou capaz de dizer exatamente, mas tenho a sensação que construímos, que entregámos, salvo erro, seis navios durante esses dois anos; cinco para um armador alemão e um para um armador açoriano. Entregámos, salvo erro, seis navios, mas trabalhámos em mais do que seis navios. Trabalhámos nos navios para os Açores, trabalhámos nos famosos patrulhas oceânicos.

Que me lembre era esta a situação.

Portanto, como disse à Sr.ª Deputada tínhamos uma carteira de encomendas brutal e não tínhamos pessoas para fazer tudo isso e, nesse ano e meio, fizemos formação de montadores e soldadores de Viana para os Estaleiros (muitos deles depois não vinham, para os Estaleiros, iam para Vigo, porque nessa altura havia muito trabalho nos Estaleiros de Vigo) e, salvo erro, ainda tive de trazer montadores e soldadores romenos, durante uma certa altura, por falta de pessoas.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Engenheiro, o que está a dizer é que os Estaleiros não tinham mão-de-obra que pudesse fazer face às encomendas?

O Sr. **Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Estou a dizer que havia um desacerto entre as encomendas que estavam colocadas no Estaleiro e a capacidade que o Estaleiro tinha para as fazer. Tivemos de fazer imensas horas extra, tivemos de recrutar pessoas onde havia.

Há só um pequeno problema: é que os navios não davam lucro, Esse é que é o problema que aqui falta. Uma coisa é fazer os navios, outra coisa

é fazer os navios com margem positiva. O problema é que os navios não tinham margem positiva e informei a tutela disso. Pouco tempo depois de lá chegar, quando olhei para os orçamentos dos navios, vi a realidade dos navios e informei a tutela — a tutela EMPORDEF — de que aqueles navios não iriam certamente dar margem positiva. Mas, independentemente disso, tínhamos de os entregar e tínhamos de o fazer em tempo porque, senão, pagavam-se multas por atraso no prazo de entrega.

Portanto, as coisas tinham de ser feitas de qualquer maneira.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Qual é a razão para tal facto?

A que é que atribui a falta de lucro dos navios?

O Sr. Eng.^o **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr.^a Deputada, o problema não é fácil.

A construção naval na Europa é um problema, neste momento, e já era um problema há seis anos. Praticamente toda a construção naval, especialmente os navios relativamente *standard* (se eu tiver algum tempo tento explicar depois melhor estas coisas, fá-lo-ei) migrou para a China, para a Índia, para esse tipo de países. Ficaram só na Europa os navios com alto valor acrescentado. Provavelmente, neste momento, nem esses estão na Europa.

Portanto, para se conseguir angariar encomendas nessa altura, era preciso duas coisas: primeiro, que o armador ainda tivesse algumas dúvidas quanto à capacidade de se construírem aqueles navios na China — ainda havia meia dúzia de armadores que tinham essas dúvidas. Em segundo lugar, que o preço fosse muito competitivo.

O que penso que terá sido feito foi privilegiar a capacidade de angariar encomendas para o estaleiro, sendo muito otimista no custeio feito

pelos navios e, portanto, no preço apresentado ao armador. Isto por um lado.

Por outro lado, penso que, nessa altura — já só sofri as consequências, não estive na génese do problema—, estávamos na fase em que os subsídios à construção naval estavam a terminar. Se nos orçamentos se entrou com a premissa de que íamos receber subsídios para a construção naval, depois acabámos por não receber. Penso que foram estes os dois factos que levaram a esta situação.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas o Sr. Engenheiro encontrou, nos relatórios anteriores de gestão e contas, a atribuição de subsídios à construção naval?

O Sr. Eng.^o **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Anteriormente acho que sim, acho que era a Comunidade Europeia que autorizava a atribuição de subsídios. Essa situação foi-se alterando e penso que estes navios estiveram na fronteira da alteração dos procedimentos.

Portanto, tomou-se em linha de conta que iria haver subsídios e depois não houve. Penso que foi esta a situação.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — O Sr. Engenheiro referiu também que os contratos eram muito favoráveis à Marinha. Hoje de manhã também já foi referido que os contratos com a Marinha eram muito favoráveis à Marinha e pouco favoráveis aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

É capaz de nos concretizar, de uma forma mais clara, este favorecimento da Marinha, em contraponto ao desfavorecimento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr.ª Deputada, acho que não.

Trata-se de os contratos permitirem que a Marinha demorasse meses a aprovar desenhos, que a Marinha tivesse sempre capacidade de pedir alterações. Era este tipo de coisas que os contratos tinham e que eram muito favoráveis à Marinha.

A Marinha tinha muito esta capacidade de pedir alterações, de demorar muito tempo, de achar que nunca nada estava perfeito e o contrato cobria sempre um bocadinho esta situação. Era um contrato, nesse aspeto, muito favorável à Marinha e pouco favorável para nós.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — O Sr. Engenheiro está a afirmar que quem fez o contrato com a Marinha não acautelou os interesses dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não, Sr.ª Deputada. Não estou a afirmar isso.

Só estou a dizer que sou velho e que já passei por esse tipo de situações. Não faço ideia, não fui eu que aprovei, mas estou mesmo a ver a situação: «Vem aí amanhã o Sr. Ministro, ou se assina o contrato, ou não mais se assina, portanto, vamos assinar o contrato tal qual ele está, porque senão nunca mais o assinamos».

Já assisti a várias situações dessas. Não faço a mais pequena ideia se foi isto que aconteceu, mas sou capaz de não estar muito errado ao dizer que foi esta a situação que aconteceu. Era muito comum (não sei se ainda é) este tipo de coisas. Portanto, as coisas estavam embrulhadas, não se conseguiam... Um dia o Sr. Ministro ia ao Estaleiro, ou ia não sei aonde, esse era o «Dia D» para assinar as coisas e, depois, quem tinha mais

força... O Estaleiro normalmente tinha menos força, os estaleiros tinham menos força.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Quando refere que os Estaleiros têm menos força, está a dizer que quem passou pelas sucessivas administrações não soube acautelar os interesses dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.^o **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não, Sr.^a Deputada, não estou a dizer nada disso.

Estou convencidíssimo de que as pessoas que passaram por lá fizeram o melhor que puderam e souberam. As condições são adversas e difíceis, gerir estaleiros é uma atividade muito difícil. Portanto, compreendo que as pessoas tenham feito os possíveis por isso.

Em segundo lugar, penso que havia uma lógica que, por um lado, é compreensível e, por outro, é perversa, que é esta: «O que é preciso é encher o estaleiro. Mesmo que os navios não tenham margem positiva, temos trabalho». Essa situação funciona durante um certo tempo, mas, depois, não pode continuar a funcionar. Essa, provavelmente foi a razão pela qual eu, ao longo de um ano e meio, só consegui fazer dois contratos e só consegui encaminhar outros dois.

Portanto, toda a gente, nesse aspeto, estava triste comigo porque eu não fazia contratos, porque eu recusava-me a fazer contratos com consciência de que o estaleiro ia perder dinheiro, podia perder dinheiro, mas não com consciência, não era uma coisa de que à partida tivesse consciência.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Já retomo esta questão, mas volto anda ao contrato com a Marinha, porque tomei nota de que parecia haver alguém que gostaria de provar que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não estavam preparados para a construção de navios para a Marinha.

Quem é que queria provar que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não tinham condições para construir os navios para a Marinha?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Digo isto por uma razão: os navios da Marinha, o patrulha da Marinha demorou muito tempo a construir, tempo demais, e originou disputas técnicas entre os quadros de Viana do Castelo e a equipa de fiscalização da Marinha.

Penso que, a partir de certa altura, mais do que problemas técnicos, as pessoas começaram a ter problemas pessoais, o que dava a entender — mas não posso provar — que havia elementos na Marinha que gostariam de provar ao mundo que não eramos capazes de o fazer, porque tudo era ao contrário, não havia ajuda de parte nenhuma, tudo eram críticas, tudo estava sempre mal. É uma convicção que tenho sem ser capaz de lhe provar nada disto, muito menos de «fulanizar» esta situação.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Disse aqui que, de facto, a entrega do patrulhão foi demorada, mas que isso foi da responsabilidade da Marinha, porque sistematicamente obrigava a fazer correções, alterações. Confirma isto?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Confirmo, só não sei é se se pode dizer que se trata de responsabilidade.

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

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Uma vez que o contrato lhe dava essa flexibilidade, provavelmente não era responsabilidade, em meu entender, era um grau de exigência exagerado, mas responsabilidade, provavelmente, não. Eles tinham esse direito, de acordo com o contrato, e exerciam-no.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Relativamente aos dois contratos que o Sr. Engenheiro conseguiu para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, é capaz de nos concretizar quais foram eles e se, quando saiu, havia alguma evolução nestes contratos ou não?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr.ª Deputada, era minha convicção que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo só poderiam sobreviver construindo navios diferentes daqueles a que estavam habituados a construir, porque não podíamos continuar a ser competitivos nos *handy size* e porta-contentores, só se perdêssemos sistematicamente e, portanto, não era essa a linha que podíamos continuar a construir. Tínhamos de construir navios mais evoluídos se na realidade queríamos ter alguma capacidade de ganhar encomendas com margem positivas.

Portanto, os navios mais evoluídos, para mim, seriam navios para a Armada portuguesa, que são, obviamente, muito, muito evoluídos e os navios estilo porta-contentores para os Açores, aqueles que desgraçadamente acabaram como acabaram, mas que são navios bastante mais evoluídos.

Na altura, havia uma moda muito grande — a economia era diferente no País e no mundo — dos chamados «megaiates», que eram navios

ultraluxuosos, mandados fazer por pessoas muito ricas, como o Abramovich e gente desse género, ou outras pessoas que faziam negócios à conta desses navios, ou seja, adquiriam-nos para depois os alugar.

Um dia, cruzei-me com um senhor grego que já tinha, nessa altura, dois megaiates e que queria ter mais dois. Relacionámo-nos, o senhor acabou por vir aos Estaleiros e encomendou dois megaiates. Obviamente, era uma decisão arriscada, porque nunca tínhamos feito nenhum, mas penso que era um risco que tínhamos de correr para evitar que outros riscos piores acontecessem. Tínhamos de correr o risco com aquele tipo de navios e com os navios da Marinha de guerra, ou seja, aqueles que não têm preço tablado.

Se for ao mercado de *shipping*, toda a gente lhe diz quanto custa um porta-contentores de não sei quantos contentores. Dizem-lhe que, na Europa, custa x e, na Ásia, custa y . Mas nós não conseguíamos fazer nada nesses navios, não tínhamos capacidade, possibilidade, de «combater» nesses navios, tínhamos de «combater» nos navios da Marinha, que não têm preço, porque depende imenso do equipamento que lá estiver dentro.

Um patrulha pode custar o dobro ou metade de acordo com o equipamento que estiver dentro dele. Eventualmente, os navios para a Venezuela, os asfalteiros, não são *standard*, portanto não têm preço, tal como os megaiates. Um megaiate pode custar 60 milhões de euros, mas também pode custar 100 ou 120 milhões de euros exatamente com o mesmo aspeto, dependendo do que está lá dentro.

Na realidade, os Estaleiros conseguiram fazer um contrato para dois megaiates, mas tivemos o azar de o senhor morrer num atentado, na Índia, e os filhos não quiseram continuar com o negócio, pelo que se pôs fim aos contratos.

Portanto, o final dos meus contratados foi triste.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Na resposta que acabou de dar, disse que a aposta, se me permite fazer esta interpretação, dos Estaleiros deveria ser para um rumo diferente, ou seja, para a Marinha, para navios sem preço...

O Sr. Eng.^o **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Navios sem preço marcado.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sim, navios sem preço marcado. Pergunto-lhe: tendo feito essa análise, partindo até do conhecimento que foi tendo, aliás, provavelmente já o tinha, alguma vez pôs tal questão à tutela, quer à EMPORDEF, quer ao Ministério da Defesa?

O Sr. Eng.^o **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Ora bem, à tutela EMPORDEF, se calhar, pus essa questão, porque cheguei a estar na EMPORDEF e a estarem nos Estaleiros de Viana do Castelo, portanto devo ter posto a mim próprio essa questão. Mas ao Sr. Ministro da Defesa penso que não, não tinha contactos com ele para esse tipo de coisas. Normalmente, só era chamado ao Sr. Ministro da Defesa por causa dos navios da Marinha.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Reconhecendo que esta seria uma forma de salvar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo — julgo que apreendi as afirmações que disse —, qual foi a razão para não ser mais convicto na defesa destas alternativas para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr.^a Deputada, eu fui convicto. Os asfalteiros foram todos encaminhados por mim ou, melhor, pelos Estaleiros. Na altura em que lá estava, contratei dois megaiates e tentei, ao limite, formalizar os navios da Marinha. Fui convicto.

Mas o Sr. Ministro não me podia ter ajudado em nada. Em que é que me podia ter ajudado? Não era o Sr. Ministro que ia à procura dos navios, era eu. Podia ter tido essa conversa com ele, mas não me lembro...

Sr.^a Deputada, isto passou-se há seis anos e eu já não tenho exatamente 20 anos, portanto não me lembro de muitas coisas. Não me estou a lembrar de que tenha falado sobre isto, alguma vez, com o Sr. Ministro. Não tenho a certeza se falei, penso que não. Mas, caso tenha falado, não lhe pedi ajuda, acho eu, e também não sei que ajuda é que lhe podia pedir.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Repare, se era essa a sua forte convicção, então faço-lhe a pergunta de uma forma diferente: que ações teve, enquanto administrador e também tendo passado pela EMPORDEF, no sentido de concretizar esta salvação para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Todas, Sr.^a Deputada. Concretizei dois megaiates e encaminhei os asfalteiros. Portanto, concretizei tudo o que estava na minha cabeça, em termos de linhas.

Não é nada fácil desviar um estaleiro, que está programado para fazer *handy size* e porta-contentores, para isto que estou a dizer. Não só fui convicto com as minhas ideias, como as fiz.

Mais: se a Sr.^a Deputada quiser saber, tinha mais convicções a este respeito. Tinha convicções de que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, trabalhando sozinhos, teriam imensas dificuldades em sobreviver, porque não tínhamos economias de escala, porque estamos no extremo da Europa e tudo o que é transportes é mais caro para cá do que será para o centro da Europa, porque não tínhamos um Estaleiro com as condições que nos dessem possibilidade para ter uma produtividade acrescida relativamente aos outros.

Portanto, não tínhamos condições nenhuma para ser melhor do que os outros. Pensei que a melhor situação seria juntarmo-nos a outros e passarmos a ser um estaleiro que pertencesse a um grande grupo e que tivesse todas as capacidades de melhorar em termos de escala: teríamos uma grande sala de projetos, teríamos uma grande central de compras, teríamos tudo isso que o Estaleiro não tinha. E também tentei isso.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr.^a Deputada, houve um lapso na marcação do tempo, mas informo-a de que já está a esgotá-lo.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr.^a Presidente, já usei os 10 minutos de que dispunha?

A Sr.^a **Presidente**: — Quase, Sr.^a Deputada. Dispõe de poucos segundos.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr.^a Presidente, sendo assim, coloco uma última pergunta e agradeço-lhe a tolerância.

Relativamente aos navios dos Açores, disse que o prazo de entrega foi determinante, na sua perspetiva, para o falhanço — a expressão é minha

— desta encomenda. É capaz de nos concretizar isso? É que aquilo que temos ouvido dizer é que o falhanço foi resultado de um acordo arbitral estabelecido entre os Estaleiros e a empresa.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Um projeto, de cabo a rabo, demora um ano a ser feito e o que se costuma fazer é, tanto quanto possível, começar a produção tão perto do fim do projeto quanto possível, para evitar que se andem a corrigir coisas que o projeto foi alterando ao longo do tempo.

Ora, os navios tinham um prazo de entrega de, salvo erro, um ano e sete meses, à volta de 560 e tal dias.

Portanto, era manifestamente curto o prazo. Fizeram-se imensas coisas, diria que os Estaleiros fizeram tudo — tudo! — o que podiam ter feito para entregar o navio. Apesar das desgraças que foram acontecendo, os Estaleiros tudo fizeram! Na sua globalidade, toda a gente tentou entregar o navio, mas, realmente, as adversidades, pelos vistos, foram demais. Saí antes do final, mas as adversidades foram demais. Na realidade, muitas das coisas poderiam não ter acontecido se tivesse havido mais tempo e se os procedimentos tivessem sido diferentes.

Sr.^a Deputada, digo-lhe uma coisa: relativamente a esse aspeto dos Açores, os contratos tinham sido assinados, salvo erro, em setembro de 2006 e eu cheguei aos Estaleiros em abril de 2007 — portanto, já havia seis ou sete meses de contrato em vigor — e o que me vieram dizer foi que o projetista estava atrasado três meses e que tínhamos um prazo de entrega impossível. Portanto, isto ia dar tudo uma asneira do arco-da-velha, ia ser o inferno pegado.

Daqui para a frente, a única coisa que tentei fazer foi encurtar prazos. Nunca mais, na minha vida, pensei se o projeto estaria certo ou errado. Só

queria ver se era capaz de me encaixar dentro do prazo, minimamente, para conseguir entregar um navio.

Por isso é que digo que este prazo de entrega, associado às provas do tanque russo de Kyrlov, que nos davam uma margem muito grande de velocidade, foram as duas situações que levaram a que, provavelmente, as coisas acabassem por chegar como chegaram. Digo eu, é a minha convicção.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr.^a Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Eng.º Arnaldo Navarro Machado.

Vou tentar pegar em algumas afirmações suas, porque, nestas audições, a vantagem de assistirmos desde o início é a de podermos aprofundar algumas ideias e chegar à verdade — este é o objetivo de uma comissão de inquérito.

Se me permite, fazendo o mesmo percurso de perguntas de outros Deputados, começo por questionar, então, que situação encontrou e que situação deixou quando saiu dos Estaleiros. No fundo, queria saber da sua passagem pelos Estaleiros, apesar de não ter sido um período muito prolongado.

Sendo assim, pego em algumas afirmações suas quando saiu dos Estaleiros. Estive a reler a informação dada, na altura, pela comunicação social e algumas das suas afirmações eram relativas à perda de clientes durante a sua estadia. Dizia, num momento já posterior à sua saída, que a situação dos Estaleiros era difícil porque alguns armadores tinham suspenso as intenções de compra de novos navios e que este tinha sido

um dos aspetos que o marcou e por isso é que o referiu na data da sua saída. Se quiser, posso mostrar-lhe o jornal. É o *Diário de Notícias*, numa entrevista de fevereiro de 2009.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, se me permite, acho isso estranho, não me lembro de nada, nunca falo para os jornais. Não me recordo de ter falado para algum jornal, mas acredito que tenham dito isso no jornal. Se quiser saber porque é que saí, posso dizer-lhe, mas não foi por causa disso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, não querendo duvidar de si...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, não há problema nenhum.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não querendo duvidar de si, permita-me, até para não ficar uma suspeição de que terei inventado isto,...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Com certeza que não!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ... que lhe dê toda a informação que tenho sobre esta matéria. É uma notícia do *Diário de Notícias*, do jornalista Paulo Julião, de 23 de fevereiro de 2009, onde diz...

Sr. Engenheiro, tem razão no que disse. Fiz uma interpretação abusiva, porque aquilo que é referido nesta notícia é que a declaração não foi feita à comunicação social, mas foi uma comunicação de Natal nos

Estaleiros, onde dizia que não escondia a sua preocupação «por a maioria dos armadores terem suspenso as suas intenções de compra de novos navios». Isto contrasta com o que nos dizia há pouco, ou seja, de ter um cenário de um estaleiro com excesso de trabalho para a capacidade de produção que tinha.

Pedia que explicasse isto um pouco melhor, para percebermos o que é que aconteceu e que alteração houve desde a sua chegada até à sua saída da empresa. Sei que também houve uma crise pelo meio e isso não foi de menor importância, creio eu.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, peço desculpa, mas não percebi a pergunta. Quer que diga o que é que eu fiz durante esse ano e meio, é isso?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Disse há pouco que, quando entrou para os Estaleiros, encontrou uma empresa com um equipamento antigo, um estaleiro antigo, mas que tinha excesso de trabalho e que se tinha feito um conjunto de contratos, um deles na perspectiva de uma subempreitada que não chegou a acontecer, por isso, tinha pessoas e condições a menos para o trabalho a mais. No entanto, as suas palavras, à saída, foram no sentido de ter perdido encomendas e de armadores terem desistido de encomendas ao longo do período em que esteve lá e essa ser uma apreensão sua para o futuro. Como é que explica este contraste?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, peço imensa desculpa de não me lembrar nada de ter dito isso, mas acredito que...

Eu não saí por essa razão dos Estaleiros; a razão pela qual eu saí dos Estaleiros foi porque eu não era capaz de dizer qual era a data de entrega do navio patrulha e entendi que um presidente dos Estaleiros não pode estar nos Estaleiros se não sabe quando é que entrega o navio e eu não sabia. Eu já tinha errado duas ou três vezes e iria errar mais 20 e, portanto, achei que não tinha condições para estar num estaleiro em que não conseguia dizer qual era a data de entrega do navio...

Portanto, expliquei esse meu ponto de vista ao Sr. Ministro, que não achou muito bem, mas eu achei que não podia ser assim... Um presidente de estaleiro não pode dizer que não sabe quando é que entrega o navio e eu, aí à terceira tentativa, deixei de perceber quando é que podia entregar o navio... Portanto, eu saí dos Estaleiros por essa razão.

Todavia, isso não impede que eu não tenha convicções a este respeito e vou tentar voltar a explicar.

Eu recusava-me a comprar trabalho, porque acho que uma empresa não compra trabalho, não é uma empresa que compra trabalho. Portanto, eu recusava-me a fazer contratos, a assinar contratos de encomendas que, à partida, soubesse que ia ter margem negativa. Eu não fazia isso!

Portanto, a grande maioria dos navios que tinham sido encomendados estavam um bocadinho nessa situação. Eu não sei se, na altura, as pessoas estavam conscientes ou não desse facto, mas, na minha ótica, era um bocadinho essa situação, ou seja, privilegiava-se muito o trabalho, que era importante, obviamente, em detrimento da margem.

Ora, isso a médio prazo não funciona! Quer dizer, podemos fazer isso uma, duas ou três vezes, mas depois isso não funciona, porque o estaleiro vai à falência, porque não é possível continuar assim.

Portanto, a minha dificuldade era encontrar navios com margem positiva que eu pudesse construir no Estaleiros. Provavelmente se, alguma

vez, disse isso que o Sr. Deputado estava a dizer, provavelmente disse, não faço ideia, estava a referir-me aos megaiates, mas até acho muito estranho que fosse assim, porque, na altura, os mega-iates, de que me recordo,... Sim, na altura, acho que já... Bom, não me recordo se foi já no meu tempo ou se foi depois que os megaiates foram cancelados,...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Os dois cancelados!

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não sei! Confesso que não lhe sei comentar essa frase.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, percebo que uma das marcas que lhe deixou a sua passagem pelos Estaleiros foi essa perspetiva relativamente aos contratos que estavam em execução, ou seja, a ideia de que os contratos iriam ser para os Estaleiros perderem dinheiro.

O Sr. Engenheiro disse há pouco que referiu esse facto à tutela, na altura, creio eu, ainda não estava na EMPORDEF e só posteriormente chegou a essas funções na EMPORDEF. Qual foi a resposta que a tutela lhe deu?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Que me recorde, nenhuma.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Tendo sido alertada, a tutela não teve qualquer ação sobre isso.

Depois de ter assumido responsabilidades na EMPORDEF nessa área, o que fez relativamente a essa matéria?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não podia fazer muito. Os contratos estavam lá, os preços estavam definidos, o número de horas para fazer o navio era o que era... As coisas tinham de andar para a frente e eu só podia fazer para o futuro e no futuro, agora enquanto EMPORDEF e dando seguimento ao que eu disse há pouco, a minha convicção era a de que este estaleiro funcionaria muito melhor fazendo parte de um conjunto de estaleiros.

Assim, tentei encaminhar essa situação e de que forma? O estaleiro tinha uma encomenda teórica, não estava formalizada, mas havia a intenção de adjudicar ao estaleiro o tal LPD. O LPD é um navio estranho, é um navio pouco vulgar e é um navio que, salvo erro, a DAMEN holandesa tinha construído dois ou três e estava muito interessada em construir um LPD, o nosso LPD, nosso do País, que agora já não existe mas na altura existia.

Entrei em contacto com a DAMEN e tentei propor que eles nos trocassem o LPD, que não nos dava muito jeito, até porque tinha uma longa estadia em doca e nós só tendo uma doca de construções e tendo essa doca parada teríamos grande dificuldade em ter equilíbrios de cargas no estaleiro, por outros navios, que a nós nos dessem mais jeito construir, e que entrassem como acionistas do estaleiro.

E, então, ficaríamos nós dentro de um conjunto de estaleiros que, como eu disse, tinham uma megassala de desenhos, uma megacentral de compras, tudo isso, e eu acho que era a forma mais simples de se ter conseguido pôr aquele estaleiro a viver de outra maneira.

Entretanto, saí e, pelos vistos, as coisas não aconteceram. Não faço ideia, mas esse problema foi encaminhado dessa forma, porque era a minha forte convicção tentar mudar o tipo de navios a construir e tentar que o estaleiro passasse a fazer parte de um grande grupo de estaleiros.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas, Sr. Engenheiro, uma escolha com esse cariz, com os impactos políticos que ela teria, implicou certamente uma conversação com a tutela, entenda-se com o Ministério da Defesa Nacional, na altura, para ter luz verde para isso.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Implicou e eu fiz essa conversa.

Entretanto saí, penso que isso prosseguiu e, provavelmente, quando falarem com o meu sucessor ele dir-vos-á melhor, mas acabou por morrer por uma razão que eu não faço ideia qual era.

Mas penso que esta situação chegou a ser equacionada a alto nível, mas acabou por morrer. Não sei porquê.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Engenheiro, há aqui uma situação que pode parecer estranha aos olhos de um leigo que é a ideia de termos a entidade Estado com rostos diferentes neste processo e, aparentemente, com interesses contraditórios e, para além de contraditórios, com os interesses de uns a prejudicarem a realidade concreta de outros.

Esta relação dos Estaleiros com a Marinha, que se percebe que foi altamente prejudicial para os Estaleiros, e poderia ter sido boa, se tudo tivesse corrido muito bem, mas, na prática, pelas suas declarações fica claro que assim não foi, a pergunta que, creio, qualquer pessoa fará é: como é que o Ministério da Defesa fica no meio disto tudo? Não era de esperar que o Ministério da Defesa tivesse sido um árbitro neste diferendo e até na capacidade de sanar estes problemas? Ou não teve qualquer papel aqui no meio?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Tentou. Tentou várias vezes ser um árbitro neste problema, mas não foi fácil.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Posso pedir-lhe mais pormenor nessa resposta?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, é complicado ter à mesa de reuniões muitos almirantes... É complicado!... A Marinha tem sempre mais peso do que o Estaleiro. É natural que assim seja...!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O problema é que o patinho feio «Estaleiros Navais de Viana do Castelo» tinha um milhar de postos de emprego associados e aí é pouco aceitável, pelo menos aos olhos do cidadão comum, percebermos que é o próprio Estado que, podendo ajudar uma empresa a ter uma saída, acaba por ter parte de si a prejudicar essa empresa, quando até a relação contratual era mais favorável para a Marinha - e estou a fazer fé nas suas palavras que, creio, são verdadeiras e não temos aqui provas nenhuma em contrário nesta comissão de inquérito.

Assim sendo, e tendo este caso chegado a tais proporções que levou à sua saída, porque foi este o caso que determinou a sua saída, é estranho que, mesmo com esse ultimato, o Ministério da Defesa não tenha tomado uma posição mais forte.

Há pouco dizia que o Sr. Ministro não ficou muito satisfeito com o seu pedido de saída dos Estaleiros. Isso não levou o Ministério a agir junto da Marinha para chegar a alguma conclusão e solução para esse problema?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, há certo número de conversas que, penso, não devo sequer falar nelas.

Eu acho que o Sr. Ministro foi sempre uma pessoa muito correta comigo e não tenho a mais pequena razão de queixa do Sr. Ministro.

É muito difícil estar numa mesa de reuniões em que qualquer pessoa alega riscos para os bens e para as pessoas se as coisas forem feitas de uma certa maneira e é muito difícil as pessoas decidirem em sentido contrário. Era relativamente fácil à Marinha induzir dificuldades de decisão ao Sr. Ministro, a qualquer Ministro...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Se bem percebo as suas palavras no confronto com a ideia da proteção das pessoas e a segurança em determinadas ações-limite é sempre um motivo para se pressionar sobre determinada situação, mesmo que isso vá para lá do bom senso...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, em termos técnicos é muito difícil saber o que é isso do bom senso. É difícil...!

Risos do PSD.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Uma última pergunta, a terminar, que também faz sentido.

Relativamente ao navio para os Açores falou-nos no tempo e na dificuldade que encontrou e disse-nos que correu sempre atrás do prejuízo, mas essa não foi, pelo menos na perceção que tive das suas palavras, um fator determinante na sua passagem pelos Estaleiros, tendo sido muito mais

preocupante a relação que teve com a Marinha do que esse navio dos Açores. Ou estou enganado e terei percebido mal?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não, Sr. Deputado, não percebeu mal.

A causa próxima da minha saída não foi o navio dos Açores, podia ter sido mas não foi o navio dos Açores; a causa próxima foram os navios patrulha, mas o navio dos Açores também foi um drama completo, foi uma frustração completa, porque tudo se tentou fazer para salvar aquele navio e, realmente, é uma dor de alma ver aquele navio há não sei quantos anos ali encostado e ninguém o utiliza.

É, realmente, para mim, uma frustração completa o que se passou com esse navio dos Açores. E embora este navio não tenha sido a causa próxima da minha saída, não pense que é uma coisa que não me atormente. Embora ache que é horrível o que aconteceu àquele navio.

A Sr.ª **Presidente**. — Tem a palavra ao Sr. Deputado Carlos Abreu Amorim.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Muito obrigado, Sr.ª Presidente.

Sr. Engenheiro, estive a ouvir com muita atenção o que disse aos meus colegas que o interpelaram anteriormente e queria começar por falar do navio *Atlântida*.

O contrato do navio *Atlântida* foi aprovado em conselho de administração presidido pelo Sr. Engenheiro...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Então?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Eu entrei em abril de 2007 e o contrato do navio *Atlântida* foi assinado em setembro de 2006.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Foi assinado, mas foi assinado, segundo julgamos saber, por um administrador que tinha plenos poderes para isso, de seu nome Adriano Telles de Menezes, mas não foi levado, nessa data nem durante o mandato do anterior conselho de administração, a conselho de administração.

Portanto, agora, a pergunta é quase outra no seguimento da sua resposta: qual foi o conselho de administração que aprovou o contrato do navio *Atlântida*?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — O Sr. Deputado faz-me uma pergunta horrível. Não faço ideia!... Eu não tenho nenhuma noção de ter aprovado esse contrato, portanto deve ter sido no mandato anterior, imagino eu...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — O responsável pelo mandato anterior negou, há algumas horas atrás nesta comissão, que o tivesse feito, por isso, como quem se seguiu foi o Sr. Engenheiro, daí o motivo da minha pergunta.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, só indo as atas...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Só indo às atas.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Eu não tenho noção nenhuma de o ter feito e penso que não fazia nenhum sentido ser eu a fazê-lo, mas já foi há seis anos, posso estar enganado, mas acho que não...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não foi aprovado...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não terei sido eu a aprovar.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Muito bem.

Durante o mandato do conselho de administração a que V. Ex.^a presidiu, tem conhecimento de terem sido feitas alterações - e já aqui descreveu com muita minúcia o facto da necessidade de se ter de encomendar a projetistas russos todo o desenho do navio *Atlântida*, porque não havia possibilidade de o fazer nos Estaleiros, porque estavam com as mãos cheias, digamos assim.

Esse projeto nunca foi alterado a pedido da Atlânticoline durante o tempo em que presidiu ao conselho de administração?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, penso que as grandes alterações feitas a pedido da Atlânticoline foram feitas em aditamentos anteriores à minha chegada. Este navio tem uma coisa um bocadinho estranha e penso que o que foi assinado foram duas minutas, duas especificações: uma que foi anexa ao contrato e outra

que foi aberta uns meses depois, mas que tinha sido acordada anteriormente já na altura da assinatura do contrato.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Mas que não era do conhecimento do conselho de administração quando o contrato foi iniciado? A segunda parte de que me está a falar era secreta?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Acho que não era secreta, mas era...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Era, pelo menos, estranha...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — O senhor que esteve aqui sentado antes de mim é que lhe podia ter explicado isto, porque isto passou-se no tempo dele não se passou no meu tempo.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Foi exatamente por não termos tido, pelo menos da parte do Grupo Parlamentar do PSD, explicações cabais que eu agora me atrevo a insistir com V. Ex.^a neste sentido.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, posso dizer-lhe o que ouvi dizer mas não tenho a certeza, pois não vivi esse tempo.

O que ouvi dizer é que no ato de assinatura do contrato terá sido assinado um contrato e duas especificações técnicas do navio. Uma terá sido guardada para ser aberta mais tarde e era essa que iria prevalecer e

essa especificação técnica tinha algumas alterações relativamente à anterior, à primeira. Depois, ter-se-ão feito dois aditamentos, um algures em dezembro de 2006 e outro em janeiro de 2007, que continuavam a fazer alterações, nomeadamente a duplicação do número de cabines e que eu me recorde foram aprovadas em dezembro de 2006 ou janeiro de 2007. Não foi comigo, quando eu lá cheguei já estavam acordadas.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — De qualquer forma, essas alterações foram operacionalizadas na construção do navio no período em que presidia.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Foram, foram!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Daquilo que é a sua memória dos acontecimentos, e de todos os problemas que existiram durante a construção do navio Atlântida, tem consciência se essas alterações tiveram relevância em relação ao resultado final que todos conhecemos?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Julgo que sim e aqui vem a segunda parte daquilo que eu disse há bocado.

Penso que o prazo de entrega muito curto levou a que as pessoas não tivessem tempo para tomar decisões que não fossem ultra rápidas e os resultados do tanque de testes de kyrlov que levavam à situação de haver uma folga muito razoável na velocidade do navio levaram a que as pessoas tomassem algumas decisões...

Vou dar-lhe uma decisão que, provavelmente, terá sido a mais marcante de todas: a troca dos motores principais que eram para ter 3400 kw cada um e foram comprados com 3000 kw cada um e porquê? Porque não havia no mercado, nessa altura, motores com 3400 kw com um prazo de entrega que servisse ao navio. Como havia no mercado um motor mais pequeno que servia o navio e como, aparentemente, havia muita folga na velocidade do navio, tomaram a decisão de baixar a potência dos motores.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Mas essa decisão é anterior à sua entrada nos Estaleiros ou é ulterior?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — É anterior.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Essa da compra do motor do navio?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sim, sim, é anterior.

A conjugação destes dois factos, de não haver tempo para nada e haver folga teórica na velocidade, levou a que as pessoas tomassem decisões que pareciam ser exequíveis e depois não eram.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Gostaria de chamar a atenção da Sr.^a Presidente, para que ficasse registado em ata, que existe uma contradição factual, não direi insanável como agora está na moda, entre os depoimentos do Sr. Eng.º Figueirôa Machado e do Dr. Fernando

Geraldes, que ouvimos na parte da manhã, em relação ao contrato do navio Atlântida.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — O Sr. Engenheiro descreveu aqui, de um modo que eu consegui perfeitamente entender, o problema da falta de aptidão dos Estaleiros em relação ao mercado que, eventualmente, lhe seria mais propício para um sucesso financeiro. Dos constrangimentos que encontrou — e citou aqui vários — disse que quando iniciou o seu mandato os Estaleiros não tinham os meios humanos necessários. Isso significa que os Estaleiros, como disse, tiveram de recorrer a soldados romenos e a mão-de-obra especializada fora de portas, inclusivamente fora do País, para conseguir levar a cabo essas encomendas. Disse inclusivamente que não havia espaço na doca para a construção do navio. Tem ou não memória de qual era esse navio?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Tenho, tenho, é o navio pequeno dos Açores, era o de 60 m. Na realidade, é uma situação um bocado estranha mas o que é facto é que para os prazos iniciais de entrega que estavam no contrato não havia espaço na doca para construir esse navio. Disseram-me que teriam adjudicado esse navio no pressuposto de que se poderia subempreitar o navio aos estaleiros de Peniche, o que veio depois a perceber-se que não era possível porque os estaleiros de Peniche não tinham capacidade, em termos de dimensão, para construir aquele navio, portanto deixou de haver essa situação.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sr. Engenheiro, durante o período em que estive à frente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo,

entre 2007 e 2008, houve financiamentos do Tesouro aos Estaleiros? Tem conhecimento disso?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Houve um empréstimo, já não me lembro de quanto, que o Tesouro fez aos Estaleiros.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Apenas um?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Penso que sim, mas não quero jurar, é uma questão de vermos o que é que aconteceu, mas eu não me recordo...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Tem informação se esse financiamento que foi feito pelo Tesouro com origem no acionista foi devidamente fundamentado e notificado à DGCom e à Comissão Europeia?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não tenho.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Tinha conhecimento do plano de reestruturação do BPI de 2005, portanto, anterior à sua entrada como presidente do conselho de administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e que dizia que a empresa estava em falência técnica e dava um conjunto de recomendações de gestão para que essa falência técnica não acabasse por redundar?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Confesso que não me recordo.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não tem ideia?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não tenho ideia.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — E de um parecer jurídico que foi agregado a esse mesmo plano de reestruturação que recomendava que todos os auxílios públicos, todos os auxílios do Estado, fossem devidamente fundamentados e notificados às entidades europeias sob pena de serem auxílios ilegais?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não me recordo.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — No momento em que estive a presidir ao conselho de administração, considera que os Estaleiros tinham custos fixos para além dos prejuízos sucessivos que tinham nas várias encomendas que faziam? Aliás, há uma coisa curiosa que não consigo deixar de realçar é que quando há um cancelamento parece que os Estaleiros têm lucro. Há aqui um cancelamento de uma megaiate que dá 2,115 milhões de euros de lucro, mas depois quando leva a encomenda supostamente a bom porto tem prejuízo.

Portanto, dá a ideia de que o cancelamento é, de facto, muitíssimo mais aconselhável do que cumprir devidamente a encomenda.

Tem ideia de que os custos fixos, designadamente os custos com o pessoal, eram insuportáveis para os Estaleiros enquanto empresa?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, há uma coisa que eu tenho de dizer: os Estaleiros trabalhavam, salvo erro, 37 horas por semana e penso que seriam os únicos estaleiros na Europa e, porventura, no mundo que trabalhavam 37 horas por semana.

Tentei negociar essa situação com a comissão de trabalhadores, porque achava que essas 37 horas acabavam por ser sum sobrecusto porque íamos fazer as outras horas em regime de horas extra.

Portanto, íamos onerar o nosso custo de mão-de-obra e na situação que vivíamos tínhamos era de decrescer custos para tentarmos ser competitivos nas encomendas que tínhamos, mas não fui bem-sucedido nessa situação.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Tem alguma explicação para o facto de, sistematicamente em cada construção que era levada a cabo, os Estaleiros perderem dinheiro? Existe pelo menos um misto de explicações que nos consiga oferecer que nos ajudem a perceber essa situação?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Eu não tenho, já disse aquilo que imagino, são tudo convicções minhas, são superotimismo de orçamentação na tentativa de dar um peso muito grande, que se percebe, a haver trabalho nos Estaleiros mas em detrimento da margem. Agora, se me perguntar se eu posso provar isto eu digo-lhe que não, é uma certa convicção que tenho. Isto também por ter lá feito

orçamentos e também por me aperceber como é que as discussões dos orçamentos eram feitas, como é que eu as fazia e as diferenças que havia.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — O Sr. Engenheiro foi muito convicto quando afirmou aqui que só fez dois contratos e encaminhou outros dois, exatamente para não existirem essas expetativas sobredimensionadas em relação a outros contratos que, eventualmente, poderiam surgir, mas que à partida já se saberia que iam dar prejuízo pelo que à partida não se fez isso. Não foi isso?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Eu respondi a variadíssimas consultas, só que perdia. Eu só fiz dois contratos porque só ganhei dois contratos, não quer dizer que eu não concorresse a imensas consultas. Os preços que eu fazia eram aqueles que eu pensava que seriam marginalmente positivos para os Estaleiros e que nos levariam a não perder dinheiro, e mesmo assim perdia.

Portanto, não era porque eu não quisesse fazer contratos era porque na realidade os meus preços não eram competitivos.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Mas eu julgo ter percebido na sua resposta, designadamente à Sr.ª Deputada do Partido Comunista Português, que isso constituía um vetor de conduta enquanto Presidente do Conselho de Administração.

Ou seja, não queria o contrato por querer o contrato, mas queria o contrato na medida em que ele fosse proveitoso para o futuro da empresa.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Absolutamente, Sr. Deputado.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Tem ideia se os outros conselhos de administração tiveram o mesmo comportamento ou tiveram um comportamento discrepante com esse?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não faço ideia.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Mas os prejuízos sistemáticos podem levar-nos a induzir que assim não foi.

Traçou aqui quase que uma lógica estratégica completamente diferente daquela que foi seguida pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Não conseguiu impor essa linha estratégica de atuar no mercado que não fosse o da mão-de-obra intensiva, que essa estava coberta pela oferta asiática, e outro tipo de construções para o qual os Estaleiros tecnologicamente não tinham capacidade de poder realizar.

Disse, também, que sozinhos os Estaleiros Navais não conseguiriam sobreviver, foi muito claro nessa afirmação, disse que muito dificilmente conseguiriam sobreviver.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Muito difícil! Não digo que não conseguissem, mas era muito difícil!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Nesta altura ainda iria a tempo a mudança de orientação estratégica dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo se, eventualmente, conseguissem uma aliança empresarial com um parceiro que tivesse uma presença no mercado. Isto é, pensa que

poderia ter infletido este caminho que acabou por ser o dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, não sei. Penso que estas coisas às vezes têm as suas oportunidades e depois as coisas passam.

Eu disse uma coisa que penso que é importante e que é o facto de haver uma moeda de troca muito importante que era o navio LPD. O LPD para os estaleiros da DAMEN era um navio muito interessante que eles queriam muito ter, pelo que eles estavam disponíveis para dar alguma coisa em troca por terem o LPD. Penso que o LPD desapareceu, como acho que desapareceram quase todos os navios da Armada que estavam contratados ou indicados para Viana do Castelo, o que dificulta imensamente tudo. Isto porque, esses navios são os tais que não têm preço *standard*.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sr. Engenheiro, no relatório da IGF de 2009 é feita uma crítica, às vezes até um pouco violenta, à gestão que os Estaleiros conheceram nos períodos anteriores, abrangendo inclusivamente o período de 2007 a finais de 2008, altura em que estive à frente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

As primeiras páginas do relatório, nomeadamente, são arrasadoras: fala-se na não execução do plano de reestruturação de 2005 (o Sr. Engenheiro disse, há pouco, que não sabia exatamente do que é que aí se falava); fala-se em atrasos de investimentos para a modernização dos Estaleiros, que também era prevista nesse plano de reestruturação; fala-se na possibilidade de os auxílios de Estado serem considerados ilegais, como, aliás, mais tarde veio a acontecer; e refere-se que os prejuízos ao longo de vários anos, o atraso na construção de navios militares, etc., iam levar a

uma situação de falência dificilmente recuperável por parte dos Estaleiros Navais.

O Sr. Engenheiro foi bastante claro nas suas opiniões — dizendo que eram opiniões não fundamentadas em factos mas, sim, na perceção que teve das situações — sobre as relações entre os Estaleiros, o seu conselho de administração, a EMPORDEF e o Governo, a tutela. Considera que o destino da empresa poderia ter sido diferente se não existissem os constrangimentos próprios de uma empresa pública?

Isto é, se fosse uma empresa privada a atuar no mercado, livre deste tipo de constrangimentos, a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em 2007, quando o Sr. Engenheiro assumiu a presidência do conselho de administração, teria hipóteses de sobreviver?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — O Sr. Deputado só me faz perguntas difíceis!...

Em 2007, nessa altura, se tem sido bem-sucedido o acordo com a DAMEN, julgo que os Estaleiros teriam tido hipótese de sobreviver.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Mas sendo empresa pública...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não, já não seria empresa pública. Deixava de ser empresa pública porque teríamos a DAMEN como acionista.

A DAMEN tem uma enorme máquina comercial para angariar encomendas. Um grupo que tem 10 estaleiros possui uma direção comercial fortíssima, que consegue encomendas, e tem uma sala de projetos brutal... Enfim, é nesse sentido que acho que essa situação teria

sido muito favorável aos Estaleiros, onde não tínhamos tudo isso. Para além do mais, provavelmente, um acionista que fosse para lá... O Estado tinha muitos constrangimentos, e já nessa altura havia grandes problemas de défices. Como é que se ia pedir ao Estado 50 milhões de euros em 2007 para reestruturar o Estaleiro, para partir o Estaleiro aos bocados e fazer um Estaleiro novo? Um Estaleiro novo numa altura em que praticamente não há construção naval na Europa?!

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Mas poderia existir!

A Sr.^a **Presidente**: — Tem de terminar, Sr. Deputado, senão passa a ser o campeão da utilização dos tempos, o que também não é gerível!...

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Termino já, Sr.^a Presidente.

Poderia existir uma modernização dos Estaleiros, sem implicar um investimento desse montante, de 50 milhões de euros, que seria praticamente refazer os Estaleiros.

O Sr. Eng.^o **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Significava refazer os Estaleiros porque para encaixar as coisas era preciso partir muito. O Estaleiro até ia ser feito com um material antigo que tinha sido trazido dos alemães, mas para colocar esse material era preciso praticamente partir os Estaleiros, porque as coisas não encaixavam.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Portanto, posso concluir que era inviável.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Na minha opinião, o que se pode concluir é que era muito difícil, em 2007/2008, pensar em que o Estado investisse 50 milhões de euros para fazer uma coisa dessas quando, na realidade, o mercado da construção naval na Europa era já muito escasso nessa altura.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Mesmo para terminar, então, isso significa que, apesar dos relatórios, dos documentos técnicos, dos responsáveis pela gestão sucessivamente falarem, com versões e tonalidades diferentes, da inviabilidade dos Estaleiros enquanto empresa, o facto é que, do ponto de vista político, foram alimentadas expectativas exatamente no sentido contrário. Ou seja, de que os Estaleiros eram viáveis, eram saudáveis e tinham uma carteira de encomendas que chegaria para sobreviverem durante décadas.

Portanto, há aqui qualquer coisa que não funciona bem.

Vou colocar a minha última pergunta.

A Sr.ª **Presidente**: — Sr. Deputado, não está a fazer perguntas, está a emitir opiniões, e assim é muito difícil eu gerir o tempo. Já está a intervir há 12 minutos.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Sr.ª Presidente, peço desculpa, mas vou mesmo terminar. Quero apenas dar alguma coerência à minha última pergunta.

Em relação a todos os erros que foram cometidos, sem dúvida nenhuma, por muitas pessoas, queria saber se o Sr. Engenheiro, enquanto anterior responsável pela gestão desses Estaleiros, considera que também

cometeu alguns erros ou, perguntando de outra maneira, se faria alguma coisa diferente neste momento se pudesse voltar atrás.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, a gestão tem uma dificuldade: tem de decidir de acordo com os elementos que tem na altura. Provavelmente, se eu tivesse em posse dos elementos que tenho hoje teria decidido nalgumas situações de modo diferente.

Penso que seria muito pouco inteligente se o não tivesse feito, mas eu não tinha estes elementos, tinha outros.

A Sr.ª **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Agostinho Santa, do Partido Socialista.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sr.ª Presidente, os meus cumprimentos, Sr. Eng.º Arnaldo Machado. Deixo-lhe uma saudação especial.

De uma forma global, metodologicamente, vou optar por colocar as questões ao invés, fazendo a ponte entre o presente e o passado.

Neste momento, sabe-se, por um lado, o que aconteceu aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo até ao encerramento final. É história conhecida e história atual: sabe-se que o Estado português deixou de ter alguma coisa a ver com a construção e reparação naval em Viana do Castelo — também é a perceção corrente — e, em virtude dessa situação, deixou de poder contar com os Estaleiros como peça fundamental de uma estratégia global para a Marinha, para a defesa, proteção e fiscalização do mar e da costa, através da intervenção orientadora na construção e reparação de navios,

pelo menos nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que já não são empresa pública.

Por outro lado, o Sr. Engenheiro esteve envolvido diretamente na gestão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Durante cerca de um ano e meio!

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — ... durante um ano e meio, mais ou menos 20 meses, contactando com a realidade da construção naval, o que quer dizer que está perfeitamente preparado para fazer esta ponte.

As perguntas que lhe coloco numa primeira fase são as seguintes: acha que o que aconteceu com os Estaleiros permite preservar os interesses nacionais de defesa, de proteção e de intervenção no mar e na costa quando o Estado perde qualquer influência nos seus destinos? Já agora, agregada a esta pergunta, pergunto-lhe também: identifica, ou não, perigos com este desenlace?

Por agora, deixo estas duas perguntas.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, peço desculpa, perguntou-me se identifico que, face à situação atual, o Estado perdeu intervenção?

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Sim, pergunto-lhe como é que vê esta problemática de o Estado deixar de poder contar com os Estaleiros Navais como uma peça estratégica de envolvimento na construção e

reparação naval, de forma a poder ter uma influência, a poder ter linhas orientadoras sobre a estratégia de defesa e de proteção da costa e do mar pela Marinha. Que perceção tem?

Acha que este desenlace, deixando o Estado de poder ter este tipo de papel, tem influência negativa, ou não? Acha que era importante Portugal continuar a manter a hipótese de ter intervenção a este nível? A minha questão é neste sentido.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Francamente, não sei responder a essa pergunta. Posso ter uma opinião, mas não tenho capacidade técnica para ter uma resposta a essa pergunta.

Posso dizer que capacidade de reparação naval o País tem — temos a Lisnave, sediada nos estaleiros em Setúbal, que antigamente eram da Setenave, onde trabalhei durante 18 anos. Há aí uma capacidade grande de reparação com sucesso.

Portanto, penso que o País não perdeu capacidade de reparação, a reparação existe.

Em termos de construção, o País ficou, penso, com os estaleiros da Figueira da Foz e, eventualmente, de Aveiro. Não sei se ainda há estaleiros em Aveiro ou não...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Existem em Aveiro, mas estão inativos!

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Portanto, talvez tenha ficado só com os Estaleiros Navais da Figueira da Foz, o Foznave.

Sou céptico na resposta, e é por ter estado em Viana do Castelo que sou céptico na resposta.

Será que a Marinha portuguesa teria assim tanto interesse em continuar a fazer navios nos estaleiros portugueses? Provavelmente não, como nunca mostrou grande interesse! Se calhar, a Marinha prefere mandar fazer os navios na Holanda ou na Alemanha, onde acha que os estaleiros são tecnicamente mais viáveis, mais apetecíveis.

Portanto, imagino que, em termos de Defesa, a situação não deve alterar nada. Em termos de cidade e de região, acredito que sim. Os Estaleiros eram uma empresa importante para a região, e não sei se vai deixar de ser, ou não, mas, pelo menos momentaneamente, deixou de ser uma empresa importante em Viana do Castelo.

Em termos do País, em termos de defesa nacional, confesso que imagino que, se calhar, a Marinha não fica com desgosto nenhum.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Não vou insistir muito mais, mas o ponto de vista sobre o qual pretendia saber a sua opinião era exatamente este: o País, o Estado, não perdeu a tal capacidade de definir linhas orientadoras, influenciadoras, desde logo, por exemplo, para o estabelecimento de prioridades de construção, de prioridades de reparação, o que pode, muitas vezes, contender com interesses nacionais de defesa e de proteção da costa e do mar? É este o problema que se coloca. Ou seja, o Estado perdeu, ou não, esta capacidade de influência direta?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, penso que não.

Penso que o País perdeu um estaleiro. Eu estive lá pouco mais de ano e meio e fiquei a gostar daquela casa, por isso tenho pena que o País tenha

perdido, eventualmente, um estaleiro, se é que o estaleiro não vai voltar a existir, não faço ideia. Neste momento, o País perdeu um estaleiro.

Contudo, se o País quiser mandar fazer navios para a Armada Portuguesa ou para proteção da zona económica exclusiva pode fazê-los em muitos outros sítios, não precisa de os fazer em Portugal.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Portanto, na sua perspetiva, não era possível ter seguido por outro caminho, que tivesse em conta aquilo que considero serem os interesses estratégicos de Portugal? Não era possível ter-se ido por outro caminho?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Acho que era, e tanto era que, há bocado, eu disse que em 2007 tentei trilhar outro caminho.

Portanto, acho que em 2007 era possível, com a DAMEN, ter seguido outro caminho, se tivesse sido esse o interesse do País na altura. Provavelmente não foi, e não sei porquê.

Confesso que não sei a razão por que desistiram dessa situação, se calhar há até justificações claríssimas que não sei quais são. Mas que haveria outro caminho nessa altura, haveria, hoje não sei. Hoje, depois desta situação toda, se calhar era mais difícil.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Deixo-lhe uma pergunta telegráfica: porque é que até junho de 2008 só estiveram preenchidos dois lugares no conselho de administração? É indiferente estarem dois administradores ou estarem três? Não houve constrangimentos? Fez algumas diligências para resolver esta situação ou era mais ou menos indiferente estarem lá dois ou três?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, é preferível estarem dois do que quaisquer três. Enquanto não consegui assegurar que os três que lá estavam seriam três pessoas que fariam sentido aos Estaleiros preferi ficar com dois.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Pedindo-lhe que responda à pergunta que lhe coloquei, isso quer dizer, então, que tentou encontrar esse terceiro elemento e não o conseguiu durante um pouco mais de um ano? Não conseguiu encontrar ninguém, neste País imenso em termos de capacidade, apesar de tão pequeno, que pudesse fazer parte desse conselho de administração, com essas características?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Consegui. Um ano depois consegui encontrar alguém.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Continua sem responder à pergunta. Mas tentou? Fez diligências? Que diligências fez? O que é que fez? A tutela sabia deste assunto?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, acho que estão a fazer-me perguntas para as quais sabem a resposta!...

Sr. Deputado, como já expliquei, eu não queria um terceiro elemento qualquer, queria um terceiro elemento que desse jeito ao Estaleiro e foi preciso passar um ano até que esse elemento fosse encontrado e aceite.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — O Sr. Engenheiro parte do pressuposto que eu tenho de ler nas entrelinhas. Por acaso, até sou inteligente ao ponto de o saber fazer, mas não quero fazê-lo, porque o que lhe estou a perguntar (e acho que tenho direito a essa resposta) demorou um ano e o Sr. Engenheiro pode ter estado um ano a pensar e depois a escolher alguém ou pode ter estado um ano a fazer coisas, que foi o que fez.

É tão simples quanto isso: contratou pessoas, falou com a tutela, que sabia, assim como a EMPORDEF também sabia do que se passava? Tentou arranjar sozinho, o próprio acionista não foi metido neste assunto?

É isso que lhe pergunto: o que é que foi feito?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — O Sr. Deputado tem toda a razão. Peço desculpa da resposta que lhe dei.

Tentei encontrar a pessoa, pois quem eu tinha possibilidade de colocar anteriormente não me merecia confiança e, portanto, preferi esperar até que aparecesse a pessoa que eu achava ser a certa.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Embora mudando de assunto, acabamos por regressar ao mesmo, como é evidente. Porque sendo nós os últimos, acabamos por ter de regressar a assuntos que já foram tratados, embora tentando dar-lhe outra perspetiva.

Relativamente às encomendas da Marinha, sabemos que existia um contrato programa. O que se pergunta é se, para além desse contrato programa havia contratos operativos específicos de construção devidamente assinados?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, acho que sim, que havia, mas a essa parte já vou ter dificuldade em responder com clareza.

No entanto, penso que havia um contrato específico para quatro patrulhas, penso que era assim, e depois havia a intenção de construir mais dois ou três patrulhas e cinco lanchas e o LPD. Acho que era assim, mas não lhe posso garantir. Foi no meu tempo que essa intenção não passou à prática, mas tínhamos, salvo erro, um contrato para quatro patrulhas.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — O que aconteceu a esses contratos?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Aconteceu que não consegui entregar o primeiro navio.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Esteve um navio em construção...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Enquanto lá estive, estiveram, em simultâneo, dois navios em construção.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Entregou um...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não entreguei, não consegui.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Não chegou a entregar o navio.

Como não era possível construí-los todos ao mesmo tempo, existia, era do seu conhecimento, foi herdado por si ou, pelo menos, feito também

no seu tempo, um plano de escalonamento para essas construções sucessivas dos navios?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sim, com certeza! Havia, havia.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Estando feito isso e havendo essa perspectiva, qual a importância que essas encomendas tinham para a vida e a sobrevivência dos Estaleiros? Pergunto-lhe, muito claramente, se era possível a viabilidade empresarial dos Estaleiros sem o cumprimento destes contratos.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Penso que não. Penso que na situação em que o Estaleiro estava... mas querendo que o estaleiro tivesse uma vida empresarial sã, ou seja, que o estaleiro construísse navios com margem positiva.

Na realidade, até porque era essa a linha mestra do meu raciocínio, era pegar em navios que não fossem navios datados em termos de preço e, portanto, era ao que correspondiam esses navios e que eram, para mim, fundamentais para conseguir levar o Estaleiro por diante.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Até porque, se calhar, em continuidade com o que me diz, isso criou expectativas. Ou seja, havia um escalonamento, havia já contratos assinados, havia contratos com expectativas de serem assinados. Isto é, durante alguns anos havia perspectiva de trabalho e de laboração dos Estaleiros.

Pergunto o seguinte: essas expectativas fizeram com que implicasse um menor investimento na prospeção de outro tipo de encomendas? Ou

seja, se tem aquelas para fazer, isto teve alguma influência na prospeção de outras encomendas? E se isso condicionou ou não a vida normal dos Estaleiros, até em termos de prospeção de mercado?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Penso que não, porque todos nós tínhamos consciência que essas encomendas eram umas encomendas sem data e, portanto, tudo aquilo que pudéssemos encontrar era seguro, enquanto as encomendas para a Marinha eram um ponto de interrogação.

Portanto, não penso que nenhuma encomenda tenha sido colocada de lado ou em segundo plano por existirem promessas de encomendas para a Marinha, mas, obviamente que as pessoas lá dentro pensavam que iriam, mais cedo ou mais tarde, construir esses navios, exceto o LPD. Penso que pouca gente imaginaria que se pudesse construir o LPD, mas as lanchas, sim, e os patrulhas também.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Tendo considerado, pelo menos na sua opinião, que seria fundamental que se pudessem ter viabilizado esses contratos, o que lhe pergunto é como vê aquilo que veio a ser a futura anulação deste contrato-programa com a Marinha, que foi da responsabilidade já deste Governo, na estratégia recente decidida para os Estaleiros.

Não lhe parece que esse foi o caminho mais certo e o caminho mais curto para o encerramento da empresa e a saída da esfera pública?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, eu saí dos Estaleiros em 2008 e o senhor está a fazer-me perguntas de 2013, 2014, às quais não lhe sei responder a isso, pois não

tenho dados, não tenho conhecimentos que me permitam fazer julgamentos dessa natureza.

Continuo a dizer-lhe que os navios para a Marinha, no meu entender, eram fundamentais para a continuação do Estaleiro. Agora, daí para a frente já não sou capaz de lhe dizer mais nada.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Mas, pelo menos na sua opinião eram fundamentais?! Quer dizer que ao desaparecerem, quase que de uma situação lógica...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Na minha perspetiva eram fundamentais, uma vez que, como lhe disse, Sr. Deputado, os navios que aquele Estaleiro devia construir seriam navios militares, seriam megaiates, seriam desse tipo de navios com alto valor acrescentado.

Sendo assim, era óbvio que teriam muito interesse para ficarem no Estaleiro, obviamente.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Uma outra questão: tendo em conta os resultados negativos continuados, os saldos negativos de tesouraria que eram apontados em todas as atas do conselho de administração, face à perceção da continuidade dos problemas a este nível e da manifestação de grandes preocupações por escrito, com os custos financeiros e com um elevado endividamento, o que se pergunta é se naquela altura havia hipótese ou não de inverter esta situação.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Estamos a reportar-nos a 2007?

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Na altura do seu mandato. Eu posso ser um pouco mais específico.

Anteriormente, existia um plano de reestruturação, inclusivamente com a participação de um banco privado. Conheceu ou não os termos desse plano de recuperação primeiro?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, devia lá estar e, portanto nesse caso, com certeza que eu, eventualmente, teria a obrigação de o ter...

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Portanto, conheceu os termos desse plano?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não, não conheci. O que estou a dizer é que a minha preocupação...

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Então, estava lá!

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, eu já disse uma coisa que, provavelmente, é difícil para os senhores entenderem.

Quando cheguei ao Estaleiro, ele estava repleto de encomendas para entregar e a minha grande motivação era entregá-las. Eu não tinha tempo nem capacidade de estar a pensar em grandes reestruturações quando tinha um estaleiro repleto de encomendas para entregar, cheio de problemas, com pouca mão-de-obra.

Portanto, o meu grande foco e a minha grande prioridade foi a de entregar as encomendas que tinha.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Se realmente identificou todos estes problemas, o que se pergunta é se não era normal que, na altura, tivesse pensado, de uma maneira global, em formas de viabilizar aquela empresa, porque os problemas eram detetados mês a mês: saldos negativos, tesouraria em défice, tudo isso. O que se pergunta é então...? Aparece aqui, por exemplo, a menção de um código de ética para os ENVC. Tinha alguma coisa a ver com isso ou não?

Por exemplo, a aprovação que fizeram de um código de ética para os ENVC foi já na perspectiva de que existiam estes problemas e que essa era ou não uma forma de os ultrapassar?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não. Sr. Deputado, eu escrevi uma vez à EMPORDEF a dizer: «Até 2010, a única coisa que posso fazer é tentar acabar o que tenho de encomendas». Se o Sr. Deputado me perguntar se eu tinha um pensamento estratégico relativamente aos Estaleiros...

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Não, se o apresentou!

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Tinha, já o apresentei!

Se me perguntar se achei que, no final de contas, eu não tinha capacidade para levar esse pensamento estratégico avante, com certeza que tinha, pois também me demiti.

Portanto, não me demiti por não ter um pensamento estratégico, mas porque achei que havia razões próximas e razões longínquas que me levaram a não ser capaz de pôr esse pensamento estratégico em prática e, por isso, dar oportunidade a outros para o fazerem.

Agora, ter um pensamento estratégico tinha e ainda o tenho. Hoje já não conheço aquilo, mas ainda sei o que queria fazer se tivesse oportunidade e capacidade.

O Sr. Agostinho Santa (PS): — Eu estava a tentar ir mais longe, que era saber se esse pensamento estratégico deu realmente origem ou não à elaboração de um plano de reestruturação, fosse ele no sentido em que fosse, mas já disse que ficou por essa visão estratégica e tem o direito de o fazer.

Virando-nos, agora, para a estratégia comercial. Já percebemos o que aconteceu. Mas há uma altura em que é denunciado um contrato de agência com uma empresa russa, a Marmax, penso eu, em setembro de 2008, muito próximo da sua saída. É interessante que se dizia que a justificação para a denúncia desse contrato era porque ia existir a mudança de estratégia na política comercial.

Ainda que depois lá não estivesse nessa altura, é sinal de que a sua estratégia não teria dado resultados, porque iria existir uma mudança de estratégia na política comercial — e estou a citar.

Pergunto: em que se traduziu essa mudança, quais foram as linhas dessa mudança?

O Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado: — Os asfalteiros, dois megaiates e os navios para a Marinha.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Não percebi, não percebi. E isso depois teve a ver com esta justificação?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não faço ideia, Sr. Deputado. O senhor tem de pensar que eu não sou capaz de lhe dizer por que é que foi denunciado um contrato com um agente na Rússia em 2008, não faço ideia!

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Não é isso que está em causa. O que está em causa é que esse facto, do qual, como é evidente, não tem de se lembrar...

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Mas, se calhar, está lá escrito.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Está lá escrito. Não inventava, não é?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Pois, claro. Não faço ideia.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Estava a referir-me ao momento em que decidiram, em que disseram que ia haver uma mudança de estratégia na política comercial.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, não faço ideia, mas até admito que quem denunciou esse contrato deve ter sido o diretor comercial, que achou ser essa a melhor

justificação para se ver livre do agente que, provavelmente, não lhe trazia navios. Mas não faço ideia se é isso. Não tenho a mais pequena ideia sobre essa matéria. Não faço ideia!

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Relativamente ao Fundo de Pensões, o que queremos saber, durante o seu mandato, que evolução é que teve este Fundo de Pensões, que problemas decorriam da gestão desse Fundo e que medidas foram tomadas para evitar a deterioração do Fundo.

Já sabemos que estava preocupado com outras coisas, mas penso que esta também seria uma preocupação.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, o que lhe posso dizer sobre o Fundo de Pensões é o seguinte: teremos chegado a um acordo com as organizações dos trabalhadores de que o Fundo de Pensões passaria a ser participado pelos trabalhadores, pois até essa altura o Fundo de Pensões era só participado pelo Estaleiro. Mas, para isso, a organização dos trabalhadores exigia que pagássemos o défice que o Fundo tinha, que, nessa altura, andava à volta de 6,9 milhões de euros. E eu, infelizmente, nunca consegui arranjar esse valor para pagar o défice do Fundo.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Portanto, o problema do Fundo, tal como o encontrou, manteve-se.

A última pergunta tem a ver com alguma coisa que era importante sabermos.

Falou-se, há bocado, na questão dos megaiates e na rescisão do contrato. Portanto, havia um contrato firmado! Como é que foi negociada

esta revisão do contrato e, principalmente, que custos é que acarretou para os Estaleiros, custos ou benefícios?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, penso que a denúncia desse contrato já foi feita fora da minha vigência no Estaleiro. Penso que já não terá sido feita comigo. Pelos vistos, pelo que me disse o Sr. Deputado, teve proveitos e não teve custos, mas acho que já não foi comigo que essa denúncia foi feita.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Portanto, sobre esse assunto não sabe.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sei como os fiz, mas não me lembro, acho que não...

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Não sabe, sequer, em termos de custo, as implicações que teve?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Não, não sei.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Mas devem ter sido salvaguardadas?!

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Imagino que sim.

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Para terminar mesmo, uma última pergunta. Falou de excesso de trabalho na altura do seu mandato. Havia construções a decorrer para justificarem esse excesso de trabalho?

A pergunta, então, é esta: se a estratégia de viabilidade dos Estaleiros não passava também pela racionalização dos postos de trabalho, da mão-de-obra laboral?

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Sr. Deputado, não vos quero maçar, eu tinha algum pensamento estratégico sobre isso, obviamente que tinha, mas acho que não vale a pena estar a falar sobre uma coisa que não aconteceu, de 2006, 2007.

Havia vários estaleiros em Vigo que trabalhavam em condições provavelmente parecidas com as nossas e sobreviviam. Eles tinham uma lógica de funcionamento e nós sabíamos qual era. Provavelmente, se nós tivéssemos capacidade para aplicar essa mesma lógica de funcionamento talvez as coisas tivessem sido mais simples.

Sim, portanto passava por uma racionalização do trabalho, ou seja, passaria, em princípio, por manter nos Estaleiros as atividades, as profissões, que não se encontrassem no exterior dos Estaleiros e que todas as outras profissões, tanto quanto possível, pudessem ser subempreitadas fora dos Estaleiros. Essa é a lógica com que os Estaleiros hoje funcionam.

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

A Sr.ª **Presidente**: — O CDS-PP ainda não chegou, porque o Sr. Deputado está a presidir à Comissão de Agricultura.

Pergunto se mais algum dos Srs. Deputados pretende colocar mais alguma questão.

Não sendo esse o caso, agradeço ao Sr. Engenheiro os esclarecimentos e as informações que nos trouxe e peço aos Srs. Deputados que não se retirem já.

O Sr. Eng.º **Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado**: — Muito obrigado e desculpem se não fui claro nalguma resposta, mas tentei sê-lo o mais possível.

Pausa.

A Sr.ª **Presidente**: — Srs. Deputados, como não temos cá os coordenadores de todos os grupos parlamentares, só alguns, pedia-vos que transmitissem isto aos grupos parlamentares que não estão presentes.

Nós estávamos há pouco aqui a falar, informalmente, que é muito difícil ter reuniões à terça-feira à tarde, a esta hora, por causa da sobreposição com as comissões parlamentares. Além disso, temos a dificuldade, em relação a uma reunião, que é a audição com o Presidente da Atlânticoline, sobre a qual ainda não temos confirmação.

Eu iria articular-me com os serviços de apoio à Comissão para ver se conseguíamos reescalonar as nossas reuniões, no sentido de não termos reunião na próxima terça-feira à tarde (logo veremos o que já está ou não confirmado), porque, como nós queríamos esta lógica sequencial, vamos ver como é que isto se mantém, equilibradamente.

A única chamada de atenção que faço é a de, caso haja algum reescalonamento, não esquecerem de atualizar o mapa neste sentido (que penso que colhe o vosso acordo), com o objetivo de tentarmos poupar as terças-feiras à tarde e evitar esta dificuldade).

O Sr. **Agostinho Santa** (PS): — Se as reuniões de terça-feira à tarde fossem às 16 horas ou 17 horas, penso que deixariam de colidir com a maior parte...

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, a questão é esta: estamos no final da Sessão Legislativa, com projetos legislativos a serem votados nas comissões. Aliás, passa-se isso na Comissão de Saúde e passa-se, de certeza, na 1.^a Comissão, que é presidida pelo coordenador do PSD.

O Sr. **António Gameiro** (PS): — Eu estou a faltar lá!

A Sr.^a **Presidente**: — E eu estou a faltar à Comissão de Negócios Estrangeiros e, por acaso, para a semana vai estar cá o Sr. Secretário de Estado da Cooperação...

É muito complicado a pessoa não poder estar presente nas suas comissões e elas não funcionam todas às 15 horas.

De maneira que iremos tentar ver o que se vai passar a fazer, sem prejuízo de, provavelmente, já não ser possível reescalonar para a próxima semana. Mas ficamos um pouco com esta noção de que, se calhar, as terças-feiras à tarde são muito difíceis de manter.

Teríamos as terças-feiras de manhã, porque é um tempo mais livre e vamos tentar poupar as terças-feiras à tarde.

Entretanto – também já o transmiti, de manhã, mas os Srs. Deputados não eram os mesmos –, devo dizer-vos que vamos tentar pedir à Sr.^a Presidente da Assembleia da República para autorizar a suspensão desta Comissão de Inquérito no mesmo período de suspensão do funcionamento do Parlamento, por causa das eleições europeias. Como todos temos muito

que fazer, é só para terem esta informação e poderem programar as vossas vidas.

Se não houver mais nada a tratar, despedíamo-nos até amanhã, às 17 horas, para a audição do Dr. António Jorge Garcia Rolo, que foi Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, durante o período de 2009 a 2010.

Muito obrigada a todos e muito boa tarde.

Eram 17 horas e 3 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL