



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

RELATÓRIO FINAL

Relatora: Ângela Guerra (PSD)

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

ÍNDICE

1. Introdução	6
2. Organização Sistemática	11
a. Constituição e objeto	11
b. Composição e prazo	12
c. Funcionamento	15
d. Duração da comissão de inquérito	17
3. Cronologia	18
a. Criação da Estaleiros Navais de Viana do Castelo	18
b. De sociedade por quotas a sociedade anónima de responsabilidade limitada	18
c. Nacionalização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo	19
d. De sociedade anónima de responsabilidade limitada a empresa pública	21
e. De empresa pública a sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos	22
f. Programa de investimentos e reestruturação empresarial da ENVC	23
g. Quadro resumo cronologia	25
4. Documentação	26
5. Audições	47
6. Averiguação das circunstâncias que levaram ao protelamento, cancelamento ou perda de encomendas e as respetivas consequências no agravamento da situação da empresa ENVC	48
a. Gestão da empresa ENVC	48

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

b. Construções dos ENVC e navios cancelados	109
c. Encomendas da Marinha à ENVC	119
d. Atlântida e Anticiclone	136
e. Asfalteiros	214
f. Contrapartidas	231
7. Averiguação do modo como o Governo tem acompanhado junto da Comissão Europeia o desenvolvimento do processo relativo ao procedimento pendente relativo à execução da política de concorrência — auxílio estatal a favor dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A. e das circunstâncias e os termos em que foi decidida a subconcessão da empresa ENVC	242
a. Planos de reestruturação	242
b. Auxílios de Estado 2006-2011	255
c. Parecer Cruz Vilaça	273
d. Reprivatização	275
e. Subconcessão <i>West Sea</i>	295
f. Acordo social trabalhadores	320
8. CONCLUSÕES	326
9. RECOMENDAÇÕES	336



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

ANEXOS

ANEXO I - Lista da documentação solicitada e enviada à CPI com a respectiva classificação quanto ao acesso/ divulgação.

ANEXO II- Requerimento potestativo de 23 de Janeiro de 2014.

ANEXO III- Parecer do Dr. Prof. Mário Esteves de Oliveira – In (aplicabilidade) dos regimes de contratação pública à formação do contrato de Subconcessão da utilização privativa do domínio público e áreas afectas à concessão dominial da “Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.” – Vieira de Almeida & Associados.

Anexo IV – Apresentação em *Powerpoint* deixada pelo Sr. Presidente da EMPORDEF, Dr. Vicente Ferreira na CPI, na audição de 13 de Março de 2014.

Anexo V – Parecer de José Luís da Cruz Vilaça - Relativo à compatibilidade com o regime jurídico dos auxílios de Estado e das concentrações de empresas de contrato de compra de bens enquadrado em acordo de contrapartidas, de transferência de acções e de outras operações envolvendo os ENVC.

Anexo VI – Apresentação em *Powerpoint* deixada pelo ex Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Dr. António Jorge Garcia Rolo na audição de 30 de Abril de 2014.

Anexo VII – Apresentação em *Powerpoint* deixada pelo Sr. Presidente do Conselho de Administração da ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, na CPI, audição de 7 de Maio de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AR	Assembleia da República
BESI	Banco Espírito Santo de Investimento, S.A., ou Espírito Santo Investment, plc
CE	Comissão Europeia
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
DILP	Divisão de Informação Legislativa e Parlamentar da AR
DGCOM	Direção Geral da Concorrência da União Europeia
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
ENVC	Estaleiros Navais de Viana do Castelo
IGF	Inspeção-Geral de Finanças
LFC	Lancha de Fiscalização Costeira
LDP, LDM, LDG	Lancha de Desembarque Pequena, Média e Grande
LFP, LFG	Lancha de Fiscalização Pequena e Grande
MEF	Ministro/a de Estado e das Finanças
NCP	Navio de Combate à Poluição Marítima
NPL	Navio Polivalente Logístico
NPO	Navio Patrulha Oceânico
NRP	Navio da República Portuguesa
PDVSA	Petróleos da Venezuela
RAA	Região Autónoma dos Açores
RAM	Região Autónoma da Madeira

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

1. Introdução

Sendo reconhecida a importância estratégica do mar para o desenvolvimento nacional, a especial vocação do país para as questões marítimas, a sua localização geográfica privilegiada, a indispensabilidade de dotar a Marinha Portuguesa com meios necessários à fiscalização e defesa das águas territoriais portuguesas, bem como, a necessidade de desenvolvimento da indústria nacional e a defesa e promoção do emprego, sempre assumiram a Estaleiros Navais de Viana do Castelo, importância económico-social para o Alto Minho e para o País.

A Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo foi requerida postestativamente pelos Grupos Parlamentares do PCP, do BE e do PEV e por 22 Deputados do PS, nos termos da al. f) do art. 156º e do nº 4 do art. 178º, ambos da Constituição da República Portuguesa, da al. b) do nº 1 do art. 2º e do art. 4º da Lei nº 5/93 de 1 de março com as alterações introduzidas pela Lei nº 126/97 de 10 de Dezembro e pela Lei nº 15/2007 de 3 de Abril.

Através de Requerimento datado de 23 de janeiro de 2014, propuseram assim a constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, pelo prazo de 120 dias para “apurar as circunstâncias e as responsabilidades que levaram à decisão de extinção dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e de concessão das suas instalações a uma empresa privada”, tendo o seu objeto sido devidamente estabelecido, nos termos constantes na Resolução da Assembleia da República nº 9/2014, publicada em Diário da República, 1ª série – Nº 21 de 30 de Janeiro.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Ato contínuo, pelo Despacho nº 76/XII da Exma. Senhora Presidente da Assembleia da República, datado de 6 de fevereiro de 2014, foi fixado o número de membros da CPI, respetivo prazo e demais questões de natureza formal, legal e de funcionamento para o referido Inquérito Parlamentar, ao qual, foi atribuído o nº 8/XII.

Os trabalhos iniciaram-se no dia 11 de fevereiro de 2014, procedeu-se à realização de 18 audições, bem como à solicitação de variada informação e documentação a diversas entidades, conforme expressamente se menciona ao longo do presente relatório. Importa salientar e destacar a forma colaborante, ativa e empenhada com que todos os Senhores Deputados, dos diferentes Grupos Parlamentares intervieram nesta CPI, agilizando os trabalhos e permitindo concluir os mesmos, no espaço temporal então fixado.

O trabalho de todos os parlamentares foi acompanhado pela disponibilidade inexcedível dos Serviços da Assembleia da República que apoiaram os trabalhos e transcrições das audições da CPI, entre os quais, se destaca um excelente documento produzido pela Divisão de Informação Legislativa e Parlamentar (DILP), que, pela sua qualidade e conteúdo se decidiu incorporar ao presente relatório, dele fazendo sua parte integrante, com o prévio acordo dos seus autores.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Com o relatório que ora se elabora, culminam os trabalhos da CPI para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (doravante ENVC), que, foi elaborado e sistematizado de acordo com o objeto de trabalho definido pela já citada Resolução da Assembleia da República nº 9/2014 e, de molde a fazer um enquadramento da situação económica, social e financeira dos ENVC, bem como das encomendas e contratos que se delimitou apreciar, as circunstâncias que conduziram a empresa ao processo de subconcessão e ainda, o modo de acompanhamento que o Governo adotou, quer, quanto ao processo relativo aos auxílios estatais junto da Comissão Europeia, quer, quanto a todos os procedimentos e circunstâncias que conduziram à subconcessão à empresa Martifer.

O relatório termina com as conclusões e recomendações, restritas ao âmbito deste inquérito parlamentar e assentes exclusivamente na prova documental junta, bem como, nos depoimentos diversos recolhidos durante os trabalhos da Comissão, sendo que essas conclusões revestem carácter político e não judicial.

De referir, no entanto, que, matérias houve que, no decurso dos trabalhos, foi referido, terem sido submetidas à Procuradoria-Geral da República, para que se proceda em conformidade com as normas legais em vigor.

Designadamente, na audição de 11 de Março de 2014 do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“Atlântida, 2009: porque é que foi rejeitado? Só sei aquilo que também consta da documentação que mandámos para a Procuradoria-Geral da República...” pág. 13.

“Quanto ao navio Atlântida, enviámos para a Procuradoria-Geral da República toda a documentação, porque para nós é uma situação realmente inadmissível. Como é possível não se ter feito um acordo que acautelasse os interesses dos Estaleiros...” pág. 30.

Na audição de 13 de março de 2014, do Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF:

“No entanto, dada a relevância deste dossier, a EMPORDEF fez uma exposição à Procuradoria-Geral da República no sentido de juntar factos, todos eles componentes públicos, como é o caso deste documento que há pouco entreguei da Inspeção-Geral da Finanças sobre o tema, as auditorias do Tribunal de Contas, que foram duas, à Atlânticoline e, enfim, mais alguns conjuntos de documentos existentes...” pág.44.

E, na audição de 28 de Maio de 2014, do Sr. Eng. José Maria Costa, Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo:

“...sobre estas matérias de que dei conhecimento, e que não vou agora entrar em detalhes, fiz uma participação à Procuradoria-Geral da República, fiz uma participação à Provedoria e fiz uma participação ao Tribunal de Contas, que estão em investigação.” Pág. 18.

Muito já se escreveu na imprensa sobre os ENVC e, este processo será, certamente, ainda notícia, durante alguns anos, até porque ao concurso para a venda do navio Atlântida, encomendado pela Atlânticoline concorreram três empresas: a Mystic Cruises, do Grupo Douro Azul (cruzeiros turísticos), o consórcio M.D. Roelofs Beheer BV e Chevalier Floatels BV (empresas holandesas representadas por um grupo espanhol) e os Gregos da Thesarco Shipping.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

E do navio Atlântida e das muitas viagens que este ainda fará "...por mares nunca antes navegados...", como dizia o poeta maior, sabe genericamente o povo português que todo aquele "dinheiro público" lá continua atracado no Alfeite.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

2. Organização sistemática

a. Constituição e objeto

O Diário da Assembleia da República II série – A – número 60, de 4 de Fevereiro de 2014, tendo presente o requerimento potestativo¹ de 23 de Janeiro de 2014, do inquérito parlamentar nº 8/XII/3^a, publicou a resolução de constituição de uma “*comissão parlamentar de inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos estaleiros navais de Viana do Castelo*”. A referida Resolução da Assembleia da República foi publicada no Diário da República, 1^a série, nº 21 de 30 de Janeiro de 2014 – Resolução da Assembleia da República nº 9/2014, constituição de uma “*comissão parlamentar de inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos estaleiros navais de Viana do Castelo*”.

Nos termos da Resolução da Assembleia da República aprovada, a CPI tem por objetivo apurar:

- As circunstâncias e os termos em que foi decidida pelo Governo a extinção da empresa dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo com o despedimento de todos os seus trabalhadores e em que foi efetuada a concessão dos respetivos terrenos ao grupo empresarial vencedor;

¹ Anexo II - Requerimento potestativo de 23 de Janeiro de 2014



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- As circunstâncias que levaram ao protelamento, cancelamento ou perda de encomendas e as respetivas consequências no agravamento da situação da empresa;
- O modo como o Governo tem acompanhado junto da Comissão Europeia o desenvolvimento do processo relativo ao procedimento pendente relativo à execução da política de concorrência — auxílio estatal a favor dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A.

b. Composição e prazo

Tendo presente a aprovação do inquérito parlamentar nº 8/XII/3ª, nos termos do disposto no número 4 do artigo 178.º da Constituição e da alínea b) do número 1 do artigo 2.º da Lei número 5/93, de 1 de março, alterada pela Lei número 126/97, de 10 de dezembro, e alterada e republicada pela Lei número 15/2007, de 3 de abril [regime jurídico dos inquéritos parlamentares] e ouvida a Conferência de Líderes, na sua reunião de 5 de Fevereiro de 2014, foi determinado no Despacho número 76/XII, o seguinte:

- 1) A CPI para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos estaleiros navais de Viana do Castelo, terá a seguinte composição:

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- Sete Deputados efetivos e dois suplentes do Grupo Parlamentar do PSD;
 - Cinco Deputados efetivos e dois suplentes do Grupo Parlamentar do PS;
 - Dois Deputados efetivos e um suplente do Grupo Parlamentar do CDS-PP;
 - Dois Deputados efetivos e um suplente do Grupo Parlamentar do PCP;
 - Um Deputado efetivo e um suplente do Grupo Parlamentar do BE.
- 2) A Presidência da Comissão pertencerá ao Grupo Parlamentar do PS, a 1.^a Vice-Presidência ao PSD e a 2.^a Vice-Presidência ao CDS-PP.
- 3) O período de funcionamento da Comissão é de 120 dias.
- 4) Pelos respetivos grupos parlamentares foram então indicados para integrarem a Comissão, na qualidade de membros efetivos, os seguintes Srs. Deputados:
- Mónica Ferro, do PSD;
 - Fernando Negrão, do PSD;
 - Afonso Oliveira, do PSD;
 - Eduardo Teixeira, do PSD;
 - Nuno Sá Costa, do PSD;
 - Jorge Paulo Oliveira, do PSD;
 - Ângela Guerra, do PSD;
 - Maria de Belém Roseira, do PS;
 - António Gameiro, do PS;
 - Agostinho Santa, do PS;

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- Jorge Fão, do PS;
- Rui Paulo Figueiredo, do PS;
- Abel Baptista, do CDS-PP;
- Otília Ferreira Gomes, do CDS-PP;
- António Filipe, do PCP;
- Carla Cruz, do PCP;
- Mariana Aiveca, do BE.

5) Como membros suplentes, os grupos parlamentares indicaram os seguintes Srs.

Deputados:

- Carlos Abreu Amorim, do PSD;
- Odete Silva, do PSD;
- Rui Pedro Duarte, do PS;
- Sandra Pontedeira, do PS;
- João Rebelo, do CDS-PP;
- Jorge Machado, do PCP; e
- Pedro Filipe Soares, do BE.

Aos 11 dias do mês de fevereiro de 2014, pelas 16:00 horas, reuniu a CPI, tendo S. Exa a Presidente da Assembleia da República, conferido a posse à Comissão, realçando a importância do trabalho destas Comissões. Esta reunião contou com a presença de todos os membros, tendo sido eleita a Mesa, que passou a ter a seguinte constituição:



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- Presidente: Maria de Belém Roseira (PS);
- Vice-Presidente: Mónica Ferro (PSD); e
- Vice-Presidente: Abel Baptista (CDS).

Nessa mesma reunião os representantes dos Grupos Parlamentares indicaram como Coordenadores os seguintes Srs. Deputados:

- Fernando Negrão, do PSD;
- António Gameiro, do PS;
- Abel Baptista, do CDS-PP;
- António Filipe, do PCP; e
- Mariana Aiveca, do BE.

A Sra. Deputada Otília Ferreira Gomes, do Grupo Parlamentar do CDS-PP, foi substituída pelo Sr. Deputado Altino Bessa a 19 de abril de 2014.

c. Funcionamento

No início dos trabalhos foi consensualizado não fixar questionário, devendo respeitar-se o objeto da Comissão, fixado na Resolução da Assembleia da República nº 9/2014, que determinou a sua constituição.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A Comissão adotou o seu Regulamento de funcionamento, publicado no Diário da Assembleia da República, II Série B, n.º 32, de 28 de fevereiro de 2014.

No tocante Regulamento distribuído a todos os membros da Comissão, adiantou a Sra. Presidente que, não obstante a previsão feita no n.º 1 do artigo 1.º, havia já ficado decidido não se elaborar questionário indicativo, orientador dos depoimentos, pois, tal consubstanciava uma limitação aos trabalhos da Comissão.

Referente ao n.º 4 do artigo 6.º do regulamento, que diz respeito à distribuição dos depoimentos potestativos, ficou assente que os GP apresentariam os seus requerimentos, havendo certamente sobreposições e que os agendamentos potestativos só seriam requeridos no final e caso se tornasse necessário.

A Comissão, reunida no dia 11 de Março de 2014, submeteu à votação a proposta feita pelo Grupo Parlamentar do PCP, no sentido de ser a Sr.ª Deputada Carla Cruz a relatora desta Comissão. Foi rejeitada, com votos contra do PSD e do CDS-PP e votos a favor do PS e do PCP, registando-se a ausência do BE.

Submeteu-se posteriormente à votação a proposta do Grupo Parlamentar do PSD que indicava a Sra. Deputada Ângela Guerra para relatora do processo de inquérito parlamentar. A mesma foi aprovada com votos a favor do PSD e do CDS-PP, votos contra do PS e do PCP, registando-se a ausência do BE.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 5º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares foi, por S. Exa a Presidente da Assembleia da República, comunicado à Sra. Procuradora-Geral da República o conteúdo da resolução que determinou a realização do inquérito e a constituição de uma comissão parlamentar de inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos estaleiros navais de Viana do Castelo. Dada a natureza confidencial da resposta, foi distribuído um exemplar impresso a cada grupo parlamentar, de acordo com o disposto no Regulamento da Comissão.

d. Duração da comissão de inquérito

Relativamente à duração desta Comissão Parlamentar de Inquérito, o Despacho nº 76/XII, estipula que a mesma deverá funcionar pelo prazo de 120 dias, tendo em conta o que estava referido no requerimento de inquérito parlamentar nº 8/XII.

O prazo de funcionamento da Comissão foi suspenso entre 15 e 25 de maio de 2014 (11 dias), conforme Resolução da AR nº 44/2014, publicada na 1ª série do Diário da República, nº 95/XII/3, de 19 de maio de 2014.

Foi prorogado o período de funcionamento da CPI por 30 dias, a contar do dia 22 de junho de 2014, conforme resolução nº 1077/XII, aprovada no dia 20 de Junho de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

3. Cronologia²

a. Criação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) foram criados por escritura pública de 3 de junho de 1944, no âmbito do programa do Governo para a modernização da frota de pesca do largo. De acordo com o artigo 1.º a sua sede seria em Viana do Castelo e, a sua duração, por tempo indeterminado. Foi estabelecido como seu objeto social a indústria de construção naval e o exercício de quaisquer atividades que pela assembleia geral fosse resolvido exercer (artigo 3.º), tendo o capital inicial sido fixado em 3.740.95€, dividido em dezassete quotas (artigo 4.º).

Os primeiros sócios eram técnicos e operários especializados oriundos dos Estaleiros Navais do Porto de Lisboa, encabeçados por Américo Rodrigues, seu mestre geral. Em 7 de novembro de 1946, e segundo a respetiva escritura, dois destes sócios cederam parte das suas quotas a um novo sócio, que acreditaria a empresa junto da Lloyd's Register of Shipping.

b. De sociedade por quotas a sociedade anónima de responsabilidade limitada

Por escritura pública de 30 de maio de 1949, a sociedade por quotas Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Lda. foi transformada em sociedade anónima de responsabilidade limitada, passando a usar a denominação Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.R.L. (artigo 1.º).

² Cronologia elaborada pela DILP, Estaleiros Navais de Viana do Castelo, março de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A sede da sociedade manteve-se em Viana do Castelo, continuando o seu objeto a ser a exploração da indústria e comércio de construções navais e atividades correlativas (artigos 2.º e 3.º). Podia, ainda, explorar outros comércios e indústrias por simples deliberação do conselho de administração, mediante parecer favorável do conselho fiscal (artigo 3.º).

Nos termos do parágrafo 2.º do artigo 5.º, o conselho de administração, com parecer favorável do conselho fiscal, podia aumentar o capital uma ou mais vezes e nas condições que entendesse, até ao limite de 349.158.52€.

Assim sendo, e também por escritura de 30 de maio de 1949, o capital dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo foi aumentado de 3.740.95 para 185.802.21€, dividido em 37.250 ações nominativas, com o valor nominal de 4.98€.

c. Nacionalização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Após o 25 de abril, procedeu-se à nacionalização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo através do Decreto-Lei n.º 478/75, de 1 de setembro. Segundo o preâmbulo foi tida em consideração a necessidade de prosseguir na via da concretização de uma política económica posta ao serviço das classes trabalhadoras e das camadas mais desfavorecidas da população portuguesa, em cumprimento do Programa do Movimento das Forças Armadas; o papel vital desempenhado pela indústria da construção naval na economia portuguesa; e a necessidade de um planeamento integrado no sector da construção e reparação naval com outros sectores básicos da economia.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Nos termos do n.º 1 do artigo 3.º a universalidade dos bens, direitos e obrigações que integram o ativo e o passivo da sociedade ou que se encontrem afetos à respetiva exploração são transferidos para o Estado, integrados no património autónomo, ou afetos ao mesmo.

Acrescenta o artigo 2.º que o Estado pagará às entidades privadas titulares de ações da empresa nacionalizada, contra a entrega dos respetivos títulos, uma indemnização a definir quanto ao montante, prazo e forma de pagamento, em diploma legal a publicar no prazo de cento e oitenta dias, a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

O pessoal que à data do início da eficácia da nacionalização estivesse ao serviço da sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo transitará automaticamente para a empresa nacionalizada (n.º 1 do artigo 5.º).

O n.º 2 do artigo 6.º determina que por despacho do Primeiro-Ministro, sob proposta do Ministro da Indústria e Tecnologia, será nomeada uma comissão administrativa da sociedade nacionalizada, composta por três a cinco membros de reconhecida competência.

Estipula o n.º 4 do mesmo artigo que a comissão administrativa exercerá funções até à designação dos titulares dos órgãos de gestão que venham a resultar da respetiva reestruturação. Após o termo do seu mandato, a comissão executiva deverá elaborar relatório circunstanciado para apreciação do Ministro da Indústria e Tecnologia (artigo 10.º).

A empresa nacionalizada será reestruturada por diploma a publicar no prazo de noventa dias contados a partir da data da publicação deste decreto-lei (artigo 11.º). A fim de preparar a reestruturação será constituída, no Ministério da Indústria e Tecnologia, uma comissão de reestruturação (n.º 1 do artigo 12.º).



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

d. De sociedade anónima de responsabilidade limitada a empresa pública

Pelo Decreto-Lei n.º 850/76, de 17 de dezembro, foi criada a empresa pública Estaleiros Navais de Viana do Castelo, E. P. (ENVC), pessoa coletiva com personalidade jurídica, dotada de autonomia administrativa e financeira e com património próprio.

Foi transferida para a ENVC a universalidade dos bens, direitos e obrigações da empresa que, nos termos do Decreto-Lei n.º 478/75, de 1 de setembro, assumiu a posição jurídica da sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A. R. L., nacionalizada pelo mesmo diploma. (n.º 1 do artigo 2.º).

Transitaram para a nova empresa pública, independentemente de quaisquer formalidades, os trabalhadores que, de harmonia com o Decreto-Lei n.º 478/75, de 1 de setembro, tivessem passado para a empresa nacionalizada ou que tivessem sido admitidos posteriormente a esta data e estivessem efetivamente ao serviço da empresa à data da publicação do Decreto-Lei n.º 850/76, de 17 de dezembro (n.º 1 do artigo 3.º). Estes trabalhadores transitaram para a ENVC integrados nos quadros de origem e com os direitos e obrigações emergentes da respetiva situação nesses quadros (n.º 2 do artigo 3.º). No entanto, a consagração destes direitos não prejudicou a faculdade de o conselho de gerência proceder à conversão dos quadros que viesse a considerar conveniente (n.º 3 do artigo 3.º).

O Decreto-Lei n.º 850/76, de 17 de dezembro, aprovou, ainda, o novo estatuto dos Estaleiros Navais.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

De acordo com o n.º 1 do artigo 2.º a ENVC tem a sua sede em Viana do Castelo. Tem por objeto principal a indústria de construção e reparação naval, podendo também exercer atividades no domínio das indústrias de metalurgia e metalomecânica e, ainda, outras que venham a ser consideradas de interesse para a empresa (artigo 3.º).

A tutela ministerial da empresa continua a ser da competência do Ministério da Indústria e Tecnologia (n.º 1 do artigo 31.º).

e. De empresa pública a sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos

Em 1991 dá-se nova alteração. A empresa pública Estaleiros Navais de Viana do Castelo, E. P., é transformada pelo Decreto-Lei n.º 55/91, de 26 de janeiro, em sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos, passando a denominar-se Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A.

Segundo o preâmbulo esta medida tem por objetivo dotar a empresa da flexibilidade necessária a um ritmo de modernização adequado ao quadro de livre concorrência do mercado específico em que se insere e permitir uma integral autonomia nos campos operacional e financeiro.

A sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A., sucede automática e globalmente à empresa pública Estaleiros Navais de Viana do Castelo, E. P., e continua a personalidade jurídica desta, conservando a universalidade dos direitos e obrigações integrantes da sua esfera jurídica no momento da transformação (n.º 1 do artigo 2.º). Inicialmente, a ENVC, S. A., tem um capital social de 14.963.936.91€ (n.º 1 do artigo 3.º).



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Os trabalhadores e pensionistas da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, E. P., mantêm perante a sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A., todos os direitos e obrigações que detinham à data da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 55/91, de 26 de janeiro (n.º 1 do artigo 6.º).

Em anexo a este diploma são aprovados os respetivos estatutos. Importa referir o n.º 1 do artigo 2.º que determina que a sociedade tem duração por tempo indeterminado, e que a respetiva sede social situa em Viana do Castelo, na Avenida da Praia Norte. A sociedade continua a ter por objeto a construção e reparação navais, bem como o exercício de todas as atividades comerciais e industriais com ela conexas (n.º 1 do artigo 3.º) podendo, também, participar em sociedades de qualquer natureza e objetivo, associações, agrupamentos complementares de empresas ou agrupamentos europeus de interesse económico (n.º 2 do artigo 3.º).

f. Programa de investimentos e reestruturação empresarial da ENVC

Foi em 1978 que pela primeira vez os projetos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, E. P., foram incluídos no Programa de Investimentos do Setor Empresarial do Estado, conforme resulta do Despacho Normativo n.º 202/78, de 31 de agosto. Tal situação veio a repetir-se nos anos de 1979, 1981 e 1982, conforme resulta dos Despacho Normativo n.º 233/79, de 8 de setembro, Despacho Normativo n.º 266/81, de 26 de setembro, e Despacho Normativo n.º 110/82, de 28 de junho.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Também a reestruturação empresarial da ENVC já tinha sido colocada em 1979, pela Resolução n.º 311/79, de 31 de outubro, que aprovou as orientações em matéria de reequilíbrio económico-financeiro e de dinamização do sector empresarial do Estado, e voltou a estar na ordem do dia com a aprovação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 55/98, de 29 de abril, que aprovou as bases do plano de reestruturação empresarial da Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC).

De mencionar, ainda, que as Grandes Opções do Plano para 1999, 2004 e 2005, aprovadas, respetivamente, pela Lei n.º 87-A/98, de 31 de dezembro (Declaração de Retificação n.º 8/99, de 3 de março), Lei n.º 107-A/2003, de 31 de dezembro, e Lei n.º 55-A/2004, de 30 de dezembro, destacavam a viabilização económico-financeira destes estaleiros como um dos objetivos a atingir.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

g. Quadro resumo cronologia

1944	Criação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo
1946	Concessão de terrenos aos ENVC
1948	Alargamento do prazo de concessão dos terrenos aos ENVC
	Construção do primeiro navio pelos ENVC
1949	De sociedade por quotas a sociedade anónima de responsabilidade limitada
	Novo alargamento do prazo de concessão dos terrenos aos ENVC
1950	Alterações ao Pacto Social dos ENVC
1952	Alterações ao Pacto Social dos ENVC
1974	Novo alargamento do prazo de concessão dos terrenos aos ENVC
1975	Nacionalização dos ENVC
1976	De sociedade anónima de responsabilidade limitada a empresa pública
1989	Novo alargamento do prazo e da área de concessão dos terrenos aos ENVC
1991	De empresa pública a sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos
1996/1997	Privatização dos ENVC no âmbito do programa de privatizações
2001	Contrato de aquisição de dois navios de patrulha oceânico e de combate à poluição
2004	Programa Relativo à Aquisição de Navios Destinados À Marinha Portuguesa - PRAN
2005	Subconcessão de terrenos pelos ENVC
	EMPORDEF passa a deter 100% das ações dos ENVC
2006	Contrato de subconcessão entre os ENVC, S.A. e a Enerconpor
	Processo C 26/2006 – Auxílio Estatal aos ENVC na Comissão Europeia
2007	Alargamento da área da subconcessão pelos ENVC
2009	Rescisão pelo Governo dos Açores do contrato do <i>ferryboat</i> Atlântida
2012	Processo de reprivatização do capital social da ENVC
	Processo sobre os ENVC na Comissão Europeia
	Redefinição da concessão dos terrenos aos ENVC
2013	Subconcessão à MARTIFER
	Declaração dos ENVC em situação económica difícil
	Processo S.A. 35546 (2013/C) – Auxílio Estatal aos ENVC na Comissão Europeia
2014	Comissão Parlamentar de Inquérito sobre os ENVC

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

4. Documentação

A Comissão, no âmbito do processo de inquérito, solicitou cópias de elementos procedimentais e processuais a diversas entidades, tendo recebido a seguinte documentação:

• **DA COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL**

Navios “Atlântida” e “Anticiclone”

- Contratos das Construções 258 e 259, navios tipo “RO-RO DAY CAR & PASSENGERS FERRY”, celebrados entre a Atlânticoline S.A. e a sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.;
- Sentença Arbitral;
- Relatório nº 9/2009 – FS/SRATC do Reibunal de Contas, Auditoria à Atlânticoline, S.A..
- Relatório nº 930/2009 da Inspeção-Geral de Finanças (Confidencial)

Concurso para a “Subconcessão da Utilização Privativa do Domínio Público e das áreas afetas à Concessão Dominial atribuída à Sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.

- Despacho de nomeação do Júri – Despacho nº 11029/2013 (DR 2ª série, nº 164, de 27 de agosto);
- Anúncio referente à abertura do procedimento

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- Teaser sobre o procedimento
- Programa do Procedimento
- Caderno de Encargos
- Esclarecimento nº 1
- Esclarecimento nº 2
- Esclarecimento nºs 3 a 11
- Esclarecimento nºs 12 a 41
- Esclarecimento nºs 42 a 54
- Esclarecimento nº 55
- Comunicação de não aceitação de caução a emitir pelo JSC Russian Standard Bank
- Comunicação de aceitação de caução a emitir pelo Montepio Geral
- Proposta subscrita pelo agrupamento Navalria/Martifer Energy
- Proposta subscrita pela AK Portugal
- Despacho de aperfeiçoamento sobre a Proposta subscrita pelo agrupamento Navalria/Martifer Energy
- Despacho de aperfeiçoamento sobre a Proposta subscrita pela AK Portugal
- Documentos em falta – Navalria/Martifer Energy
- Requerimento de prorrogação de prazo AK Portugal
- Despacho sobre o Requerimento de prorrogação de prazo AK Portugal
- Despacho de admissão da Navalria/Martifer Energy
- Despacho de exclusão da AK Portugal – Consultoria de Gestão, S.A.
- Requerimento para concessão de novo prazo abreviado pela AK Portugal

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Despacho sobre Requerimento para concessão de novo prazo abreviado pela AK Portugal

Procedimento Concursal – Guião de Visita ao local (setembro 2013)



Planta do percurso;
Percurso – Pontos Notáveis

Ata nº 1 do Júri

Ata nº 2 do Júri

Ata nº 3 do Júri

Ata nº 4 do Júri

Relatório do Júri – outubro 2013

Sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.

Antecedentes

-Contrato entre a Junta Autónoma dos Portos do Norte e Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Limitada – 02 de maio de 1946;

-Projeto do contrato de concessão Junta Autónoma dos Portos do Norte e Estaleiros Navais de Viana do Castelo, E.P. – s/data

-Protocolo para a concessão de novos terrenos da Junta Autónoma dos Portos do Norte e Estaleiros Navais de Viana do Castelo, E.P. – 23 de janeiro de 1988

-Contrato entre a Junta Autónoma dos Portos do Norte e Estaleiros Navais de Viana do Castelo, E.P. – revisão do prazo de concessão de uso privativo e integração de mais área (DL nº 11/89, 6 janeiro) – 24 de maio de 1989

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

-Aditamento ao contrato de concessão celebrado a 2 de maio de 1946 com a Sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A., relativo ao direito de uso privativo de uma parcela de domínio público marítimo no Porto de Viana do Castelo – Parte: Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP – outubro 2006

-Segundo Aditamento ao contrato de concessão celebrado a 2 de maio de 1946 com a Sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A., relativo ao direito de uso privativo de uma parcela de domínio público marítimo no Porto de Viana do Castelo – 22 de novembro de 2007

-Concessão dominial

- Informação considerada relevante para efeitos do Procedimento de subconcessão da utilização privativa do domínio público e das áreas afetas à concessão dominial atribuída à ENVC, S.A. e a ENERCONPOR (versão consolidada)

-Contrato de concessão entre a APVC – Administração do Porto de Viana do Castelo, S.A. e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. – 30 de julho de 2013

Plantas e Ativos da Subconcessão

- Plantas dos terrenos

-Edifícios, infra-estruturas e demais equipamentos instalados na área afeta à concessão

- Edifícios, infra-estruturas e demais equipamentos instalados na área do domínio público

- Cadernetas prediais (caderneta predial urbana, descrições prediais e outras)

- Fichas Técnicas dos Ativos

-Planta Batimétrica

- Esquemas das redes



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Licenciamentos

- Processos de licenciamento municipal e industrial

Projeto Icebreaker Plano de viabilidade empresarial dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo – A.T. Kearney

- Relatório final de 21 de janeiro de 2011
- Apresentação final de fevereiro de 2011, atualizada em 29 de junho de 2011

Relatório referente à reestruturação para posterior privatização dos ENVC –

Sociedade de Advogados, LCA, junho de 2011

Evolução do passivo financeiro dos ENVC

Navalria/Martifer Energy

- Relatório e Contas de 2010, 2011 e 2012

Procedimento no âmbito do processo instaurado pela Comissão Europeia – Auxílio estatal SA. 35546 (2013)

- Jornal Oficial da União Europeia, C 95/118, de 03 de abril de 2013, nas versões em língua portuguesa e inglesa



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Documentação entregue pela Senhora Eurodeputada Ana Gomes em audição na Comissão de Defesa no dia 8-01-2014

- Carta da Senhora Eurodeputada Ana Gomes dirigida, em 20-12-2013, ao Senhor Joaquín Almunia, Vice-Presidente da Comissão Europeia e Comissário para a Concorrência
- Queixa crime contra incertos apresentada pela Senhora Deputada ao Parlamento Europeu Ana Gomes à Procuradora-Geral da República, por considerar que, na atribuição da subconcessão, por parte do Estado Português, dos terrenos e infra-estruturas da empresa pública Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) ao agrupamento empresarial Navalria/Martifer Energy, anunciada pela Administração dos ENVC em 18 Outubro de 2013, terá havido violação de normas que, nos termos do Código Penal, punem a corrupção, o tráfico de influência, o abuso de poder, o favorecimento de interesses privados.

Anexos:

- Auditoria Financeira aos ENVC da Inspeção-Geral de Finanças
- Correspondência com o Ministério da Economia sobre contrapartidas dos submarinos
- Carta de 30-09-2013, dirigida pela German Submarine Consortium ao Diretor Geral das Atividades Económicas respeitante ao Programa relativo à aquisição de submarinos destinados à Marinha Portuguesa – Contrato de Contrapartidas
- Comunicação da Comissão Europeia a Portugal, em 23.01.2013 (C(2013) 102 final)
- Jornal Oficial da União Europeia, C 95/118, de 03 de abril de 2013,



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

-Caderno de Encargos atinente ao procedimento Subconcessão da utilização privativa do domínio público e das áreas afetas à concessão dominial atribuída à Sociedade “Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA”, julho 2013

-Programa do Procedimento Subconcessão da utilização privativa do domínio público e das áreas afetas à concessão dominial atribuída à Sociedade “Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA”, julho 2013

-Notícia do World Investment News sobre o grupo angolano GEFI – Sociedade de Gestão e Participações Financeiras S.A.R.L.

Email de 21-12-2013 dirigido pela Eurodeputada Ana Gomes à Senhora Presidente da Assembleia da República

- **DA COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS**

Ofício nº 16/CEOP, de 19 de fevereiro de 2014, indicando a ligação para a audiência concedida no GT – Audiências à Comissão de Trabalhadores dos Estaleiros Navais e juntando dois documentos entregues aquando da deslocação da Comissão aos ENVC (Comissão de Trabalhadores e Navios mais representativos), bem como um memorando elaborado pelo Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo que aborda a questão dos Estaleiros Navais.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

• **DA SRA. PROCURADORA-GERAL DA REPÚBLICA**

Ofício nº 4759/2014, Proc. Nº 87/2012 Lº H, dando conhecimento que os dois processos de inquérito se encontravam em segredo de justiça.

• **DO SR. PRIMEIRO-MINISTRO**

Ofício nº 1017, de 10.03.2014, dando satisfação ao solicitado com o envio de documentos coligidos (2 volumes) a respeito do Procedimento aberto pela Comissão Europeia sobre os auxílios estatais ao ENVC e toda a documentação entregue pelo Governo Português, a saber:

- G-SET, Privatisation of ENVC, 03-10-2012
- European Commission, DG Competition, 11-10-2012
- G-SET, DGCOM, de 09.11.2012
- European Commission Competition, DG, SA 35546 - Privatisation ENVC, 22-11-2012
- European Commission Competition, DG, SA 35546 - Privatisation ENVC, 07-12-2012
- G-SET, DGCOM State Aid SA 35546, de 28.12.2012
- G-SET, DGCOM State Aid SA 35546 – Adicional Inf. From PT Authorities, de 28.12.2012
- G-SET, DGCOM State Aid SA 35546 – Adicional Inf. From PT Authorities, de 28.12.2012
- European Commission Secrétariat Général, State Aid SA 35546 (2012/Nn), de 22-01-2013
- G-SET, DGCOM State Aid SA 35546 – Adicional Inf. From PT Authorities, de 08.02.2013
- Comissão Europeia Concorrência, 2013/014377 - SA 35546 Adicional Inf. From PT Authorities, de 11-02-2013



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- Commission Européenne Secreéariat Général, State Aid SA 35546 – Portugal, de 22-01-2013
- G-SET, DGCOM State Aid SA 35546 – PT – Privatisation of ENVC Confidentialities, de 13-02-2013
- GPEARI – MF, Auxílios de Estado SA 35546 – PT Medidas Anteriores em Benefício dos ENVC, de 21-02-2013
- G-SET, DGCOM State Aid SA 35546 – PT – Privatisation of ENVC Confidentialities, de 05-03-2013
- Comissão Europeia Concorrência, SA 35546 (2013/C) (Ex 2012/NN) – Medidas Anteriores a Favor dos ENVC, de 26-02-2013
- Conselho Europeu, ENVC Alternatives Being Envisaged, de 07-03-2013
- G-SET, ENVC Alternatives Being Envisaged, de 07-03-2013
- G-SET, DGCOM State Aid 35546 PT – Privatisation of ENVC – Additional Information from PT authorities, de 12-03-2013
- Official Journal of the European Union, Procedures Relating to the Implementation of - Competition Policy
- G-SET, DGCOM State Aid 35546 (2012/PPP) PT – Privatisation of ENVC, de 13-03-2013
- G-SET, DGCOM State Aid 35546 (2012/PPP) PT – Privatisation of ENVC, de 13-04-2013
- G-SET Additional Questions ENVC, de 16-05-2013
- G-SET Additional Question ENVC, de 27-05-2013
- G-SET, Requests, de 31-05-2013
- G-SET, Additional Questions ENVC, de 27-06-2013



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- G-SET, Additional Questions ENVC, de 01-07-2013
- G-SET, ENVC Discontinuing Activities, de 02-07-2013
- G-SET, Conference Call – ENVC – Finalisation of Subconcession Documentation, de 27-07-2013
- Conselho Europeu, Conference Call – ENVC – Finalisation of Subconcession Documentation, de 29-07-2013
- G-SET, ENVC Additional Information, de 27-09-2013
- G-SET, ENVC Additional Information, de 24-10-2013
- G-SET, ENVC Additional Information, de 20-11-2013
- G-SET, ENVC Additional Information, de 12-12-2013
- Conselho Europeu, Request from DCIAP, de 20-01-2014
- G-SET, Request from DCIAP, de 31-01-2014
- G-SET, SA 35546 Past Measures in Favour of ENVC (CD), de 13-02-2014
- GPEARl – MF, SA 35546 (2013/C) – PT – Medidas Anteriores a favor dos ENVC, de 14-02-2014
- G-SET, SA 35546 Past Measures in Favour of ENVC, de 27-02-2014

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

• **DOS ESTALEIROS NAVAIS DE VIANA DO CASTELO**

Ofício CADM 31/14, de 11 de março de 2014 – Envio de toda a documentação solicitada pela CPIENVC através do ofício nº 9/CPIENVC/2014, de 28 de fevereiro de 2014, com exceção do referente ao ponto 4.2. – Pareceres técnico-jurídicos que coadjuvaram a celebração do contrato, na medida em que os mesmos não foram solicitados pelos ENVC. Estes apenas se socorreram do Consultor Jurídico PBBR.A – Sociedade de Advogados, RL para a elaboração das peças concursais.

Ofício CADM 33/14, de 13 de março de 2014 – Envio da documentação solicitada pela CPIENVC através do ofício nº 13/CPIENVC/2014, de 11 de março de 2014.

Ofício CADM 50/14, de 27 de março de 2014 – Envio adicional e por iniciativa dos ENVC do Relatório elaborado em 30 de abril de 2009, pelo assessor do Conselho de Administração da EMPORDEF, Almirante Luís Filipe Xavier Cabrita e a Análise do processo de projeto das construções C258 e C259 nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, elaborada em 14 de agosto de 2009, pelo Centro de Engenharia e Tecnologia Naval do Instituto Superior Técnico. Estes documentos reportam-se às construções C258 (navio “Atlântida) e C259 (navio “Anti Ciclone”).

Ofício CADM 53/14, de 2 de abril de 2014 – Envio da documentação solicitada pela CPIENVC através do ofício nº 20/CPIENVC/2014, de 27 de março de 2014.

Ofício CADM 101/14, de 28 de maio de 2014 – Envio da documentação solicitada pela CPIENVC através do ofício nº 32/CPIENVC/2014, de 15 de maio de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- **DA EMPORDEF**

Ofício nº 160/PRCA, de 10 de março de 2014 – Envio de toda a documentação solicitada

- **DA COMISSÃO ESPECIAL DE ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO**

Ofício de 10 de março de 2014 – Envio de toda a documentação solicitada

Ainda no respeitante a documentação, acresce que na decorrência das audições foram entregues pelos depoentes os seguintes elementos:

Documentação entregue pelo Dr. Vicente Ferreira, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF

Apresentação efetuada na audição realizada a 13 de março de 2014

Deliberação Social Unânime por Escrito (DUE) dirigida, em 13-01-2010, ao Presidente do CA da EMPORDEF pela Direção Geral do Tesouro

Ofício da EMPORDEF enviando documentação ao Tribunal de Contas, em 31-05-2013, sobre o processo de reprivatização da empresa ENVC, S.A.

Ofício da EMPORDEF enviando documentação ao Tribunal de Contas, em 29-08-2013, sobre o processo de reprivatização da empresa ENVC, S.A.

Ofício do Gabinete do Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, nº 5846/CG, de 23-12-2010 sobre o Contrato de fornecimento de navios patrulha oceânicos e navios de combate à poluição



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Ofício do Gabinete do Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, nº 2639/CG, de 20-06-2011, sobre Estudo de viabilidade empresarial da ENVC, SA

Ofício da Direção Geral de Armamento e Infra-estruturas de Defesa, nº 5956, de 18-11-2010, sobre a Alteração contratual nº 2 ao contrato de aquisição dos Navios de Combate à Poluição (NCP)

Parecer da Sociedade de Advogados, Paz Ferreira e Associados, 16 de agosto de 2011, sobre os mecanismos de auxílios de Estado atribuíveis à indústria de construção naval

Programa ICEBREAKER – apresentação final atualizada a junho de 2011

Projeto ICEBREAKER – Relatório Final, de 21 de janeiro de 2011

Relatório da Sociedade de Advogados LCA, de 17 de junho de 2011, referente à reestruturação para posterior privatização dos ENVC, S.A..

Documentação entregue pelos Senhores Branco Viana e Martinho Cerqueira, Representantes da União dos Sindicatos de Viana do Castelo

Informação distribuída aos trabalhadores dos ENVC

Documentação entregue pelos Senhores António Costa e Abel Viana, Coordenador e Representante da Comissão de Trabalhadores dos ENVC

Comunicação nº 08/13, de 02-12-2013, do Conselho de Administração dos ENVC

Email da Comissão de Trabalhadores enviado, em 01-03-2013, ao Senhor Secretário de Estado da Economia, Dr. António Almeida Henriques – solicitação de audiência



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Email da Comissão de Trabalhadores enviado, em 22-07-2013, ao Senhor Primeiro-Ministro, sobre a Subconcessão dos terrenos onde operam os ENVC e a provável fraude à Lei dos Trabalhadores

Email da Comissão de Trabalhadores enviado, em 19-07-2013, ao Senhor Presidente da República, sobre a Promulgação da Subconcessão dos terrenos onde operam os ENVC

Email da Comissão de Trabalhadores enviado, em 28-01-2013, ao Senhor Ministro da Economia e do Emprego, Dr. Álvaro Santos Pereira – Pedido de audiência com urgência

Email da Comissão de Trabalhadores enviado, em 31-05-2013, ao Senhor Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, Dr. Paulo Portas – Agradecimento pelo seu empenhamento pessoal e intervenção diplomática, no Processo dos Navios Asfalteiros para a PDVSA da Venezuela

Email da Comissão de Trabalhadores enviado, em 25-09-2013, ao Senhor Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, sobre o Processo de Subconcessão dos ENVC

Email da Comissão de Trabalhadores enviado, em 14-02-2014, ao Senhor Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco – Pedido de Informação relativa ao Processo da Subconcessão dos terrenos e infra-estruturas dos ENVC

Email da Comissão de Trabalhadores enviado, em 01-08-2013, ao BES a solicitar o caderno de encargos da subconcessão

Email da Comissão de Trabalhadores enviado, em 01-02-2013, à Senhora Secretária de Estado do Tesouro, Dra. Maria Luís Albuquerque sobre a iminência da rescisão do contrato dos Asfalteiros para a Venezuela, devido à dificuldade de contratação pública



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Documentação entregue pelo Prof. Dr. Augusto Santos Silva, Ministro da Defesa Nacional do XVIII Governo Constitucional

Intervenção inicial

Documentação entregue pelo Engenheiro José Manuel Fernandes, Presidente da Comissão Especial para o Acompanhamento de Reprivatização da ENVC, S.A.

Lista das reuniões de trabalho efetuadas no âmbito da Comissão Especial de Acompanhamento

Documentação entregue pelo Dr. António Jorge Rolo, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010

Apresentação efetuada no depoimento em Comissão em 30-04-2014

Auditoria Organizacional

-Relatório Final ENVC apresentado à Administração da EMPORDEF, em 27-02-2009, pela Egon Zehnder International

-Futuro desenho organizacional dos ENVC, S.A., apresentado em 03-02-2009, pela Egon Zehnder International

BPI

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- Plano de Reestruturação dos ENVC, S.A. – Documento de trabalho, 26-03-2010
- Plano de Reestruturação dos ENVC, S.A. – Documento de trabalho, 20-04-2010
- Medidas de Reestruturação (EUROGROUP) dos ENVC – Documento de trabalho, 02-06-2010

Contrato Atlântida

- Aditamento nº 1 ao contrato de fornecimento de um navio do tipo RO-RO Day Car & Passengers Ferry para operar no Tráfego Marítimo Internacional, com capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 32 viaturas (Navio C259), 29-12-2006
- Aditamento nº 2 ao contrato de fornecimento de um navio do tipo RO-RO Day Car & Passengers Ferry para operar no Tráfego Marítimo Internacional, com capacidade mínima para transportar 790 pessoas e 140 viaturas (Navio C258)

EUROGRUPO CONSULTING ALLIANCE

- ENVC – “Assembly Shipyard”, Business Pane, June 2009
- Reconquer Trust and Credibility, Stakeholders map and Communication Plan, Initial draft, 7th of May 2009
- Recover ENVC’s Trust and Credibility, Internal diagnostic, June 10th 2009 (CONFIDENCIAL)
- Recover ENVC’s Trust and Credibility, Transformation Road Map, June 2009 (CONFIDENCIAL)
- Recover ENVC’s Trust and Credibility, Strategic Positioning, June 10th 2009 (CONFIDENCIAL)



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

-Reconquistar a confiança e a credibilidade dos ENVC, reunião de arranque do projeto, 24-04-2009

-Programa de transformação dos ENVC, 23-11-2009

-Macroestrutura organizacional, fevereiro 2010

-Posicionamento Estratégico – Recuperar confiança, credibilidade e competitividade

AT Kearney

-Projeto Icebreaker, Relatório final, 21 de janeiro de 2011

Ferries Hellinic Seaways

-Ofício do Banco Espírito Santo aos ENVC, N/Refª DBTNI/GTF-17102009, de 17 de novembro de 2009 – Ship Building Contract Buyer's Credit Facility

-Annex nº 3 – Contract Price and Installments NB 268

-Notícia de Geoff Garfied, London – Hellenic Seaways linked to ferry deal

-Rina Iberia S.L.U. – Statement n.2010/XA/01/814-2, de 28-12-2010

-Shipbuilding Contract for RO-PAX Fast Ferry 2350 tDw NB 268

- Shipbuilding Contract for RO-PAX Fast Ferry 2350 tDw NB 269, 11th of June 2010

Documentação respeitante ao contrato com a Atlânticoline

-Ofício nº 1673 da Atlânticoline, de 23-04-2009, dirigido à Caixa Geral de Depósitos sobre Garantias Bancárias – Estaleiros Navais de Viana do Castelo

-Ofício nº 134/09 da Caixa Geral de Depósitos, de 28-04-2009, dirigido aos ENVC, S.A. sobre Navio C258 – acionamento de garantias bancárias pela Atlânticoline S.A.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

-Fax de Abreu Advogados, de 28-04-2009, dirigido à Caixa Geral de Depósitos, em resposta ao ofício nº 134/09 da CGD

-Fax da Caixa Geral de Depósitos à Sociedade Abreu Advogados, de 30 de abril de 2009, dando a conhecer que estavam impedidos de proceder ao pagamento das garantias bancárias acionadas pela Atlânticoline

- Ofício nº 1750 da Atlânticoline, de 14-05-2009, dirigido à Caixa Geral de Depósitos sobre o acionamento da garantia bancária nº 9140031683193

-Ofício nº 232/09 da Caixa Geral de Depósitos, de 2 de junho de 2009, dirigido aos ENVC acerca do acionamento da garantia bancária nº 9140031683193 pela Atlânticoline

-Processo nº 647/09BEBRG relativo à providência cautelar interposta pelos ENVC, S.A. junto do Tribunal Administrativo e Fiscal de Braga

- Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, de 29 de outubro de 2009, relativo ao Recurso Jurisdicional Processo n.º 647/09.OBEBRG e peças processuais ao mesmo atinentes

Documentação entregue pelo Senhor Contra-Almirante Victor Gonçalves de Brito, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de julho a setembro de 2010

Intervenção inicial na audição

Quatro artigos escritos pelo próprio e referentes aos ENVC



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Documentação entregue pelo Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011

Documentação dirigida pelo Presidente do CA dos ENVC, S.A. à Câmara Municipal de Viana do Castelo:

Ofício CADM69/11, de 07.07.11 com os seguintes anexos

-Ofício CADM27/11, de 26.04.11 dirigido ao CA da EMPORDEF – Assembleia Geral Extraordinária

-Ofício CADM26/11, de 26.04.11 dirigido ao Presidente do Conselho Fiscal dos ENVC, S.A.

– Requerimento de convocação de Assembleia Geral Extraordinária dos ENVC, S.A.

-Convocatória da Assembleia Geral dirigida à EMPORDEF

Documento dirigido aos colaboradores pelo Presidente do CA dos ENVC, S.A.

Plano Social ENVC – maio de 2011

Documentação entregue pelo Engenheiro Jorge Camões, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC

Ata nº 3/2011, de 28 de abril de 2011, da Comissão Executiva dos ENVC, S.A..

Historial dos C.258/C.259, elaborada pelo Gabinete de Gestão de Projetos GAGP dos ENVC, de 13 de fevereiro de 2012.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Documentação entregue pelo Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, SA

Contrato de fornecimento de um navio do tipo “RO-RO Day Car & Passengers Ferry” para operar no Tráfego Marítimo Internacional, com capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 32 viaturas, de 21 de setembro de 2006

Contrato de fornecimento de um navio do tipo “RO-RO Day Car & Passengers Ferry” para operar no Tráfego Marítimo Internacional, com capacidade mínima para transportar 790 pessoas e 140 viaturas, de 21 de setembro de 2006

Ship Speed and Power Measurements on MV “Atlântida”

Documentação entregue pelo Engenheiro José Maria Costa, Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo

Intervenção inicial no âmbito da audição

Listagem das reuniões promovidas pela Câmara Municipal sobre os ENVC

Documentação entregue pelo Engenheiro João Moita, Consultor da Atlânticoline e dos ENVC

Contrato de fornecimento entre a Atlânticoline e a Sociedade de Consultores Marítimos, Lda (SCMA) – 2005



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Contrato de prestação de serviços entre a Atlânticoline e a Sociedade de Consultores Marítimos, Lda (SCMA) – 2005

Contrato de prestação de serviços entre a Atlânticoline e a Sociedade de Consultores Marítimos, Lda (SCMA) – 2007

Email do Eng.º João Moita dirigido à Atlânticoline, em 18 de setembro de 2006–
comentários à memória descritiva do navio RO-RO Ferry de 97mts, com as alterações
/comentários dos ENVC

Prova de mar

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

5. Audições

A CPI convocou para depor as seguintes entidades de acordo com a ordem que infra se apresenta:

DATA	ENTIDADES
2014-03-11	Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco
2014-03-13	Sr. Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Dr. Vicente Ferreira
2014-03-18	União dos Sindicatos de Viana do Castelo, Sr. Branco Viana e Sr. Martinho Cerqueira
2014-03-26	Comissão de Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Sr. António Costa e Sr. Abel Viana
2014-03-27	Sr. Presidente do Júri do Concurso Público para a Subconcessão dos ENVC, Dr. João Cabral Tavares
2014-04-01	Sr. Prof. Dr. Augusto Santos Silva, na qualidade de ex-Ministro da Defesa Nacional do XVIII Governo
2014-04-03	Sr. Eng. José Manuel Fernandes, Presidente Comissão Especial de Acompanhamento Privatização ENVC
2014-04-29	Sr. Dr. Fernando Manuel Gerales, na qualidade de ex-Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no mandato de 2004 a 2007
2014-04-29	Sr. Eng. Arnaldo Pedro Figueirôa Machado, na qualidade de ex-Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no mandato de 2007 a 2009
2014-04-30	Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, na qualidade de ex-Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no mandato de 2009 a 2010
2014-05-06	Sr. Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito, na qualidade de ex-Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no mandato de julho a setembro de 2010
2014-05-06	Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, na qualidade de ex-Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no mandato de setembro de 2010 a junho de 2011
2014-05-07	Atual Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo
2014-05-13	Sr. Presidente da Atlânticoline, S.A. , Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis
2014-05-27	Sr. Eng. António Martins Iglésias, na qualidade de ex-técnico dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo
2014-05-28	Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, Sr. Eng. José Maria Costa
2014-06-03	Sr. Eng. João Moita, na qualidade de consultor da Atlânticoline e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo
2014-06-04	Sr. Prof. Duarte José Botelho da Ponte, na qualidade de Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores de 1996 a 2008

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

6. Averiguação das circunstâncias que levaram ao protelamento, cancelamento ou perda de encomendas e as respetivas consequências no agravamento da situação da empresa ENVC.

a. Gestão da empresa ENVC

Por forma a averiguar as circunstâncias que levaram ao protelamento, cancelamento ou perda de encomendas e as respetivas consequências no agravamento da situação da empresa ENVC, tentou-se perceber qual foi o papel da Tutela sectorial, da Empordef, das Administrações da empresa e dos Trabalhadores na ENVC.

• Audição do Sr. Ministro da Defesa Nacional

Na primeira audição na CPI, o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, fez um enquadramento sobre a atual situação da ENVC, aos Srs. Deputados e o que encontrou aquando da sua tomada de posse.

Destaca-se a resposta dada ao Sr. Deputado António Filipe:

“(...) Sr. Deputado, quando em junho de 2011 o atual Governo tomou posse a EMPORFEF não tinha presidente, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não tinham presidente e apresentavam um passivo de mais de 250 milhões de euros; os capitais próprios negativos eram superiores a 100 milhões de euros; a dívida bancária era de mais de 160 milhões de euros; os contratos estavam naquela situação de execução, como eu lhe referi, e não havia encomendas para fazer, operar e executar. Esta era a realidade quando o Governo tomou posse em 2011!

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Nomeada uma nova administração, esta, numa primeira fase, tentou desenvolver contatos no sentido de ter e encontrar os parceiros necessários para a privatização que permitisse injetar capital naquela empresa. Talvez hoje por força da ação patriótica deste Governo se esqueça a situação existente em 2011, mas em 2011 não havia dinheiro para nada. Não havia dinheiro no País nem nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e, portanto, o quadro de trabalho, em junho de 2011, era uma situação de não ter dinheiro e, como o Estado não tinha dinheiro nem para as suas funções básicas, ainda menos tinha para poder usar, utilizar e investir nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo!”³

- **Audição do Sr. Prof. Augusto Santos Silva**

Na sexta audição, o ex Ministro da Defesa Nacional, Sr. Prof. Augusto Santos Silva, que tutelou área da Defesa entre outubro 2009 e junho de 2011, fez uma declaração inicial, onde afirmou:

“(...) Aquando da minha tomada de posse como Ministro da Defesa Nacional, os Estaleiros debatiam-se com problemas muito graves. Um era estrutural e exógeno: a deslocação da construção naval para Leste e, em particular, para a Ásia. Outros problemas eram internos e conjunturais, sendo o principal, a meu ver, a debilidade da tecnoestrutura da empresa, mas as condições de financiamento também constituíam restrições muito severas.

Neste contexto, o Governo a que tive a honra de pertencer definiu cinco objetivos essenciais.

³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 34.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O primeiro era concluir, com o menor prejuízo possível para o interesse público e a situação da empresa, o problema que se encontrava ainda em aberto, referente à resolução do contrato do navio Atlântida.

O segundo objetivo era levar a bom termo a conclusão do primeiro navio de patrulha oceânica, o Viana do Castelo, encomendado pela Marinha portuguesa, assim demonstrando prática e efetivamente a capacidade da empresa para a construção naval militar.

O terceiro objetivo era garantir novas encomendas civis para os Estaleiros.

O quarto era dotar os Estaleiros de uma administração própria, com as competências necessárias para concluir e aplicar uma profunda reestruturação organizacional.

E o quinto era aprovar e realizar esta reestruturação e articulá-la com a desejável entrada de capital privado nos Estaleiros, para que a combinação entre a lógica do acionista público e a lógica de acionistas de referência no mercado internacional da construção e reparação naval pudesse resultar na consolidação de uma capacidade nacional neste importante setor de atividade.

Quando o XVIII Governo Constitucional cessou funções, a menos de metade do seu mandato, estava por cumprir o quinto objetivo. Um primeiro programa de reestruturação ficou delineado, mas carecendo ainda de afinações técnicas e subsequente implementação.

Vou indicar as medidas principais de concretização dos objetivos, para se ter uma ideia mais clara da orientação prosseguida.

Nos fins de outubro de 2009, a situação da encomenda de dois navios pela empresa Atlânticoline era a seguinte: decorriam diligências entre as partes contratantes para

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

conseguir um acordo extrajudicial, cumprindo desta forma os Estaleiros uma das recomendações feitas no relatório conjunto das inspeções das Finanças e da Defesa, validado por despacho das respetivas tutelas; em simultâneo, estava em curso um processo judicial, a partir da reclamação, pelo cliente ou armador, do pagamento da garantia bancária dita first demand, em virtude de incumprimento contratual por parte do construtor, tendo este interposto uma providência cautelar.

O acordo extrajudicial foi conseguido, assim se pondo termo a uma demanda judicial, na qual a posição dos Estaleiros se tornava crescentemente mais frágil. A lógica do acordo foi a devolução das verbas já adiantadas pelo cliente, ficando o construtor com a plena disponibilidade do navio construído — para o qual havia outros potenciais interessados — e comprometendo-se ambas as partes a colaborar em processos contra terceiros responsáveis por falhas detetadas na construção.

Para que o acordo fosse alcançado, foi necessário autorizar os Estaleiros a contrair crédito bancário, o que, após estudo e parecer favorável da Direção-Geral do Tesouro, foi feito por despacho conjunto das Finanças e da Defesa, de 23 de dezembro de 2009.

Como se vê por esta brevíssima síntese — que detalharei se tal for do interesse de algum Deputado ou Deputada —, a lógica da ação do Governo foi evitar que esse particularmente delicado incumprimento contratual dos Estaleiros significasse o fim desta nossa importante capacidade económica e estratégica.

Por isso mesmo, o foco principal da ação subsequente foi a realização dos atrás referidos segundo e terceiro objetivos, concluindo sem mais nenhum percalço técnico e/ou contratual a primeira encomenda do programa de equipamento militar contratado com a Marinha.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Fazer e entregar o Viana do Castelo era importantíssimo por várias razões: porque mostrava insofismavelmente o apetrechamento da empresa; porque assegurava a continuidade da relação com as Forças Armadas (absolutamente essencial para a missão que vários governos, incluindo aqueles a que pertenci, definiram para os Estaleiros); e porque abria um novo e decisivo campo de expansão para a empresa, como, aliás, logo se viu, com o interesse manifestado por Marinhas estrangeiras.

O navio Viana do Castelo foi entregue em dezembro de 2010, no que constituiu uma firme demonstração de capacidade por parte de todo o pessoal dos Estaleiros. E eu gostaria de agradecer publicamente, mais uma vez, o empenho que nisto colocou o então Secretário de Estado Marcos Perestrelo, hoje ilustre Deputado nesta Câmara.

Por outro lado, o XVIII Governo empenhou-se, e ao mais alto nível, na facilitação de novas encomendas, agora civis. A mais importante foi a dos dois navios ditos asfalteiros, por parte de uma empresa pública venezuelana.

Estes dois pontos são determinantes. O programa de encomendas da Marinha — comportando navios de patrulha oceânica e de combate à poluição e lanchas de fiscalização costeira — e a encomenda dos asfalteiros (só para falar das encomendas contratualizadas) garantiam um volume de trabalho aos Estaleiros que:

- a) lhes permitia superar o grave fracasso que havia constituído o processo do Atlântida e as suas repercussões financeiras, técnicas, comerciais e reputacionais;*
- b) proporcionava uma base sólida para a indispensável e inadiável reestruturação profunda da empresa; e c) alavancava a gestão técnica e legal das obrigações financeiras perante o seu acionista num plano que não fosse confundível com ajudas indevidas de Estado.*

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Dessa reestruturação trataram as medidas que procuravam cumprir os dois últimos objetivos. Foi nomeada uma administração própria para os Estaleiros, que conjugava competências nas áreas críticas da gestão, da tecnologia, da ligação com a Marinha e do enraizamento local e regional. E essa administração conduziu as etapas finais de realização de um plano de reestruturação da empresa, a que a tutela exprimiu o seu acordo de princípio, pedindo desenvolvimentos parciais, e que o Governo seguinte tratou da forma que, muito legitimamente, melhor entendeu.

Gostaria, se VV. Ex.as me permitem, de dar conta da lógica global da opção de reestruturação que o XVIII Governo aprovou na generalidade.

Os estudos apresentados pela empresa previam três cenários possíveis: continuidade, encerramento e reestruturação profunda, com redimensionamento em baixa do número de trabalhadores e alteração profunda dos processos técnicos, comerciais e de gestão. Os dois primeiros cenários eram inaceitáveis, até pelo seu custo financeiro. Nada alterar na estrutura significava agravar os problemas da empresa. Encerrá-la significava retirar a Portugal a possibilidade de manter uma capacidade própria e autónoma numa área tão sensível como a reparação e construção naval. A reestruturação tinha de atacar a raiz dos problemas. Apresentado e validado o estudo pela administração da empresa, obtido o parecer favorável do Tesouro, a opção só podia ser, a meu ver, determinar à administração que prosseguisse e aprofundasse o plano de reestruturação proposto.”⁴

⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 1 de Abril de 2014, Ministro da Defesa Nacional do XVIII Governo Constitucional, Sr. Prof. Augusto Santos Silva, págs.3-7.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- **EMPORDEF**

A EMPORDEF, SGPS, S.A. é uma empresa holding, criada em 1997 (DL 235-B/96 de Dezembro), propriedade do Estado Português que administra outras empresas direta ou indiretamente ligadas ao sector da defesa, tais como telecomunicações, tecnologia de informação, engenharia, construção aeronáutica e naval.

A partir de 2005, a ENVC passou a integrar a carteira de participações sociais da EMPORDEF - Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S. A., sociedade holding do Estado para as indústrias da defesa, que passa a deter 100 % das ações da ENVC, S.A.

Para além da ENVC, as empresas que integram o grupo EMPORDEF, são: OGMA, DDI, EID, EDISOFT, DEFAERLOC, DEFLOC, Naval Rocha, Arsenal do Alfeite, OGMA Imobiliária, S.A., Ribeira d'Atalaia - Sociedade Imobiliária, S.A.

Analisa-se o que disse o Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, transcrevendo-se parte da sua exposição inicial, suportada num Powerpoint⁵:

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

⁵ Anexo IV – Powerpoint apresentado pelo Sr. Presidente da EMPORDEF na CPI, audição de 13 de Março de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

Outros constrangimentos: Fundo de Pensões. A empresa tinha responsabilidades de cerca de 27 milhões de euros, em relação ao universo dos beneficiários desse Fundo, quer reformados, quer pessoas ainda no ativo e que viriam a estar reformadas; o valor do Fundo, os ativos existentes no Fundo eram, naquela altura, de cerca de 17 milhões de euros e o défice teve, nos anos de 1999 a 2012, esta evolução, para atingir os 14 milhões de euros de défice que anteriormente tinha referido, de acordo com as prestações que a empresa ia dando e com a variação do valor dos ativos no próprio Fundo.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

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

A origem desse endividamento que, inicialmente, nos anos de 2003 a 2005, era um financiamento estritamente da banca, alterou-se: em 2006, a empresa necessitou de financiamento do Tesouro para conseguir gerir os seus negócios e ter a sua atividade. Portanto, logo em 2006, cerca de 65% do endividamento passou a ser do Tesouro. Depois teve alguma flutuação e, no início de 2011, estava mais ou menos um terço, um terço: Direção-Geral do Tesouro, banca (a vermelho no gráfico do slide 5) e o acionista, que em 2009 teve de suprir a empresa. Para quê? Para uma transação que é conhecida, que foi o financiamento da devolução do preço dos adiantamentos à Atlânticoline. Ou seja, a EMPORDEF, no final de 2009, mais

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

A partir de 2011, a empresa deixou de ter capacidade — face às circunstâncias em que vivia, e vamos ver depois as razões mais profundas — de se financiar na banca. Pura e simplesmente, a empresa a partir de 2011 não teve, de facto, condições para tal: estava numa situação de descrédito, o que levava a que a banca não financiasse, de forma alguma, o Estaleiro.”⁶

O Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira esclareceu o Sr. Deputado Jorge Fão, relativamente ao que foi feito nos ENVC, durante o seu mandato:

⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 5-7.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) Foram tomadas diversas medidas, logo desde o início, que orientavam no sentido da redução de pessoal.

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

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

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

Em março de 2012, foi tomada a decisão política da reprivatização, ou seja, a partir daí o nosso objetivo prioritário deixou de ser o de criar condições diferentes em termos do processo produtivo ou económico da própria empresa e passou a ser o da privatização.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

Foi este o trilho. Nós temos prioridades e essas prioridades são, digamos, aquilo que uma administração deve percorrer. Dispersar, depois dessa indecisão política em março de 2012 por outras medidas, só viria complicar o processo e o seu resultado seria para nós, na altura, temporalmente irrelevante.”⁷

Perguntou ainda o Sr. Deputado Jorge Fão:

“(...) Durante este período de tempo, o que é que conseguiram angariar em termos de novas encomendas, na tentativa de rentabilizar minimamente os cerca de 600 trabalhadores que estavam nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?”⁸

Resposta do Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

“(...) Já referi que, a partir dos finais de 2011, os Estaleiros deixaram de ter capacidade de se financiar na banca e o principal objetivo da administração era concluir ou arrancar com aquilo que tinha entre mãos.

⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 36-37.

⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 37.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Assim, eu próprio tomei várias iniciativas — e a minha função é meramente institucional — em diferentes mercados no sentido de tentar criar condições ou de cooperação tecnológica ou de encontrar parceiros no sentido de melhorar as condições de atividade dos Estaleiros. Cito, por exemplo, que tivemos nesse período inicial — principalmente até março de 2012 — uma avaliação da Fincantieri aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e às encomendas que estavam em curso e tivemos o Gabinete de Projeto da Marinha brasileira nos Estaleiros durante períodos significativos.

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*A administração, propriamente dita, teve outras prioridades: foi procurar encomendas, teve várias negociações e apresentou várias propostas. Mas há um dado relevante: não havia meios de financiamento para arrancar com esse processo, nem havia sequer meios de financiamento para concluir os navios militares, nem arrancar com os asfalteiros.*⁹

Sobre o que evoluiu de 2011 a 2014 nesta matéria, o Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclareceu ainda o Sr. Deputado Jorge Fão:

“(...) Julgo que nós travámos um processo de destruição de valor galopante. Ou seja, a solução, fosse ela pela via da privatização, fosse ela pela via da subconcessão, acho que acima de tudo o contribuinte português pode pensar que houve alguém que teve a coragem de tomar medidas, enfrentando todas as dificuldades que este processo, durante dois anos e meio, mostrou. Foi preciso uma grande coragem, porque, acima de tudo, quando se olha para o passado, o que posso dizer é que tivemos muita gestão, tivemos pessoas de grande craveira a liderar a gestão dos Estaleiros, mas praticamente ninguém terminava o mandato. É porque a situação era, de facto, de grande gravidade e de grande complexidade. Considero que, apesar de tudo, apesar das dificuldades, repito, transformámos uma adversidade numa oportunidade. Espero que o desenvolvimento económico que vai surgir da atividade de reparação e construção naval nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo tenha valido a pena, não só por se travar a delapidação do erário público

⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 37-38.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

mas, acima de tudo, por poder vir a ter um efeito multiplicador, do ponto de vista social e económico, para a região.”¹⁰

O Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, respondeu ao Sr. Deputado Abel Baptista, sobre o papel da EMPORDEF, na resolução do contrato do Atlântida:

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

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

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

O Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira: — Se me permite, concluindo a questão anterior e já que pergunta esse detalhe, avançaria uma outra questão. Não sei até que ponto a administração da EMPORDEF teria de tomar essa decisão, dado que as tutelas decidiram-no. Ou seja, anteriormente ao acordo, a administração da EMPORDEF recebeu um despacho conjunto (que deixo aqui) do Sr. Ministro das

¹⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 46-47.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Finanças, Teixeira dos Santos, e do Sr. Ministro da Defesa, Santos Silva, que autorizou a EMPORDEF a endividar-se em 37 milhões de euros. Portanto, certamente sancionaram a decisão do acordo anteriormente, porque esse nível de endividamento, na altura, também deveria ultrapassar os índices legais que a administração da EMPORDEF provavelmente teria nessa altura, isto é, os tetos de financiamento a que estamos obrigados, e, portanto, necessitaram de uma decisão da tutela (que, como referi, deixo aqui). Portanto, as duas tutelas tomaram a decisão.”¹¹

• **Conselhos de Administração da ENVC**

- 03-01-2002 Alm. Manuel Beirão Martins Guerreiro
Dr. Mário Alberto Alves Rodrigues Pinto
Eng^o Francisco Rodrigues Laranjeira
- 05-04-2004 Dr. Fernando Manuel Geraldés
Eng^o Fernando Sérgio de Abreu Duarte Fonseca
Dr. Manuel João Meira Fernandes(renunciou a30/08/05)
Vice-Alm. Américo da Silva Santos
Dr. Mário Alberto Alves Rodrigues Pinto

¹¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 51.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 03-11-2005 Dr. Fernando Manuel Geraldès
Dr. Adriano Mendes Telles de Menezes
Engº Fernando Sérgio de Abreu Duarte Fonseca (renunciou a 30/12/05)
Vice-Alm. Américo da Silva Santos
Dr. Mário Alberto Alves Rodrigues Pinto
- 09-01-2006 Dr. Fernando Manuel Geraldès
Dr. Adriano Mendes Telles de Menezes
Engº Carlos Augusto Diniz Pimpão (renunciou a 11/05/06)
Vice-Alm. Américo da Silva Santos
Dr. Mário Alberto Alves Rodrigues Pinto
- 18-05-2006 Dr. Fernando Manuel Geraldès
Dr. Adriano Mendes Telles de Menezes
Dr. José Fogaça Moniz de Bettencourt (renunciou a 13/10/06)
Vice-Alm. Américo da Silva Santos
Dr. Mário Alberto Alves Rodrigues Pinto
- 10-04-2007 Engº Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado
Dr. António José dos Prazeres Faria Luciano
- 12-06-2008 Engº Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado (renunciou a 29/12/08)
Dr. António José dos Prazeres Faria Luciano
Engº João Miguel Delgado Araújo
- 03-02-2009 Dr. António Jorge Fernandes Garcia Rolo
Dr. António José dos Prazeres Faria Luciano
Engº João Miguel Delgado Araújo

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 05-07-2010 Alm. Vitor Manuel Gonçalves de Brito
Dr. José Luis Serra Rodrigues
Engº Francisco Gallardo Duran
- 08-09-2010 Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos
Alm. Vitor Manuel Gonçalves de Brito (renunciou a 15/10/10)
Engº Óscar Napoleão Filgueiras Mota (renunciou a 29/12/10)
Dr. José Luis Serra Rodrigues
Engº Francisco Gallardo Duran
- 22-03-2011 Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos (renunciou a 24/06/11)
Dr. José Luis Serra Rodrigues
Engº Francisco Gallardo Duran
Dr. Jorge Manuel Moreira de Pinho
Alm. José Joaquim Conde Baguinho
- 16-08-2011 Engº Jorge Joaquim Crujo Camões
Dr. José Luis Serra Rodrigues
Engº Francisco Gallardo Duran
Dr. Jorge Manuel Moreira de Pinho
Alm. José Joaquim Conde Baguinho

Ouviram-se em Comissão 5 ex Presidentes do Conselho de Administração dos ENVC, assim como o actual Presidente.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Com os seus contributos, tenta-se reconstituir cronologicamente o trajeto e a situação da empresa ENVC, nos últimos anos.

O primeiro ex Presidente a ser ouvido na CPI foi o Sr. Dr. Fernando Geraldês que foi Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2004 e março de 2007, passando por três governos e três ministros da Defesa.

Destaca-se da sua intervenção inicial:

“(...) Em primeiro lugar, acho que tomei posse em março de 2004 e saí em março de 2007. Os aspetos que, na altura, considerei mais relevantes foram os seguintes: a empresa tinha os capitais próprios negativos em cerca de 48 milhões de euros e, com duas obras que estavam a decorrer, de um navio, salvo erro, químico, contratado a um armador finlandês, acumulou, durante esse ano de 2004, mais cerca de 20 milhões e, portanto, chegou ao final do ano com os capitais próprios negativos em 63 milhões de euros. Como, na altura, o acionista não tinha capital para injetar, a única forma de repor os capitais foi através da reavaliação de ativos que se fez e a empresa foi incorporada, se não me falha a memória, em 2005, na EMPORDEF. Qual a razão? Na altura, a razão de incorporação desta empresa, que até poderia estar ligada ao Ministério das Finanças ou ao Ministério da Economia, na EMPORDEF, teve um aspeto essencial: primeiro, tentar, de alguma forma, incorporar mais valor acrescentado nacional nas construções que estavam a ser feitas. Porquê? Porque, na altura, faziam parte do universo da holding, da EMPORDEF — e não tenho a certeza, mas acho que ainda fazem —, duas empresas: a EID e a EDISOFT. Não sei se a situação ainda se mantém, mas a parte das comunicações, telecomunicações e software desenvolvidos por essas empresas

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

estava incorporada nas construções militares, concretamente nos patrulhões, contrato, este, assinado anteriormente, pelo que tinha alguma lógica essa integração, para incorporar mais valor acrescentado nas construções. É que aquilo que era incorporado na construção naval, competindo com mercados bastante agressivos, era mão de obra, já que todo o restante material — motores, hélices, o que fosse — era importado e, portanto, não era valor acrescentado nacional. Este era o primeiro aspeto que gostava de salientar.

Segundo aspeto, e esta foi uma constatação a posteriori: se, na altura, a empresa tinha, penso eu, mão de obra direta mais ou menos suficiente (não era muita nem pouca, acho que era suficiente), mesmo que estivesse a construir cerca de duas embarcações/ano, tinha, do meu ponto de vista, mão de obra indireta em excesso.

Outro aspeto relevante, que só depois de algum tempo de trabalho é que se consegue perceber, é que, do ponto de vista da capacidade de gestão da parte do quadro diretivo, basicamente, não existia. Portanto, era um quadro diretivo que estava incorporado nos restantes colaboradores da empresa, mas que, para além, obviamente, da capacidade de construção e do respetivo know-how, não tinha capacidade de gestão e de motivação dos recursos humanos e até, muitas vezes, de forcing dos recursos humanos, por exemplo, quanto à parte do controlo de custos e de horas extraordinárias.

Outro aspeto que acho relevante, por último e para me calar, é o facto de a empresa ter alguns riscos contratuais. Vou dar só um exemplo, que ocorreu no final de 2004, porque nos apercebemos de que, no caso deste navio químico que acabei de referir, que incorporou, em 2004, cerca de 20 milhões de euros de prejuízos à empresa, o contrato não permitia que, por iniciativa do armador... Peço desculpa, por iniciativa do armador, o armador podia rescindir o contrato com os Estaleiros Navais de Viana

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

do Castelo, mas, por sua vez, se os Estaleiros pretendessem rescindir o contrato com o armador, não o podiam fazer. E estou a dar-lhe este exemplo, porque essas embarcações, salvo erro, foram vendidas por cerca de 25 ou 26 milhões cada uma e só a primeira, além dos 25 milhões que a empresa recebeu, incorporou mais 20 milhões de prejuízo. As embarcações tinham um preço superior, facto que observámos no mercado, tentámos colocar estes navios químicos no mercado, rescindindo o contrato, mas, simplesmente, quando fomos ver, o contrato não permitia que tal acontecesse.

Acho isto importante, porque os riscos contratuais que existiam não estavam devidamente suportados nem identificados. Sendo assim, o importante era arranjar construções — passe a expressão —, independentemente até, um pouco, do preço, não pensando na rentabilidade, mas, depois, quando davam prejuízo, obviamente...”¹²

O Sr. Eng. Arnaldo Figueiroa Machado, que foi Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2007 e se demitiu em outubro de 2008, com efeitos em dezembro de 2008, esclareceu a CPI sobre a situação na ENVC, durante o seu mandato.

Não tendo efetuado uma intervenção inicial, esclareceu a Sra. Deputada Carla Cruz, no início da audição:

¹² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Geraldes, págs. 3-5.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) 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.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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 atrapalhão 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.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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.*¹³

E ainda:

“(...) 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.”¹⁴

Outro ex-presidente do Conselho de Administração dos ENVC, a ser ouvido na CPI, foi o Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo que, foi Presidente do Conselho de Administração dos ENVC entre fevereiro de 2009 e julho de 2010. Destaca-se da sua intervenção inicial:

¹³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2007 a 2009, Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, págs. 4-7.

¹⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2007 a 2009, Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, pág. 8.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) A minha intervenção inicial é para chamar a atenção para um aspeto que, julgo, é importante. Entrei para a EMPORDEF em junho de 2008, ao mesmo tempo que o Eng.º Arnaldo Navarro Machado, que acumulava a presidência dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo com a presidência da EMPORDEF. Quando ele pediu a demissão e saiu, no final de dezembro de 2008, nós, eu e o Sr. Ministro Severiano Teixeira, naquela primeira semana de janeiro, estivemos a discutir o perfil, o que havíamos de fazer. Faltava um ano para o final do mandato do Eng.º Arnaldo Machado na presidência dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e não era fácil encontrar uma pessoa que dominasse ou, pelo menos, conhecesse um pouco o setor da construção naval e que tivesse alguma experiência em liderar projetos de reestruturação. Essa foi a nossa preocupação.

Mas também sabíamos que não podíamos demorar muito tempo, nem podíamos escolher uma pessoa que levasse quatro ou cinco meses para entrar nos dossiers. É que, como sabem, infelizmente, quando há mudanças, há empresas que, como alguns doentes, não aguentam esperar quatro ou cinco meses que entre uma pessoa, estude os dossiers e só depois comece a decidir.

Portanto, por instruções do Sr. Ministro, convidei uma pessoa, que tinha mais ou menos esse perfil, mas ela declinou o convite. Ora, durante o mês de janeiro, pensámos o que havíamos de fazer e eu ofereci-me ao Sr. Ministro para poder liderar Viana do Castelo no ano que faltava para concluir o mandato do meu antecessor.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

E por que é que me ofereci? Podem pensar: «É louco? É suicida?» Não, eu já conhecia minimamente os dossiers de Viana do Castelo, aqueles que «herdei» no bom sentido. Só tomei posse em fevereiro, pelo que tive algum tempo para estudar alguns dos dossiers, e o que precisávamos de fazer era atacar. Não podíamos estar muito mais tempo a estudar melhores soluções, isto ou aquilo.

Quero apenas chamar a atenção para os dossiers que me comprometi com o Sr. Ministro atacar (slide 1).¹⁵

Passo a enunciá-los: havia o problema do relacionamento com a Marinha (e escuso de o referir, pois, ontem, já tiveram oportunidade de saber até que ponto os navios militares seriam ou não importantes para os Estaleiros); havia também algum (pouco ainda) barulho sobre os apoios da União Europeia; havia já coisas feitas pelo meu antecessor, nomeadamente o finalizar de uma parceria com um estaleiro europeu; havia também a necessidade de concluir as negociações e assinar o contrato dos asfalteiros [não sei se têm a noção, mas, desde o primeiro contacto, até ao dia em que assinei o contrato na Venezuela, passaram «só» nove anos (desde o primeiro contacto, o que não quer dizer que tivesse sempre havido negociações)], que era uma das grandes preocupações que tínhamos; havia o dossier das contrapartidas, um dossier que vinha também dos relatórios da Inspeção-Geral de Finanças; havia a história, que já conhecem, do megaiate, do tal senhor que resolveu ir comer o melhor caril do mundo e teve o azar de ser assassinado; havia a necessidade de procurar novas áreas de desenvolvimento para os Estaleiros; havia também algo

¹⁵ Anexo VI – Apresentação em Powerpoint deixada pelo ex Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Dr. António Jorge Garcia Rolo na audição de 30 de Abril de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

para que a Inspeção-Geral de Finanças tinha chamado a atenção, que era a aplicação ou não da contratação pública nos Estaleiros; havia sempre esse problema dos apoios financeiros da Direção-Geral do Tesouro; e havia o plano de reestruturação, que, para mim, era o grande dossier.

Relativamente a este último, o que eu disse ao Sr. Ministro, sendo eu Presidente da EMPORDEF e sendo o principal problema da EMPORDEF os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, é que achava que era minha obrigação ir para a frente dos «ditos» do boi. Portanto, eu disse que, sim senhor, iria estudar um plano de reestruturação, que não poderia limitar-se a uma folha Excel, pois isso era o que acontecia, por vezes, com os anteriores, e que teríamos de arranjar uma fundamentação para que pudéssemos depois justificar o que fosse necessário perante a Comissão Europeia. Mas aceitei esse desafio, de estudar um plano de reestruturação.

Tinha também o dossier do Atlântida, que, nessa altura, quando o aceitei, pensei tratar-se somente de um problema de prazo de entrega. E havia também o fundo de pensões.

Estes eram os dossiers com que me comprometi perante o Sr. Ministro. Aceitei fazer isto porque não podíamos estar à espera de escolher outra pessoa em vez daquela que recusou, e estarmos à espera cinco ou seis meses que ele os concluísse, porque faltava menos de um ano para o fim do mandato. Aceitei, pois, este desafio com a condição de que, acabando o mandato, ou seja, um ano depois, criadas as condições, eu deixaria de acumular com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e ficaria só como Presidente da EMPORDEF.»¹⁶

¹⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 30 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, págs. 3-6.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, esclareceu o Sr. Deputado Abel Baptista sobre a capacidade de gestão e cultura de empresa:

“(...) aquilo que eu tentei fazer, faseadamente, e, na altura, também expliquei isso, foi, primeiro, ver por que é que os Estaleiros de Viana do Castelo funcionavam mal. Houve uma auditoria organizacional — e também posso deixar cá os slides, mas da outra em que cá estive mostrei-os —, a empresa não tinha cultura e as pessoas não tinham capacidade. Eu sei que o Eng.º Navarro Machado, ontem, dizia bem dos gestores, mas eu tenho uma opinião diferente. Depois do insucesso do Atlântida e do insucesso dos navios militares, eu não tinha confiança no diretor técnico. Portanto, eu não podia manter essa pessoa, e essa é uma das conclusões da auditoria.

Outra coisa que essa auditoria organizacional apontava era para a necessidade de haver um diretor de pessoal diferente e, portanto, eu fui buscar uma candidata para diretora de pessoal — e até fui buscar uma senhora — e achei que era importante haver uma diversidade. Portanto, fui buscar uma outra equipa para mudar a maneira. E porquê? O reworking, os erros de planeamento, os erros que as pessoas faziam... E não era o trabalhador o culpado.

Uma coisa que é preciso perceber bem e as pessoas têm de ter essa noção é que o Japão, a Coreia do Sul e a China têm setenta e tal por cento de quota de mercado dos navios standard.

Por exemplo, na Coreia e na China o custo dos homens por hora anda à volta dos 5 dólares, na Polónia e na Roménia anda à volta de 16/18 €, em Viana são 23 €... Eu não acredito que haja alguém que conseguisse ganhar encomendas quando partisse de um custo de 23 €!?

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Eu sei que, ontem, os Srs. Deputados fizeram essa pergunta ao Eng.º Navarro Machado mas eu, porque trabalhei vários anos na construção civil, direi que há coisas que quem manda é o mercado. Eu não vou inventar um prédio e dizer que vou conseguir vendê-lo mais caro ou mais barato por metro quadrado, porque o mercado já fixou o preço, aquele prédio custa x.

Com os navios standard é a mesma coisa. Por mais que eu somasse os custos e quisesse pôr uma margem, eu não conseguiria ganhar nenhum concurso. Nenhum! Isso é uma coisa certa!

Portanto, como é que havemos de mudar? Bom, podem queixar-se que o diretor comercial não presta, mas nunca iriam conseguir ganhar um concurso e a verdade é que conseguiram ganhar aqueles navios, os tais 10 ou 12 porta-contentores para a Alemanha, porque foi ao abrigo das contrapartidas. Havia uns a 19 milhões de euros e outros a 21 milhões de euros e mesmo assim perdiam dinheiro, porque a empresa não era competitiva. Isto é claro. Portanto, tínhamos de mudar as pessoas.

Agora, a empresa não é competitiva e engana-se como eles se enganavam? O reworking elevadíssimo, superior a 50%? Isso era inaceitável. Nós não podíamos ter enganar daqueles, não podia vir o motor e não caber na sala de máquinas ou, como dizia o Dr. Geraldês, o tanque daqueles químicos que custou mais 20 milhões de euros... Ninguém leu bem o caderno de encargos porque, se as pessoas o tivessem lido, percebiam que não podia haver certas soldaduras no tanque... Não podia haver erros! Portanto, tínhamos de mudar.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A primeira coisa que eu fiz foi anunciar ao diretor técnico e à diretora do pessoal que iria...

Outra coisa que também achei importante foi o relatório da Inspeção-Geral de Finanças, quando mostra a rotação dos conselhos de administração. Como eu dizia há pouco, cada vez que há uma rotação há sempre uma opinião, ninguém decide, espera-se pelo próximo estudo, ou coisa assim parecida.

Eu tinha sugerido, no modelo que propus ao Sr. Prof. Severiano Teixeira, que devíamos ir para uma figura diferente, para um diretor-geral. Portanto, devíamos ter alguém profissional. Eu propus que o Duarte Silva fosse diretor-geral e que tivesse um diretor-geral de pessoal, um diretor-geral..., uma equipa que mudasse o governo, mudasse o que mudasse, não havia automaticamente mudanças na maneira de conduzir os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Porque esse é um problema grave — e não sou eu que o digo, é a Inspeção-Geral de Finanças que o escreve.”¹⁷

O Sr. Contra-Almirante Vítor Gonçalves de Brito, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre julho e setembro de 2010, justificou o facto de ter permanecido na ENVC, escassos cinco meses no total, também como presidente-executivo, por não querer ser "o elo mais fraco" e porque sentiu não haver a coesão necessária entre a equipa dirigente da empresa sobre o melhor caminho a seguir.

¹⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 30 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, págs. 30-32.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Destaca-se da sua intervenção inicial:

“(...) Refiro que estive apenas um período de cinco meses em funções como presidente executivo dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, de 5 de julho a 30 de novembro de 2010, por renúncia ao cargo. A despeito de ser um curto período, considero que foi o encargo mais exigente da minha vida profissional, de mais de 40 anos. Imediatamente antes tinha sido Administrador do Arsenal do Alfeite, durante 7 anos, aos quais acresceram 14 noutras funções (diretor, chefe de divisão, etc.). Portanto, estive como Administrador, que é o Presidente Executivo do Arsenal do Alfeite, desde 2002 até à extinção deste enquanto estabelecimento fabril das Forças Armadas e passagem a sociedade anónima, e estive profundamente envolvido, obviamente, nesta empresarialização do Arsenal do Alfeite.

Vou concentrar-me, sobretudo, nas fragilidades e nos problemas, que é isso que nos traz aqui, mas não quero deixar passar o momento sem salientar o empenho e competência de uma boa parte dos profissionais que conheci nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo — quer trabalhadores diretos, quer indiretos, quer chefias — e também quero salientar a qualidade da execução técnica comprovada em quase 70 anos de atividade produtiva e mais de 200 navios construídos.

Passo a sintetizar a situação da carteira de encomendas e os aspetos mais significativos na gestão, à data da minha posse nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em meados de 2010:

Nas reparações de navios, havia uma atividade moderada com tendência para a redução de encomendas à medida que o ano avançava, devido à crise que estava instalada e que afetava, naturalmente, o transporte marítimo;

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Dois contratos de construção de navios de comércio assinados e a aguardar a resolução dos respetivos financiamentos da responsabilidade dos armadores, embora estivessem em causa entidades bancárias portuguesas, concretamente um importante banco, o BES, quer num caso quer noutro;

A procura de compradores para o Atlântida e para o Anticiclone;

Três contratos de construção de navios militares celebrados com o Estado;

Um contrato-base assinado com o Estado, relativo ao LPD, oficialmente designado por «navio polivalente logístico», com sucessivos adiamentos na passagem a contrato de construção. A propósito deste contrato, e visando a participação na construção, saliento que havia um potencial interessado na entrada no capital dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Para tal havia já um acordo celebrado com a EMPORDEF, tratava-se do Grupo DAMEN (Damen Shipyards Group) que, aliás, foi mencionada no depoimento do Dr. Rolo.

Os aspetos internos mais relevantes, que notei à entrada, eram os seguintes: grande expectativa e grande entusiasmo dos quadros dos Estaleiros naquilo que se referia ao contrato dos dois ferries para o armador grego. Esse grande entusiasmo era extensivo ao Administrador residente mais influente, porque era o único que não estava doente e que estava sempre presente, que era o responsável do pelouro comercial.

Este assunto era tópico de discussão. Era, de alguma forma, uma tentativa que os quadros do Estaleiro tinham de... Era, digamos, uma nova oportunidade, um novo projeto — projeto no sentido de empreendimento —, que levasse a esquecer as más experiências do Atlântida e do Anticiclone e, de algum modo, do Lobo Marinho, que também não foi propriamente uma coisa muito brilhante.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Um outro aspeto: havia um grande desencanto e uma grande desmoralização relativamente à evolução dos contratos dos navios de patrulha oceânica.

(...)

Um outro aspeto importante era um paradoxo: havia muita disponibilidade de mão-de-obra. O problema que se punha na altura, relativamente ao aprontamento do primeiro navio-patrulha oceânico, posteriormente Viana do Castelo, era na área de automação, que levava meia dúzia de pessoas a trabalhar, e havia muita gente disponível e que estava impossibilitada de trabalhar por obstáculos que impediam a boa execução de outros contratos assinados. Quer dizer, havia um conjunto de impedimentos administrativos, burocráticos e financeiros, em concreto referentes aos contratos dos navios de combate à poluição (NCP), que bem me esforcei por tentar resolver, porque, enquanto isso não fosse resolvido, não se podia dar início à execução e esses eram os navios que estavam mais na calha.

(...)

Os problemas de tesouraria eram apenas solucionados com o apoio do acionista Estado, e a Administração preocupou-se, prioritariamente, em tomar medidas organizacionais para medir o desempenho a curto prazo, em fazer um levantamento exaustivo da situação dos recursos humanos e da situação patrimonial e financeira. E, de alguma forma, foi feita uma auditoria interna, passo a expressão, no sentido de ver se se conseguia pôr todos os aspetos financeiros no sã, como julgo que se pôs (eu já não estava nos Estaleiros, mas julgo que isso está refletido no relatório desse ano), e finalmente fixar (foi um trabalho bastante rápido e exaustivo de que me honro

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

ter feito juntamente com os outros membros da Administração) os termos de referência do Estudo de Viabilização Empresarial que foi finalizado no início de 2011.

Foi um concurso, onde três entidades concorreram e que foi posteriormente adjudicado a uma dessas entidades. Uma das entidades que concorreu era o Eurogrupo que vinha acompanhando a atividade da EMPORDEF nesta matéria da análise da situação dos Estaleiros Navais.

Do meu conhecimento anterior dos Estaleiros Navais, porque conhecia a empresa desde 1978 — o meu primeiro contacto foi nessa altura como cliente e tive vários contactos com os Estaleiros Navais —, do estudo dos dossiers pendentes e do exercício desta qualidade de Presidente Executivo, passo a elencar o que considero serem os principais problemas com que os Estaleiros Navais se debatiam e que contribuíram para o desfecho conhecido.

Deficiências na estrutura comercial, nomeadamente em matéria de comercialização e de orçamentação: o cargo de diretor comercial estava vago, salvo erro, desde 2003, altura em que faleceu o respetivo titular, que era o Eng.º João Leite.

Insegurança e erros na área do projeto técnico: ausência de arquitetos navais experientes e de engenheiros seniores em algumas das especialidades.

Ausência de uma cultura de cooperação com organizações nacionais afins para se resolverem as debilidades internas. Aqui refiro que, no Arsenal do Alfeite, ofereci-me várias vezes para ajudar e colaborar com os Estaleiros Navais. Agradeciam sempre, mas, salvo no tempo do Eng.º Duarte Silva, nunca houve, digamos, grande interesse nessa colaboração com as pessoas. Em Viana do Castelo faziam gala em resolver os problemas por si próprios e, às vezes, não tinham todas as capacidades e experiência.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Desde meados da década de 80 que o cargo de diretor técnico residente nos Estaleiros Navais não era ocupado por um engenheiro construtor naval, o último, salvo erro, foi o Eng.º Óscar Mota que saiu por volta de 1985. Durante 4 anos, no âmbito das contrapartidas, esteve um engenheiro alemão na área da direção técnica, e presumo que terá contribuído, de alguma forma, para a melhoria do sistema.

Deficiência no controlo financeiro dos projetos, nomeadamente no controlo, eficaz e atempado, de custos, instrumentos de controlo financeiro sem referenciais de comparabilidade com o orçamentado. Isto é, havia um orçamento e depois era difícil ir-se verificando se aquele orçamento estava a ser cumprido. Em construção naval, com projetos de muito longa duração, o planeamento, o controlo do avanço da obra e o controlo de custos são fundamentais para o sucesso, nomeadamente em matéria de resultados financeiros e de cumprimento de prazos.

Deficiências no processo de aquisição de materiais e serviços, relativamente a intermediários e a deficiente especificação. Refiro que não estou a falar de irregularidades, estou estritamente a falar de práticas, técnicas deficientes. Não estou a falar de nada que tenha a ver com irregularidades ou com qualquer situação que caísse no foro disciplinar ou criminal, porque, obviamente, se tomasse conhecimento disso, atuava. Estou a falar, estritamente, de práticas.

No caso dos contratos com o Estado, o teor do respetivo clausulado jurídico, de configuração e de conteúdo no caderno de encargos fragilizava a futura execução. Acresce a deficiência na respetiva gestão desses contratos. Na minha opinião, esta foi a principal razão dos desaires nos contratos com o Estado — de notar que eram navios simples e, portanto, não era por uma questão de complexidade dos navios. O

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

que eu penso é que os Estaleiros não se prepararam ou não se aperceberam das especificidades dos contratos com o Estado. Provavelmente, consideraram que se tratava de contratos comerciais standard — porque há standards internacionais para os contratos comerciais —, não se aperceberam de que havia ali muito fine printing, muita letra miudinha e letra grossa, que tornavam extremamente complexos esses contratos, e não se precaveram contra requisitos leoninos. Em concreto, e para não haver dúvidas, eu, se estivesse do lado do Estaleiro, não teria assinado nenhum daqueles contratos tal como estavam e não estou a falar apenas do clausulado jurídico, estou a falar, sobretudo, do clausulado técnico.

Ausência de adequada liderança no sector da produção. O lugar de diretor de produção, à data de entrada em funções, estava vago e passou a ser ocupado, em acumulação, em julho de 2010, por um administrador, o Eng.º Francisco Gallardo.

Custos médios unitários de mão-de-obra elevados em consequência de encargos decorrentes de diversos acordos laborais. Não havia nenhum contrato coletivo em vigor, tinha sido, pelas regras estabelecidas, denunciado. De qualquer maneira, havia acordos laborais que tinham tanto valor como o contrato coletivo. Como exemplo refiro a questão do horário de 37 horas de trabalho semanal e diversas remunerações acessórias.

Elevado absentismo e encargos com o fundo de pensões, para o qual apenas contribuía a entidade patronal.

Baixa produtividade, mão-de-obra envelhecida em diversos sectores, acrescida de excessivas situações de limitações físicas. Havia muitas pessoas que não podiam subir escadas, não podiam descer escadas, não podiam sair do local de trabalho, etc. Portanto, havia, infelizmente, pela maneira como as baixas médicas e as situações de limitação são tratadas — e eu tenho experiência disso no Arsenal do

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Alfente, durante os 21 anos que lá estive —, muitos casos desses, que, obviamente, faziam encarecer o custo global médio da mão-de-obra.

Insuficiência de disponibilidades financeiras para manutenção do parque industrial existente e indisponibilidades para alguns investimentos essenciais em novos equipamentos industriais, factos que perturbavam o desenrolar das operações nos Estaleiros. Não havia dinheiro e o dinheiro que havia era para os vencimentos, para faturas que tinham de se pagar de imediato.

Tendência natural, em todas as construções, de acréscimo de custos induzido pelos atrasos e pela dilatação de prazos nas parcelas medidas temporariamente. O que é que eu quero dizer com isto? Tudo o que era pago ao mês, ou que era pago por tempo — seguros, garantias financeiras, contratos de prestação de serviços, conservação, prolongamentos de garantias, alterações devido a descontinuidades de fabrico, desvalorização natural do dinheiro, etc. — eram coisas em que demorar um ano ou demorar dois anos faz muita diferença, mesmo que o trabalho seja rigorosamente o mesmo.

Afetação da competitividade devido aos requisitos de aplicação do Código dos Contratos Públicos nas aquisições destinadas à execução dos contratos. Isto era fulcral, nomeadamente na questão dos contratos comerciais, quer nas reparações quer nas construções, que não houve muito naquele período, mas, de qualquer maneira, nas reparações. Isto é, o Código dos Contratos Público tem uma mecânica complexa e demorada que afeta claramente a competitividade, afeta claramente a relação com aqueles que estão no mercado. Não foi possível sensibilizar quem de direito para que o Código dos Contratos Públicos, pelo menos nas aquisições destinadas aos contratos, fosse abolido ou fosse, de alguma forma, não considerado.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Nas reparações existiam problemas de competitividade devido a custos de produção acima da concorrência, face ao padrão de produtividade, mas, de qualquer modo, a natureza dos trabalhos de reparação fazia com que este fosse um setor lucrativo e menos problemático. Nas construções de navios comerciais admito que orçamentações subavaliadas e a fixação de prazos otimistas fossem resultantes da pressão para se conseguir trabalhos. As pessoas não estão imunes a essa pressão e, portanto, admito que isso tivesse acontecido anteriormente.

Finalizando, os Estaleiros, para continuarem a funcionar e darem a volta à difícil situação em que se encontravam em 2010, precisavam de tomar medidas.(...)"¹⁸

O Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre setembro de 2010 e junho de 2011, não fez uma intervenção inicial, referindo apenas:

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

Portanto, fui o presidente não executivo da empresa e, por isso, acharia que deviam ter sido convocados, para estarem aqui presentes, os administradores executivos da empresa.”¹⁹

¹⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de julho a setembro de 2010, Sr. Contra-Almirante Victor Gonçalves de Brito, págs. 3-11.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Afirmou que a sua prioridade foi vender o navio Atlântida:

“(...) a nossa prioridade foi, de facto, tentar vender o navio, uma vez que todas as decisões que havia do tribunal arbitral eram que a empresa tinha sido condenada a pagar umas indemnizações, etc. Esse assunto estava a correr e havia que fazer qualquer coisa.”²⁰

Em resposta ao Sr. Deputado Agostinho Santa, sobre a situação dos ENVC, durante o seu mandato:

“(...) Repare que a história dos últimos vinte e tal anos dos Estaleiros – eu estava lá em 2010/2011 – era com prejuízos todos os anos, com todas as construções de navios a dar prejuízo, sistematicamente, umas atrás das outras.

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

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

¹⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, págs. 3-4.

²⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, pág. 9.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

maneira que era preciso um gestor com coragem e na sua terra para fazer aquilo que tinha que ser feito.

(...)

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

Nunca a empresa conseguiu, porque não se fez esse ponto da situação, não se fez aquilo que tinha que ser feito e quando devia ser feito e foi-se deixando andar.

(...)

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

Mas por que é que a empresa perdia dinheiro sistematicamente nos navios? Porque a Europa, na construção naval, começou a mudar profundamente nos anos 80, começou a fazer mudanças profundas com a globalização. O senhor sabe que a globalização, tal como foi feita, é uma selva. Foi feita só para que as grandes empresas e as grandes multinacionais arranjassem mercado onde fazer o que se

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

fazia na Europa ou na América a preços mais elevados e, portanto, arranjaram sítios onde fazer as coisas mais baratas. E a construção naval também sofreu desse problema. E havia incentivos até da Europa para as empresas se reestruturarem, fazendo aquisições, fazendo fusões, etc., e, sobretudo, modernizando-se de modo a poderem ter custos competitivos com essas empresas da Ásia.

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

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

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

E não é só isso. No plano de reestruturação, o que veio à baila foi a questão da saída dos 380 trabalhadores. Inicialmente, eram quatrocentos e tal, mas, entretanto, foram saindo e ficaram em 380. Isso foi o que deu brado e apareceu na televisão. Mas aquilo era fundamentalmente um plano de modernização dos Estaleiros, modernização não só no espaço físico como também nos seus processos de trabalho, porque o plano de reestruturação ia mudar completamente os processos de trabalho dos Estaleiros.

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

(...)

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

O senhor sabe que, nos Estaleiros de Viana, em 2010 e 2011, que foi o que eu conheci, só se sabia quanto o navio custava no fim de estar pronto? *Isto é uma coisa inacreditável! De maneira que havia também que introduzir um sistema de planeamento e controlo da produção de navios que permitisse saber se o navio estava a cumprir determinadas tarefas e, portanto, o navio teria que ser todo descascado nas diferentes tarefas que levam à sua construção e, semana a semana, fazer um acompanhamento da evolução da construção do navio.*

Isto é só para terem uma ideia.²¹

Na última audição com elementos do Conselho de Administração da ENVC, esteve presente o Sr. Eng. Jorge Camões, atual Presidente do Conselho de Administração da Estaleiros Navais de Viana do Castelo, acompanhado pelos restantes vogais do Conselho de Administração: o Sr. Dr. José Luís Serra, o Sr. Eng. Francisco Gallardo e o Sr. Almirante Conde Baguinho. Todos responderam às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados.

O Sr. Eng. Jorge Camões fez uma intervenção inicial, que se transcreve quase integralmente pela sua importância onde traçou alguns "pontos chave" do seu mandato, que começou em agosto de 2011:

"(...) Fundamentalmente, encontrámos um conjunto de constrangimentos — isto é conhecido, pois é exatamente o mesmo PowerPoint²² que o Dr. Vicente Ferreira

²¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, págs. 31-37, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

projetou —, como a situação do passivo, a situação dos capitais próprios, a dívida à Atlânticoline, e também à Parpública, e a penhora de guindastes (slide 1).

Portanto, isto é conhecido, depois, faz-se a distribuição de uma cópia destes documentos, que dou à Sr.^a Presidente.

O Fundo de Pensões estava, realmente, com esta não-provisão, tínhamos estas responsabilidades, e a situação piorou (slide 2) Havia um constrangimento do Fundo de Pensões que exigia a previsão de um plano de amortização anual no montante de 700 000 € (slide 3). Enfim, o endividamento total agravava-se ano a ano (slide 4). Houve uma transformação deste endividamento, porque, inicialmente, era sobretudo à banca, mas, depois, chegámos a 2011 praticamente equilibrados entre a DGTF, a banca e a holding e, neste momento, a parte da banca foi praticamente toda transferida para a EMPORDEF (slide 5).

Financeiramente e de um ponto de vista patrimonial, os resultados operacionais e líquidos estão como estão, quase em menos 290 milhões de euros (slide 6).

O capital próprio afundou. De cada vez que amortizava um pouco, havia aumento de capital ou havia novamente reavaliações, mas, enfim, piorou (slide 7). Aconteceu o mesmo com o passivo (slide 8). Espantosamente, nos resultados operacionais versus custos com pessoal, os custos com pessoal a aumentarem e os resultados operacionais a piorarem (slide 9).

O VAB (valor acrescentado bruto) tem uma evolução, com gastos de pessoal, permanentemente, à volta de 450 milhões de euros (slide 10).

²² Anexo VII – Apresentação em Powerpoint deixada pelo Sr. Presidente do Conselho de Administração da ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, na CPI, audição de 7 de Maio de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Portanto, esta foi a situação que encontrámos.

Quero falar rapidamente do ponto de situação do Atlântida e do Anticiclone.

Como isto é uma synopsis, vou fazer uma breve referência: concluiu-se em 2009 e, como se sabe, foi recusado pelo armador. Os custos totais do Atlântida, mais o Anticiclone, foram à volta de 74 milhões de euros. Houve um endividamento bancário, para pagar à Atlânticoline, de 37 milhões de euros. O custo da imobilização do navio Atlântida, no Arsenal do Alfeite, foi de 1 milhão de euros, que é o valor da manutenção mais a parte que é paga ao porto. Perdemos a validade dos certificados de garantia dos equipamentos. Isso traduziu-se, ao fim e ao cabo, em custos de imagem inquantificáveis, porque, por um lado, um estaleiro que vê recusado um navio cria uma imagem muito má e, a seguir, tem o descrédito junto da banca (slide 11).

Aqui, acrescentei uma coisa, porque me pareceu importante, já que, na altura em que estive aqui o Dr. Vicente, não tinham esta informação — pelo menos, o Sr. Deputado disse-me que não tinham e eu próprio tive o cuidado de ouvir todas as gravações até agora.

Realmente, neste acordo global entre a ENVC e a Atlânticoline, houve, digamos, pareceres e recomendações que aparentemente não foram seguidos, quer técnicos, do IST (Instituto Superior Técnico) e de um assessor da EMPORDEF, o Almirante Cabrita, quer jurídicos, de dois professores de Coimbra que fizeram dois pareceres e que, à data, foram disponibilizados.

Foram pagos 40 milhões de euros à Atlânticoline, 32 dos quais já pagos em dezembro. Neste momento, devemos 6 milhões de euros mais os juros (slide 12).

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Qual é, neste momento, o ponto de situação do Atlântida? Entre 2011 e 2014, recebemos cerca de 60 visitantes de todo o mundo: canadianos, da União Europeia... Visitavam, inspecionavam, faziam perguntas, no sentido de saber se podiam modificar, enfim, uma série de coisas. Portanto, foram 60 visitantes.

Finalmente, em fevereiro deste ano, o Conselho de Administração aprovou o lançamento de um procedimento de concurso. Lançámos o concurso internacional em 12 de março, publicámo-lo na imprensa internacional, disponibilizámo-lo na AICEP (Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal), via plataforma, abriram-se as propostas em 23 de abril e houve um relatório preliminar do júri. Porquê? Porque faltava documentação que o júri, entretanto, pediu. Está em curso, neste momento, a análise da documentação adicionalmente pedida. O relatório vai ser emitido, ainda não o temos, mas há de ser feito. Aliás, a documentação foi recebida no dia 5 de maio, ou seja, na segunda-feira.

De acordo com o procedimento que está aprovado, sabemos que vai haver um best and final offer (BAFO), isto é, os três melhores serão hierarquizados e convidados a produzir uma melhor oferta. Haverá novamente um relatório do júri e, depois, o Conselho de Administração dos Estaleiros decidirá. Portanto, o timing que está previsto é este (slide 13).

Há um outro gráfico que acho importante debatermos, que é o da rentabilidade, até agora, das nossas construções. Vou falar de um dado que já conhecem: em 10 anos, em 22 navios, a melhor margem foi de um navio-hotel, que, como sabem, foi para a Douro Azul; o pior foi um navio químico finlandês em que parece que houve um excesso de qualidade e, portanto, o value for money não foi respeitado. De facto,

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

nos 22 navios, perdemos, em média, 19% por navio e, no total, cerca de 100 milhões de euros (slide 14).

A rentabilidade dos navios entregues dá, em média, o valor negativo de 19% (slide 15). Quanto aos navios cancelados, e estamos aqui, fundamentalmente, a falar dos navios Anticiclone e Atlântida, dos navios militares e mais dois megaiates, resultaram em 65 milhões de euros de prejuízo (slide 16).

Quero dizer-vos que, como sabem, certamente, houve três navios em que perdemos 23 milhões de euros para o Estado português: dois NPO e um para o Governo Regional da Madeira, que foi o Lobo Marinho. Nos navios das contrapartidas, que eram 12, perderam-se 39 milhões de euros e em 7 navios para o mercado perderam-se 42 milhões (slide 17).

Quanto às construções militares, também já viram o gráfico (slide 18). Realmente, como sabem, os dois NPO não estão ainda definitivamente entregues, o primeiro vai ser entregue definitivamente este ano, o segundo, que é o Figueira da Foz, também vai ser entregue definitivamente, porque a entrega provisória verificou-se em novembro do ano passado.

Em relação aos outros, quer aos NCP, quer às lanchas de fiscalização costeira, como sabem, foram revogados os contratos, por decisão do Conselho de Ministros.

Entendemos que é importante, até para debate, que se perceba uma coisa. Eu ouvi as gravações e uma das preocupações dos Srs. Deputados, que é lógica, tem a ver com o que nós temos feito, com o que esta administração fez em 32 meses, pelo menos de bom.

Ora, nós conseguimos elencar alguns pontos que depois podemos debater (slide 19).

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Acho que é importante que se saiba que nós conseguimos manter, até quando foi possível, a atividade de reparação naval. Foi decrescendo, mas manteve-se, ou seja, conseguimos manter as pessoas e os meios e atrair os agentes para trazerem navios — em 2011, 2012, 2013 e, depois, decresceu.

Conseguimos criar condições para concluir e entregar os dois NPO, que era uma preocupação séria da Marinha.

Conseguimos, e o mais difícil foi isto, recuperar a confiança dos fornecedores dos NPO, porque tinha havido uma descontinuidade muito grande e, realmente, uns tinham desaparecido e outros não queriam voltar a fornecer para os NPO. Esta tarefa foi muito complicada.

Conseguiu-se, e também foi muito difícil, criar condições para cumprir o contrato dos asfalteiros. Depois, falaremos em detalhe sobre isto, ou seja, por que conseguimos e como é que conseguimos — o Dr. Serra há de falar sobre isto. Foi muito difícil, mas conseguimos.

Conseguimos colocar as compras-chave, as key points, para os asfalteiros.

Conseguimos garantir a manutenção do navio ferry Atlântida. Nós trouxemos o navio ferry para o Arsenal, em primeiro lugar, para propiciar, de uma forma mais simples, a visita de potenciais clientes e, em segundo lugar, porque nos parecia que teríamos mais calma, fora de Viana, para garantir a manutenção, isto é, circular os equipamentos, garantir a manutenção do navio.

Conseguimos manter o link e a chama viva para potenciais interessados. Tivemos visitas, inspeções, algumas das quais demoraram uma semana. Houve inspeções de alguns países que demoraram uma semana, no ferry, a inspecionar tudo.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Conseguimos, e porque detetámos que isto não era exatamente assim quando chegámos, garantir a aplicação de transparência nos procedimentos — depois, explicaremos em detalhe o que é isto.

Conseguimos garantir em permanência uma gestão controlada de custos, por um lado, por imposição de lei, porque tinha de ser, por outro, porque entendíamos que devia ser.

Também garantimos, dentro do possível, a estabilidade social da empresa — houve o que houve, mas garantimos.

Garantimos pagar salários atempadamente — num mês, houve um atraso de dois dias, mas garantimos.

Garantimos, com sucesso, um plano social — há quem não goste da palavra, eu gosto e foi por isso que a impusemos. É um plano social, porque, realmente, foi um plano social.

Garantimos uma solução possível, não ótima, para garantir a empregabilidade, via procedimento de subconcessão, já que a reprivatização tinha ficado... Stop, acabou!

Garantimos a manutenção das competências dentro do possível, ou seja, como os Estaleiros têm pessoas muito competentes na área de projeto e construção, tivemos o cuidado de garantir a manutenção de competências.

Garantimos manter viva a preparação de propostas de construções. Ao contrário do que ouvi, nós não recusámos, nunca, oferecer propostas de construções a quem nos pediu. Depois, algumas eram rejeitadas, por razões que se conhecem, mas conseguimos garantir.

Finalmente, garantimos, com êxito, a implementação de uma gestão do acervo histórico dos Estaleiros, que está em curso.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*Tudo o que se me oferecia dizer, de momento, era isto.*²³

Ainda, no que toca à atuação da Administração dos ENVC e nomeadamente ao seu esforço em obter novas encomendas, o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, quando questionado sobre este tema pelo Sr. Deputado António Filipe, responde:

“(...) O Sr. Deputado perguntou ainda o que fez a administração quanto às novas encomendas. Não havia encomendas, Sr. Deputado, porque a da Marinha não era exequível e a dos asfalteiros estava em incumprimento, o que significa que é fantasia dizer-se que estava cheia de encomendas, porque não estava! A realidade é que, durante o mês de outubro e até março, o Conselho de Administração fez vários périplos por todos os cantos do mundo para tentar encontrar encomendas para aqueles Estaleiros.

O Sr. Deputado fala dos contratos da Douro Azul — ainda bem. O que sei — e o Conselho de Administração, à época, também já veio aqui explicar — é que, nos termos em que estava prevista a sua execução, seria mais um que iria dar prejuízo aos Estaleiros. Tal como foi apresentado, tal como foi pedido o projeto e tal como constava das alterações que tinham sido solicitadas, se fosse executado, a sua execução iria dar um prejuízo aos Estaleiros, tal como, nas anteriores administrações (e não sei se o Sr. Deputado se lembra, mas deve lembrar-se porque fez parte de todas as Comissões Parlamentares de Defesa onde já falámos sobre isto, pois nós estamos em permanente comissão de inquérito desde que surgiu a

²³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 3-9.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

questão dos Estaleiros), desde 2006 até 2011, todas as encomendas que foram executadas pelos Estaleiros deram prejuízo — mais de 100 milhões de euros! De facto, não houve nenhuma que tivesse sido construída dentro daquilo que tinha sido a respetiva orçamentação, todas deram prejuízo — mais de 100 milhões de euros!

Tenho aqui um mapa (que irei entregar à Comissão), onde se pode verificar que, de julho de 2006 a 2011, portanto, até aos contratos dos ferries Atlântida e Anticiclone serem rescindidos — ou seja, as 13 novas construções elaboradas entre 2006 e 2010 —, os prejuízos acumulados foram superiores a 100 milhões de euros e só os navios Atlântida e Anticiclone levam cerca de 70 milhões de euros.

Ora, esta Administração, a meu ver, num ato de grande responsabilidade, não agravou e não foi construir mais dois navios que dariam prejuízo.²⁴

Em relação à situação do aço vendido em concurso público, em 2012, responde o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, ao Sr. Deputado António Filipe:

“(...) Como o Sr. Deputado é jurista e gosta de ser rigoroso com os factos, e espero que o seja, sabe que o aço foi vendido em concurso público, em 2012, ainda antes da reprivatização. Portanto, a Martifer não foi tida nem achada para qualquer coisa que tivesse a ver com a privatização ou a concessão, e o Sr. Deputado invocou um facto falso, porque disse que o aço começou por ser vendido como sucata à Martifer e não é verdade! O aço foi vendido por concurso público, em hasta pública. Este aço estava à época parado e a deteriorar-se há cerca de sete anos nos Estaleiros Navais

²⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 29-30.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

de Viana do Castelo e não havia dinheiro para pagar salários, pelo que penso que é um ato responsável de uma administração — pode ser discutível, mas é responsável — utilizar aquilo que estava lá há sete anos sem ser gasto em coisíssima alguma que faça uma hasta pública, transparente e até acompanhada pela comunicação social, e que o aço tenha sido adjudicado ao melhor preço a uma empresa que o comprou.

Depois, nas posteriores operações de revenda dessa empresa é evidente que foi parar a quem precisava de construir, mas não é verdade — e o Sr. Deputado sabe disso — que tenha sido vendido como sucata em 2012 à Martifer.

Na verdade, está aqui a querer criar-se um plano de ligação, de nexos causais para uma coisa que acontece dois anos depois; nem sequer naquela altura se estimava que pudesse acontecer, porque o que se estimava que pudesse acontecer era o processo de reprivatização ter êxito, um processo de reprivatização ao qual a Martifer nem sequer concorreu e aquilo poderia ter sido adjudicado ou a russos ou a brasileiros se não tivesse havido a questão das ajudas da União Europeia.

*Estes são factos, Sr. Deputado; não é discurso!*²⁵

Ainda sobre esta questão o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclarece a Sra Deputada Carla Cruz na 2ª audição:

“(...) Nós não tínhamos dinheiro para pagar os salários, não tínhamos dinheiro para pagar as dívidas — basta ver o que apresentei aqui no início —, não tínhamos

²⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 34-35.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

financeiro bancário e tínhamos muita dificuldade. Era necessário agarrar todos os ativos que não eram aplicáveis na atividade dos Estaleiros. E aí começa a questão. É que é extremamente saudável uma empresa reduzir os seus stocks e, principalmente, alienar ativos que não têm aplicação na atividade.

Essa situação que refere, em que diz que foi parar ao subconcessionário, imaginemos, dois anos antes, era preciso muita imaginação, e não foi, porque na realidade houve, salvo erro, mais de duas dezenas de concorrentes, ganhou quem apresentou o melhor preço e julgo que até foi um sucateiro, portanto, as afirmações que fez intrínsecas na pergunta deixemo-las como estão. Mas, na realidade, deveriam ter exercido toda a sua capacidade de gestão, mesmo que não tivessem de pagar os salários porque, quando temos matéria-prima que foi adquirida sem destino e sem aplicação e que, ao fim de quase sete anos, não teve qualquer aplicação, eu acho que até já deveria ter sido feita há mais tempo.”²⁶

- **Trabalhadores**

Neste capítulo, importa sublinhar algumas afirmações dos Depoentes na CPI, que ajudam a perceber como se trabalhava na ENVC.

Salienta-se o que afirmou o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, relativamente à falta de competitividade dos ENVC:

²⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 75-76.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) Cito mais um exemplo, que também está no estudo, que é o índice de produtividade média do benchmark do mercado. O estudo refere que, na Europa, havia uma média de um índice 14 de produtividade e os Estaleiros tinham pouco mais de um índice 7. Ou seja, a produtividade média dos Estaleiros era metade da média dos estaleiros europeus.”²⁷

Em audição com a Comissão de Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com os Srs. António Costa e Abel Viana, [coordenador e representante da referida Comissão], os mesmos responderam sobre o número de trabalhadores, absentismo e produtividade na empresa ENVC.

Pergunta do Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) Foram feitas aqui afirmações por parte de responsáveis e foram entregues documentos dizendo que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham uma organização sobredimensionada. A Comissão de Trabalhadores concorda ou não com esta afirmação?”²⁸

Resposta do Sr. António Costa:

“(...) Isso é uma realidade. Não podemos virar as costas àquilo que é a realidade.

²⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 21.

²⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 26 de Março de 2014, coordenador e representante da Comissão de Trabalhadores de Viana do Castelo, Srs. António Costa e Abel Viana, pág. 40.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Agora, como os Srs. Deputados devem calcular, não são os trabalhadores, não foi nenhum trabalhador ligado à empresa até há muito pouco tempo que teve culpa no que respeita à questão estrutural, no que respeita à massa de trabalhadores. Mas isso sem dúvida que era um dos problemas dos Estaleiros, ou seja, o equilíbrio que havia em termos de trabalhadores ligados à produção direta e aqueles que eram chamados, em termos internos, trabalhadores indiretos.²⁹

Pergunta do Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) Um outro problema que é referido em várias situações é o do absentismo elevado. A Comissão de Trabalhadores confirma esta situação ou não? Isto corresponde ou não à verdade?”³⁰

Resposta do Sr. António Costa:

“(...) Relativamente ao absentismo, penso que no período desta administração o absentismo não será um problema tão crucial e importante como o senhor refere, dando-lhe a ênfase que dá ao colocar esta questão.

No que se refere às outras administrações, penso que é do conhecimento minucioso do Sr. Deputado que nós, trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no período em que o Sr. Ministro Dr. Paulo Portas nomeou o Sr. Dr. Fernando

²⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 26 de Março de 2014, coordenador e representante da Comissão de Trabalhadores de Viana do Castelo, Srs. António Costa e Abel Viana, pág. 41.

³⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 26 de Março de 2014, coordenador e representante da Comissão de Trabalhadores de Viana do Castelo, Srs. António Costa e Abel Viana, pág. 42.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Manuel Galdes, em 2004, para Presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo — esteve lá de 2004 a 2007 —, cientes do quadro económico-financeiro difícil que a empresa atravessava, em que se falava de insolvência, através do artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais, acedemos a um acordo ou a um plano de viabilização económico-financeira durante o período de 2004 a 2007.

O Sr. Dr. Fernando Manuel Galdes tinha visão, como Presidente, na altura em que lá chegou; o problema, depois, foram os adjuntos. Às vezes, mudam-se os treinadores mas os adjuntos continuam, ou seja, os diretores continuaram os mesmos e então, passado um tempo, passado um ano ou dois, volta-se à mesma coisa. As pessoas chegam lá com muitas ideias mas, depois, as coisas acabam por não correr tão bem.

Então, o Sr. Dr. Fernando Galdes fez um plano de viabilização económico-financeira para a empresa na base daquilo que o senhor agora afirmou, ou seja, na base do absentismo elevado. A Comissão de Trabalhadores, na altura, ficou muito alarmada com os dados que o Sr. Presidente Fernando Galdes citava nas reuniões. Eu fazia parte da comissão negociadora e, na altura, ficámos alarmados, mas pudemos constatar que, na realidade, a situação não correspondia na sua plenitude aos valores que o Sr. Presidente apresentava nas reuniões.

No entanto, o Sr. Presidente Fernando Galdes aplicou alguns incentivos a nível da assiduidade, com pequenos prémios, de 10 €. Tratava-se de um coeficiente que dava o que os trabalhadores podiam faltar por mês, porque se não perdiam aquele montantezinho de 7, 8, 10 € no seu vencimento, mais um prémio trimestral que ele pagava. Então, o Sr. Presidente chegou à conclusão de que, efetivamente, o absentismo na empresa não era um problema e não correspondia aos valores que lhe tinham sido dados.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Estávamos a falar de taxas normais, ou bastante residuais até, em termos da atividade de construção naval. Como compreenderá, a atividade da construção naval é de alto risco, exige muito trabalho físico e, ainda para mais, a nossa empresa não foi alvo de investimentos tecnológicos ao longo dos últimos 15 anos, como já afirmei. Portanto, trabalhadores com 30, 40 anos de empresa, a trabalhar à chuva, a trabalhar ao vento, muitas vezes em condições precárias, é óbvio que têm mais probabilidades de se magoarem em acidentes de trabalho ou de aceder a uma baixa médica do que noutras atividades.”³¹

E ainda:

O Sr. Abel Baptista (CDS-PP): — Sr. Coordenador, julgo, tenho mesmo quase a certeza, que a Comissão de Trabalhadores conhece o parecer da IGF n.º 444/2009. Nesse parecer, um dos problemas, indicado também pelos conselhos de administração, é a questão da produtividade dos Estaleiros — cerca de 50% da média da Europa.

O Sr. Coordenador referiu há bocado o caso concreto dos Estaleiros de Vigo, onde, segundo é referido também neste parecer, o volume de negócios é superior em 50% ao dos Estaleiros de Viana e com um número de trabalhadores muito inferior. Os dados concretos são mais 50% de volume de negócios e apenas 170 trabalhadores. Ora, tem a Comissão de Trabalhadores consciência de que este era mais um problema em termos da organização dos Estaleiros?

³¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 26 de Março de 2014, coordenador e representante da Comissão de Trabalhadores de Viana do Castelo, Srs. António Costa e Abel Viana, págs. 43-44.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. António Costa: — *Claro que sim, claro que temos consciência.*

*Efetivamente, quando estamos a falar da nossa empresa e também para que o Sr. Deputado fique com uma noção mais abrangente dos contratos que eram realizados na nossa empresa, é muito fácil. Ao contratar um navio, tem um caderno de encargos e, em termos de acabamentos, em termos de grau de exigência de qualidade, tem vários índices; é óbvio que para cumprir os índices máximos em termos de construção naval o orçamento cada vez é mais caro.*³²

O Sr. Dr. Fernando Geraldês, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2004 e março de 2007, ouvido na CPI, falou sobre as dificuldades à altura para suportar os custos salariais, em resposta ao Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo:

“(...) Houve uma altura em que propus (propus, mas não foi aceite) que x colaboradores da empresa (já não me recordo da percentagem, pelo que não quero estar aqui a dizer um número qualquer), nomeadamente da área da mão de obra indireta, fossem para casa com o pagamento de 65% do ordenado. Isto aliviaria o sistema dos custos fixos, porque o grande problema daquela empresa é que tinha uma rigidez de custos fixos enorme, independentemente da capacidade ou não capacidade de criação de trabalho, o que numa altura em que se tem trabalho... É que aquela empresa nem a mão de obra tinha disponível, e nós tínhamos de subcontratar mão de obra. O problema é a rigidez que existe quando não existe capacidade para contratar, porque se contrata a perder dinheiro, e sabe-se que se

³² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 26 de Março de 2014, coordenador e representante da Comissão de Trabalhadores de Viana do Castelo, Srs. António Costa e Abel Viana, págs. 45-46.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

está a contratar a perder dinheiro, para dar empregabilidade basicamente só às pessoas que estão lá (que até percebo que obviamente é necessária), mas isso tem a devida consequência.

Portanto, para mudar, acho que este processo tinha de ter continuidade, tinha de haver abertura e alguma flexibilidade para reduzir especialmente esta rigidez que a empresa tinha. E acho que, se esta rigidez tem sido alterada — e não sei se o programa dos patrulhões continuou ou parou, se está em vigor ou não —, a empresa podia continuar a navegar. Mas não faço a mínima ideia se esse programa continua ou não.

Mas a mão de obra tinha de ter essa flexibilidade, porque era impossível estar a pagar continuamente 1 milhões de euros, 1,2 milhões de euros ou 1,3 milhões de euros de custos salariais todos os meses, independentemente de termos embarcações a ser construídas ou não.

Não sei se respondi à pergunta.”³³

O Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC entre setembro de 2010 e junho de 2011, em resposta ao Sr. Deputado António Filipe, referiu que havia a tendência para os trabalhadores passarem “por cima” do Conselho de Administração:

“(…) Posso dizer-lhe o seguinte: com todo o respeito que tenho pelas comissões de trabalhadores das empresas, a Comissão de Trabalhadores só falava comigo quando eu queria e não quando esta queria, porque eu tinha três administradores executivos, entre eles um diretor de pessoal, o administrador da área de pessoal e o

³³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Galdes, págs. 19-20.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

presidente executivo da empresa. Portanto, muitas vezes, eram pedidas audiências pela Comissão de Trabalhadores e eu recusava-me a recebê-la porque os assuntos que eles iam discutir eram assuntos da comissão executiva e da direção de pessoal e eu não tinha nada a ver com isso e, portanto, não aceitava recebê-los.

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

A empresa perdeu a sua independência económica e financeira, começou a acumular prejuízos, começou a ter dificuldades de tesouraria e, depois, houve a tendência para passar sempre por cima do conselho de administração e por privilegiar diálogos diretos, o que mina sempre a confiança em qualquer conselho de administração. Um conselho de administração que vê que as suas funções na empresa são, permanentemente, minadas por diálogo entre o acionista e a Comissão de Trabalhadores vê-se numa situação de gestão completamente insustentável. E isto acontecia com muita frequência.³⁴

³⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, págs. 83-84.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

b. Construções dos ENVC e navios cancelados

Desde que iniciou a sua atividade a ENVC já construiu mais de 220 navios de vários tipos: batelões, rebocadores, ferryboats, navios de pesca, porta-contentores, transportadores de cimento, navios tanques, LPG, transportadores de produtos químicos e vasos de guerra.

Os três primeiros navios foram construídos em 1948. Eram arrastões para a pesca do bacalhau: o Senhor dos Mareantes e o Senhor das Candeias para a Empresa de Pesca de Viana e, o São Gonçalinho para a Empresa de Pesca de Aveiro.

Cumprir mencionar que, de 1944 a 1974 cerca de 90% do total de unidades construídas se destinaram a armadores nacionais, sendo cerca de 50% destinadas ao reforço e substituição da frota pesqueira. Na segunda metade da década de 70 e nos anos 80, o principal mercado da Empresa foi a Ex-URSS. Já nos anos 90, os ENVC passaram a construir fundamentalmente para o mercado alemão.

Ao longo dos anos a ENVC recebeu dezenas de encomendas, podendo o respetivo portefólio ser consultado no “site” da empresa.³⁵

• **Construções de 2003 a 2013**

Entre 2003 e 2013, das 22 novas construções, apenas 2 deram lucro, 20 deram prejuízo. A partir de 2006, nunca mais uma construção deu lucro.

Estes dados são sustentados pelo que foi dito na exposição inicial do Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

³⁵ Adaptado de relatório DILP, Estaleiros Navais de Viana do Castelo, março de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) Por que é que a empresa perdia dinheiro? Além da questão da riqueza que produzia, do VAB que vimos há pouco versus os encargos com pessoal, há outros fatores e esses outros fatores são, nomeadamente, as construções. O melhor resultado que a empresa teve, de 2003 a 2013, ou seja, nos últimos 10 anos, em 22 navios entregues, foi num navio pequeno, uma construção de meio milhão, um navio-hotel, com um resultado de 6%. Não tem valor no quadro global das construções, porque é um navio relativamente pequeno, um trabalho relativamente pequeno. O pior resultado foi em 2004, num navio químico, que, na gíria, nos Estaleiros, se chama «enxofreiro», porque serve para transportar enxofre, feito para uma empresa finlandesa, um armador finlandês, em que se perderam 77%. Esta perda de 20 milhões foi o indicador de alarme, penso que este caso é, de facto, o alarme em relação à situação da gestão dos Estaleiros, em 2004. Não tenho qualquer dúvida de que esta construção passou a caracterizar a situação. Aliás, vê-se pelos rácios e pelos indicadores que vimos anteriormente, que mostram uma situação muito complicada. E não conheço que se tenham extraído consequências desta situação, deste resultado, neste ano, com a construção deste navio.

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*enfim, temos aquilo que é conseguido pelo Estado português, de carácter militar ou outras construções.*³⁶

RENTABILIDADE DOS NAVIOS ENTREGUES							
Construção	Nº	Tipo	Ano	Custos	Proveltos	Margem	
Quimico	212	M	2003	26.305.527,28	23.175.731,90	-3.129.795,38	-14%
Reefer	213	C	2003	46.614.606,64	42.422.521,19	-4.192.085,45	-10%
Ferry - Lobo Marinho	237	E	2003	39.333.600,54	35.836.457,00	-3.497.143,54	-10%
Reefer	214	C	2004	47.889.052,06	40.857.625,60	-7.031.426,46	-17%
Quimico	224	m	2004	46.630.168,97	26.411.787,65	-20.218.381,32	-77%
Quimico	225	m	2005	40.410.201,37	27.175.275,00	-13.234.926,37	-49%
Quimico	227	M	2005	27.373.327,05	24.361.702,13	-3.011.624,92	-12%
Hotel Cruzeiro	234	m	2005	9.732.294,49	9.800.000,00	67.705,51	1%
Hotel Cruzeiro	235	m	2005	9.637.564,54	10.200.000,00	562.435,46	6%
Porta Contentores	230	C	2006	22.976.584,38	19.464.567,15	-3.512.017,23	-18%
Porta Contentores	231	C	2006	20.951.617,38	19.455.389,78	-1.496.227,60	-8%
Porta Contentores	210	M	2007	21.984.677,69	19.432.841,61	-2.551.836,08	-13%
Porta Contentores	228	C	2007	21.285.654,17	19.662.008,60	-1.623.645,57	-8%
Porta Contentores	232	C	2007	20.715.128,85	19.441.594,15	-1.273.534,70	-7%
Porta Contentores	233	C	2007	20.321.376,47	19.436.735,00	-884.641,47	-5%
Porta Contentores	229	C	2008	20.175.798,75	19.291.362,82	-884.435,93	-5%
Porta Contentores	254	C	2008	26.929.338,98	22.098.627,31	-4.830.711,67	-22%
Porta Contentores	255	C	2009	26.062.565,62	22.068.781,56	-3.993.784,06	-18%
Porta Contentores	256	C	2009	25.565.032,02	22.004.586,87	-3.560.445,15	-16%
Porta Contentores	257	C	2010	27.668.443,21	21.960.068,57	-5.708.374,64	-26%
Patrulha	238	E	2011	68.181.688,73	59.334.901,78	-8.846.786,95	-15%
Patrulha	239	E	2013	43.106.081,79	32.875.237,10	-10.230.844,69	-31%
				659.850.330,97	556.767.802,77	-103.082.528,20	-19%

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

37

Pergunta o Sr. Deputado Afonso Oliveira, ao Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

“ (...) Por que razão há uma dificuldade permanente em rentabilizar as construções.

³⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 11-12.

³⁷ Quadro do Anexo IV- Apresentação em Powerpoint deixada pelo Sr. Presidente da EMPORDEF, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira na CPI, na audição de 13 de março de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O estudo demonstrou também que uma série de navios foram construídos com prejuízos inoportáveis. Qualquer empresa que funcione no mercado não pode ter este tipo de prejuízo, não constrói para ter prejuízo. Por que razão foi assim?”³⁸

Resposta do Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

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

Hoje, é historicamente fácil ao nível de rácios económicos demonstrá-lo e ao nível técnico, nomeadamente na área de compras ou na área industrial de organização de trabalho, é difícil ir buscar elementos tão tardios.”³⁹

Sobre a possibilidade de novas construções para os ENVC, o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclarece ainda o Sr. Deputado Afonso Oliveira:

³⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 18.

³⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 18.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) Sr. Deputado, aquilo que eu considero é que, primeiro, os Estaleiros tinham uma total incapacidade de conquistar novas construções no mercado. Viu-se, pelo mapa que mostrei há pouco, que os M mostram que em 10 anos conquistou duas construções. Os Estaleiros viveram de construções de contrapartidas e de construções da diplomacia económica do Governo.”⁴⁰

O Sr Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclareceu ainda o Sr. Deputado Jorge Fão, sobre novas encomendas de construção, nomeadamente as da empresa Douro Azul:

“(...) O Sr. Jorge Fão (PS): — Ainda neste período de tempo, e falando em hipóteses de realização de contrato, ou seja, de novas encomendas, tenho em minha posse um documento que data de 24 de novembro de 2011 que teria sido o princípio de um contrato entre a EMPORDEF e a Douro Azul para a construção de dois navios. Este documento, que seguramente conhece, chegou a ser um contrato ou foi só a minuta do contrato? E por que é que não foi contrato?”

O Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira: — Preço. Não era interessante para os Estaleiros continuar a perder dinheiro em construções.”⁴¹

Sobre a situação das construções dos ENVC serem maioritariamente com prejuízo, perguntou a Sra Deputada Mónica Ferro, na audição com os Srs. Branco Viana e Martinho Cerqueira, Representantes da União dos Sindicatos de Viana do Castelo:

⁴⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 21.

⁴¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 42-43.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) Já em relação aos prejuízos de construção, os dados que temos referem que, entre 2006 e 2010, em 13 novas construções nenhuma delas deu lucro, o que fez com que tivéssemos prejuízos acumulados de 100 milhões de euros. Qual é a vossa perspetiva e a vossa explicação, se houver alguma, para este assunto?”⁴²

Resposta do Sr. Branco Viana:

“(...) É aquela velha questão: eram navios altamente tecnológicos, eram navios que estes trabalhadores não estavam habituados a construir, eram navios em que era necessário equipamentos, se calhar, mais sofisticados e tecnológicos dentro da empresa. Por isso, teria sido necessário dotar a empresa de investimentos próprios, o que não foi feito e o que também levou à acumulação do valor negativo, superior àquele que seria previsto.”⁴³

Na audição com a Comissão de Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com os Srs. António Costa e Abel Viana, coordenador e representante da referida Comissão, os mesmos responderam sobre o prejuízo nos navios construídos.

Pergunta do Sr. Deputado Abel Baptista:

⁴² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 18 de Março de 2014, representantes da União de Sindicatos de Viana do Castelo, Srs. Branco Viana e Martinho Cerqueira, pág. 74.

⁴³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 18 de Março de 2014, representantes da União de Sindicatos de Viana do Castelo, Srs. Branco Viana e Martinho Cerqueira, pág. 74.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) a Comissão de Trabalhadores foi ou não informada, a sua, coordenada por si, ou as anteriores? A Comissão de Trabalhadores dos Estaleiros, independentemente de quem fosse o seu titular, foi ou não informada pelo Conselho de Administração de que dos 22 navios construídos entre 2003 e 2012, 20 deles deram prejuízo?”⁴⁴

Resposta do Sr. António Costa:

“(...) Qualquer comissão de trabalhadores das que passou pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo sabia analisar um balanço anual ou os resultados operacionais da nossa empresa.

Portanto, todas as comissões de trabalhadores foram devidamente informadas e todas elas alertaram tanto as administrações como o governo e os Srs. Deputados, nas várias reuniões de trabalho que tiveram (e penso que o Sr. Deputado foi alertado várias vezes para essa situação) para a situação ruínosa em que a nossa empresa estava, ano após ano, em termos de passivo e de resultados operacionais negativos. Penso que isso não é novidade, nem para o Sr. Deputado nem para as comissões de trabalhadores, porque é uma obrigatoriedade das administrações darem o balanço anual às comissões de trabalhadores, onde vem mencionado o resultado operacional, e as comissões de trabalhadores sempre consciencializaram as várias administrações, os vários ministros, os vários governos para a gravidade da situação que é a construção de navios com prejuízo.

⁴⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 26 de Março de 2014, coordenador e representante da Comissão de Trabalhadores de Viana do Castelo, Srs. António Costa e Abel Viana, pág. 37.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A pior coisa que pode acontecer a um trabalhador, e falo por mim, Sr. Deputado, é, quando lhe entregam o desenho de um navio ou de um bloco para montar, saber, logo à partida, que temos prejuízo com aquele navio.

Esta é a pior coisa que pode acontecer a um trabalhador, porque em vez de criar um clima de motivação, automaticamente, cria um clima de desmotivação.”⁴⁵

O Sr. Eng. Arnaldo Figueiroa Machado, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2007 e dezembro de 2008, esclareceu a Sra. Deputada Carla Cruz sobre as construções nos ENVC:

“(...) 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

⁴⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 26 de Março de 2014, coordenador e representante da Comissão de Trabalhadores de Viana do Castelo, Srs. António Costa e Abel Viana, págs. 38-39.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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.”⁴⁶

E ainda, mais à frente, afirma:

⁴⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2007 a 2009, Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, págs. 10-11.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) 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.”⁴⁷

- **Navios cancelados**

Relativamente a este tema, disse o Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

“(...) Um outro aspeto muito interessante é o dos navios cancelados, ou seja, os navios que não se entregaram, além do Anticiclone e do Atlântida. Quem olha para estes números até pode pensar que os Estaleiros ganham dinheiro em não entregar navios, excetuando o Atlântida e o Anticiclone. E, de facto, há também alguns indicadores, nomeadamente alguns negócios, que mostram uma situação algo difícil de compreender, designadamente nestes dois contratos de mega-iates, em que, inexplicavelmente, não se tendo feito um parafuso, a empresa não conseguiu ficar com os valores de adiantamento do cliente. É difícil compreender como é que se conseguiram constituir custos tão elevados, de 70 a 80% das verbas que se tinham recebido, tendo o cliente desistido das construções.”⁴⁸

⁴⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2007 a 2009, Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, pág. 14.

⁴⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 12.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

RESULTADOS DOS NAVIOS CANCELADOS

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

Legenda:

C - Contrapartidas GSC

E - Estado Português

M - Mercado

49

c. Encomendas Marinha aos ENVC

Pelo Despacho conjunto n.º 15/2001, de 11 de janeiro de 2001, o Estado optou por atribuir através de ajuste direto com a Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A., a construção de um navio-patrolha oceânico para o combate à poluição marítima. Determinou-se, ainda, no n.º 5 que, nos termos do n.º 3.º do despacho conjunto MDN/ME n.º 341/99, de 8 de Abril, o contrato de aquisição de que trata o presente despacho seja dispensado da cláusula de contrapartidas.

Assim sendo, e na sequência do procedimento oportunamente aberto, foi celebrado entre o Estado e a sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A., em 15 de outubro de 2002, um contrato relativo à construção de um navio de patrulha oceânico, com direito de

⁴⁹ Quadro do Anexo IV- Apresentação em *Powerpoint* deixada pelo Sr. Presidente da EMPORDEF, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira na CPI, na audição de 13 de março de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

opção de aquisição de um segundo navio do mesmo tipo. Nesse contrato, e em especial no seu anexo R, ficou expressa a possibilidade de ampliar o fornecimento deste tipo de navios e definidas as condições para esses fornecimentos posteriores.

Dois anos mais tarde, em 19 de maio de 2004, o Estado celebrou com os ENVC, novo contrato de aquisição que previa, designadamente, a aquisição de dois navios de patrulha oceânico e de combate à poluição, incluindo o desenvolvimento de um sistema integrado de comando, vigilância, comunicação e gestão da informação, aos mesmos destinado, de acordo com o contratualmente estabelecido. Pela Resolução n.º 68/2004, de 16 de junho, foi autorizada a realização da despesa inerente ao contrato celebrado, e ratificado a celebração do respetivo contrato.

No preâmbulo desta Resolução pode ler-se: a sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A., no contexto da execução do contrato celebrado em 15 de Outubro de 2002, tem revelado estar em condições de proceder à construção de navios desta natureza, designadamente assegurando as indispensáveis aptidões técnica e estrutural impostas pelas especificidades da construção naval deste tipo de unidades e dispondo de adequada capacidade de resposta às exigências do Estado, nomeadamente em termos de projeto e de construção, o que obviamente se revela determinante na manutenção da linha de continuidade iniciada e perspetivada no referido contrato.

Por sua vez, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 183/2004, de 22 de dezembro, aprovou, nomeadamente, um programa estruturado e completo de aquisição de navios, denominado Programa Relativo à Aquisição de Navios Destinados à Marinha Portuguesa (PRAN), a executar por um período de 11 anos, no qual se compreendem um contrato-quadro, um contrato específico de aquisição de seis navios-patrulha oceânicos, e um contrato específico de aquisição de cinco lanchas de fiscalização costeira, tendo em vista a manutenção e reforço da capacidade de vigilância e fiscalização marítima, designadamente



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

nas zonas económicas exclusivas do continente e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, bem como nas áreas interiores ribeirinhas.

Em concretização do PRAN, foi celebrado, em 17 de novembro de 2004, o referido contrato-quadro, nos termos do qual se definia e regulava o enquadramento e o modo de união entre os dois contratos específicos de aquisição de seis navios-patrolha oceânicos e cinco lanchas de fiscalização costeiras, destinados à Marinha.

Segundo o preâmbulo, encontrava-se em causa a continuação da linha iniciada com os contratos de 15 de outubro de 2002 e de 19 de maio de 2004, sendo fundamental assegurar a uniformidade e continuidade não só dos fornecimentos como também das técnicas aplicadas e das tecnologias implementadas. Tal unidade e continuidade só se tornam possíveis se a construção dos novos navios for atribuída à mesma entidade incumbida da construção dos anteriores, isto é, se o ajuste direto contemplar os ENVC, além de que as eventuais subcontratações a empresas nacionais concorrem, por si só, para a crescente participação e desenvolvimento da indústria nacional especializada.

Nesta fase, aliás, a adjudicação dos novos navios a uma outra entidade acarretaria especiais dificuldades financeiras e logísticas para o Estado e, muito especialmente, para a Marinha, relacionadas, desde logo, com a necessidade de elaboração, de raiz e por uma entidade distinta, de novos projetos para os navios que se pretende adquirir, que poderiam facilmente gerar incompatibilidades ou dificuldades técnicas significativas na futura articulação entre esses mesmos navios e os que se encontram em fase de construção, vocacionados para o desempenho de funções idênticas, incompatibilidades e dificuldades essas que adviriam, justamente, do seu fornecimento por estaleiros diferentes.

Acrescenta-se que importa ter em conta que os ENVC (...) têm revelado estar em condições de proceder à construção do tipo de navios objeto do Programa, designadamente assegurando as indispensáveis aptidões técnica e estruturalmente impostas pelas

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

especificidades da construção naval deste tipo de unidades e dispondo de adequada capacidade de resposta às exigências do Estado, nomeadamente em termos de projeto e de construção.

No n.º 10 estabelece-se que quer o contrato quadro, quer o contrato específico de aquisição dos seis navios-patrolha oceânicos e o contrato específico de aquisição das cinco lanchas de fiscalização costeira, a celebrar entre o Estado e os ENVC, ficam isentos de contrapartidas.

Em 19 de dezembro de 2005 foi celebrado o contrato base entre o Ministério da Defesa Nacional e a ENVC, S. A., que estabelecia, de modo vinculativo, as bases do contrato de aquisição de cinco lanchas de fiscalização costeira em concretização do contrato-quadro, celebrado no âmbito do PRAN, tendo, em 17 de março de 2009, sido assinado o respetivo contrato de aquisição de cinco lanchas de fiscalização costeira, com o direito de opção de aquisição de mais três.⁵⁰

Relativamente a este tema, disse o Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

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

⁵⁰ Adaptado de relatório DILP, Estaleiros Navais de Viana do Castelo, março de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

documentação nesse sentido —, mas podiam atingir valores de várias dezenas de milhões de euros.

Foi, pois, uma revogação com um saldo muito positivo para os Estaleiros, independentemente da compreensão que se possa ter noutras perspetivas. Sob o ponto de vista dos contratos, os Estaleiros tinham também, para além de atrasos de dezenas e dezenas de meses na construção dos NCP (navio de combate à poluição) e das lanchas, a acrescer aos NPO, responsabilidades contratuais elevadas.⁵¹

NAVIOS MILITARES

Contrato	Valor M€	Recebimentos M€	Custos M€	Assinatura	Entrada em Vigor	Entrega Contratual	Entrega	Penalidades M€	Atraso (Meses)
NPO 238 - NRP Viana do Castelo	59,38	59,33	68,18	Outubro 02	Dezembro 02	Agosto 05	Março 14	7,27	103
NPO 239 - NRP Figueira da Foz	35,60	32,88	43,11	Outubro 02	Dezembro 02	Dezembro 05	Dezembro 13	2,89	95
	94,98	92,21	111,29					10,16	

Contrato	Valor M€	Recebimentos M€	Custos M€	Assinatura	Entrada em Vigor	Entrega Contratual	Previsão Entrega (Set/2012)	Penalidades M€	Atraso (Meses)
NCP 240 - Navio Combate Poluição	38,22	11,04	11,50	Maio 04	Abril 05	Abril 08	Junho 14	Cancelada	74
NCP 241 - Navio Combate Poluição	37,62	11,04	8,96	Maio 04	Abril 05	Outubro 08	Fevereiro 15	Cancelada	76
	75,85	22,07	20,46						

Contrato	Valor M€	Recebimentos M€	Custos M€	Assinatura	Entrada em Vigor	Entrega Contratual	Previsão Entrega (Set/2012)	Penalidades M€	Atraso (Meses)
LFC 249 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	2,02	Março 09	Dezembro 09	Março 13	Novembro 15	Cancelada	31
LFC 250 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	0,11	Março 09	Dezembro 09	Dezembro 13	Agosto 16	Cancelada	31
LFC 251 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	0,89	Março 09	Dezembro 09	Junho 14	Fevereiro 17	Cancelada	32
LFC 252 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	0,10	Março 09	Dezembro 09	Dezembro 14	Agosto 17	Cancelada	31
LFC 253 - Lancha de Fiscalização Costeira	30,50	1,63	0,11	Março 09	Dezembro 09	Junho 15	Fevereiro 18	Cancelada	32
	152,50	8,13	3,23						

52

Por forma a averiguar o impacto que as encomendas da marinha tiveram no agravamento da situação da empresa ENVC, recorreu-se às audições havidas em Comissão, começando pela do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco.

⁵¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 13.

⁵² Quadro do Anexo IV- Apresentação em Powerpoint deixada pelo Sr. Presidente da EMPORDEF, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira na CPI, na audição de 13 de março de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Na audição referida, pergunta o Sr. Deputado Fernando Negrão:

“(...) No que se refere às encomendas da Marinha, pretendo saber se foi salvaguardada a propriedade dos projetos de construção dos navios para a Marinha. E, havendo atrasos como houve — e sabemos que houve — na construção, e que resultaram no incumprimento contratual, se foram ou se serão pagas indemnizações.”⁵³

Resposta do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

“(...) Quanto às encomendas da marinha e à salvaguarda dos projetos, sim, foi possível salvaguardarmos, nomeadamente o projeto de navio polivalente logístico. E o Ministério da Defesa, como estava em curso o processo de privatização para que precisamente a propriedade intelectual desse projeto ficasse no Estado, por afetação de verbas próprias do Ministério da Defesa — é hoje o Ministério da Defesa o titular desse projeto, em compra, que mereceu o visto prévio do Tribunal de Contas —, comprou aos Estaleiros esse projeto. Portanto, estão salvaguardados os projetos que viabilizam que se possa construir, no futuro, o mesmo.

Já no que diz respeito às indemnizações, havia lugar para indemnizações por parte de incumprimento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e também havia lugar para indemnizações por atrasos. É verdade que a rescisão de contrato também poderia resultar em indemnizações por parte do Governo aos Estaleiros. E foi

⁵³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 7.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

considerado que havia uma compensação entre aquilo que seriam os riscos de indemnização por parte da Marinha e aquilo que seriam os riscos de indemnização por parte dos Estaleiros nos atrasos na execução das encomendas.⁵⁴

Relativamente a esta matéria, quando questionado pelo Sr. Deputado António Filipe, responde o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

*(...) “ Devo também dizer-lhe, já que falou da questão das encomendas da Marinha, que **as encomendas da Marinha só foram executadas no período em que, segundo parecia, Portugal crescia, era moderno e estava num franco desenvolvimento, entre 2005 e 2011.... Ora, das encomendas da Marinha, que deveriam ter sido, na sua maior parte, executadas nesse período, só se executaram, desse plano de construções, 2,5%.** Porquê? O plano consistia em dois NPO (navios patrulha oceânicos), que tinham sido contratualizados em 2002, com prazo de entrega previsto para 2005, tendo sido entregues, um, em 2011, com seis anos de atraso, e, outro, em novembro de 2013, já com este Governo a disponibilizar verbas para o efeito, e com oito anos de atraso. O custo previsto era de 95 milhões de euros e foram pagos 111 milhões de euros.*

Depois, havia um plano relativo à aquisição de navios, de 2004, que consistia em cinco lanchas de fiscalização costeira (LFC) e seis NPO, sendo o valor do contrato de 480 milhões de euros. Entre 2005 e 2011 (quando Portugal crescia, tinha dinheiro e, por isso, as questões orçamentais podiam ser tratadas de forma diferente...!),

⁵⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 14-15, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

deveriam ter sido gastos nisto 312 milhões de euros e foram pagos 8 milhões de euros.

Quanto às LFC, que tinham um prazo de entrega para 2008, a sua construção, em 2012, não se tinha sequer iniciado. E, relativamente aos NPO, nada foi feito, nem sequer foram contratualizados.

Quanto a dois NCP (navios de combate à poluição marítima), o contrato entrou em vigor em 2004, previa o pagamento de cerca de 75 milhões de euros e foram pagos 22 milhões de euros, mas apenas para compra de equipamento. Foram executados 30% do valor previsto. Os navios deveriam ter sido entregues em 2008, mas, em 2012, não se tinha sequer iniciado a sua construção.

*Por isso, nós falamos de um plano da Marinha, de encomendas para a Marinha, que deveriam ter sido concluídas, na sua maior parte, até este Governo ter tomado posse, mas que não o foram.*⁵⁵

O Sr. Prof. Augusto Santos Silva, ex-Ministro da Defesa Nacional, que tutelou esta área, entre outubro 2009 e junho de 2011, também esclareceu sobre esta temática na sua audição.

Perguntou o Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) O Sr. Professor foi Ministro da Defesa entre 2009 e 2011. Conhece a Lei de Programação Militar — Lei Orgânica n.º 4/2006, que previa um conjunto de investimentos na Marinha, entre 2006 e 2011, que ascenderiam a cerca de 270 milhões de euros, incidindo basicamente em construção militar naval, construção de

⁵⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 25-26, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

navios nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que lhe recordo que eram os seguintes: NPO (navio de patrulha oceânica) Viana do Castelo, NPO Figueira da Foz, NCP (navio de combate à poluição) Sines, NCP Ponta Delgada, NPO Funchal, NPO Aveiro.

Em 2009, deveriam ter sido investidos cerca de 34 milhões de euros; em 2010, 74 milhões de euros; em 2011, 79 milhões de euros.

*Sr. Professor, no tempo em que foi Ministro da Defesa e não tendo cancelado a Lei de Programação Militar, por que não cumpriu, enquanto Ministro, esta lei? Esta é a primeira pergunta.*⁵⁶

Respondeu o Sr. Prof. Augusto Santos Silva:

*“(...) Em relação às questões que me colocou, ou seja, porque é que a Lei de Programação Militar não foi cumprida em 2010 e na primeira metade de 2011, que são os anos sob a minha responsabilidade, do ponto de vista da execução orçamental, nos termos em que tinha sido aprovada em 2006, a resposta é porque isso foi determinado pela Lei de Orçamento do Estado para 2010 e para 2011, que introduziu vários cortes em vários setores, incluindo a definição de outros tetos abaixo dos que legalmente eram permitidos pela própria Lei de Programação Militar para a sua execução. Isto, aliás, nem começou em 2010, nem acabou em 2011, como o Sr. Deputado sabe melhor do que ninguém.*⁵⁷

⁵⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 1 de Abril de 2014, Ministro da Defesa Nacional do XVIII Governo Constitucional, Sr. Prof. Augusto Santos Silva, págs. 9-10.

⁵⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 1 de Abril de 2014, Ministro da Defesa Nacional do XVIII Governo Constitucional, Sr. Prof. Augusto Santos Silva, págs. 14-15.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Prof. Augusto Santos Silva ex-Ministro da Defesa Nacional, que tutelou esta área entre outubro 2009 e junho de 2011, na sua audição, respondeu ao Sr. Deputado Fernando Negrão, sobre a situação da empresa ENVC, na altura em que o plano de reestruturação foi aprovado:

“(...) Na altura em que o plano de reestruturação foi aprovado pelo Estado, a empresa contava com 766 trabalhadores, dos quais grande parte não tinha serviço atribuído nem podia ter. Uma das componentes essenciais do plano de reestruturação era reduzir o número de trabalhadores para um valor, então, estimado de 344 postos diretos mais 200 indiretos e, portanto, reduzir em cerca de um terço o volume de força de trabalho a que os Estaleiros recorriam.

Por que é que era preciso fazer isso? Porque esse era o custo mais importante dos custos fixos da empresa e os custos fixos da empresa eram de tal forma, em proporção, isto é, o seu rácio sobre o total de custos era de tal forma que a empresa não era, pura e simplesmente, capaz de gerar cash-flow nem resultados positivos, fossem eles EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization), antes de impostos ou depois de impostos. Portanto, era preciso atacar esse problema.

Era preciso atacar também outro problema que a empresa tinha, que não valia a pena contornar, que era um problema de produtividade. Por isso, outra das medidas essenciais do programa de reestruturação era a passagem do horário de trabalho da empresa das 37 horas semanais, que então eram praticadas, para as 40 horas semanais, o que constituía o padrão médio no setor privado, então, em Portugal.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Também se propunha que a resolução da questão financeira nos Estaleiros se pudesse fazer sem suscitar quaisquer dúvidas de ajudas de Estado ilegítimas, por parte da Direcção-Geral da Concorrência europeia. Por isso, a proposta era a de que o Estado, isto é, a EMPORDEF e o Tesouro, mas sobretudo a EMPORDEF, transformassem em capital a dívida que os Estaleiros tinham acumulado face à sua própria holding e ao seu próprio acionista.

Evidentemente, também estavam previstas medidas importantes, do ponto de vista da gestão de encomendas por parte dos Estaleiros. E o conjunto destas medidas garantia, dava bases de sustentabilidade sólidas (a expressão é da Direcção-Geral do Tesouro) para que a empresa pudesse passar, a breve prazo de dois ou três anos, a resultados anuais positivos e estivesse em condições de abrir parte do seu capital a privados, estando, aliás, previsto no programa de reestruturação um encaixe futuro de 100 milhões por via dessa abertura.⁵⁸

O Sr. Dr. Fernando Geraldes, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2004 e março de 2007, referiu-se quanto à atitude da Marinha ao longo do processo de construção e ao próprio clausulado dos contratos, esclarecendo as perguntas do Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo:

“(...) no contrato dos NCP (navios de combate à poluição), por exemplo, no qual já participei um bocadinho... Este contrato está ligeiramente diferente, mas vou dar-lhe um exemplo concreto do contrato dos patrulhões. Havia uma parte do contrato que

⁵⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 1 de Abril de 2014, Ministro da Defesa Nacional do XVIII Governo Constitucional, Sr. Prof. Augusto Santos Silva, págs. 34-35, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

dizia, basicamente, o seguinte: «O Estado (...)» — entidade, Ministério da Defesa — «(...) pagará à empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo contra a apresentação da fatura (...), com o andamento de (...) obra do projeto, se assim o entender». «Se assim o entender» é um clausulado que, se calhar, do ponto de vista legal ou de direito, tem toda a lógica, mas para mim é um absurdo. Não é «se assim o entender», porque, se a empresa que fez o trabalho apresentou uma fatura e se o trabalho está de acordo com o plano de construção, a entidade, neste caso, o cliente, o Ministério da Defesa, tem de pagar e ponto final no assunto. Portanto, é um normativo perfeitamente escusado.

(...)

Do que me apercebo da parte de projeto, o que aconteceu, e foi acontecendo, sobremaneira (eu não estava já lá, mas fui ouvindo), foi que a Marinha quis comprar pelo preço de um Fiat e levou um Ferrari! E foi repassado para a empresa um custo, extremamente grande e oneroso, da construção de um navio que tinha determinado tipo de características, as partes técnicas que estavam anexas ao contrato, que foram tratadas não faço a mínima ideia por quem, tinham lá incorporadas todas as alterações e, portanto, permitia que a Marinha fosse alterando o contrato sem que a empresa pudesse dizer: «Eh pá, chega, acabou, não passamos isto». Portanto, isso foi sucessivamente feito e onerando, penso eu, a construção da embarcação, dos NPO, com as consequências que obviamente trouxe para os resultados da empresa.

(...)

o primeiro navio químico, que foi de um armador finlandês, se não me falha a memória, deu, no ano de 2004, 20 milhões de euros de prejuízo, quando o navio tinha sido contratado pela empresa em 2002, se não me falha a memória, por 26

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

milhões de euros. Custou 46 milhões de euros. Sabe porquê? Como deve imaginar, «saltou-me a tampa» 550 mil vezes, não é?!

É porque havia uma especificação no contrato, não me lembro do nome técnico mas, no fundo, queria dizer (como aquele navio era para navegar nos mares do Norte, era uma especificação que a soldadura teria de ter) que se eu passasse a mão na soldadura (suponha que isto é a soldadura de duas chapas) não poderia sentir nada! Sabe quantas vezes os artífices do Estaleiros fizeram isto? N! Sabe quantas vezes incorporaram isto no contrato e aumentaram o preço? Zero! Sabe porquê? Porque fazia parte da cultura dos Estaleiros, de um ponto de vista que acho até positivo: gostavam de fazer bem. Acho que aquela empresa tinha excelentes... gostavam de fazer bem. Só que o «fazer bem» tem um pouco esta consequência, que é o fazer bem, ser rigoroso, mas que tem de passar depois para o outro lado, porque costuma-se dizer... Eu até adorava que fizessem 550 mil alterações, desde que fossem pagas! Não me importava nada que a Marinha fizesse alterações. Pois que fizessem até mais, desde que fossem pagas!”⁵⁹

O Sr. Dr. Fernando Geraldês, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2004 e março de 2007, esclareceu sobre as encomendas da marinha.

Pergunta do Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) A EMPORDEF forneceu-nos a informação de que os contratos para a construção dos NPO foram assinados e desenvolvidos nos Estaleiros e que os contratos para a construção dos NPC terão sido assinados em maio de 2004 e

⁵⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Geraldês, págs. 8-13.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

deveriam ter entrado em vigor em abril de 2005, mas não avançaram. E em 2009, eventualmente, já haveria a lancha de fiscalização costeira e outras.

Ou seja, o facto de o Estado, entre 2004 e 2011, não ter cumprido os contratos que tinha assinado com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo inviabilizou que os Estaleiros pudessem ter obtido outros contratos que poderiam, eventualmente, ter trazido trabalho, construção e outro tipo de funcionamento à empresa?''⁶⁰

Resposta do Sr. Dr. Fernando Galdes:

“(...) se parto do princípio de que vai haver esse tipo de encomendas de navios militares para a empresa, no meu tempo, o escalonamento da capacidade, que não era ilimitado, dependia da capacidade de docagem que a empresa que tinha, o que, obviamente, foi uma condicionante, inclusive mais para a frente, penso eu.

Se tivesse a perspectiva de construir dois navios em 2007 ou em 2008 não ia angariar encomendas novas quando não tinha capacidade para as construir, porque as docas dos Estaleiros não eram ilimitadas. Portanto, não era fisicamente factível.”⁶¹

O Sr. Eng. Arnaldo Figueiroa Machado, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2007 e dezembro de 2008, esclareceu a Sra. Deputada Carla Cruz sobre as encomendas da marinha, afirmando que os contratos eram sempre muito favoráveis à marinha:

⁶⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Galdes, pág. 33

⁶¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Galdes, págs. 33-34.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) 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.”⁶²

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, no período de 2009 a 2010, em resposta ao Dr. Deputado Abel Baptista, sobre a capacidade dos ENVC acompanharem projectos militares, afirma:

“(...) Por exemplo, tenho comigo uma carta da Navantia — que depois poderei mostrar quando falarmos das parcerias — onde eles dizem que a nossa incapacidade de acompanhar projetos militares era enorme. E nós tínhamos de assumir isso.”⁶³

O Sr. Contra-Almirante Vítor Gonçalves de Brito, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre julho e setembro de 2010, esclareceu o Sr. Deputado Jorge Fão, sobre os contratos militares:

⁶² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2007 a 2009, Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, pág. 13.

⁶³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 30 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, pág. 12.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) O Sr. Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito: — Bom, nos contratos militares, como referi, é claramente um problema do articulado contratual, que não foi devidamente entendido por quem celebrou esses contratos. Quer dizer, os contratos, em alguns aspetos, têm cláusulas leoninas, noutros aspetos são muito genéricos. Isto é, eu costumava dizer que, só a título de exemplo (e peço desculpa pelo exemplo), algures no Caderno de Encargos dizia: «devem ser fornecidos 20 copos», e, provavelmente, quem estava a orçamentar pensava que eram copos de vidro comprados no Braz & Braz ou... E, não era com este exemplo, mas só para dar a ideia, do lado do Estado dizia-se: «Não, não, o que nós queremos são copos de cristal, porque o padrão da Marinha é copos assim, assado...!». Logo aí, se fossem fornecer copos de cristal, havia um prejuízo.

O que tinha de haver do lado dos Estaleiros era a capacidade, a competência para dizer: «Desculpe lá, copos de cristal não pode ser!», é o que acontece quando o Estado faz contratos com estaleiros estrangeiros. Quer dizer, mesmo que o Estado adote a mesma forma de fazer os contratos, do lado estrangeiro há capacidade para explicar que aquilo não está bem, que tem de ser isto ou tem de ser aquilo.

De maneira que, no caso dos navios militares, foi um problema de clausulado dos contratos e é um problema de deficiente gestão dos contratos; no caso dos navios civis... Julgo que o caso do Atlântida está mais do que escalpelizado, houve ali erros tremendos com entradas de muitas entidades que não deveriam ter entrado e com a aceitação pelos Estaleiros de projetos e contas mal feitas, que não deveria ter

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

aceitado como boas, etc. Portanto, isso está mais do que escalpelizado e é um caso infeliz.”⁶⁴

O Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre setembro de 2010 e junho de 2011, em resposta ao Sr. Deputado Agostinho Santa, sobre as encomendas da marinha:

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

⁶⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de julho a setembro de 2010, Sr. Contra-Almirante Victor Gonçalves de Brito, págs. 42-43.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

isto, isto e isto teve um custo, não tínhamos qualquer documento assinado pelo cliente a dizer que tinham sido feitas essas alterações. Portanto, os Estaleiros saíam sempre prejudicados nesses litígios de revisão de preços, no fim da obra.”⁶⁵

d. Atlântida e Anticiclone

O contrato para a construção dos ferryboats - Atlântida e Anticiclone - foi assinado em abril de 2006. O destino destes navios era estabelecer a ligação inter-ilhas da Região Autónoma dos Açores.

A empresa pública açoriana Atlânticoline era o armador, sendo a construtora a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Por ofício datado de 9 de abril de 2009, o contrato foi rescindido pela Atlânticoline, alegando justa causa e incumprimento contratual por parte da ENVC.

Pergunta do Sr. Deputado Fernando Negrão:

“(...) Em relação ao Atlântida: em dezembro de 2009, o Governo Regional dos Açores, através de um acordo arbitral, rejeitou aos Estaleiros a compra do navio Atlântida. Este é um facto. Quais as razões e o impacto das mesmas? Sr. Ministro, que medidas tem vindo a tomar relativamente a esta questão?”⁶⁶

Resposta do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

⁶⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, pág. 39.

⁶⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 6.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*“(...) Atlântida, 2009: porque é que foi rejeitado? Só sei aquilo que também consta da documentação que mandámos para a Procuradoria-Geral da República e na qual se é dito que, como o navio faz menos um nó naquilo que é a sua velocidade para cumprimento da distância que estava programada no que diz respeito às razões pelas quais ele foi construído, esse nó era fundamento para a resolução de contrato. Diga-se que, na auditoria que foi feita na época, foi considerado que era excessiva a resolução do contrato para aquilo que era a matéria que estava em causa. **A verdade é que houve um tribunal arbitral; a verdade é que foi feito, no âmbito desse tribunal arbitral, um acordo pelo qual os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tiveram de ficar com o navio e devolver aos Açores cerca de 40 milhões de euros, dos quais 32 milhões de euros foram logo pagos por intermédio de um empréstimo que uma empresa que estava naquelas condições de fragilidade económica não deixou de conseguir por via do aval dado pela EMPORDEF. Esse empréstimo foi obtido para não ser utilizado na atividade da empresa, mas, sim, para devolver 32 milhões de euros aos Açores.***

Como também tem sido aqui dito, significa que essa foi, digamos, uma «machadada final» para aniquilar a capacidade de os Estaleiros poderem prosseguir a sua atividade. Nós tentámos, ainda no âmbito do nosso Governo, fazer um acordo com os Açores, no sentido de esse navio ser utilizado para aquilo a que se destinava no transporte entre ilhas, mas, infelizmente,

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

verificámos que pelo lado dos Açores sempre houve um total obstáculo a fazer qualquer espécie de acordo.⁶⁷

E ainda sobre esta matéria, responde o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, ao Sr. Deputado António Filipe:

“(..). Quanto ao navio Atlântida, enviámos para a Procuradoria-Geral da República toda a documentação, porque para nós é uma situação realmente inadmissível. Como é que é possível não se ter feito um acordo que acautelasse os interesses dos Estaleiros? Como é que foi possível arranjar para uma empresa que estava sem financiamento cerca de 32 milhões de euros, para devolver aos Açores, naquela altura, matéria, aliás, considerada ajuda de Estado ilegal por parte da Direção-Geral da Concorrência Europeia?

Portanto, esta é uma história que espero que a Procuradoria-Geral da República venha a esclarecer.”⁶⁸

Sobre o processo de venda do Atlântida, pergunta ao Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, a Sra. Deputada Mariana Aiveca:

“(..). A terceira pergunta, também de uma forma rápida e direta, é sobre o Atlântida. Qual é o preço base? Sabemos que o Atlântida está à venda, que a Administração dos Estaleiros Navais nos diz que terá em consideração as três melhores propostas e se reserva a possibilidade de não aceitar propostas que não considere vantajosas,

⁶⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 12-13.

⁶⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 29-30.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

mas tudo isto é muito vago. Sabemos também que, tendo em conta o relatório e contas dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo de 2012, a avaliação é de 29 milhões de euros. Portanto, Sr. Ministro, o que lhe pergunto é qual é o preço base do Atlântida para esta venda e como é que esta situação vai contribuir, também, ou não, para o desafogo financeiro dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?”⁶⁹

Resposta do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

“(...) Quanto ao preço, o Atlântida não tem preço base. Também é uma exigência da Direção-Geral de Concorrência Europeia que, quando se faz uma venda de ativos tendo em vista obter os meios para ajudar a amortecer o passivo da empresa, estes sejam colocados em concurso público sem preço de base referenciado. Depois, há a avaliação que a Sr.^a Deputada referiu, sendo que o júri é presidido por um membro da Inspeção-Geral de Finanças, precisamente para acautelar quer as questões de natureza financeira e fiscal, quer também as jurídicas.

Sr.^a Deputada, convenhamos que temos ali um ativo em relação ao qual, dado o tempo que está a decorrer e a situação que tem acontecido, temos de ser bem pragmáticos e cuidadosos naquilo que consideramos ser bom ou mau. Pior será que, com o andar dos tempos, não se faça nada, como aconteceu no passado, e acabemos por ter algo que caminhará para a sua autodestruição e não se consiga — sempre em busca da solução ótima — nem sequer a boa, nem sequer a sofrível.”⁷⁰

⁶⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 58.

⁷⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 60.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Sobre a temática do Atlântida, na 2ª audição, refere o Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, na sua exposição inicial:

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

Outra consequência do acordo que foi estabelecido, de devolução e recusa da Atlânticoline dos dois navios, foi o pagamento dos 40 milhões que referi há bocado: 32 milhões foram pagos na altura e 8 milhões ficaram a dever-se, de que, até à data, se pagaram, em pequenas amortizações, por esta ou aquela razão, cerca de 2 milhões. Mas os juros vão correndo e, portanto, nesta altura, estamos a falar outra vez de cerca de 7,6 milhões de dívida, que a empresa tem de respeitar, porque isso foi sancionado no tribunal arbitral (slide 13).⁷¹

Na 2ª audição perguntou o Sr. Deputado Afonso Oliveira, ao Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

“(...) O Sr. Dr. Vicente Ferreira fez a seguinte afirmação na Comissão de Defesa Nacional: «A recusa do navio Atlântida pelos Açores correspondeu à certidão de óbito dos Estaleiros». Quer explicar porquê nesta Comissão?»⁷²

⁷¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 10-11.

⁷² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 22.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Resposta do sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

“(...) Para além do impacto de setenta e tal milhões de prejuízo potencial, pelo menos instantaneamente imobilização financeira, mais o serviço da dívida que daí decorria e todos os problemas técnicos de degradação, pelo menos, do Atlântida, para além da perda do Anticiclone, eu diria que, ao nível da reputação para os Estaleiros, foi a certidão de óbito. Muito pior do que os valores de perda foram os valores de imagem.

Definitivamente, os Estaleiros nunca mais conseguiram equilibrar a sua fórmula de gestão do que lhe faltava fazer, e naquela altura eram essencialmente construções militares e passados uns meses passou a ter o contrato dos navios asfalteiros, que é muito relevante na vida da empresa e da responsabilidade do Estado português e da EMPORDEF. A partir dessa altura, não conseguiu desenvolver a conclusão rápida e em prazo dos NPO, não conseguiu arrancar com a construção dos NCP, não conseguiu realizar o projeto das lanchas. Há diferentes razões, mas a financeira foi também violentíssima. Apesar de ter adiantamentos que eram superiores aos valores dos contratos em qualquer destas construções — e o mesmo se veio a repetir em relação aos navios asfalteiros —, os Estaleiros não tiveram condições internas orgânicas para cumprir esses contratos.”⁷³

Perguntou ainda o Sr. Deputado Afonso Oliveira, ao Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

⁷³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 22-23.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) Chegaram, ontem, a esta Comissão Parlamentar de Inquérito, enviados pela EMPORDEF, dois pareceres sobre a questão que opõe os Estaleiros Navais à Atlânticoline a propósito do fornecimento do navio Atlântida, um deles elaborado pelo Sr. Dr. António Pinto Monteiro e o outro pelo Sr. Dr. Menezes Cordeiro. Pode dizer-nos quais foram as principais conclusões desses pareceres e o que é que os mesmos representaram nesse período?”⁷⁴

Resposta do Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

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

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

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

⁷⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 23-24.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

Portanto, são estas as recomendações que percebo.

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

(...)

Já agora, permitam-me referir que, para além desses pareceres, existem as avaliações — que trouxe comigo, na dúvida sobre se existiriam na Comissão, ou não — que resultaram de uma inspeção da Inspeção-Geral de Finanças, e cuja leitura recomendo, a qual chega à mesma conclusão, ou seja, que são inexplicáveis os termos do acordo. Eu tenho as maiores reservas.”⁷⁵

O Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclareceu também o Sr. Deputado Afonso Oliveira, sobre a fiscalização da obra do *ferry boat* Atlântida:

⁷⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 23-25, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) Vou só referir um exemplo do historial do Atlântida e do Anticiclone. Numa construção nova, o armador tem sempre uma equipa de fiscalização, como existe em qualquer obra pública. A equipa de fiscalização apareceu nos Estaleiros sete meses depois de a construção começar. Basta este dado para se perceber que a envolvimento do armador no processo surge muito tardiamente.

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

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

Só estes primeiros meses documentam a dita inexistência de colaboração e, para mim, representam essencialmente um défice de partilha de responsabilidade. A partir dessa altura, tudo o que acontecesse em termos de alterações dos navios, e foram imensas, inevitavelmente conduziria a uma partilha de responsabilidade. Os pareceres apontam exactamente nesse sentido.”⁷⁶

⁷⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 25-26.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclareceu ainda o Sr. Deputado Jorge Fão, no que toca ao apuramento e responsabilidades neste caso do Atlântida:

“(...) Relativamente à atividade de umas empresas, há entidades reguladoras, entidades auditoras e entidades de supervisão. Não compete a uma administração que chega, na minha perspetiva, admito que possa haver outras, andar a julgar os atos anteriores e muito menos a questioná-los.

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

Portanto, entregámos a exposição, aguardamos que essa autoridade nos dê continuidade e esperamos que tire conclusões.”⁷⁷

Sobre esta questão, pergunta mais à frente o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo:

“(...) O Sr. Doutor referiu a falta de colaboração do cliente, da empresa dos Açores.

⁷⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 43-44.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*Gostava que aprofundasse um bocadinho mais essa falta de colaboração neste caso específico.*⁷⁸

Resposta do Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

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

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

Para mim, foi isso que aconteceu no Atlântida, ou seja, para responder às necessidades de navegabilidade e às condições técnicas de segurança requeridas, os Estaleiros tiveram de provocar modificações, colocaram toneladas e toneladas de lastro no navio. Como é evidente, o navio foi mais para o fundo e passou a andar mais devagar, porque estava mais enterrado

⁷⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 97.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

dentro de água. Isto é básico, não é preciso ser engenheiro naval para perceber! Até deixo estas questões para a administração dos Estaleiros.

Portanto, estávamos numa circunstância em que estas multitudes de modificações levaram a uma responsabilidade partilhada. No mínimo,

partilhada! Daí, na minha opinião, todo o processo, principalmente a atitude que a Atlânticoline teve de recusa dos navios, não tem qualquer sentido de equilíbrio ou de cooperação, a que o armador estava obrigado, como diz o Professor Pinto Monteiro ou o Professor Menezes Cordeiro no seu parecer. Não tem! Há um dimensionamento muito desequilibrado entre a solução que a Atlânticoline queria e a sua responsabilidade no projeto.⁷⁹

Na audição com a Comissão de Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com os Srs. António Costa e Abel Viana, coordenador e representante da referida Comissão, também responderam sobre o *ferry-boat* Atlântida, ao Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) Sr. Deputado, relativamente à questão que colocou em termos de inspeção ou, como queira chamar, do acompanhamento em termos de fiscalização na construção naval, o armador coloca lá um fiscal, que é o fiscal dele, depois há uma companhia, que pode ser a Lloyds, que pode ser a GL ou outras empresas, que faz esse acompanhamento, que são companhias externas, que, em termos de normas de construção naval, acompanham minuciosamente todo o processo.

⁷⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 97-98, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O que lhe posso dizer é que comecei a trabalhar nos blocos da Atlânticoline para o navio Atlântida e, desde a primeira hora, começámos a introduzir alterações. Como saberá, o projeto daquele navio foi concebido num escritório na Rússia que não tinha credibilidade, ou não tinha o tal ADN suficiente para fazer um projeto daquele envergadura, e quando aquele projeto chegou aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e porque temos um departamento onde fazem umas maquetas, umas miniaturas do navio, e onde se vê se o navio tem estabilidade ou não, atendendo ao tipo de navio que era, atendendo à sua conceção, atendendo ao tipo de trabalho que iria fazer e à tonelagem de aço que tinha, o nosso técnico, com 41 anos de empresa, disse à administração da altura que aqueles navios não tinham estabilidade suficiente e alertou, mais do que uma vez, para essa situação, penso eu, produzindo o seu relatório e entregando-o à administração.

A administração perante esses factos, é óbvio — penso eu, não tive acesso a essa documentação —, disse ao armador o que se passava e foram introduzidas gradualmente todas as alterações que o nosso departamento de projeto achou por bem introduzir em acordo — volto a referi-lo — e em consonância com o fiscal da Atlânticoline e, provavelmente, com o armador.

O que está aqui em causa, Sr. Deputado, e acho que já fui muito claro relativamente a este processo da Atlânticoline, é que só por capricho próprio... É que as mesmas pessoas que estavam na altura a governar o Governo dos Açores... E aqui é que acho que há o esbanjar de dinheiros públicos.

(...)

E digo-lhe, muito sinceramente: o que lamento é que a administração, naquela altura, tenha entrado em acordo no tribunal arbitral para resolver aquela situação da forma como a resolveu, porque deveriam deixar isto correr em tribunal. Todos nós

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*erramos, mas, provavelmente, a nossa empresa, hoje, não estaria na situação em que está se, efetivamente, na altura própria, as pessoas tivessem dado um murro na mesa.*⁸⁰

O Sr. Prof. Augusto Santos Silva ex Ministro da Defesa Nacional, entre outubro 2009 e junho de 2011, na sua audição, respondeu ao Sr. Deputado António Filipe, sobre o Atlântida.

Pergunta do Sr. Deputado António Filipe:

“(...) A questão do Atlântida é, de facto, a magna questão que o trouxe a esta Comissão de Inquérito. Já foi aqui considerado, não pela administração, que ainda não veio aqui, mas pelo Presidente da EMPORDEF, que o caso Atlântida foi a machadada final nos Estaleiros e este processo suscita-me muitas dúvidas.

Fomos informados de que a empresa possuía pareceres jurídicos que retiram razão à solução dada, ou seja, com base naqueles pareceres jurídicos, a empresa nunca devia ter aceitado o acordo que aceitou.

Mas a questão que se coloca é esta: tínhamos, de um lado, uma empresa estratégica, que são os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, tínhamos, do outro lado, uma empresa na dependência ou sob a superintendência da Região Autónoma dos Açores, do Governo Regional dos Açores, ou seja, tínhamos duas entidades públicas, duas entidades com grande relevância pública.

A questão que se me coloca é a de saber se nunca se conversou sobre este assunto, não numa perspetiva conflitual — de um lado, os interesses do Governo

⁸⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 26 de Março de 2014, coordenador e representante da Comissão de Trabalhadores de Viana do Castelo, Srs. António Costa e Abel Viana, págs. 59-61.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Regional dos Açores, do outro, os interesses dos Estaleiros de Viana do Castelo —, mas numa perspetiva de concertação, que pudesse conciliar os interesses de ambas as partes. Se houve alguma conversa dessas, nós não o sabemos.

O Governo não considerou que, perante as consequências catastróficas que este processo poderia ter para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, se procurasse encontrar, com o Governo Regional dos Açores, uma perspetiva de resolução amigável deste assunto? Ou seja, aquela questão da velocidade era assim tão decisiva que implicasse uma denúncia do contrato, por parte da Atlânticoline? Para já, há algumas dúvidas sobre os tais testes de velocidade, que tornam até incompreensível que os advogados, os representantes dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, pudessem ter aceitado aquele acordo no âmbito do tribunal arbitral — já foi aqui questionada essa posição —, mas, de facto, a questão que se nos coloca é a de saber se o Governo, na altura, que até teria um diálogo fácil com o Governo Regional dos Açores (pelo menos, em princípio), não equacionou a hipótese, tendo em conta as consequências para os Estaleiros, de procurar encontrar uma solução que não fosse tão catastrófica, se isso lesaria, de forma assim tão grave, os interesses da Região Autónoma dos Açores, que, pelos vistos, até está a alugar, de uma forma muito dispendiosa, o serviço que poderia ser feito precisamente pelo Atlântida.

Uma última questão, relacionada com esta, é a seguinte: bom, então, se houve um incumprimento, por parte da empresa, que teve consequências gravíssimas, pergunto se não foram apuradas responsabilidades. É possível que isto aconteça assim? Por facto imputável à empresa, porque, de outra maneira, ela não seria sancionada como foi, por facto que é da responsabilidade da empresa foi dada uma machadada final. Bom, então, e fica tudo na mesma? Não há administrações que

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

sejam responsabilizadas? Não se procurou apurar por que é que isto aconteceu? É que isto não pode acontecer! Não é possível que o Estado português admita que os contribuintes portugueses tenham de suportar situações como esta, em que uma empresa sofre consequências que podem ter levado ao seu desmantelamento a prazo e não aconteça nada, fiquemos assim.

Portanto, pergunto se isto não foi uma preocupação para o Governo de que fez parte.⁸¹

Resposta do Sr. Prof. Augusto Santos Silva:

“(...) Quanto à questão do Atlântida, é muito interessante que o Sr. Deputado António Filipe, por duas vezes, a tenha considerado como a questão magna do meu mandato. É muito interessante! Não posso dizer absolutamente nada ao Sr. Deputado sobre o processo de construção do Atlântida — o contrato, os termos do contrato, incluindo aquela cláusula contratual que permite denunciar ou cancelar o contrato, podendo pedir indemnização, por causa da diferença de um nó de velocidade —, não posso pronunciar-me sobre isso, porque não estava na EMPORDEF em 2006. Posso pronunciar-me, e foi sobre isso que me pronunciei, sobre a conclusão dessa questão através de um acordo extrajudicial.

Se falei com o Governo Regional dos Açores, a propósito do processo de construção do Atlântida, já respondi ao Sr. Deputado Abel Baptista: não e seria uma enormidade se o fizesse! O que é que o Ministro dos Assuntos Parlamentares tinha a ver com isso? Certamente, houve contactos, mas, sobretudo, entre as empresas.

⁸¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 1 de Abril de 2014, Ministro da Defesa Nacional do XVIII Governo Constitucional, Sr. Prof. Augusto Santos Silva, págs. 74-76.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

(...)

Mas, pela minha parte, nunca agi, no exercício das funções públicas, por critérios de maior proximidade ou de maior facilidade, fosse relativamente a quem fosse. Aliás, julgo que um membro do Governo que proceda assim não merece ser membro do Governo.

O Governo Regional dos Açores tinha por obrigação defender o interesse público dos Açores e o Governo da República tem a obrigação de defender o interesse da República. E as empresas públicas — empresas, porque o contrato não foi estabelecido entre Governos — tinham ambas a obrigação, de, primeiro, ter trabalhado conjuntamente de forma a que o navio tivesse sido construído em condições e, segundo, resolver o litígio. Foi, aliás, essa orientação que o XVII Governo deu à empresa que estava sob sua tutela.

Agora, se me pede outra vez uma avaliação política, eu sei fazer essa avaliação política. Evidentemente que sei que uma situação política em que há um Governo e o principal partido da oposição usa um contrato como a pedra de toque para o ataque ao Governo, é uma situação política que, nos seus termos, não torna esse diálogo fácil.

(...)

Agora, o acordo não é um acordo decidido pelo tribunal arbitral. Foi constituído um tribunal arbitral e, como estava constituído um tribunal arbitral, o acordo entre as partes teve de ser submetido a homologação do tribunal arbitral, que fez uma homologação formal, como lhe competia, dizendo algo do género: não verificámos aqui nenhuma ilegalidade e, portanto, homologamos o acordo.

E chamo a atenção para que a lógica do acordo, os termos do acordo são estes: os Estaleiros devolveram as verbas que tinham sido adiantadas. Repito, nos termos do

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

acordo, os Estaleiros devolveram as verbas que tinham sido adiantadas, isto é, 32 milhões de euros (isto, em número redondos, mas, depois, se houver mais algum episódio parlamentar, poderei dar os números certos) relativos ao Atlântida e 7 milhões de euros relativos ao Anticiclone — é que o Atlântida era o protótipo e, a partir daí, o processo era replicável.

Os Estaleiros ficaram com a disponibilidade plena do navio construído e do navio em construção. A expectativa dos Estaleiros, tal como comunicada ao Tesouro, é que a de havia interessados no Atlântida (aliás, já tinham visitado o Atlântida). A venda não era concretizável no imediato e daí ser preciso contrair o empréstimo, e daí ser preciso a autorização do acionista para a contração desse empréstimo.

O armador renunciava aos direitos contratuais, incluindo a execução da garantia bancária...⁸²

O Sr. Dr. Fernando Geraldês, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2004 e março de 2007, ouvido na CPI, falou sobre o Atlântida, em resposta ao Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo:

“(...) Quanto ao contrato, acho que a pessoa mais indicada para responder, porque ele tinha a área financeira e a área comercial (foi o pelouro que lhe foi distribuído, na altura, pela EMPORDEF), era um colega meu que estava na administração, o Adriano Telles de Menezes, e que se encarregou basicamente da negociação desse contrato dos Açores. Tenho a ideia de que ele nunca chegou a levar esse contrato a conselho de administração, quando eu estava lá, porque dizia que havia umas

⁸² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 1 de Abril de 2014, Ministro da Defesa Nacional do XVIII Governo Constitucional, Sr. Prof. Augusto Santos Silva, págs. 80-83.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*alterações. Penso que até o levou posteriormente a conselho de administração, mas eu já não estava lá.*⁸³

Consubstanciado pela resposta dada ao Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) Quem tinha o pelouro da área comercial era o meu colega de administração, o Adriano. Ele teve um mandato porque eram precisas duas assinaturas para que se pudesse fechar contrato com essa empresa dos Açores.

Depois de o meu colega ter fechado o contrato, eu disse-lhe: «Eh pá, traz o contrato ao conselho de administração» e ele respondeu «Eu trago o contrato, mas como há várias alterações que vão ser efetuadas, levo tudo no fim». E eu disse: «Muito bem, não tem problema absolutamente nenhum». Mas, tanto quanto me lembro, ele não o levou, pelo menos até março — eu saí em março —, a conselho de administração, aliás, não só o contrato, como as alterações que foram efetuadas com a entidade dos Açores.»⁸⁴

Relativamente ao acordo arbitral, o Sr. Dr. Fernando Galdes, afirma em resposta ao Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) Não percebo mesmo como é que neste caso de que me falou, o dos Açores, se pagam 40 milhões de euros. Pergunto honestamente e por curiosidade minha:

⁸³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Galdes, pág. 23.

⁸⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Galdes, pág. 34.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

existia alguma garantia bancária? Uma first demand que obrigava a que o armador pudesse pôr no banco e o banco pagava? É que não sei, não percebo como é que se paga 30 ou 40 milhões sem — passe a expressão, porque não sou especialista em Direito — litigar. É que há formas de desvalorizar o navio. Qual era o incómodo da velocidade? Era porque perdia 10 minutos? Quanto é que isso desvalorizava em termos de tempo, 5, 8, 15 minutos? Qual era o tempo? Quanto é que o armador perdia se a embarcação chegasse atrasada 5 minutos à ilha do Pico? Perdia quanto? Isso é mensurável e há entidades que o fazem.

Portanto, se isso é mensurado e identificado, por que é que, obviamente discordando, não se litigou? Podia-se ter litigado.

Sr. Deputado, para lhe responder, não sei se foi a «machadada final». Honestamente, não sei se foi... Mas 40 milhões numa empresa daquelas que era deficitária... Honestamente, não sei se foi a «machadada final», não sei mesmo se foi!... Mas, digo-lhe uma coisa: bem não fez!

O Sr. Abel Baptista (CDS-PP): — Sr. Doutor, só para corrigir, não são 40 milhões no caso do Atlântida e do Anticiclone mas, sim, um total de 70,811 milhões de euros. São 56,234 milhões no caso do Atlântida e 14,577 milhões no caso do Anticiclone.»⁸⁵

Ainda sobre a assinatura do contrato do Atlântida e a sua aprovação em Conselho de Administração, o Sr. Eng. Arnaldo Figueiroa Machado, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2007 e dezembro de 2008, esclareceu o Sr. Deputado Carlos Abreu Amorim:

⁸⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Geraldes, pág. 36.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) 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?

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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...⁸⁶

E ainda sobre o Atlântida:

“(...) 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.

⁸⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2007 a 2009, Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, págs. 31-32.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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. 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,

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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 Geraldês, que ouvimos na parte da manhã, em relação ao contrato do navio Atlântida.⁸⁷

⁸⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2007 a 2009, Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, págs. 33-37.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, no período de 2009 a 2010, esclarece o Sr. Deputado Abel Baptista sobre o Atlântida:

“O Sr. Abel Baptista (CDS-PP): — (...)

Quanto ao navio Atlântida, o Sr. Doutor disse uma frase que desperta ainda mais a minha curiosidade. Disse que, quando tinha o dossier do navio Atlântida, pensava que era só um problema de atraso.

O atual Presidente da EMPORDEF disse aqui que não compreendia, como gestor, por razões empresariais, como é que se firma um acordo relativamente ao Atlântida e ao Anticiclone de rescisão do contrato e de acionamento da garantia, que estava em vigor, de trinta e tal milhões de euros.

O Sr. Doutor era, na altura, o presidente do conselho de administração da empresa. O que é que se passou?

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo: — (...) este contrato que foi feito não nos deu qualquer margem de manobra. Quando assumi o cargo de presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo tive a preocupação de pressionar o senhor que fazia os interiores por causa do plano de entrega. Ele entregou-o em fevereiro. Quando foi das provas de mar, como nós as fazemos em março e o navio teria de ser entregue em maio, não houve qualquer margem.

Ora, o que é que acontece? Havia uma coisa chamada «garantias bancárias first demand», e isso foi um cutelo que tivemos em cima do pescoço.

Posso dizer que tenho de agradecer ao meu colega jurista Marco Capitão Ferreira que, muito bem, se lembrou de levar este assunto das garantias bancárias para a área do direito administrativo. E conseguimos uma coisa única: uma providência

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

cautelar. Se não tivéssemos conseguido uma providência cautelar, a Caixa Geral de Depósitos tinha sido obrigada a pagar os 33 milhões das garantias bancárias. Não havia hipótese nenhuma. O que é que podíamos fazer? Se os Açores tivessem conseguido receber os 33 milhões das garantias bancárias... Nós não tínhamos nenhum poder de negociação. Nenhum!

O Sr. Deputado pergunta-me: «Mas por que é que fez o acordo?». Conforme se pode ver no mapa, (slide 7), fomos andando de tribunal em tribunal. Começámos em Braga, que disse que, afinal, não era o tribunal competente, que tinha de ser em Lisboa e chegou a uma certa altura, como podem ver pelo último quadrado da direita em cima... Peço desculpa, Srs. Deputados, mas não sei se a EMPORDEF entregou o dossier completo, porque há um dossier completo com todos estes documentos. Para mim, o documento que mais me complicou a vida foi esse acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, que transferiu o processo para Ponta Delgada.

Não quero fazer mais comentários, não vou dizer que o juiz de Ponta Delgada seria ou não imparcial.

Mas o nosso poder de negociação junto da Atlânticoline... Se as garantias bancárias tivessem sido pagas pelo banco, estávamos trucidados, não tínhamos qualquer hipótese. Isso era certo. E nós conseguimos reter.

A partir do momento em que há o despacho conjunto das tutelas, a 12 de agosto, a dizer para tentarmos fazer um acordo extrajudicial, fomos gerindo esta informação, como também fomos avançando com o tribunal arbitral.

A certa altura, estava a jogar em três tabuleiros, três, para saber até que ponto é que tinha algum poder negocial, porque tenho a certeza absoluta de que seria trucidado pela Atlânticoline.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Os Srs. Deputados já tiveram a confirmação de que era impossível cumprir o prazo, que não se ligou... Aliás, está no relatório do técnico, como no relatório do Almirante Cabrita, como no relatório da Inspeção-Geral de Defesa Nacional que houve situações que podiam ter sido ultrapassadas e não foram. As pessoas pensavam que se ia resolver o assunto, mas, infelizmente, no momento de ir às provas de mar, tendo em conta que o prazo de entrega era curtíssimo, não foi possível.

Se eu deixasse que o banco pagasse os 33 milhões de garantias bancárias, no dia seguinte perguntava qual era o meu poder de negociação. Zero! Não tinha nenhum! A sério, não tinha nenhum.

(...)

Se me perguntasse — e é isso que também tenho na minha apresentação — se a Atlânticoline, em algum caso, ficaria com o navio (essa é que é a questão), diria que, nessa altura, tinha várias propostas, e algumas com alguma credibilidade, de pessoas que queriam comprar o Atlântida. Se me perguntasse o que é que decidiria hoje, responderia: «Não sei se iria para o tribunal arbitral», mas não foram essas as orientações que tive da tutela, como os Srs. Deputados sabem.

Como se pode ver aqui (slide 8), no relatório da Inspeção-Geral de Defesa Nacional, em 28 de abril — portanto, o «corpo» ainda não tinha arrefecido, ainda estava quente —, já a Atlânticoline tinha cancelado todas as candidaturas a fundos. Todas! Esta é uma das notícias que tinha.

Portanto, a Atlânticoline havia de fazer todos os possíveis para não ficar com o navio.

Como também poderão ver (slide 9), no comunicado do dia 21 de abril de 2009 está escrito que a postura anterior não revestia da «solidez jurídica desejável». Não tenho

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

dúvida: a Atlânticoline, já há uns tempos, estava muito desejosa que as coisas corresse mal para que não entregássemos o navio.⁸⁸

E mais, sobre o Atlântida:

“(...) Aquele navio foi feito à medida! Se me perguntarem a minha opinião, digo que aquele navio foi feito à medida, foi feito por alguém que idealizou aquele navio. Não sei se se recordam, mas estava prevista uma lareira no restaurante de luxo. Se me perguntarem se o navio ia viajar de inverno, penso que não. Mas ele foi feito e alguém — julgo que o Dr. Vasco Cordeiro, mas não posso dizer isso porque que ele nunca mo disse — terá descoberto que aquele navio não interessava à Atlânticoline. Alguma vez aquele navio iria transportar 750 passageiros?! Porque aquela velocidade a 85% de carga era se transportasse 750 passageiros. Não sei se com todos os emigrantes açorianos que viessem cá às Festas Joaninas — penso que é assim que se chama — encheriam o navio!? Sei que o navio foi feito à medida e que alguém, bem ou mal... E eu não fui enganado, digamos assim, mas, quando peguei no processo e me disseram que era um problema de prazo, com certeza que se eu soubesse que tinha havido problemas graves de velocidade, eles deviam ter sido antecipadamente... E eu julgo que, ainda ontem, o meu colega Eng.º Navarro Machado ou o Dr. Gerales perceberam que alguém fez mal o contrato. E, para mim, a cláusula de «alguma coisa corre mal, pode denunciar e acabou» é uma cláusula muito má, muito má, e ele reconheceu que o contrato tinha sido muito mal feito.

⁸⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 30 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, págs. 16-19.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*Eu não tinha outra hipótese, Sr. Deputado.*⁸⁹

E ainda, o Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, em resposta ao Sr. Deputado Nuno Sá Costa:

“ O Sr. Nuno Sá Costa (PSD): — Mas, então, volto a fazer-lhe a pergunta, e o Sr. Doutor vai ter de me responder.

O Sr. Doutor estava preocupado com a devolução imediata de 37 milhões de euros. Então, por que é que assinou um acordo que dá a devolução imediata de 40 milhões de euros?

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo: — Sr. Deputado, os 40 milhões de euros são 37 milhões de euros dos adiantamentos e mais 2,7 milhões de euros equivalentes aos juros.

Então, por que é que eu assinei? Eu já disse! Porque tenho um despacho conjunto que me dá orientações nesse sentido.

O Sr. Nuno Sá Costa (PSD): — Então, foi pressionado pela tutela para assinar?

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo: — Eu não fui pressionado. Eu tenho aqui o despacho.

⁸⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 30 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, págs. 23-24.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Nuno Sá Costa (PSD): — *Importa-se de ler o despacho? É muito curto. O Sr. Doutor até o mostrou num slide (slide 39). E, já agora, diga de quem era o despacho.*

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo: — *O despacho diz: «Estabelecer como orientação que qualquer eventual solução que envolva uma transação judicial tenha em conta as conclusões da presente Auditoria, não devendo da mencionada transação resultar perdas adicionais para as entidades do setor empresarial do Estado». Para mim, como não ultrapassei os juros...*

O Sr. Nuno Sá Costa (PSD): — *Peço desculpa de o interromper. É esse o despacho que acabou de ler? De quem é o despacho?*

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo: — *É das duas tutelas, da Defesa e do...*

O Sr. Nuno Sá Costa (PSD): — *Mas diga-me de quem, por favor.*

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo: — *Do Ministro das Finanças e do Ministro da Defesa Nacional. É um despacho conjunto de 12 de agosto de 2009.*⁹⁰

(...)

“ O Sr. Nuno Sá Costa (PSD): — *Sr. Presidente, mesmo para terminar, podemos concluir que, de facto, isto foi mesmo a «certidão de óbito» dos Estaleiros e que, ao contrário daquilo que o Sr. Doutor disse há pouco, não foi um bom negócio.*

⁹⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 30 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, págs. 78-79.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Faço-lhe uma pergunta muito concreta que tem a ver com o seguinte: o Sr. Doutor disse aqui que não quis deixar acionar garantias no valor de 37 milhões de euros, sendo certo que tinha uma providência cautelar, que até tinha ganho, tal como foi decretado pelo tribunal, mas, mesmo tendo ou não argumentação, o Sr. Doutor, seis meses depois, deixa cair toda esta ideia de que iria litigar contra a Atlânticoline e entrega-lhes 40 milhões. Para mim, isto está mais do que esclarecido. O que pergunto ao Sr. Doutor, e peço desculpa pela pergunta, mas gostava que me esclarecesse, é o seguinte: se o Sr. Dr. Rolo fosse o maior acionista da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, se ela fosse sua, o Sr. Doutor assinava um acordo destes?

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo: — Se eu assinava um acordo destes? Não tinha era assinado o acordo que o Sr. Dr. Geraldês assinou uns anos antes nem tinha aceitado fazer um contrato cujo tempo de construção era impossível de cumprir. Sr. Doutor, esse é que é o problema! O problema não está em eu limpar a porcaria que os outros fizeram, eles é que assinaram esse contrato. Como é que assinam um contrato em que o tempo, de 19 meses, era igual ao da entrega dos motores?!”⁹¹

O Sr. Contra-Almirante Vítor Gonçalves de Brito, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre julho e setembro de 2010, respondeu ao Sr. Deputado Jorge Fão sobre o Atlântida:

⁹¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 30 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, págs. 90-91.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) E, portanto, não foi um problema de construção, foi, de facto, um problema de entrada de intermediários que traziam projetistas, de envolvimento de eventuais acordos particulares, que, depois, deveriam ser reduzidos a escrito, etc. Portanto, houve um problema contratual! Houve um problema contratual e, depois, na fase final (como todos sabem, apanhei já a fase em que era preciso vender o Atlântida e também o Anticiclone), tentámos vender o Anticiclone, como o Dr. Rolo mencionou, alterando-o para navio hidrográfico e também se tentou vender para Cabo Verde, o que poderia ter sido uma boa solução, mas acabou por não se realizar.

No caso do Atlântida, assinei, fartei-me de assinar procurações e contratos de intermediação para pessoas em todo o mundo para intermediarem a venda do navio, mas não aconteceu, infelizmente. Houve, efetivamente, defeitos no articulado do contrato e, no final, houve aquilo que o Dr. Rolo também referiu e que eu, inclusivamente, ouvi uma vez a um Comandante da Marinha Mercante: numa determinada altura, as entidades dos Açores devem ter chegado à conclusão que aquele navio não servia os interesses dos Açores. Porquê? Porque, como foi referido, apenas na semana das Festas do Senhor Santo Cristo é que aquele navio conseguia encher. Depois, andar um navio de um sítio para o outro consome, e aquele navio consumia muito. Aquele sistema, de que o Dr. Rolo também falou, de propulsores azipod, ou propulsão azimutal, é muito bom, mas tem um rendimento mais baixo.

Portanto, na altura, nos Açores, devem ter começado a chegar à conclusão de que aquele navio não servia. Não servia porque ia ser muito oneroso de operar, pois ia estar sempre com uma taxa de ocupação muito baixa, e a prova vai ser os dois navios que foram construídos. Os dois navios que, julgo, vão ser construídos vão ser

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

mais pequenos do que aquele navio. Portanto, eu também estou convencido de que, numa determinada altura, os Estaleiros também deram o álibi para as entidades dos Açores se verem livres daquela situação.

(...)

Aquele navio está fora do mercado. Quer dizer, os ferries, os chamados «row all packs», navios que transportam pessoas e que são day boats, isto é, que só têm condições para que as pessoas possam estar durante o dia, não têm condições para os passageiros dormirem. São por exemplo os que fazem a passagem de Algeciras para Tânger, do País de Gales para a Irlanda, da Suécia para a Dinamarca, etc., Trânsitos relativamente curtos exigem navios com mais velocidade.

Portanto, este navio, por essa razão, está fora do mercado e, como também foi referido, foi um navio feito muito de propósito para os portos que iriam ser usados nos Açores, o que significa que todo o aspeto de aberturas, entradas e saída, etc., não é standard. Logo, este navio, não sendo standard, só por sorte...⁹²

O Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre setembro de 2010 e junho de 2011, respondeu ao Sr. Deputado Eduardo Teixeira, sobre a tentativa de venda do Atlântida para a Venezuela:

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

⁹² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de julho a setembro de 2010, Sr. Contra-Almirante Victor Gonçalves de Brito, págs. 45-47.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

De maneira que decorreram conversações e, em fevereiro, fui à Venezuela, a Caracas, para assinarmos o contrato. Levei comigo o jurista, levei comigo o homem responsável pela área comercial, levei comigo o mandato dos Estaleiros, delegando em mim a assinatura do contrato. Depois, os juristas estiveram todo um dia a tratar das formalidades do contrato, tendo ficado apenas o preço para decidir.

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

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

Bom, fiquei até à terça-feira seguinte em Caracas à espera que o Sr. Presidente pudesse assinar o contrato e o Sr. Presidente, ao fim do dia, mandou dizer que tinha

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

muitas coisas para ver e que ainda não tinha chegado a altura de autorizar a compra do navio.

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

Depois, as coisas começaram a enrolar-se. A certa altura, já em abril princípios de maio, comunicaram-nos que viria cá o Ministro do turismo para ver o navio – isto já em fins de abril, princípios de maio. Em maio, veio cá o Ministro do turismo para ver o navio, gostou muito dele, achou-o talvez até bom demais para as viagens que queriam fazer com ele.

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

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

Portanto, foi isto que fiz pelo Atlântida.⁹³

⁹³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, págs. 9-11.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre setembro de 2010 e junho de 2011, esclareceu o Sr. Deputado Altino Bessa sobre o Atlântida:

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

Portanto, pode haver outros motivos que eu não conheço, mas para rejeitar um navio por um nó de velocidade, acho isso... até porque, repare o seguinte: não foi só o prejuízo no navio, era também o nome dos Estaleiros que estava em causa. Não se faz uma coisa dessas. Histórias de rejeições de navios no mundo há muito poucas e entre duas empresas portuguesas, ainda por cima com participações do Estado, acontecer uma coisa dessas, acho surrealista.”⁹⁴

O Sr. Eng. Jorge Camões, atual Presidente do Conselho de Administração da ENVC, respondeu às perguntas do Sr. Deputado Altino Bessa, sobre o Atlântida:

“ O Sr. Altino Bessa (CDS-PP): — Sr. Presidente, gostava de lhe fazer uma última pergunta, que está relacionada com o acordo da Atlânticoline e dos Estaleiros

⁹⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, pág. 76.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Navais de Viana do Castelo: o senhor, se fosse Presidente à época em que este acordo foi assinado, assinava-o?

O Sr. Eng.º Jorge Camões: — Não!

O Sr. Altino Bessa (CDS-PP): — Acha que este acordo foi altamente lesivo para os interesses dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e para o Estado português?

O Sr. Eng.º Jorge Camões: — Eu tenho ouvido, com muita atenção, um conjunto de intervenções feitas aqui e tenho ficado boquiaberto. Completamente boquiaberto!

Portanto, eu não aceitava, tinha litigado. Primeiro, não aceitava de todo, até porque, realmente, no mundo não são conhecidos casos destes. Aliás, posteriormente, soubemos que tinha havido pareceres jurídicos de professores e que não foram seguidos, infelizmente, como aqui foi dito e assumido estranhamente.

Portanto, não! Não, de todo! Teríamos, no mínimo, questionado, sabido porquê. Teríamos defendido os interesses dos Estaleiros. Portanto, nós, e o conselho está solidário comigo, não tínhamos, de todo!”⁹⁵

O Sr. Eng. Jorge Camões e outros vogais Conselho de Administração da ENVC, responderam às perguntas do Sr. Deputado António Filipe, sobre várias “anormalias” relacionadas com o Atlântida:

⁹⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 53-54.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“ O Sr. Eng.º Jorge Camões: — Nós temos listadas as alterações. De facto, de acordo com os pareceres técnicos que foram solicitados ao IST (Instituto Superior Técnico) e ao assessor Almirante Cabrita, engenheiro naval, de facto houve, identificadamente, alterações listadas.

Essas alterações não foram quantificadas nos contratos, em termos de valores, de euros. Houve vários factos anómalos para mim, e esse foi um deles; um outro (e já ouviram falar dele certamente) foi o facto de o fiscal, por parte do armador, ter sido colocado tardiamente nos Estaleiros, chegou seis ou sete meses depois e, quando chegou, solicitou mais alterações, por várias razões e, depois, ainda houve novas alterações devido a problemas técnicos de deficiência do projeto. Portanto, houve um conjunto de coisas que não foram relevadas para o orçamento inicial. Ponto assente!

Além disso, parece que também houve pedidos e análises jurídicas do por que é que teria sido assim. Quer dizer, havendo um armador e um fornecedor, não houve entendimento, nem diálogo, entre as partes, o que leva a pensar que haveria um desentendimento. Lendo os documentos, parece que houve premeditação de que teria de ser assim. Parece que houve, mas não sei.

Ou seja, por um lado, os custos não foram levados para o projeto, não foram contabilizados, como deveria ter sido. Por outro lado, houve um parecer jurídico que levou a que não se conseguisse entendimento, o que conduziu para aquela situação final, em que ambas as partes ficaram muito prejudicadas, sobretudo os Estaleiros, quer em imagem quer financeiramente. Portanto, foi, de facto, algo estranho.

Para mim, quando, passados cinco anos, a posteriori leio os documentos, acho muito estranho. Eu nunca tinha tido um caso destes. O Francisco Gallardo dizia-me

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

«quantos casos no mundo existem em que um armador rejeita um navio?!» No mínimo, se o problema é um nó de velocidade, pois reduz-se; se o problema é o aumento do consumo, reduz-se; se o prazo... reduz-se. Quer dizer, haveria um acerto de contas ou algo assim, mas, para mim, nunca daquela maneira.

O Sr. Eng.º Francisco Gallardo: — Gostaria de acrescentar algo sobre este tema porque trata-se de um modelo de navio que não é um navio qualquer, não é um navio mercante como os que há aí às centenas. Trata-se de um navio feito à medida para um armador, tendo em conta as condições dos portos da área do tráfego, as condições dos passageiros, dos carros, enfim. **Este é um navio feito tipo alfaiate.**

As dificuldades que um construtor de um navio como este tem para pôr este navio no mercado, uma vez que o armador rejeita aceitar o navio, é muito forte. Ninguém vai aceitar. Porquê? Porque este navio seguramente não está a cumprir os regulamentos de outros portos, nem a necessidade de outro tráfego e de outros armadores.

Portanto, vai necessitar de uma remodelação muito profunda e, nos navios de passageiros, as regulamentações são tão estritas que, mexer no navio, é tremendamente complicado e ainda se corre o risco de ficar «com o morto na caixa».

Por isso, do meu ponto de vista, o pior que pode acontecer a um estaleiro é o armador cancelar o navio. Porquê? Porque estamos a falar de um buraco e, neste caso, de uma quantia de setenta e tantos milhões de euros. Ora, isto afunda qualquer empresa, tendo em conta os fundos próprios e tendo em conta as condições de...

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Portanto, os Estaleiros têm necessidade de negociar, tentando minorar o máximo possível o dano que isto pode causar, e o armador, mesmo que não compreenda, tem de fazer algum esforço para chegar a um entendimento quanto ao preço. Tudo bem que esse preço vá diminuir e que ocasione algum dano, mas não é deste montante. Pior! O pior disto é, primeiro, a fama com que se fica no mercado de construção, de que você não é capaz de entregar um navio que cumpra as condições requeridas pelo armador. Segundo, você tem um navio em exposição que não pode vender e cada ano que passa o navio está a perder valor, mais ainda no mercado de transporte de passageiros, porque as normas no transporte de passageiros, que regulam a segurança, etc., mudam e cada vez são mais estritas, e há o caso do navio coreano. E seguramente, nos próximos meses, iremos ter novos regulamentos para os navios de transporte de passageiros, com a consequência de serem as causas que provocaram o «afundamento» deste navio, e seguramente vêm limitar e exigir mais automatismos.

Os novos navios ferry em construção rapidamente ficam obsoletos se não estiverem no mercado. Portanto, o risco que estamos a correr com este navio é o de ele ficar para sucata.

Se o navio é bom, se o navio é... não interessa, o navio não pode ser...

O Sr. Jorge Fão (PS): — É desmantelá-lo!

O Sr. Eng.º Francisco Gallardo: — Por isso, tem de ser feito o maior dos esforços por ambas as partes na negociação, depois de ser comprovado que o navio não cumpre, para se chegar a um acordo o menos lesivo possível para ambas as partes.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

E, do que tenho visto ao longo de todos estes anos, nunca vi que um navio ferry fosse definitivamente cancelado. Poderia haver a ameaça de cancelamento por incumprimento de prazo ou por incumprimento de performance do navio, mas, depois, chega-se a algum tipo de entendimento.”⁹⁶

O Presidente do Conselho de Administração da AtlânticoLine, desde outubro de 2010, Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, argumentou que era impossível aceitar o Atlântida pois não cumpria os requisitos contratuais de velocidade.

Nas respostas às perguntas dos Srs Deputados na CPI, destaca-se:

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

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

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

O Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis: — Eu diria o contrário: todas as alterações foram validadas pelos Estaleiros de Viana, porque, enquanto cliente, a Atlânticoline solicita e os Estaleiros de Viana validam e dão o seu agrément, acertam

⁹⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 65-68.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*um acréscimo de preço, portanto validam as solicitações da Atlânticoline. Diria, pois, que é exatamente ao contrário.*⁹⁷

Em resposta ainda ao Sr. Deputado Altino Bessa, sobre a rejeição do navio Atlântida:

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

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

O Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis: — Sei perfeitamente, Sr. Deputado. Assumindo que tínhamos o navio dentro dos parâmetros exigidos, ou seja, com um desempenho de 19 nós, assumindo a redução de velocidade entre entradas e saídas dos portos e, portanto, assumindo uma velocidade média de 18,5 nós, uma ligação entre o Faial e Santa Maria, que é uma ligação normal da Atlânticoline, demoraria 16 horas e 15 minutos, com as diversas paragens nos diferentes portos. Isso significa que as pessoas sairiam, sensivelmente, à 8 horas da manhã, que é uma ligação que fazemos normalmente, e chegariam por volta da meia-meia-noite a Santa Maria. Com a passagem para os 16,5 nós, fazendo o mesmo raciocínio de deduzir 0,5 nó entre entradas e saídas, aceitando uma velocidade média de 16 nós, essa viagem passaria a ter 19 horas e 31 minutos, o que, na prática, dá 3 horas e 15 minutos de

⁹⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, pág. 8.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*diferença, o que significaria sair do Faial às 5 horas da manhã e dizer às pessoas para estarem no cais às 4 horas da manhã. Do nosso ponto de vista, é uma diferença significativa.*⁹⁸

E sobre a questão da candidatura da Atlânticoline a fundos comunitários para financiar o investimento com o Atlântida:

“ O Sr. Altino Bessa (CDS-PP): — A determinada altura, a Atlânticoline retira a candidatura ao programa comunitário PROCONVERGÊNCIA, com o qual pretendia financiar o investimento em 80%, de 57, 8 milhões de euros nos dois navios.

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

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

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

⁹⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, pág. 11.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Quanto ao passado, honestamente não lhe consigo responder.

(...)

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

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

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

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

Não sei, não consigo fazer essa relação.

O Sr. Altino Bessa (CDS-PP): — A questão era esta, a mudança não era financiável. Mas também há um parecer do Prof. António Pinto Monteiro que diz: «As penalidades que a Atlânticoline procurou impor aos Estaleiros Navais são de origem puramente compulsória e, fundamentalmente, estão sujeitas a boa parte das considerações expendidas sobre a violação das regras da boa fé no tocante à resolução do contrato». Ou seja, aquilo que o Professor diz neste relatório é que houve quebra de regras de boa fé. E o atual presidente do conselho de

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo diz que nunca assinaria este acordo.

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

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

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

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

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

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

E lia-lhe uma outra cláusula, a 23.^a, que diz: «Aliás, nesse sentido se pronunciaram as Inspeções-Gerais das Finanças e da Defesa Nacional no seu relatório conjunto

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

de inspeção ao procedimento pré-contratual...», etc... E depois diz: «No parecer final dos Srs. Inspetores-Gerais, que expressamente afirmam, considerando os resultados desta inspeção extraordinária, as inúmeras vicissitudes que marcaram o processo pré-contratual e contratual em apreço, e tendo em conta a indispensável tutela dos interesses públicos em presença, é nosso entendimento que a solução para o diferendo em análise passa por um acordo entre as entidades envolvidas por forma a evitar consequências económicas e sociais mais gravosas.»

Mais claro do que isto acho que é difícil.»⁹⁹

O Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, ainda responde à Sra. Deputada Carla Cruz, sobre tentativas que houve para se encontrar uma solução com ENVC, que não foram correspondidas pela Atlânticoline:

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

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

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

O Sr. Dr. Carlos Aberto Viveiros dos Reis: — Sr.^a Deputada, não consigo reproduzir fielmente mas passaria por incluir mais um motor no navio. Basicamente, esta era a

⁹⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, págs. 12-17.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

maior alteração, o que obviamente implicaria muito mais consumo, porque era mais um motor e na prática, seria mais 50%, e ainda assim não havia qualquer garantia de que o desempenho do navio ficaria nos limites exigidos pelo contrato assinado pelos Estaleiros de Viana.

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

O Sr. Dr. Carlos Aberto Viveiros dos Reis: — A resposta da Atlânticoline foi que não poderia aceitar essa possibilidade uma vez que o consumo iria aumentar substancialmente e não havia qualquer garantia, nem com as alterações propostas, de que os limites mínimos de aceitação do navio fossem cumpridos.¹⁰⁰

Relativamente ao segundo contrato, o do navio Anticiclone, o Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, responde à Sra. Deputada Mónica Ferro:

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

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

¹⁰⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, págs. 26-27.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

A Sr.^a Mónica Ferro (PSD): — Portanto, se percebi bem, enquanto a recusa do Atlântida se baseou em provas de mar, em que verificaram que não era cumprido o que estava contratualizado, a renúncia do Anticiclone baseou-se numa suposição que partia do princípio que os Estaleiros seriam incompetentes...¹⁰¹

Por último o Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, esclarece o Sr. Deputado Jorge Fão:

¹⁰¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, pág. 45.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

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

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

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

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

O Sr. Jorge Fão (PS): — Criámos um problema a nível nacional, prejudicámos, provavelmente, o erário público e ainda sobrecarregamos com contratação, fretando transportes alternativos. Não acha que tudo isto redundou num enorme prejuízo quer para a administração regional quer para o País?

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis: — Sr. Deputado, volto um pouco atrás. A Atlânticoline queria estes dois navios na sua operação de 2008. Foi prejudicada. Teve de encontrar uma solução para 2008; depois, na operação de 2009, também foi prejudicada e teve de arranjar uma solução para a operação desse ano. Portanto, se os Estaleiros Navais foram prejudicados, se o erário público foi prejudicado, a Atlânticoline também foi prejudicada.”¹⁰²

Um ex-Técnico da ENVC, o Sr. Eng. António Martins Iglésias, que esteve 23 anos ao serviço da ENVC, foi chamado para depor na CPI. Respondeu às perguntas dos Srs. Deputados, tendo abordado mais a questão de Atlântida.

Sobre esta temática, responde à Sra. Deputada Carla Cruz:

“ O Sr. Eng.º António Martins Iglésias: — Sr.ª Presidente, Srs. Deputados, vamos, então, começar por falar um pouco sobre o Atlântida.

Tenho de dizer aos Srs. Deputados que, como chefe de máquinas e engenheiro de máquinas da Marinha mercante, estou nos Estaleiros desde 1988, depois de estar 16 anos ao serviço da Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, Sopenata.

Tenho trabalhado como coordenador de provas, isto é, responsável por uma equipa de lançamento de equipamentos e, nas provas de mar, era chefe de máquinas. Até 1999, altura em que construímos o último porta-contentores, estava em trabalho nos porta-contentores que eram para a empresa alemã Jungerhans, cujo porta-

¹⁰² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., Sr. Dr. Carlos Alberto Viveiros dos Reis, págs. 70-71.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

contentores são os melhores do mundo. Entretanto, deixei os porta-contentores e passei a trabalhar — também me tocou — no Atlântida.

Falar do Atlântida é falar de um projeto, cujo tempo não era muito — acho que eram 560 dias para a construção do navio —, e penso que o projeto não tinha amadurecimento suficiente para avançar neste curto espaço de tempo. As coisas evoluíram de tal maneira que pensávamos que tinha de haver uma parceria entre a Atlânticoline e os Estaleiros, pela maneira que aquilo estava a andar, porque os Estaleiros não tinham condições de construção e tiveram de recorrer a outras empresas.

Qual não é o meu espanto quando, depois de conversar com os colegas acerca de uma parceria, não se tendo levantado problemas, as coisas iam decorrendo, no dia 27 de abril deste ano, o Público publica uma notícia que me ajuda a compreender que, de facto, a parceria existia ou teria de existir forçosamente por intermédio de uma empresa chamada SCMA (Sociedade de Consultores Marítimos, Lda.).

As coisas desenrolaram-se, mas não eram fáceis; o tempo foi pouco e penso que se cometeram muitas asneiras, que não podiam ser evitadas. Asneiras no sentido em que, sendo o navio de dupla propulsão, com dois sistemas de propulsão, um arquiteto jamais escolheria uma propulsão cujos sentidos de rotação são os mesmos, isto é, rodar da esquerda para direita ou de bombordo, rodar da esquerda para a direita ou de estibordo. O que é que isto implica? Os efeitos não se anulam e implica uma derivação do navio para bombordo ou para estibordo, sendo que, depois, na prática, uma das máquinas tem de ser sacrificada para andar a corrigir a rota que o navio tem.

Ora, para chegar onde chegaram, à escolha dos equipamentos com 3000 kW de potência, não acredito que a Atlânticoline não soubesse que o propulsor tinha 3000

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

kW de potência e o motor elétrico que iam instalar para dar a potência dos 3000 kW também tivesse 3000 kW. Não acredito que a Atlânticoline não tivesse lá gente que dissesse: «Por amor de Deus, a montante, tens de ter mais de 3000 kW, porque na transmissão há sempre 2%, 3% ou 4% de perdas — depende! — e jamais traremos a potência à propulsão.

Estou convencido de que as pessoas que estão envolvidas nisto tinham todos os conhecimentos, que são pessoas que sabem, efetivamente, de navios, mas a Atlânticoline estaria a pensar: «Vamos para esses propulsores de 3000 kW, porque, para termos a certeza de que o navio vai dar as 18 milhas, temos de montar uma propulsão de 3500 kW ou 4000 kW e, nesse caso, estamos ‘tramados’ com o projeto, se este se alterar todo e, se calhar, já nem temos navios para instalar o equipamento que é necessário».

O processo foi-se desenrolando. Estava tudo bem com o navio. Se não houvesse o problema da estabilidade em avaria, ainda hoje os Estaleiros não tinham problemas, porque estávamos a construir navios daqueles para todo o mundo.

O problema é que o navio era grande demais e os Estaleiros, com todas as suas deficiências, foram certamente incapazes de passar para o papel aquilo que deviam ter feito — e veremos mais tarde onde quero chegar — e quando se vem a verificar (com todas a pressas por causa do tal prazo, cometeram-se erros), quando se vai fazer a prova de estabilidade, verificam que o navio, em condições de estabilidade em avaria, não cumpre as regras.

Aí é que foi o desastre. O navio começa a aumentar de peso, para satisfazer todas as regras, e, quando vamos a provas de mar, jamais o navio dava as 18 milhas. Mas eu continuo na mesma: as 18 milhas era uma questão sobre a qual os Estaleiros, certamente — ou os Estaleiros ou a SCMA ou alguém —, se deviam entender,

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

porque se chegaram ali... E, mais, isto era uma construção que ia dar dinheiro aos Estaleiros e à Atlânticoline, porque, à partida, isto era uma construção garantida que ia dar muito dinheiro — viu-se o dinheiro que deu!

Então, o navio não dá a velocidade. Entretanto, há o problema de o navio não ter sido pensado, mas temos gente para pensar muito bem nisto, e, quando a Atlânticoline, nos Estaleiros, mete no navio a futura tripulação, surge efetivamente a verdadeira história do navio. A tripulação interroga-se: «Será que o meu patrão vai ter dinheiro para o combustível? Então, um navio destes, para 750 passageiros, vai andar nos Açores a transportar 5 ou 10 pessoas? Onde é que o meu patrão vai ganhar dinheiro? Este navio só queima gasóleo.» E pergunta o chefe: «Mas, então, isto nem queima fuel?», ou nafta, como se chama na gíria. «Não, só queima gasóleo». «Ainda é pior a emenda que o soneto, estamos desgraçados!».

Isto deve ter chegado, de certeza, à Atlânticoline. E quando eles perceberam que tinham um «elefante branco», porque aquilo era navio de mais para os Açores, e vem as provas de mar e o navio não dá a velocidade, os Estaleiros, não sei se por ingenuidade ou não... É porque, no passado, nos Estaleiros, já tivemos problemas com velocidades e nunca os navios foram excluídos e rejeitados, embora haja sempre uma causa que penaliza o construtor, mas nunca a rejeição. Não sei por que é que ela lá estava metida! Mas, se lá estava, era por alguma razão.

Como eles viram que tinha de ser sempre dia de Santo Cristo — o que, acho, não acontece, infelizmente, nos Açores — e como eles não ganhavam para pagar à tripulação, serviram-se daquela e rejeitaram o navio, pura e simplesmente. Mas a história é muito grande, não vou contá-la toda porque senão perco-me; penso já chega.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A respeito do fiscal, não sei se chegou sete meses mais tarde ou mais cedo. A partir da altura em que o conheci, sei que, e para colaborar na parceria, o fiscal acabou por desaparecer dos Estaleiros com o acordo da Atlânticoline. E uma coisa lhes garanto: os Estaleiros não ganharam com a saída deste fiscal, que, depois, acabou por desaparecer e, na fase final do navio, já lá não estava.

Penso que respondi às perguntas. Haveria mais coisas para dizer, mas acho que já chega.”¹⁰³

Já o antigo consultor da Atlânticoline e da ENVC, o Sr. Eng. João Moita afirmou em audição na CPI em resposta a perguntas formuladas pelos Srs. Deputados, que a perda de velocidade do ferry Atlântida face aos requisitos iniciais implicava apenas um atraso de 25 minutos num percurso 10 horas.

O Sr. Eng. João Moita, começa por explicar ao Sr. Deputado Nuno Sá Costa a sua relação com a Atlânticoline e a ENVC:

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

¹⁰³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 27 de Maio de 2014, ex Técnico da ENVC, Sr. Eng. António Martins Iglésias, págs. 5-8, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

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

O Sr. Eng.º João Moita: — Sim. Nós fizemos um primeiro contrato com a Atlânticoline no sentido de dar apoio à empresa como consultores para o

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

desenvolvimento do projeto de construção dos navios que a Atlânticoline ia pôr a concurso. Fizemos este primeiro acordo no sentido de dar, como consultores técnicos, apoio à Atlânticoline. Entretanto, nós sugerimos à Atlânticoline que, para se construir um navio (que era um projeto específico para o cliente Atlânticoline), em vez de fazerem apenas os documentos do concurso e uma especificação técnica com um simples desenho indicativo do navio, para evitar os grandes riscos que se correm quando se constrói um protótipo, se contratasse uma empresa de projeto, uma vez que a nossa empresa não tinha essa capacidade, para fazer um pré-projeto do navio, incluindo testes em tanque do modelo do navio, para que o navio, quando fosse posto a concurso, fosse um navio concreto e não apenas um navio com uma descrição técnica. E isto exatamente para quê? Para evitar que cada estaleiro concorrente ao concurso apresentasse um navio diferente. E foram explicadas à Atlânticoline as vantagens, incluindo as da eliminação de riscos que esta situação comportava, e a Atlânticoline perguntou: «Você tem algum projetista que conheça, que tenha capacidade para fazer esse trabalho?». Ao que eu disse: «Temos, nós trabalhamos com um projetista russo, que, inclusivamente, esteve envolvido na construção de um ferry para a Madeira, foi o último trabalho que se fez. E, portanto, nós conhecemos bem o projetista. É uma empresa de projeto com cerca de 70 trabalhadores, trabalha dentro de um dos maiores estaleiros russos, tem estado envolvida em n projetos de grande complexidade, desde navios atômicos a outros. E, portanto, essa empresa, com que temos uma colaboração já há bastante tempo, é, do nosso ponto de vista, uma empresa possível. Os senhores falem com eles e façam um contrato para eles executarem este trabalho.» E a Atlânticoline, nesta conversa, diz-me: «Mas sabe, para nós, é um problema fazer um contrato com uma empresa russa. Não temos nada contra os russos, mas, sendo nós uma empresa

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

pública, contratar uma empresa russa para fazer isto, o senhor compreende... O senhor não se importa, seria melhor para nós, que seja a vossa empresa a contratar os russos a nosso pedido? O senhor tem algum inconveniente sobre isso?». E eu respondi: «Não! Não temos nenhum inconveniente em contratar a Petrobalt para fazer este trabalho, em função do pedido que a Atlânticoline nos está a fazer. Não tem problema nenhum!»

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

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

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

O Sr. Eng.º João Moita: — Exatamente!

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

O Sr. Eng.º João Moita: — Exatamente!

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Nuno Sá Costa (PSD): — Sr. Engenheiro, entretanto, é feito um segundo contrato, também uma espécie de assessoria para a construção dos navios, em que a SCMA recebia 2800 euros/mês e, depois, mais tarde, em 2007, este valor foi atualizado para 3000 euros/mês. Este contrato dizia respeito apenas ao Atlântida e ao Anticiclone, ou era para outro tipo de atividade da Atlânticoline?

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

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

O Sr. Eng.º João Moita: — Confirmo, mas a situação é um pouco diferente. A Petrobalt desenvolveu o pré-projeto, incluindo os testes em tanque, para se fazer o concurso, e o trabalho da Petrobalt acabou. Foi um trabalho prestado à Atlânticoline. Entretanto, há o concurso público, e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, por

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

decisão da Atlânticoline, é o estaleiro vencedor. A partir dessa altura, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em função do conhecimento que a Petrobalt já tinha do projeto, uma vez que tinha feito o pré-projeto, e também da prática que existia de cooperação entre os Estaleiros de Viana e a Petrobalt, os Estaleiros de Viana decidem fazer uma espécie de um miniconcurso, por contacto direto, com algumas empresas de projeto, incluindo as de Espanha, para ter ofertas de elaboração e desenvolvimento do projeto dos ferries Atlântida e Anticiclone. Quando os Estaleiros de Viana recebem as propostas das empresas que consultaram, verificam que a proposta da Petrobalt é cerca de 1 milhão a menos do que a melhor proposta que tinham de Espanha. E é em função desse valor, dessa diferença de custo e da experiência de trabalho da Petrobalt que os Estaleiros de Viana decidem contratar a Petrobalt. Portanto, isso nada tem a ver com a Atlânticoline.”¹⁰⁴

Para depois falar das alterações ao contrato pedidas pela Atlânticoline:

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

O navio foi concebido estritamente de acordo com as condições que as pessoas da Atlânticoline, que participaram em todas as reuniões, decidiram. O projeto do navio foi feito, em termos do layout do navio, foi desenhado 100% à medida. Tudo o que a Atlânticoline pediu foi incluído no navio. Simplesmente, numa fase posterior, aparecem outras pessoas ligadas à Atlânticoline que acham que as decisões da

¹⁰⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 3 de Junho de 2014, ex Consultor da Atlânticoline e da ENVC, Sr. Eng. João Moita, págs. 5-11.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

primeira fase não estavam corretas e começam a fazer alterações e os Estaleiros de Viana do Castelo aceitam as alterações, é um entendimento entre as duas partes.

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

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

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

Agora, há uma coisa que vou dizer: em termos da boa prática do shipping no mundo, uma situação destas, que eu conheça, nunca aconteceu em nenhum país do mundo. Rejeitar um navio, de acordo com aquilo que está dito oficialmente, porque o navio, nas provas de mar, deu 0,7 nós abaixo do valor considerado mínimo, a partir do qual era possível rejeitar o navio, é uma situação de que não tenho notícia que tenha acontecido em qualquer outra construção do mundo, e eu já participei na construção de mais de 30 ou 40 navios e conheço os estaleiros praticamente todos, pois tive de construir navios em todo o mundo. Nunca vi isso em lado algum, porque a questão de fundo é esta: qual era o prejuízo para a Atlânticoline o facto de o navio ter uma

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

velocidade de 0,7 nós abaixo da velocidade mínima exigida? O normal seria a Atlânticoline, contabilizando o prejuízo e influência que isso possa ter, promover uma discussão com o estaleiro para obter uma indemnização sobre essa matéria. Agora, rejeitar um navio por esta circunstância é uma situação completamente nova. Mas as duas partes acordaram, o que é que eu posso dizer?! Se as duas partes acordaram é porque chegaram a acordo, tudo bem!¹⁰⁵

E em resposta ao Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo:

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

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

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

¹⁰⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 3 de Junho de 2014, ex Consultor da Atlânticoline e da ENVC, Sr. Eng. João Moita, págs. 24-25.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

que foram tomadas para fazer as alterações aos navios são da Administração da Atlânticoline e do Secretário de Estado.

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

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

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Estado nunca me contactou a perguntar se tínhamos opinião neste ou naquele sentido, se se podia fazer ou não se podia fazer.

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

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

O Sr. Eng.º João Moita: — Eu diria que deveriam ter. Deveriam ter! Se me está a perguntar, a mim, se eu, como estaleiro, aceitei as alterações todas, tenho de assumir as minhas responsabilidades. Agora, se eu fosse os Estaleiros, não aceitava. Porém, os Estaleiros aceitaram e, presumivelmente, assumem as suas responsabilidades em função de terem aceitado todas essas alterações sem qualquer problema. Mas isso é um problema dos Estaleiros e do armador.”¹⁰⁶

E por último, em resposta ao Sr. Deputado António Filipe:

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

A certa altura referiu-nos que a Atlânticoline começou a introduzir possíveis alterações ao projeto (presumo também que estas alterações já não fossem da sua

¹⁰⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 3 de Junho de 2014, ex Consultor da Atlânticoline e da ENVC, Sr. Eng. João Moita, págs. 40-41.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

responsabilidade, que não tenha tido envolvimento direto) e que essas alterações foram aceites, presumimos, pelos Estaleiros.

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

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

duas partes. Se as duas partes acharam que estava tudo bem, o que é que posso dizer?! Que estava mal!?

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

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

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

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

Esta foi uma das questões importantíssimas pelos atrasos e por todo este processo, e não precisamos de estar a falar em alterações de grande significado, como foi o caso, logo no início, de alterar o navio para, em vez de queimar combustível pesado,

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

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

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

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

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

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

Eu tenho aqui, e posso mostrar, a prova de mar do navio, a 2.ª prova de mar, segundo a qual o navio dá (isto é um documento oficial da sociedade classificadora Germanischer Lloyd) 17,3 nós. Considerando que o navio deu esta velocidade a 85% da potência, conforme era requerido (isto não foi a 100%

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

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

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

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

O Sr. Eng.º João Moita: — Olhe, foram muitas as alterações introduzidas ao navio, mas, principalmente (e isto já foi dito aqui por alguém na Comissão de Inquérito), a diminuição de velocidade do navio tem basicamente a ver com o aumento do peso. Não tem a ver com as formas, tem a ver com o aumento do peso, porque o navio, no final, em relação ao projeto original, tem um calado (acho que sabe o que é o calado de um navio) de cerca de 0,5 m a mais do que tinha na origem. Ou seja, na imersão,

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

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

O Sr. António Filipe (PCP): — Tenho de insistir na pergunta: encontra alguma explicação para que os Estaleiros Navais de Viana tenham aceitado todas essas

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

alterações e, depois, vejam a Atlânticoline denunciar o contrato? E também não pestanejou, porque a informação que temos aqui é que achou que não tinha razão. Enfim, contra todas as evidências, contra pareceres de gabinetes jurídicos, técnicos, pareceres de toda a natureza, a Administração dos Estaleiros Navais achou que a Atlânticoline tinha razão e, portanto, aceitou ficar com o navio e ainda devolver 40 milhões, o que, enfim, obrigou a que houvesse, inclusivamente, um despacho ministerial das Finanças e da Defesa, para que a empresa se pudesse endividar para pagar os 40 milhões.

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

O Sr. Eng.º João Moita: — Eu não conhecendo o processo pelo lado de dentro, só vendo-o pelo lado de fora e em função das notícias que vieram a público e das decisões que foram tomadas, é uma situação que, eu diria, só pode acontecer num país chamado Portugal, porque é absolutamente fora de contexto que, para um navio deste género e num negócio entre duas empresas públicas, não se chegue a um acordo para utilizar o navio. Isto é uma coisa que ninguém no mundo consegue entender — e eu já falei com pessoas do mundo inteiro. Ninguém consegue entender uma situação destas! Se o negócio fosse entre uma empresa privada e uma empresa pública, ou entre duas empresas privadas, ainda se perceberia!”¹⁰⁷

¹⁰⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 3 de Junho de 2014, ex Consultor da Atlânticoline e da ENVC, Sr. Eng. João Moita, págs. 72-78.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Na última audição na CPI, o Sr. Prof. Duarte José Botelho da Ponte, que foi Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores, no período de 1996 a 2008, respondeu às perguntas efetuadas pelos Srs. Deputados.

Na sua intervenção inicial explicou:

“(...) Na altura a que nos reportamos, eu tinha a tutela de um conjunto muito vasto de empresas, uma tutela conjunta com a Secretaria das Finanças, entre as quais estava o Grupo EDA, o Grupo SATA, os Portos, a Atlânticoline, a Ilhas de Valor (Sociedade Ilhas de Valor, SA), enfim, um conjunto muito vasto de empresas com um volume de negócios muito elevado. Longe de mim conhecer os detalhes dos contratos, das adendas aos contratos, dos trabalhos a mais, dos trabalhos a menos... Essa não era a minha missão, a minha missão era saber o que ia ocorrendo, resolvendo o que era complicado, mas, basicamente, saber o que se estava a passar, porque, quando era necessário, quando havia um problema concreto para resolver, falavam comigo.”¹⁰⁸

O Sr. Prof. Duarte José Botelho da Ponte, em resposta ao Sr. Deputado Agostinho Santa:

“ O Sr. Agostinho Santa (PS): — (...)

O problema que levanto é o seguinte: parece que, com o passar do tempo, os próprios Estaleiros Navais de Viana do Castelo se foram apercebendo — aliás, há

¹⁰⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 4 de Junho de 2014, ex Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores, Sr. Prof. Duarte José Botelho da Ponte, págs. 3-4.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

registos escritos nesse sentido — de que, afinal de contas, a Petrobalt não estaria assim tão apetrechada tecnicamente e com recursos humanos que permitissem, em tempo, no prazo, e com a qualidade que se pretendia, a execução desse anteprojecto, o que depois pode ter «poluído» — passe a expressão — toda a restante construção.

O Sr. Prof. Dr. Duarte José Botelho da Ponte: — Exatamente, isto foi o nó górdio dos problemas do navio Atlântida.

Há relatos, escritos em ata, de que a equipa projetista não respondia aos telefones, há relatos em ata de que, em maio, o navio estava atrasado três meses. O projeto do navio Atlântida devia ficar pronto em abril, segundo a proposta dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e era possível.

Já agora, se me dão licença, acho que seria muito importante perceber bem esta situação. Estamos a avançar, mas isto é importante

Depois da adjudicação, que ocorreu no dia 21 de setembro de 2006, foi acordado entre a Atlânticoline e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo que, no mais curto espaço de tempo, no máximo até ao final do ano de 2006, fossem acordadas as principais alterações ao projeto. Houve reuniões intensas de parte a parte para perceber quais as modificações que ambas as partes aconselhariam para melhorar o projeto. Isso foi feito! Se repararem bem, em 29 de dezembro de 2006, tanto para o navio maior, o Atlântida, como para o navio mais pequeno, foi definido um conjunto de alterações, que foram completadas a 7 e 8 de janeiro com os segundos aditamentos. Aí foi mostrada a nossa vontade de estabilizar o projeto, de dar à equipa projetista as principais alterações e, depois, só houve alterações no final, em vinte e tal de agosto de 2008.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Portanto, as alterações pararam, não estivemos em constantes alterações, pelo menos da nossa parte isso não aconteceu, o projeto foi estabilizado em 8 ou 9 de janeiro e, depois, houve a demora que houve.

A grande questão que se colocou aqui foi a seguinte: em abril, o projeto devia estar pronto e não estava; em maio, em relatos da ata do Conselho de Administração da ENVC, diz-se que eles estavam atrasados três meses — maio, junho, julho, agosto; eles tinham de mandar os documentos todos para o IPTM e para a Lloyd's Register e, no fundo, tudo se passava com se a culpa não fosse dos Estaleiros. Era sempre de alguém... Era do projetista, que não respondia a tempo; era do IPTM, que não respondia a tempo; era da Lloyd's Register, que não respondia a tempo... Isto foi-se protelando, protelando.

E repare-se bem: quando é que começou a cortar o aço? No dia 27 de abril de 2007. Portanto, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo começaram a cortar o aço antes de terem o projeto estabilizado, antes de terem o projeto aprovado. Isto é que foi o problema.

A Atlânticoline avisou com a devida antecedência dos perigos que eles estavam a correr, ao começarem a cortar o aço sem terem a certeza de que o projeto era aprovado, se havia alterações propostas, por exemplo, pelo IPTM, se a Lloyd's Register aprovaria todos os projetos. E começaram a dilatar-se os prazos, atrasos sobre atrasos, e aconteceu o que aconteceu.”¹⁰⁹

¹⁰⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 4 de Junho de 2014, ex Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores, Sr. Prof. Duarte José Botelho da Ponte, págs. 11-13.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

E ainda sobre as alterações ao Atlântida:

“ O Sr. Agostinho Santa (PS): — Esse é outro problema que queria suscitar-lhe. É que têm passado por aqui pessoas que dizem que houve alterações, para além das que estão nos aditamentos, alterações de monta, importantes, e que não foram passadas a escrito. Alguma vez soube de alguma situação destas?

O Sr. Prof. Dr. Duarte José Botelho da Ponte: — Não conheço nenhuma delas, Sr. Deputado, e acho que nem deviam ter sido feitas. Se elas implicaram despesa, tinham de ir ao Tribunal de Contas, não há volta a dar! Se não implicaram despesa, foram feitas pro bono pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Porquê? Provavelmente, porque acharam que teriam cometido qualquer erro.”¹¹⁰

Sobre a questão da velocidade, principal argumento para a empresa pública açoriana Atlanticoline ter recusado o navio, o Sr. Prof. Duarte Botelho da Ponte referiu que a administração dos ENVC foi avisada por ele próprio que o ferry seria recusado caso a velocidade ficasse "abaixo da linha vermelha" definida contratualmente, 19 nós:

“ O Sr. Prof. Dr. Duarte José Botelho da Ponte: — Espere, porque é muito importante dizer isto.

Diz-se: «Ah, foram só 565 dias!» Mas 565 dias são 19 meses!

¹¹⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 4 de Junho de 2014, ex Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores, Sr. Prof. Duarte José Botelho da Ponte, pág. 26.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Havia uma cláusula no contrato que permitia prorrogar o prazo por um motivo devidamente justificado. E os Estaleiros Navais, sempre que o pediram de uma forma cabal e competente... Não podiam era dizer: «O projetista do Petrobalt não me responde aos telefonemas» — isso não podia ser considerado uma razão; «o IPTM está a demorar muito tempo na aprovação dos projetos» também não podia ser, tinha de haver razões objetivas. E nós, no navio maior, passámos de 565 dias para 740 dias. O navio maior deveria ter sido construído em 2 anos e 10 dias. O prazo terminava no dia 30 de setembro de 2008, mas ele não foi concluído no dia 30 de setembro de 2008. Passou-se outubro, novembro, dezembro, janeiro, fevereiro e só em março é que foram feitas as provas de mar. Portanto, o navio teve, efetivamente, 2 anos e 6 meses.

Em relação ao prazo, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo eram sempre assim: se lhes dávamos dois, eles queriam três; se lhes dávamos três eles queriam quatro... Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo gostavam de construir um navio sem prazo, se possível, e, se possível, sem velocidade limite, era o que desse... No fim ver-se-ia e o cliente haveria de aceitar.

Temos de passar a ter, em todas as empresas, um regime de rigor. É para cumprir, cumpra-se! Assinaram o contrato desta forma, têm de o cumprir!

Fomos tolerantes ao máximo! Os presidentes da Atlânticoline pagaram multas por terem permitido esses adiamentos sem justificação objetiva. Só para ter uma ideia, o navio mais pequeno deveria ter sido construído em 19 meses — nesse caso, houve, de facto, uma razão objetiva, que só foi detetada muito tarde e toda a gente sabe por que é que só foi detetada muito tarde, ou seja, porque os Estaleiros Navais nem sequer tinham equipa projetista para o navio mais pequeno —, mas os problemas

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

que eles tiveram com a Petrobalt foram tantos e tais que resolveram desistir do projeto do navio mais pequeno na Petrobalt e fazê-lo noutra empresa. E, repare-se bem que o navio, que era para ser construído em 565 dias, viu o prazo prorrogado para 983 dias. E, quando chegou o dia 31 de maio de 2009 — o prazo, os tais 983 dias, acabavam no dia 9 de junho de 2009 —, o navio nem sequer estava a meio, estava a 38% da sua construção.

Portanto, para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, os prazos não eram questão. Se era para ser feito em três, podia fazer-se em quatro; se era para fazer em quatro, podia fazer-se em cinco; assinava-se o contrato e, depois, se veria... Aquilo era Estado e o Estado, depois, entender-se-ia com a situação.

Quanto à razão da velocidade, alguém aqui falou da questão da velocidade e isto é extremamente importante, pelo que gostaria que todos os Srs. Deputados prestassem um pouco de atenção.

Eu não sou especialista, mas percebo alguma coisa de engenharia, porque sou engenheiro. Há uma curva da potência em relação à velocidade, ou seja, um navio, que dá 19 nós a 85%, se for a 100%, vai aos 21, 22 nós. Ele consegue dar mais, está na zona da linearidade, dou mais potência, ele aumenta a velocidade. Mas um navio que está a dar 16,6 nós a 85%, quando se lhe aumenta a potência, já dá pouco mais, dá 17 e qualquer coisa.

(...)

Qual é a implicação que isto tem no transporte interilhas? O transporte interilhas é um transporte em cascata. Quando alguém sai de Santa Maria, vai para São Miguel e, depois, para a Terceira e, depois, para o Faial e, depois, para a Graciosa, o atraso que o navio tenha num porto, porque entrou uma maca ou entrou algo imprevisto e ele tem de demorar mais um quarto de hora ou meia hora, não consegue ser

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

recuperado durante a viagem, o navio já não tem capacidade de o recuperar. Mas, se eu tiver uma máquina com capacidade de ir até aos 22 nós, dou 22 nós e ele chega ao porto a tempo e horas. E, no transporte marítimo de passageiros, o cumprimento de horários é fundamental. Não é só o facto de dar uns minutos a mais ou a menos — não vou entrar aqui em cálculos —, mas há, de facto, uma linha vermelha: até aos 18 nós, aceitaríamos; abaixo disto não aceitaríamos.

E devo dizer aqui, de uma forma muito clara e muito objetiva, que, na semana anterior a ir-me embora, tinha dúvidas em relação ao que estava a acontecer na Atlânticoline. A Atlânticoline dizia que o navio ia dar 18,6 nós e eu perguntava: «Os senhores têm a certeza?». Eles respondiam: «Temos! Foram feitos vários estudos, o navio vai dar 18,6 nós». E eu perguntava: «O que é que eles estão a fazer?». E eles diziam: «Estão a colocar 130 t no fundo do casco». E eu dizia: «Sr. Presidente da Atlânticoline, isto é o mesmo que carregar o navio com 1300 passageiros e mantê-lo a navegar sempre com 1300 passageiros a bordo. Isto vai gastar muito mais combustível». Telefonei para o Eng.º Navarro Machado para me certificar disto, para não ouvir de uma só voz, porque eu tinha de fazer a transferência disto para o meu colega que viria a seguir, e disse-lhe: «Sr. Engenheiro, tenho muitas dúvidas sobre o que o senhor está aí a fazer». E ele disse: «Estamos com estudos, isto está certo, é seguro». Respondi-lhe: «Olhe, se isto vier abaixo dos 18 nós, o senhor corre o risco de nós rejeitarmos o navio. Eu, se fosse a si, por medida de previdência, pegava no primeiro e segundo andares e substituía o aço por alumínio, porque, assim, evitaria, de forma clara, colocar as tais 130 t no fundo do casco. Assim, o senhor vai gastar mais 1 ou 2 milhões, mas vai ter a certeza de que nós aceitaremos o navio, caso contrário, o senhor corre o risco extremo de esse navio não ser aceite e a razão, basicamente, é a de que isto é como amarrar o peito de um corredor, um atleta,

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

retirar-lhe um pulmão e dizer-lhe: ‘Agora tu vais andar, mas não tens capacidade de respirar’». Não é só a velocidade em si, de cruzeiro, mas a capacidade de recuperação. Eu posso ir aos 21, 22 nós, mas com aquele navio só posso ir aos 17 e qualquer coisa.

Portanto, tínhamos traçado esta linha — esta linha vermelha estava traçada e estava no caderno de encargos. O Tribunal de Contas iria logo dizer que não — «Como é que vocês alteraram isso?» — e, depois, andaríamos a discutir a questão. Seria preferível vender esse navio a alguém que o pudesse comprar e para quem a velocidade não fosse importante, como o era para nós, do que entregar isso aos Açores, com todas as indemnizações que iam cair em cima. Se este navio fosse entregue aos Açores, iriam cair tantas indemnizações que, se calhar, seria vendido por 20 milhões de euros. E, na altura, seria fácil vendê-lo por esse preço cá fora, se tivessem sido rápidos neste processo.

Basicamente, é esta a minha opinião, mas isto ultrapassa o dia 17 de novembro. Esta é a minha opinião, mas o que o Governo Regional, o meu sucessor fez, no meu entender, teve toda a razão.»¹¹¹

e. Asfalteiros

Tendo sido divulgado pela comunicação social que se encontrava em curso a construção de dois navios asfalteiros para a Venezuela, o Ministério da Defesa Nacional emitiu, em 2 de fevereiro de 2014, o seguinte comunicado:

¹¹¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 4 de Junho de 2014, ex Secretário Regional da Economia do Governo Regional dos Açores, Sr. Prof. Duarte José Botelho da Ponte, págs. 28-32.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Na sequência das notícias publicadas sobre o contrato entre os ENVC, S.A. e a PDVSA para a construção de dois navios asfalteiros, o Ministério da Defesa Nacional esclarece:

1. Neste momento, conforme definido durante a Comissão Mista de Acompanhamento Bilateral, decorrem reuniões entre a EMPORDEF, ENVC e a PDVSA;
2. Qualquer cenário publicado na Comunicação Social sobre o desfecho destas reuniões é prematuro, carece de análise e avaliação de todas as partes;
3. A construção dos dois navios asfalteiros não está diretamente relacionada com o futuro da empresa ENVC S.A. que, como se sabe, encontra-se em processo de encerramento.¹¹²

Sobre a temática dos asfalteiros, começa por se destacar a pergunta do Sr. Deputado Fernando Negrão ao Sr. Ministro da Defesa Nacional:

“(...) Quanto aos asfalteiros, pergunto-lhe se no cumprimento do contrato para a construção dos asfalteiros para a Venezuela, em fevereiro de 2011, foi feito um primeiro pagamento de cerca de 12 milhões de euros — isto é um facto — e se esse montante foi todo ele utilizado na execução desse contrato. Qual o ponto da situação, designadamente que diligências têm sido feitas pelo Sr. Ministro relativamente a este assunto?”¹¹³

Resposta do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

“(...) Quanto aos asfalteiros, sim, houve um primeiro pagamento de 12 milhões de euros; sim, não foi utilizado para o fim a que se destinava — só cerca de 3 milhões

¹¹² Extraído relatório DILP, Estaleiros Navais de Viana do Castelo, março de 2014.

¹¹³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 6, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

de euros é que foram despendidos para o fim a que se destinavam e que era a compra de materiais para a execução, o resto foi utilizado noutros destinos.

Ponto da situação: foi possível, durante dois anos de negociação do contrato, recolocá-lo em cumprimento, porque a partir do momento em que esse down payment foi feito e não foi usado para o fim a que destinava, passou a estar numa situação de incumprimento e, como é óbvio, quando se está numa situação de incumprimento, fica-se numa situação mais frágil do ponto de vista da renegociação. Mas foi possível renegociar, foi possível recolocar em cumprimento, foi possível, por intermédio de verbas do Ministério da Defesa Nacional, fazer a compra do fim dos objetos a que se destinava esse dinheiro, que era um dinheiro da Venezuela — não é um dinheiro do erário público português, é um dinheiro da Venezuela! — e, neste momento, o contrato está numa situação em que já há acordo com a PDVSA (Petróleos de Venezuela) no sentido de haver a possibilidade de ceder a posição contratual para a EMPORDEF (Empresa Portuguesa de Defesa) e de a EMPORDEF poder vir a subcontratar a execução do contrato nos termos que terão de ser oportunamente indicados.

Portanto, foram feitas diligências no sentido de colocar em cumprimento um contrato que estava incumprido na época em que este Governo tomou posse.¹¹⁴

Pergunta do Sr. Deputado António Filipe:

¹¹⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 12-13.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) o Sr. Ministro acabou de reconhecer aquilo que já todos sabemos, ou seja, que os Estaleiros receberam um adiantamento para construírem os asfalteiros, mas não construíram os asfalteiros. Que responsabilidades é que foram apuradas por isso? A administração dos Estaleiros foi nomeada por V. Ex.^a, pelo que lhe pergunto que atitude é que o Sr. Ministro tomou quando se apercebeu de que os Estaleiros tinham recebido o dinheiro para construir os asfalteiros e não construíram os asfalteiros. Responsabilizou alguém ou não?”

Resposta do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

“(...) Quanto ao adiantamento relativo aos asfalteiros, Sr. Deputado, a responsabilidade é a anteriori — e daí esta Comissão, até para poder apurar essas responsabilidades —, ou seja, o adiantamento que foi feito foi gasto antes de este Governo tomar posse, em situações que poderão ser apuradas. Ora, o que nós pretendemos foi recolocar em cumprimento a situação contratual. Convenhamos, Sr. Deputado, que, para gerir o erário público de uma forma mais cautelosa em relação ao mesmo, antes de irmos apurar as responsabilidades de quem gastou mal, temos é de tentar evitar que haja mais agravamento por essa decisão.

Por isso, a nossa preocupação foi, num campo muito exigente do ponto de vista financeiro, encontrar os meios para devolver os 12 milhões de euros — e devolver, porque não é dinheiro nosso, é dinheiro da Venezuela, e não foi fácil, num quadro que era muito exigente do ponto de vista financeiro. E, por via disso, podemos estar em condições, como estamos hoje, de poder considerar esse contrato, porque, de outra forma, nem sequer poderíamos a esta hora estar a tratar de eventual cessão

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

da posição contratual, pois, pura e simplesmente, já estaríamos em incumprimento e o Estado português não só teria de pagar a indemnização como não teria condições para poder assegurar a execução do contrato.”¹¹⁵

Ainda sobre este assunto, perguntou a Sr. Deputada Otilia Ferreira Gomes, ao Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

“(...) porque é que a compra de aço relativa aos asfalteiros só foi feita muito recentemente e não logo à data? Porque é que estes montantes para a compra de aço só agora foram «injetados» nos Estaleiros? Porque é que isto só foi feito agora?”¹¹⁶

Resposta do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

“(...) Refere a compra do aço para os asfalteiros e pergunta porque é que só aconteceu mais tarde. A compra aconteceu e não foi, como disse, com injeção de capital; foi através de uma compra que o Ministério da Defesa Nacional fez relativamente ao projeto do navio polivalente logístico, para que pudesse ficar na posse do Estado um ativo importante, quando estava em curso a privatização ou, melhor, a reprivatização dos Estaleiros. Ou seja, acontecendo (e se se coroasse com êxito) a reprivatização, o Estado quis assegurar que esse projeto importante ficava na sua posse e não era um ativo que acompanhava a própria reprivatização.

¹¹⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 28-29.

¹¹⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 52.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Isto significa que, ao termos comprado — como lhe digo, com visto prévio do Tribunal de Contas, que sancionou esta operação —, não injetámos dinheiro, mas comprámos, fizemos uma transação. Por via desse dinheiro que entrou nos Estaleiros, foi possível, entre outras coisas, acabar o NPO (navio patrulha oceânico) que estava em atraso há não sei quantos anos e, também, comprar o aço que era necessário para dar prova à Venezuela, à PDVSA (Petróleos de Venezuela, S.A.), da boa-fé do Governo na devolução do dinheiro que era deles — não é de um adiantamento feito por parte do Estado português.”¹¹⁷

O Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, esclareceu ainda a Sra. Deputada Carla Cruz, sobre onde é que vão ser construídos os asfalteiros:

“(...) Onde é que vão ser construídos os asfalteiros? Ainda não sei, por uma simples razão: num primeiro momento, o contrato que era preciso assegurar com a PDVSA é assegurar a posição da cessão contratual para a empresa EMPORDEF (ou do seu universo) para que depois se possa subcontratar, e que isso se faça em condições de essa situação ser, também ela, respeitável, no que diz respeito às obrigações da União Europeia.

Portanto, Sr.^a Deputada, neste momento, é esta a situação que temos de assegurar.”¹¹⁸

¹¹⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 54-55.

¹¹⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 79.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Na 2ª audição o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclareceu o Sr. Deputado Jorge Fão, sobre as razões da impossibilidade de se arrancar logo com a construção dos asfalteiros:

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

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

O Sr. Jorge Fão (PS): — Não, porquê?

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

foram revogados, ou ainda, digamos, de todas as responsabilidades que nós tínhamos ou oportunidades de transacionar ativos.

Tivemos acesso, a vender ao Estado português, um ativo, que foi o projeto NPL — desculpem utilizar siglas —, pelo valor de 25,5 milhões de euros. Essa circunstância possibilitou, no final do ano, portanto em janeiro de 2013, desbloquear diversas situações de grande dificuldade financeira que tínhamos e, por outro lado, iniciar a recuperação do segundo NPO. Recordam-se de eu ter referido que este era até um dos objetivos pessoais, ou seja, entregar à Marinha portuguesa essa construção militar que muita falta fazia, assim como aquelas que não foram construídas.

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

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

O Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira: — Arrancámos imediatamente. Ou seja, o primeiro processo, que implicava e que está no cronograma dos asfalteiros, dado que nos encontrávamos em completo incumprimento e em risco de cancelamento do contrato, foi realizar as encomendas que correspondiam às

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

primeiras fases, às três fases subsequentes ao down payment, que era a segunda, a terceira e a quarta fases para encomendar a totalidade do aço para a construção dos navios e a totalidade dos sistemas de propulsão. E assim fizemos.

Essas responsabilidades globais orçam muito próximo de 30 milhões de euros. Não responsabilidades totalmente pagas, mas parcialmente pagas através de adiantamentos. Ou seja, na sua maturidade, quando os motores, que são a última componente, forem fornecidos, atingirão cerca desse montante. Mas nós conseguimos, na realidade, disponibilidades equivalentes ao adiantamento que nos permitiram arrancar com esta atividade.

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

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

O Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira: — A construção destes dois navios diz respeito a um contrato no âmbito bilateral, ou seja, é um contrato que está na umbrela das relações Estado a Estado e o Governo português tem sucessivamente, em todas as reuniões bilaterais — a última foi em meados de janeiro, em Caracas, onde estive presente e com o privilégio de estar com o Sr. Vice-Primeiro-Ministro, que liderava a comitiva —, reiterado o objetivo de cumprir esse contrato.

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

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

Portanto, perspetivamos, nesta altura, que o contrato passe dos Estaleiros de Viana do Castelo para uma sociedade, ou para a EMPORDEF, ou para uma sociedade da EMPORDEF, para o gerir. A partir dessa sociedade, iremos dar continuidade à

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

execução do mesmo, através de empreitadas e através dos fornecimentos que são necessários para o cumprimento desse contrato.”¹¹⁹

E ainda sobre este assunto, pergunta o Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) Deixando de existir a empresa, esta não poderia continuar com a construção. Confirma que o Estado português e a empresa PDVSA (Petróleos da Venezuela, SA) estão a trabalhar no sentido de que a construção seja adjudicada, sendo a sua concretização transferida para a EMPORDEF, podendo depois esta subcontratar essa construção?”¹²⁰

Resposta do Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

“(...) Esse é o estado do diálogo e da negociação que tem existido com a PDVSA Naval. Neste processo, temos tido, para além do apoio do Governo português, também o apoio do Governo venezuelano e, nomeadamente, do Sr. Embaixador da Venezuela em Portugal, o Sr. General Lucas Rincón, que tem tido um papel fundamental de facilitador, a desbloquear algumas dificuldades que têm surgido.”¹²¹

¹¹⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 39-42.

¹²⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 56.

¹²¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 56.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre setembro de 2010 e junho de 2011, esclareceu o Sr. Deputado Eduardo Teixeira, sobre os asfalteiros.

O valor global do contrato dos asfalteiros, era de 128.9 milhões de euros, verificando-se em Fevereiro de 2011 o pagamento da primeira tranche de 10%. Desse valor, só 3 milhões de euros, foram utilizados na execução do contrato, tendo a Administração utilizado o restante valor para outras necessidades da empresa:

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

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

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

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

Passados uns dias, o administrador dessa área veio dizer-me que era muito difícil pôr isso numa conta, porque a empresa estava em mora com muitos pagamentos

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

junto da banca e corria-se o risco de os bancos ficarem com o dinheiro, pelo que até se pôs a hipótese de criar uma conta no estrangeiro para os bancos nacionais não serem tentados a ficar com esse dinheiro.

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

(...)

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

Mas isso é muito fácil: é ir à tesouraria da empresa e os senhores mandarem fazer uma análise sobre onde foi gasto o dinheiro, porque eu não lhe posso dizer nem sei como é que esse dinheiro foi gasto.”¹²²

O Sr. Eng. Jorge Camões, atual Presidente do Conselho de Administração da Estaleiros Navais de Viana do Castelo e os restantes vogais do Conselho de Administração, responderam às perguntas do Sr. Deputado Jorge Fão, sobre a temática dos asfalteiros:

“(...) O Sr. Dr. José Luís Serra (Vogal do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo): — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados, boa tarde.

É público e notório que a administração, nomeadamente a nossa diplomacia, tem conseguido, em diversas ocasiões, com bastante esforço, manter um

¹²² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, págs. 17-18.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

contrato em vigor como um ato absolutamente atípico em mercado de construção naval. Para que ninguém fique com qualquer dúvida nesta sala, numa ótica de mercado, este contrato, obviamente, já teria caído há muito tempo, e com consequências significativas em matérias indemnizatórias, de credibilidade e de outra natureza.

Por essa situação característica, que é claramente atípica, foram várias as tentativas — e, até à data, com sucesso — que evitaram o cancelamento do contrato.

Por isso, o que o Sr. Deputado refere quanto à coincidência de dois processos, nomeadamente do processo de concessão e da aquisição de equipamentos e materiais principais do contrato, com relativa proximidade, é mesmo isso: coincidência. E isso é fácil de explicar.

Nós, a dada altura, e apesar das dificuldades, não tínhamos outra opção. É que, após a justificação e as reuniões diversas que fizemos com o cliente, chegou-se a um ponto em que teríamos de dar um sinal claro e inequívoco de que o processo se iniciava. Esse sinal foi dado no mês de abril de 2013, com a aquisição de uma percentagem do aço — cerca de 10% —, para dar cumprimento a um item contratual, que era precisamente o corte de 10% de aço do primeiro navio.

E isso permitiu concretamente o quê? Cumprir um momento contratual (estamos a falar de um marco físico) que permitia, perante o cliente, demonstrar que se tinha dado início ao cumprimento do contrato quanto à produção.

Mas nós não poderíamos parar aí. E, quando refere essas datas, provavelmente o Sr. Deputado compreenderá que, para a formalização, para os atos formais que refere, obviamente, há um período bastante anterior em que é preciso negociar com

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

os fornecedores em causa. Ora, essa negociação iniciou-se, se a memória não me falha, algures pelo mês de agosto, e houve dois processos que, pelo valor de 5 milhões de euros, tiveram de ser submetidos a visto prévio do Tribunal de Contas, o que veio a ocorrer, creio, no mês de setembro.

Portanto, nesse momento, esses atos — em primeiro lugar, no mês de abril, o início do processo da aquisição de 10% do aço para o primeiro navio e, posteriormente, a aquisição dos principais equipamentos e materiais — permitiram demonstrar, como depois o viemos a fazer, junto do cliente, que o contrato estava, como está, cumprido até ao quarto item, o que repõe a nossa responsabilidade como contraente naquele contrato em cumprimento.

Depois, há outros factos supervenientes que nos obrigam obviamente a voltar às mesas de negociação para tentar, outra vez e mais uma vez, renegociar o enquadramento do contrato — e refiro-me concretamente a um dado importante, um dado estruturante, que foi exatamente esse processo, que o Sr. Deputado refere, do concurso público para a subconcessão do estabelecimento que é hoje e que, como sabem, já foi entregue ao vencedor desse concurso.”¹²³

E ainda relativamente a este assunto:

“ O Sr. Dr. José Luís Serra: — Sr. Deputado, eu posso fornecer os dados globais, mas tenho alguma dificuldade em situar-me quanto ao tempo. Neste momento, temos um valor total contratualizado — e refiro-me concretamente aos materiais e

¹²³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 18-20, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

aos equipamentos principais (e, repito, estes foram os procedimentos que levámos a cabo, que pusemos no mercado e que encerrámos) — de 30,88 milhões de euros. Desses 31 milhões de euros (em números redondos), que acabo de referir, encontram-se pagos, à data, cerca de 12,8 milhões de euros. Está previsto para as próximas etapas, e dando cumprimento precisamente a estes contratos... Como imaginam, comprar o sistema de propulsão e a máquina principal para dois navios desta dimensão é um contrato negociado com um operador internacional, que também é conhecido, que é a MAN, e o processo de pagamento está absolutamente diferido no tempo (refiro-me concretamente a cerca de ano e meio). Portanto, foi feito o primeiro pagamento, mas estaremos, diria, nas próximas semanas, na iminência de ter de continuar a fazer o programa de pagamentos previsto nesse contrato.

O Sr. Jorge Fão (PS): — Embora percebendo uma parte da questão, ou seja, a necessidade de cumprimento dos itens para manter o contrato, a outra parte não se percebe. Quando se desenvolve este processo, em termos de ata, em novembro de 2013, já estava adjudicada a subconcessão, ou seja, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo estavam em vias de liquidação e já não tinham terreno nem instalações para fazer a construção. Ou seja, há aqui qualquer coisa que não entendo. Quer tecer alguma consideração sobre o assunto?

O Sr. Dr. José Luís Serra: — Com certeza, Sr. Deputado, porque esta questão, para a administração do Estaleiro, para além das orientações que recebia diretamente da holding EMPORDEF, SGPS, estava muito clara. Era um contrato que o Estado português assumiu em 2010, no âmbito de relações bilaterais com um país, que é a

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Venezuela, com o qual reconhecidamente existem interesses económicos e de outra natureza, mas concretamente, neste caso, estamos a falar de matéria económica.

Relativamente a esse compromisso, a orientação que recebemos e à qual nos limitámos a dar cumprimento foi a de que este contrato era para manter em vigor e todas as ações que a administração entendesse tomar, quer do ponto de vista contratual quer do ponto de vista das negociações, eram no sentido de dar cumprimento a este contrato.

O Sr. Deputado poderá perguntar-me: mas como é que conseguiram, em três anos, manter um contrato em vigor? E lembro que o primeiro navio deveria ter sido entregue em fevereiro. Sr. Deputado, às vezes, também faço essa pergunta a mim próprio. O facto é que ele se mantém em vigor.

Mas obviamente não queria deixar de manifestar aqui alguma preocupação que temos — e, nesta fase, estamos em fase final de negociar a transferência do contrato —, porque, obviamente, o cliente, perante a situação que o Sr. Deputado descreveu — e queria lembrar que isso não inviabiliza o cumprimento das responsabilidades contratuais ao nível da representatividade de uma relação bilateral —, o que quer são dois navios para transporte de asfalto. A forma como se construírem os navios, que naturalmente tem de ser no território português, compete ao Estado português, compete ao instrumento, neste caso, às empresas ou à empresa que o Estado português indicar (e já foi indicada), que deve materializar e concretizar a construção desses navios e entregá-los.

Portanto, neste caso, e referi isso há pouco, o último elemento de negociação foi redefinir o enquadramento em que esse contrato teria execução ao nível das responsabilidades de ambas as partes.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Foi possível, há cerca de um mês e meio, na última reunião que tivemos em Caracas, definir e aprovar uma promessa de cedência do contrato, num quadro que não foi fácil, mas em que foi possível alcançar esse acordo — acordo, esse, que está assinado por ambas as partes —, o qual define uma série de condições impostas pelo cliente, para que esse contrato possa ser cedido e executado, sendo uma das condições a de que essa empresa seja detida a 100% pelo Estado português, e acabou por ser uma empresa detida a 100% pela EMPORDEF, SGPS.¹²⁴

E para finalizar:

*“O Sr. Dr. José Luís Serra: — A informação é recente: foi autorizada a cedência do contrato a uma empresa do grupo EMPORDEF que terá de alterar os seus estatutos, o seu objeto e, eventualmente, a designação (mas isso, repito, não depende de nós), cuja designação é OGMA — Imobiliária e pertence, a 100%, à EMPORDEF, SGPS.”*¹²⁵

f. Programa de Contrapartidas

O Decreto-Lei n.º 154/2006, de 7 de Agosto, aprovou o Regime Jurídico das Contrapartidas, definindo estas como compensações acordadas entre o Estado Português e um fornecedor de material de defesa, susceptíveis de contribuir para o desenvolvimento industrial da

¹²⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 21-23.

¹²⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, pág. 27.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

economia portuguesa e para o conseqüente aumento da participação nacional na cadeia de valor associada aos equipamentos e tecnologias de defesa.

Com a transposição para o ordenamento jurídico nacional da Directiva n.º 2009/81/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho, e que alterou as Directivas números 2004/17/CE e 2004/18/CE, ambas do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março, deixou de ser possível associar contratos de contrapartidas, directas ou indirectas, a contratos de aquisição de material de defesa.

O Regime Jurídico das Contrapartidas tornou-se assim incompatível com a disciplina jurídica aplicável à contratação pública nos domínios da defesa e da segurança, razão pela qual se procede à revogação do Decreto – Lei n.º 154/2006, de 7 de Agosto.

O Decreto – Lei 105/2011, de 6 de Outubro, aprovou ainda um regime transitório aplicável aos contratos de contrapartidas já celebrados, e em execução, entre o Estado Português e os vários fornecedores de material de defesa, cujos efeitos se extinguem com a cessação do último contrato.

No âmbito da aquisição de dois submarinos pela Marinha Portuguesa a um consórcio Alemão, este assumiu a obrigação de prestar um determinado programa de contrapartidas, nomeadamente para a ENVC, que envolviam a colocação de encomendas de construção naval, a transferência de tecnologia de projeto e a transferência de equipamentos de um estaleiro Alemão.

Pergunta o Sr. Deputado António Filipe, ao Sr. Ministro da Defesa Nacional:

“(...) Pela aquisição dos submarinos, por parte do Estado português, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo beneficiariam de contrapartidas no valor de 632 milhões de euros. Beneficiaram de alguns equipamentos, considerados sobreavaliados, no

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

valor de 232 milhões, salvo erro, mas posso precisar; em todo o caso, o que se sabe é que pelo menos 400 milhões de euros de contrapartidas nunca foram prestados.

Pergunto: o que é que o Governo fez para recuperar essas contrapartidas, para além de uma trapalhada que envolveria um suposto hotel no Algarve, que, depois, enfim, também ficou em nada?! Gostaria de saber o que o Governo fez, para além de extinguir a Comissão Permanente de Contrapartidas, para que os Estaleiros beneficiassem daquilo que tinha sido contratualmente assumido pelo Estado português?”¹²⁶

Resposta do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

“(...) Relativamente às contrapartidas pela aquisição dos submarinos, Sr. Deputado, quando este Governo tomou posse, as contrapartidas não tinham sido executadas durante o período em que poderiam ter sido executadas. É porque não podemos esquecer que, entre 2005 e 2011, poderia ter sido exigida a execução das contrapartidas, de modo a que não se chegasse a 2011 num quadro em que, em relação às contrapartidas dos submarinos, estavam executados, salvo erro, cerca de 30% do mesmo.

Ora, Sr. Deputado, não era num momento em que estávamos com um programa de ajustamento financeiro e em que estávamos numa situação de terminus relativamente às contrapartidas — porque, salvo erro, até dezembro de 2012, estaria para terminar a possibilidade de execução das contrapartidas, e era impossível negociar, numa situação que ainda por cima tinha uma natureza de litígio, como se sabe, com a Ferrostaal — que seria possível — aliás, foi impossível — negociar

¹²⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 22.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*contrapartidas relativamente àquilo que poderia ser afetado aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.*¹²⁷

Na 2ª audição, o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, respondeu ainda à Sra. Deputada Carla Cruz, sobre o programa de contrapartidas :

“(...) A Sr.ª Carla Cruz (PCP): — Relativamente às contrapartidas aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo pela compra dos submarinos, o que é que o acionista fez no sentido de conseguir que as contrapartidas, que estavam estabelecidas aquando da compra dos submarinos, fossem cumpridas?”

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

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

¹²⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 27-28.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

dos navios que faziam parte das contrapartidas. Essa é a realidade que encontrámos e que é histórica.

Por outro lado, vemos também uma outra realidade: é que, em 2010, a administração foi obrigada a, para sanear as suas contas e para, digamos, aplicar os bons critérios valorimétricos, corrigir a avaliação dos seus ativos, e daí a perda de capitais próprios que tem. Recordo que existiram 250 milhões de contrapartidas de equipamentos que entraram nos Estaleiros valorizados pela Comissão Permanente de Contrapartidas e que, depois, sofreram imparidades, vamos dizer assim, cortes no seu valor, que a administração em 2010 teve de fazer, e, com certeza, justificadamente, para ter umas contas completamente saneadas que preparassem medidas.”¹²⁸

E ainda acrescenta:

“(...) Aquilo que conheço de contrapartidas eram 14 construções que foram realizadas, o que deu um prejuízo tremendo. Queríamos nós mais? Creio que há muito tempo, há vários anos, que as administrações anteriores abandonaram essa metodologia, ou seja, afundar a situação económica dos Estaleiros construindo com mais prejuízo. Já não se faziam há muito tempo e era completamente contra os nossos princípios contratualizar benefícios, fossem eles quais fossem, que representassem ónus e encargos para os Estaleiros.

¹²⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 84-85.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Portanto, relativamente a construções, o assunto estava encerrado há muito tempo e a Comissão Permanente de Contrapartidas tem no seu relatório o que havia de fazer.”¹²⁹

Na audição com a Comissão de Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com os Srs. António Costa e Abel Viana, coordenador e representante da referida Comissão, também responderam sobre contrapartidas ao Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) Refere o Sr. Inspetor-Geral das Finanças, Dr. José Leite Martins, na folha 43/79, que, no âmbito das contrapartidas da aquisição dos dois submarinos, adquiridos pelo Ministro Paulo Portas, os Estaleiros teriam direito a 638 milhões de euros, nesse pacote, repito, 638 milhões de euros. E isto da seguinte forma: uma parte seria a transferência dos estaleiros navais da Flender, da Alemanha, para Viana do Castelo, que veio a concretizar-se e está lá em Viana do Castelo muita sucata. Realmente, foi montada uma nave que é uma mais-valia para a empresa, mas, infelizmente, temos lá muita sucata para deitar fora e volto a referir um pormenor muito importante.

Esse material que chegou aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo a partir de 2003 ou 2004 foi avaliado em 250 milhões de euros. Em 2009, ou 2008, não posso precisar, a administração da altura — não sei se foi a presidida pelo Dr. Jorge Rolo —, através de uma consultora externa, mandou fazer uma auditoria a esse material que chegou e foi-lhe dado o valor de 48 milhões de euros. Estamos a falar de uma

¹²⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 86-87.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

contrapartida que devia funcionar no bom sentido para os Estaleiros e que ainda veio agravar mais a nossa situação. Porquê? Porque entrou lá pelo valor de 250 milhões e, depois, passados uns anos, veio a verificar-se que valia 48 milhões de euros.

Mas há aqui outra coisa ainda mais importante, que faz parte desse relatório da Inspeção-Geral de Finanças, que é a seguinte: aí diz-se que, em termos de encomendas pelo consórcio alemão a realizar nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, teriam de ser feitas um total de 383 milhões de euros. Não posso precisar, mas penso que é isso.

A Comissão de Acompanhamento de Contrapartidas que existia apenas validou, em termos de encomendas de construções que foram realizadas aos estaleiros, 118 milhões. Faltam realizar encomendas aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, pelo consórcio alemão, no valor de 200 milhões de euros. Sr. Deputado, com 200 milhões de euros em navios tínhamos muito trabalho!”¹³⁰

O Sr. Dr. Fernando Galdes, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2004 e março de 2007, respondeu sobre a temática das contrapartidas ao Sr. Deputado Abel Baptista:

“(...) Sei que, concretamente ao abrigo do programa de contrapartidas, que o Sr. Deputado mencionou, a empresa teve encomendas de embarcações de porta-contentores. Não sei quantos é que fez, mas terá feito seguramente uns 4 ou 6. Não

¹³⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 26 de Março de 2014, coordenador e representante da Comissão de Trabalhadores de Viana do Castelo, Srs. António Costa e Abel Viana, págs. 49-50.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

sei qual foi o valor que isso importou, não me recordo. Sei que cada porta-contentor devia rondar os 20 milhões de euros e, portanto, honestamente, não sei quantos fez. Quanto ao estaleiro Flender, foi o que acabei de mencionar quando há pouco respondi ao Sr. Deputado.

Quanto à transferência de tecnologia, penso que o Sr. Deputado devia estar a referir-se ao desenho básico do navio polivalente logístico — penso que era isso. Eram os desenhos básicos do navio polivalente logístico. Aliás, durante algum tempo, tivemos um engenheiro deslocado de Viana do Castelo a tratar exatamente desse assunto. Mas, se não me falha a memória, eram os desenhos básicos, ou o projeto básico, melhor dito, penso que é assim, do navio polivalente logístico.

Quanto ao estaleiro Flender, a empresa comprou-o por 1 €, mandou que ele fosse avaliado pela American Appraisal, o que permitiu incorporar isso e retirar a empresa da falência técnica, como acabei de mencionar, e não foram só esses ativos, mas outros. Estamos a falar de — 48 milhões mais 20 milhões — 68 milhões. Os ativos deviam valer uns setenta e qualquer coisa milhões de euros. Portanto, o capital próprio deve ter ficado positivo em muito pouco.

Quanto às encomendas dos porta-contentores, não me recordo quantos é que foram. Celebrei para aí quatro contratos desses. Mas se houve mais, francamente não sei. Se esse valor foi cumprido ou não francamente, também não tenho essa informação.”¹³¹

¹³¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Galdes, págs. 30-31.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Eng. Arnaldo Figueiroa Machado, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2007 e dezembro de 2008, esclareceu a Sra. Deputada Carla Cruz, sobre as contrapartidas:

“ (...) 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, construímos 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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

uma coisa que faz sempre muito jeito aos estaleiros —, pois por mais guindastes que tenham, têm sempre falta de guindastes.”¹³²

O Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, no período de 2009 a 2010, esclarece o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, sobre o programa de contrapartidas:

“(...) Quanto ao problema das contrapartidas, gostaria de dizer o seguinte: como reparou, eu trouxe aqui a história da nave coberta, não houve mais ninguém. O Eng.º Navarro Machado começou-a, mas quem pegou a sério nisso fui eu e disse: «Não, nós temos de aumentar a competitividade. Se temos aqui o equipamento da Flender, não vai ficar armazenado», e havia também uma parte que estava na Alemanha e que mandámos vir, porque estarmos a pagar aluguer, não! Sabíamos perfeitamente que a nave coberta ia aumentar as condições de competitividade da empresa. A mim, fez-me confusão mais ninguém, depois de mim, se ter preocupado em completar essa obra, a não ser que já estivessem a pensar fechar a empresa, porque a nave coberta e a linha de painéis eram importantíssimos.

Acho estranho que o Dr. Portas, na altura, tivesse trazido este equipamento, para estar não sei quantos anos para alguém pegar nele a sério. Ou, então, não acreditavam... O Dr. Paulo Portas, ou alguém que o sugeriu, mandou para lá o equipamento só para estar estacionado? Havia, realmente, capacidade para isso. Eu fui o primeiro a pegar nele a sério, depois, não sei o que é que fizeram, mas faltava a linha de painéis. Isto, em relação a uma das partes.

¹³² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2007 a 2009, Sr. Eng.º Arnaldo Pedro Figueirôa Navarro Machado, págs. 8-9.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Em relação aos navios (slide 48), são muitos e foram muito importantes. Tinham a vantagem de ser aquele segmento em que a empresa nem tinha grande dificuldade técnica. Começaram a fazer aquilo e era como «entrar o porco e sair a salsicha». Foi pena não terem completado os três navios que faltavam, mas, se não fosse este contrato de contrapartidas, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham fechado em 2005/2006, não tenho qualquer dúvida. Este contrato foi muito importante, a perder dinheiro, com certeza, mas esse é outro problema. Então, por que é que aceitaram? Como é que podiam reduzir os custos?»¹³³

¹³³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 30 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de 2009 a 2010, Sr. Dr. António Jorge Garcia Rolo, págs. 112-113.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

7. Averiguação do modo como o Governo tem acompanhado junto da Comissão Europeia o desenvolvimento do processo relativo ao procedimento pendente relativo à execução da política de concorrência - auxílio estatal a favor dos ENVC, S. A. e das circunstâncias e os termos em que foi decidida a subconcessão da empresa ENVC.

a. Planos de reestruturação

A recorrente deficitária situação financeira da ENVC, conduziu a que sistematicamente se elaborassem planos de reestruturação, para viabilização da empresa. Dá-se particular ênfase aos planos de reestruturação elaborados em 2005 e 2010, por terem sido os mais focados nas audições.

• Plano de reestruturação de 2005

O Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, responde sobre este tema ao Sr. Deputado Fernando Negrão:

*“(...) Pergunta-me o Sr. Deputado se em 2005 houve um processo de reestruturação da empresa. Aquilo de que nós temos conhecimento é que, por intermédio de uma auditoria que foi feita pela Inspeção-Geral de Finanças em 2009, foi referido que houve, efetivamente, esse projeto ou esse plano de reestruturação, mas que não foi concluído, ou seja, era uma matéria que, concluída teoricamente, poderia justificar as ajudas que tinham sido concedidas. Mas não foi concluída, como resulta da auditoria feita pela Inspeção-Geral de Finanças”.*¹³⁴

¹³⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 11.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Na 2ª audição, o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, em resposta ao Sr. Deputado Afonso Oliveira, afirma:

“(...) Portanto, foram preconizadas diferentes medidas, principalmente nos anos de 2005 e de 2009, a realidade é que não foram aplicadas ou, portanto, não houve oportunidade... Não consigo dizer quais as razões, mas não vi medidas de gestão, naquilo que li, e admito que não tenha lido tudo, porque são muitos anos, portanto não houve condições ou, pelo menos, não foram tomadas medidas visíveis na estrutura da empresa.”¹³⁵

O Sr. Dr. Fernando Geraldes, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, entre abril de 2004 e março de 2007, ouvido na CPI, esclareceu as perguntas efetuadas pelos Srs. Deputados, relativas à reestruturação definida em 2005:

“O Sr. Abel Baptista (CDS-PP): — Uma das críticas constantes da Inspeção-Geral de Finanças no âmbito da auditoria financeira que fez aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo foi pelo facto de não ter avançado ou de não ter sido completada a reestruturação, definida em 2005, dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com base no estudo elaborado pelo conselho de administração a que o Sr. Doutor estava ligado, com o apoio de uma consultora do BPI. São apontadas várias questões do estudo, que depois não foram implementadas.

¹³⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 16.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Doutor é capaz de nos recordar os motivos pelos quais essa reestruturação acabou por não ser implementada?

O Sr. Dr. Fernando Manuel Geraldes: — O único motivo por que esse plano não foi apresentado foi pela alteração estratégica que o acionista EMPORDEF decidiu tomar. Decidiu seguir uma estratégia no sentido de tentar financiar a empresa diretamente através do Ministério das Finanças e não através do que estava estabelecido, com o apoio do BPI, nesse programa de reestruturação. Por acaso, esse programa estava muito bem feito. A empresa era financiada, como eu há pouco disse, com as obras que estavam na Lei de Programação Militar, nomeadamente os patrulhões, que permitam que a empresa foi financiada por essa via. Portanto, fugia a qualquer tipo de questão mais melindrosa de financiamentos à empresa e era sustentável.

Por que é que, depois, a EMPORDEF decidiu mudar de estratégia — e esse foi um aspeto que levou à saída do Meira Fernandes —, Sr. Deputado, é uma pergunta a que sinceramente não lhe sei responder. Eu próprio perguntei, disseram-me que a melhor forma era assim e, portanto, foi a forma que se entendeu seguir.”¹³⁶

¹³⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Geraldes, págs. 26-27.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- **Plano de reestruturação de 2010 - Projeto “icebreaker”**

O Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, responde sobre este tema ao Sr. Deputado Fernando Negrão:

“(...) Em 2010, havia um plano de reestruturação — expresso num documento de 2011, que esteve no Ministério da Defesa e guardado entre fevereiro de 2011 até à altura das eleições — que tinha sido feito por uma empresa de consultoria, solicitada para o efeito. Esse plano de reestruturação, conhecido já depois do resultado das eleições, apontava para uma necessidade de se rever o plano ou, melhor, quero dizer que o plano de reestruturação apontava para a necessidade de injeção de capital suplementar. Por parte do Ministério das Finanças da época foi pedido para se refazer o plano, na medida em que ele sobrestimava as receitas e subestimava as despesas, por isso não dava fiabilidade para que pudesse ser considerado pelo Governo. Isto consta de um despacho do Secretário de Estado Costa Pina elaborado à época e sufragado também pelo Secretário de Estado da Defesa Marcos Perestrello. Por isso, desse plano de reestruturação, a única coisa que restava era o despedimento dos 420 trabalhadores e não algo que tivesse a ver com a própria reestruturação da empresa.”¹³⁷

Em relação à situação do plano de reestruturação ter sido suspenso, o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, responde ao Sr. Deputado Jorge Fão:

¹³⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 12

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) Sobre suspender o plano de reestruturação de 2011, Sr. Deputado, quero dizer-lhe que esse plano esteve na gaveta do anterior ministro entre janeiro ou fevereiro de 2011 e o momento das eleições, ou seja, esteve seis meses na gaveta do Sr. Ministro sem lhe dar andamento e só se lembraram dele depois de terem perdido as eleições.

Aliás, o despacho do Sr. Secretário de Estado também só veio depois de sabido o resultado eleitoral... ou na véspera, mas foi por aí...

(...)

Para além de o próprio Governo reconhecer por despacho que havia sobrestimação dos custos e subestimação das receitas, ou seja, não havia sustentabilidade no plano, as próprias linhas gerais do plano mostram que esse plano era impossível no quadro, inclusivamente, de o programa de ajustamento financeiro ser executado.

Porquê?

Vou relembrar as linhas gerais do plano: despedimento de mais de 50% dos trabalhadores; construção integral da carteira de encomendas, nomeadamente as militares, mais de 300 milhões de euros; e injeção de capital — 100 milhões de euros.

Sr. Deputado, estas são as linhas gerais do plano de reestruturação. Se o senhor fosse Ministro da Defesa em julho de 2011 com o programa de ajustamento financeiro e com o País na pré-bancarrota e se tivesse na frente um plano de reestruturação para avaliar, programa esse que o próprio Governo anterior dizia que não era sustentável e tem como linhas mestras as que eu acabei de referir, ...”¹³⁸

¹³⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 83-84.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Na 2ª audição, o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, em resposta ao Sr. Deputado Afonso Oliveira, sobre o plano de reestruturação de 2011, esclarece:

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

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

Porém, o principal problema é que os pressupostos do estudo não eram executáveis, apesar da bondade do mesmo, que reconheço.”¹³⁹

¹³⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 20.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclareceu o Sr. Deputado Jorge Fão, relativamente ao estudo que serviu de base ao plano de reestruturação pensado em 2011:

“(...) Já tivemos este comentário em sede de Comissão de Defesa Nacional e aquilo que eu direi é que o estudo de per si é um trabalho profissional rigoroso, capaz, mas completamente impossível de implementar pelos pressupostos que tinha, porque tinha uma carteira de encomendas de centenas de milhões de euros baseada em construções militares que não poderiam vir a ser realizadas no contexto económico e no período que estava referido no estudo.”¹⁴⁰

O Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, ex-Presidente do Conselho de Administração dos ENVC entre setembro de 2010 e junho de 2011, esclareceu o Sr. Deputado Agostinho Santa, sobre o plano de reestruturação de 2011 para a recuperação dos ENVC:

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

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

¹⁴⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 32.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

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

Então, como a solução mais económica era a reestruturação e essa solução implicava a continuidade dos Estaleiros, nós, obviamente, escolhemos essa.”¹⁴¹

E ainda sobre este plano de reestruturação de 2010, expresso em documento em 2011:

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

¹⁴¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, págs. 29-30.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

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

Foi assim que forcei, se quiser, o Governo de então a tomar uma decisão sobre a empresa. E se não a tivesse tomado, eu não tinha vindo embora pelos motivos que enunciei há bocado, mas tinha vindo embora porque eu próprio não estava disposto a continuar na empresa naquela situação.”¹⁴²

O Sr. Eng. Jorge Camões, atual Presidente do Conselho de Administração da ENVC, respondeu ao Sr. Deputado Jorge Fão, sobre o plano de reestruturação de 2010, realizado pela AT Kearney:

“(...) O plano da ATK, enfim, era conhecido, achei que era um bom plano, mas, ao analisá-lo (naturalmente, eu não participei na sua feitura, vi-o e li-o), achei que tinha alguns pressupostos que não eram realizáveis, como, por exemplo, a necessidade de injeção de dinheiro — à volta de 100 milhões de euros —, além do despedimento de trabalhadores que implicava. Partia, também, do pressuposto de que a carteira de encomendas seria aquela, mas, depois, verificou-se que, à data, não havia dinheiro para as executar. Aliás, nós, depois, através da EMPORDEF, solicitámos à ATK que revisse aquele plano, à luz dos novos conhecimentos.

¹⁴² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 6 de Maio de 2014, Presidente do Conselho de Administração dos ENVC no período de setembro de 2010 a junho de 2011, Sr. Dr. Carlos Alberto Veiga Anjos, págs. 47-48.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Portanto, eu conhecia o plano e acho que era um bom plano, que estava bem feito, mas partia de alguns pressupostos que, à data, já não estavam válidos. Mas era um plano...

O Sr. Jorge Fão (PS): — Muito bem.

Portanto, conhecia o plano, achava-o bem feito, tinha limitações ou alguns aspetos que, porventura, apresentavam fragilidades...

Sr. Engenheiro, se lhe tivessem permitido, o senhor teria dado sequência àquele plano?

O Sr. Eng.º Jorge Camões: — Primeiro, teria de acertar que os pressupostos eram aqueles. Eu não posso partir de um plano de viabilidade ou de racionalização que se baseia num pressuposto errado, que não é factível. O pressuposto não era factível. Portanto, não posso seguir um plano que, embora esteja bem feito, parte de bases que não estão corretas.

O Sr. Jorge Fão (PS): — Sim, mas aproveitaria o plano, embora reavaliando alguns aspetos que considerava como fragilidades. Mas considera-o bom, conhecia-o, portanto, aproveitaria o plano.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Eng.º Jorge Camões: — **Era bom, mas não era realizável. Portanto, um plano que é bom, mas não se pode implementar, é um plano... Como houve muitos, anteriormente.**¹⁴³

E ainda a seguir:

“(...) O Sr. Eng.º Jorge Camões: — Nós tomámos posse com o objetivo de tentar... Para já, vimos como estava a empresa, «tirámos a foto» à empresa. Aliás, a foto que foi tirada foi esta: o plano vai ficar suspenso, não é anulado, é suspenso. E, como sabe, nós, Conselho de Administração, em coordenação com a EMPORDEF, começámos a trabalhar cenários vários e chegámos a uma conclusão que apresentámos ao acionista, não o plano, mas, do nosso ponto de vista, com trabalho em casa, como é que nós víamos a situação: as is, impossível; com pequenas melhorias, zero; com algumas melhorias, talvez. Foi exatamente assim que apresentámos as coisas, no fim de novembro, mas, de facto, não era aquele plano. **E por que é que não era aquele plano? Porque não queríamos, à data, partir de um plano que assentava num pressuposto errado, que era, fundamentalmente, o das encomendas, e que, ainda por cima, pretendia injetar dinheiro que não existia — 100 milhões de euros.**¹⁴⁴

¹⁴³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 10-11.

¹⁴⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 12-13.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Para finalizar, pergunta ainda o Sr. Deputado Fernando Negrão, ao Sr. Ministro da Defesa Nacional :

“(...) Por fim, Sr.^a Presidente e Sr. Ministro, pergunto se ainda seria possível apresentar um plano de reestruturação para os Estaleiros ou se houve alguma razão que impedisse que tal fosse feito.”¹⁴⁵

Resposta do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

“(...) Seria possível apresentar um plano de reestruturação para os Estaleiros e seria possível relativamente a qualquer coisa que se quisesse fazer hoje em relação à situação de reestruturação. No entanto, isso tinha um pressuposto: ser possível ter explicado aquilo que tinha acontecido entre 2006 e 2011 e, como é óbvio, não é possível explicarmos hoje um processo de reestruturação que não ocorreu entre 2006 e 2011 e que poderia ser a justificação para que as ajudas dadas não fossem consideradas ilegais. Mas não só essa realidade não ocorreu, porque não se reestruturou coisa alguma, como também não se havia cumprido nunca, o que seria impossível, a não ser que fabricássemos hoje as notificações relativamente às ajudas que tinham sido dadas na época. Portanto, não era possível apresentarmos hoje um plano de reestruturação de uma coisa que aconteceu no passado.

¹⁴⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 7.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

b. Auxílios de Estado 2006-2011

Em 7 de fevereiro de 2006, a Comissão recebeu uma notificação das Autoridades portuguesas expressando a sua intenção de conceder um auxílio aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo relativamente a um contrato concluído por estes estaleiros em 14 de novembro de 2003.

O auxílio proposto foi notificado ao abrigo do Regulamento (CE) nº 1177/2002 do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativo a um mecanismo temporário de defesa do sector da construção naval, com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 502/2004 do Conselho, de 11 de março de 2004. A vigência deste regulamento chegou ao seu termo em 31 de março de 2005, não se encontrando por conseguinte em vigor no momento em que as Autoridades portuguesas notificaram o auxílio.

Com base no atrás exposto, a Comissão adotou, em 22 de junho de 2006, uma decisão de dar início ao procedimento formal de investigação relativamente a este caso, uma vez que tinha dúvidas quanto ao facto de a medida notificada poder ser considerada compatível com o mercado comum. As Autoridades portuguesas foram informadas em conformidade. Foi assim desencadeado o Processo C 26/2006 (ex N 110/2006).

Em 24 de abril de 2007, a Comissão adotou uma decisão final, considerando o auxílio projetado incompatível com o mercado comum.

Em 2012, foi desencadeado junto da Comissão Europeia, o Processo Auxílio Estatal SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) – Portugal - Medidas anteriores em favor dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

De acordo com o ponto 1, por correio eletrónico de 3 de outubro de 2012, as autoridades portuguesas apresentaram informalmente à Comissão um breve memorando sobre as medidas estatais que procuram maximizar as receitas provenientes da privatização da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (a seguir designada «ENVC»). Com base nas informações fornecidas, a Comissão decidiu dar início a um processo ex officio em 5 de outubro de 2012, registado com o número SA.35546 (2012/CP). Portugal foi informado do início do processo por carta de 11 de outubro de 2012.

Relativamente à apreciação que é feita, adianta-se que como ponto preliminar, a presente decisão analisa se a ENVC tem de ser considerada como uma empresa em dificuldade (ver secção 5.1). Subsequentemente, a Comissão examinará se as medidas acima descritas na secção 3 constituem um auxílio estatal à ENVC, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE (ver secção 5.2). Atendendo ao facto de as medidas terem sido tomadas sem nunca terem sido notificadas à Comissão, a Comissão nota que essas medidas têm de ser consideradas como auxílio ilegal (secção 5.3), pelo que irá proceder a uma apreciação preliminar da compatibilidade das medidas com o mercado interno (secção 5.4).

A decisão tomada foi a seguinte: à luz das considerações supra, a Comissão, no âmbito do procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, convida a República Portuguesa a apresentar as suas observações e a prestar todas as informações que possam ajudar a avaliar as medidas anteriores em favor da ENVC, no prazo de um mês a contar da data de receção da presente carta.

Relativamente às medidas planeadas de acompanhamento da privatização da ENVC, a Comissão recorda a Portugal o efeito suspensivo do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A Comissão chamaria também a atenção para o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, segundo o qual qualquer auxílio concedido ilegalmente pode ser objeto de recuperação junto do beneficiário.

Segundo o comunicado de imprensa da Comissão Europeia de 23 de janeiro de 2013, a Comissão Europeia abriu uma investigação aprofundada para verificar se as numerosas medidas de apoio público concedidas por Portugal em favor dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. («ENVC») estão em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais da UE. Na presente fase, a Comissão duvida que essas medidas tenham sido tomadas em moldes que um ator privado que opera em condições de mercado teria aceite. A abertura de uma investigação aprofundada dá às partes terceiras interessadas a oportunidade de apresentarem as suas observações sobre as medidas em apreço, sem prejudicar o resultado da investigação.

Os ENVC encontram-se inseridos num mercado complexo, que é o sector da construção naval e que é caracterizado pela ausência de auxílios de Estado, determinado pela Comissão Europeia, por via de regulamentação comunitária.

Nesta secção, mediante recurso às audições realizadas pela CPI, às diversas entidades convocadas, procurou-se averiguar que auxílios foram concedidos pelo Estado aos ENVC e a legalidade dos mesmos, assim como o modo como o atual Governo acompanhou junto da Comissão Europeia este processo.

Sobre esta questão, começou por prestar esclarecimento o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, ao Sr. Deputado Fernando Negrão:

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*“(...) A questão da violação das regras da Comunidade resulta do próprio procedimento instaurado, ou seja, **entre 2006 e 2011 houve benefícios concedidos aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, entre os quais auxílios pela parte da Direção Geral do Tesouro e Finanças, os quais não foram previamente comunicados à Comunidade Europeia.** Portanto, significa que não só eles foram qualificados como distorsores da concorrência, como, desde logo, pelo simples facto de não ter havido a comunicação prévia, não poderiam ser considerados para efeitos de justificação.*

*Daí **essa totalidade que, para além dos que referiu, atingir cerca de 181 milhões de euros que não foi possível justificar, determinou que o processo de privatização em curso também não pudesse ser concluído,** na medida em que inquinou toda a avaliação de risco que estava associado ao projeto de privatização.*

O procedimento instaurado na sequência dessa deteção por parte da Direção-Geral da Concorrência Europeia foi, em primeiro lugar, uma notificação oficiosa, digamos assim, ao Ministério das Finanças para prestar informação relativamente a essas ajudas concedidas, num primeiro momento, de cerca de 400 milhões de euros, que foram as referências dadas. Aliás, já foi disponibilizada toda a documentação a esse propósito, salvo erro, no mês de outubro de 2012, e, entre essa data e janeiro de 2013, há toda uma interação entre o Governo e a Direção-Geral da Concorrência Europeia no sentido de evitar a instauração de um procedimento de averiguação aprofundada. Porquê? Porque a partir do momento em que esse procedimento fosse instaurado, sabendo nós que quer pelo tempo que demora, quer pela instabilidade que resulta quanto às suas consequências, impede não só a privatização, como impedia também, como é óbvio, qualquer entrega ou injeção de dinheiro por parte do

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Estado e, portanto, aquela empresa morreria por si: por um lado, não haveria um parceiro que fosse injetar capital necessário para que aquela empresa pudesse continuar a sua atividade, e o próprio Estado estava também impedido de o fazer. Portanto, a consequência era aquela empresa ter de encerrar.

*Por isso, **o Governo desenvolveu todos os esforços de interação com a Direção Geral da Concorrência Europeia, no sentido de evitar esse procedimento. Para isso, instruiu tudo o que podia para justificar a legalidade dessas ajudas concedidas. Infelizmente, não foi possível justificar aqueles 181 milhões de euros e a Direção Geral da Concorrência Europeia abriu um processo de averiguação aprofundada, que, aliás, ainda está pendente.***

Uma questão que se coloca e que julgo que o Sr. Deputado tinha implícita na sua pergunta: saber se, no momento em que foi instaurado esse processo e com a publicitação dessa notificação, o Governo atuou ou não atuou como devia para a salvaguarda dos interesses do Estado português.

Ouçó e vejo que, muitas vezes, fazem essa confusão — foi dado um prazo de 30 dias depois dessa publicitação —, ou seja, a de que o Governo não teria atuado e exercido esse direito de poder esclarecer, ainda aí, a Direção-Geral da Concorrência da União Europeia.

O que se passa é que a resposta que o Governo dá é anterior a essa publicitação — é, salvo erro, de 22 de janeiro — e instrui nesse momento tudo aquilo que poderia instruir para obstar à publicitação dessa notificação por parte da Direção-Geral da Concorrência da União Europeia. O prazo que foi concedido é um prazo para que qualquer interessado — qualquer, e qualquer é mesmo qualquer! —, isto é, quer a parte interessada, quer a parte que seja contrária e que, portanto, deseje ainda reforçar os argumentos relativos àquelas ajudas ilegais, possa, durante esse período

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

de tempo, carrear para o processo tudo aquilo que deseja carrear para o bom esclarecimento. O Governo já não podia apresentar mais, porque já tinha apresentado tudo.

Portanto, da documentação que foi distribuída aos Srs. Deputados, pode verificar-se que, contrariamente à ideia que se quis criar de que o Governo nada fez, o Governo fez muito e tudo o que era possível, quer do ponto de vista de interlocução pessoal, quer do ponto de vista de conferências telefónicas, quer do ponto de vista da pura lógica instrumental, no sentido do uso do processo para o efeito.

Posso até dar aqui uma indicação sobre quais foram as interações que a esse propósito se fizeram com a DGCom (Directorate General for Competition da União Europeia): houve três reuniões em Bruxelas, em 11 de dezembro, em 5 de fevereiro e em 11 de março de 2013; houve 30 contactos escritos, trocas de informações entre o Governo, o Ministério das Finanças e a Direção-Geral da Concorrência da União Europeia; houve 5 conferências telefónicas, em 16 de outubro, em 5 de dezembro, em 27 de maio, em 29 de julho e em 13 de novembro; houve reuniões de membros do Governo com o Comissário Almunia desde 2 de outubro de 2012, sendo que a última ocorreu já depois, em 20 de junho de 2013.

A pergunta que se costuma colocar é se o Ministro da Defesa esteve em algumas dessas reuniões. Não esteve! O Governo esteve representado pelo Sr. Ministro de Estado e das Finanças, Vítor Gaspar, à época, e também pela Sr.^a Secretária de Estado Maria Luís Albuquerque, hoje Ministra de Estado e das Finanças, que tem a cotutela desta matéria com o Ministério da Defesa, no que diz respeito à interação com a Direção-Geral da Concorrência da União Europeia.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Por isso, foi feito tudo aquilo que era possível fazer para justificar que as ajudas tinham sido legais. Infelizmente, a Direção-Geral da Concorrência da União Europeia não entende isso, pelo que ficámos na impossibilidade de explicar os 181 milhões de euros relativos a essa matéria entre 2005 e 2011.¹⁴⁶

Ainda relativamente a esta matéria, o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, responde à Sra. Deputada Mónica Ferro:

“(...) É porque também vozes de cá vão à Europa e, depois, dizem: «Isto é um processo clandestino!», «A Comissão Europeia não sabe de nada!», «Portugal esconde informação!» — parece que descobriram a pólvora, quando a comunicação social vai ouvir essas declarações e prestam-se a dizer isso, como se o Governo... E o Comissário Almunia, por declaração escrita, indo, aliás, ao encontro do que nós sempre dissemos, disse que está a acompanhar, regularmente, a par e passo, e que o Governo português tem informado sistematicamente o Comissário e a Direção-Geral da Concorrência da União Europeia.

Portanto, quando se quer escamotear parte das coisas, e construir coisas diferentes, é que depois se foge à verdade. E, sobre essa matéria, creio que já não restam dúvidas pela clarificação dada pelo próprio Comissário Almunia.¹⁴⁷

O Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, esclareceu ainda o Sr. Deputado António Gameiro:

¹⁴⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 8-11, sublinhado do relator.

¹⁴⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 76.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Governo, na articulação que fez com a DGCom, tentou explicar, pela pena de um advogado especialista em Direito da Concorrência da União Europeia, que aqueles 400 milhões de euros não deveriam ser considerados ajudas de Estado ilegais. Não aceitámos isso, ser notificados quanto aos 400 milhões de euros e dizer: «Pronto, são 400 milhões de euros. Vamos tentar que seja menos um bocado...». Não! Nós tentámos explicar, com argumentos uns mais convincentes, outros mais trabalhados e outros mais esforçados, que aqueles 400 milhões de euros não deviam ser considerados ajudas de Estado ilegais, só que, a dada altura, esbarrámos com este montante que, quer do ponto de vista de conteúdo e de natureza, quer por não terem ocorrido as notificações legais devidas, não foi possível justificar.

Portanto, Sr. Deputado, sobre essa matéria o Governo fez o que podia, fez aquilo que era possível.¹⁴⁸

Perguntou também o Deputado António Filipe, ao Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

(...) “vou dizer sobre o que gostaríamos de obter respostas concretas, da parte do Sr. Ministro.

Primeiro: gostaríamos de saber qual foi a decisão concreta tomada pela Comissão Europeia. O Sr. Ministro disse aqui que havia um risco de condenação e gostaríamos de saber se houve ou não alguma decisão. Tanto quanto sabemos, não houve ou, se houve, pelo menos o Sr. Comissário Almunia não sabe e, portanto,

¹⁴⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 45-46.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

presumimos que o Governo atuou com base numa presunção de algo que poderia acontecer. Portanto, gostaria que o Sr. Ministro confirmasse isto: há alguma decisão concreta da União Europeia, no sentido de considerar ilegítimas as ajudas de Estado? Sim ou não? É porque, enfim, o Sr. Ministro falou em várias conversas telefónicas, mas dados concretos, decisões concretas, nenhuma! O que sabemos é que o tratado de financiamento da União Europeia considera que a proibição das ajudas de Estado às empresas não é absoluta, designadamente, numa questão decisiva, prevista, aliás, no artigo 346.º desse tratado, onde se refere que «Qualquer Estado-Membro pode tomar as medidas que considere necessárias à proteção dos interesses essenciais da sua segurança e que estejam relacionadas com a produção ou o comércio de armas, munições e material de guerra». Ora, é precisamente o caso dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo!¹⁴⁹

Resposta do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco:

(...) “ Quanto à decisão concreta tomada pela DGCom, ainda não há uma decisão concreta tomada pela DGCom, mas isso é facto público e notório, dito, explicado e constante do processo. Portanto, o Sr. Deputado, aliás, como ilustre jurista que é, já sabia a resposta a essa pergunta. E, como brilhante jurista que é, também tenho a certeza de que leu aquilo que é a notificação e sabe que, a partir do momento em que já foi feita toda a prova antes daquilo que era a própria notificação, nada pode ser dito após aquela notificação que impeça a condenação que nela está ínsita, exceto se, por acaso, houver a descontinuidade da atividade económica da

¹⁴⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 21.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*empresa. Aliás, há várias manifestações públicas declarativas do porta-voz do próprio Comissário Almunia a indiciar isso mesmo. Ou seja, o Estado português apresentou tudo o que podia ter apresentado para explicar as ajudas de Estado, fê-lo, do ponto de vista procedimental, de acordo com as regras do Direito da Concorrência da União Europeia, e está a tentar impedir que haja uma condenação. É porque, Sr. Deputado, no dia em que houver a condenação, a condenação, se entretanto a solução não tivesse sido encontrada, seria de aquela empresa ter de pagar os 181 milhões de euros. E nós não acompanhamos um sentido de irresponsabilidade, que só serviria para termos um argumento formal, político para explicar qualquer coisa, mas que nos levaria a sermos os coveiros de uma situação que, à partida, sabemos que é a que vai acontecer.*¹⁵⁰

E acrescenta ainda:

“(...) pela própria natureza das construções que lá foram feitas, não era possível explicar que aqueles Estaleiros tinham sido utilizados sobretudo para construções de natureza de defesa.

E devo dizer-lhe que a percentagem das construções militares, relativamente ao total de todas as atividades dos Estaleiros, foram as seguintes: em 2005, 33%; em 2006, 11%; em 2007, 7%; em 2008, 5%; em 2009, 15%; em 2010, 21%; e, em 2011, 9%.

E agora, Sr. Deputado, como ilustre jurista que é, se quiser, posso dar-lhe estes elementos e o senhor vai à DGCom explicar que estes Estaleiros foram utilizados

¹⁵⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 25, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

estrategicamente para a construção de material de armamento, que, por isso, eram estratégicos para as Forças Armadas Portuguesas e que, por isso, não estavam sujeitos à concorrência europeia no mercado interno da construção de estaleiros.

Esta é, Sr. Deputado, a realidade dos factos; não é discurso, são factos! «E, contra os factos, não há argumentos»¹⁵¹

No que concerne à questão sobre a possibilidade do atual Governo fazer um acordo de pagamento com os ENVC referente aos 181 milhões de euros, responde o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, ao Sr. Deputado António Gameiro:

“(...) O Sr. Deputado diz que nós podíamos ter feito um acordo de pagamento, «a la longue», com os Estaleiros, para pagar 181 milhões de euros, no caso de ser condenado. Os 20 anos de história dos Estaleiros mostram que não têm sequer lucro — sequer lucro!-, e o Sr. Deputado diz, com essa naturalidade e com essa facilidade, à luz de todos e para fazer acreditar ao mais distraído fiscalizador desta operação, que nós iríamos fazer um acordo para os Estaleiros devolverem ao Estado 181 milhões de euros! A não ser que o Sr. Deputado ache razoável que nós fizéssemos um acordo por 150 ou 200 anos, porque a história dos Estaleiros mostra que, em circunstância alguma, eles teriam condições de o fazer de uma forma séria. Se for para mascarar contas... Mas isso não é forma de este Governo trabalhar; não mascaramos contas e, como não é possível fazê-lo, é evidente que não seria sério, nem crível, nem possível fazer de forma rigorosa qualquer acordo, nesses termos.”¹⁵²

¹⁵¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 27.

¹⁵² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 43.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Relativamente à questão sobre os 102 milhões de euros que são contabilizados para a EMPORDEF em 2012, responde o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, ao Sr. Deputado António Gameiro:

“(...) Disse o Sr. Deputado que só falamos das entregas e não falamos dos 102 milhões de euros dados por este Governo. Sr. Deputado, o senhor acredita mesmo que este Governo meteu 102 milhões de euros nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Acredita mesmo?”

O Sr. António Gameiro (PS): — Acredito!

O Sr. Ministro da Defesa Nacional: — Acha que nós tínhamos 102 milhões de euros para injetar naquela sociedade?! Coisa diferente é o tratamento contabilístico dado a operações de natureza jurídica que são praticadas, o que o Sr. Deputado, como jurista, também sabe.

O senhor acredita que tivemos 102 milhões de euros?! Tomara eu tê-los!... O Sr. Deputado ainda não percebeu que o Governo não tinha dinheiro sequer para mandar construir os asfalteiros!...

Mas eu vou explicar-lhe, porque é fácil, os 101 milhões de euros que são contabilizados para a EMPORDEF em 2012: houve 56 milhões de euros que foram contraídos pelos Estaleiros junto da banca em anos anteriores com cartas de conforto da EMPORDEF, sendo que os bancos cobriam logo os respetivos créditos se não houvesse a transferência desse passivo para a EMPORDEF. Portanto, trata-se de uma transferência da entidade devedora, mas é uma

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

transferência com base, inclusivamente, em cartas de conforto que já tinham sido dadas e que juridicamente obrigavam a isso. Não houve uma injeção de dinheiro, porque não havia, foi uma situação pretérita que, do ponto de vista contabilístico, tem de ser considerada na contabilidade da EMPORDEF no ano em que essa transmissão é feita.

Depois, temos 54 milhões de euros na EMPORDEF que correspondem a situações anteriores do Atlântida. Dos 54 milhões de euros que a EMPORDEF emprestou aos Estaleiros, 37 milhões de euros foram devidos pelo empréstimo obtido na Caixa Geral de Depósitos para pagar à Atlânticoline o acordo sobre o Atlântida. Portanto, a EMPORDEF contraiu esse empréstimo antes e entregou o dinheiro nos Estaleiros para devolver aos Açores; 17 milhões de euros correspondem também a financiamentos que a EMPORDEF deu aos Estaleiros, que foi retirar ao Alfeite, descapitalizando o Alfeite, para colocar na EMPORDEF.

Portanto, contabilisticamente, essa situação teve de ser reportada em 2012 na EMPORDEF, mas não foi porque tivesse havido a injeção de 102 milhões de euros de capital, porque, infelizmente, nem sequer tínhamos dinheiro para o fazer.

Espero que a situação tenha sido clarificada...¹⁵³

O Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, quando questionado pelo Sr. Deputado António Gameiro, no que concerne à questão da comparação dos auxílios de Estado dos ENVC, com os auxílios de Estado dos Estaleiros Navantia da Galiza [que contestaram a decisão da DGCOM], responde:

¹⁵³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 43-45.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“O Sr. Deputado falou da Galiza. Sr. Deputado, os Estaleiros Navais da Galiza, em junho do ano passado, foram condenados a devolver 2000 milhões de euros ao Estado. Não sei se o Sr. Deputado está atualizado nessa informação, mas posso atualizá-lo, aliás, já dei nota disso numa reunião da Comissão de Defesa Nacional. A decisão da Comissão Europeia no que diz respeito à condenação dos Estaleiros Navais da Galiza, num caso que remonta a 2002 e que durou até 2011, foi a de devolver — aliás, até houve manifestações públicas de que a imprensa deu nota — 2000 milhões de euros. Os Estaleiros Navais da Galiza foram condenados!”¹⁵⁴

Na 2ª audição o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclareceu o Sr. Deputado Afonso Oliveira, relativamente a esta matéria:

“(...) Não tendo sido cumpridas as regras comunitárias e o regulamento comunitário do mercado interno, ou seja, aviso prévio, notificação prévia à Comissão desses auxílios e a correspondente apresentação de um plano de reestruturação que viabilizasse os mesmos e os justificasse, estávamos confrontados com uma inviabilidade: de forma alguma conseguiríamos prosseguir porque o investidor que viesse a adquirir o negócio teria obrigatoriamente de responder pelos benefícios passados. Esse era, sem dúvida, um fator inultrapassável.

No diálogo com a DGCom (Direção-Geral de Concorrência), estive a acompanhar as tutelas, a Secretaria de Estado do Tesouro, do Ministério das Finanças, e o

¹⁵⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 46.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Ministério da Defesa, em três reuniões, no final de 2012 e no início de 2013, assim como assisti, posteriormente, a uma teleconferência. Existiram outras teleconferências, existiram muitas outras reuniões, mas eu não estive presente; estive presente nas três reuniões que referi e na teleconferência em Portugal, todas elas no final de 2012 e no princípio de 2013.

Ficou claro que a DGCom transformou o inquérito preliminar que fez num inquérito definitivo porque tinha elementos, evidências, que conduziam, que demonstravam que havia 181 milhões de euros de auxílios que os Estaleiros teriam de repor, e se privatizasse, com continuidade económica, o futuro investidor seria beneficiário e responderia por isso. Portanto, a única solução que a DGCom aceitou foi a descontinuidade económica. Para criar a descontinuidade económica teríamos de criar uma solução de liquidação da sociedade e criar uma colocação no mercado de todos os ativos da empresa, inclusive da subconcessão.

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

Neste contexto, considero, como já referi na Comissão Parlamentar de Defesa Nacional, que não era a solução ótima, não era a que gostaríamos, mas foi a possível. E considero que, apesar de tudo, face a uma adversidade, se conseguiu encontrar uma oportunidade.”¹⁵⁵

¹⁵⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 28-29.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, esclareceu a Sra. Deputada Carla Cruz, sobre os 102 milhões de euros que são contabilizados para a EMPORDEF em 2012:

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

Valia a pena olharem para o relatório e contas dos Estaleiros de Viana no final de 2012, porque irão verificar que os 55 milhões de euros de financiamentos bancários de 2011 estão em 350 000 € de financiamento bancário no final de 2012. Porquê? Porque a EMPORDEF foi obrigada a recontratar tudo. Ou seja, em relação a esses financiamentos, não colocou mais 1 tostão. Aliás, basta lerem o relatório e contas dos Estaleiros, que é público, está no site, e vão verificar que no final de 2012 havia apenas 350 000 €, o que prova a recontratação, o rollover de todos os financiamentos que os Estaleiros tinham para conseguir pagar os salários, penhoras e injunções.

Portanto, sob o ponto de vista da atividade, diria que fomos confrontados, durante 2012, com essa circunstância. Como já aqui expliquei, em 2013 tivemos a possibilidade de vender ao Estado português o projeto do Navio Polivalente Logístico por 25,5 milhões, o que permitiu desbloquear verba para concluir o navio-patrolha oceânico — porque em 2011 faltavam 16 milhões de euros para o concluir e

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

os Estaleiros já tinham recebido tudo o que tinham a receber relativamente a esses contratos, ou seja, era prejuízo direto — e possibilitou também realizar as aquisições, que aqui referimos, de equipamentos ou matéria-prima.”¹⁵⁶

O Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, esclareceu também as perguntas da Sra. Deputada Otilia Ferreira Gomes:

“(...) Sr. Presidente, também já aqui referiu que participou em três reuniões com a DGCom relativamente a esta questão e, se a memória não me falha, em mais uma teleconferência. Destas reuniões a que o Sr. Presidente assistiu e em todos os outros contactos, documentos ou o que for, ficou convicto, porque o Governo tem transmitido esta convicção, de que, efetivamente, se a solução a encontrar para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo fosse uma solução de continuidade, quer a atual, quer a título de reprivatização, isto implicaria sempre a devolução destes 181 milhões de euros? Está convicto disso, em resultado dessas reuniões, ou não participou nesta parte das questões?”¹⁵⁷

Resposta do Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira:

“(...) Sr.^a Deputada, o meu conhecimento sobre esses mecanismos comunitários é restrito. Por isso é que temos uma assessoria e por isso é que até já cá estive o Dr.

¹⁵⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 73-74.

¹⁵⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, pág. 117.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Nuno Ruiz, na Comissão de Defesa Nacional, a dar, e muito bem, algumas explicações. O meu conhecimento é, pois, limitado.

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

Neste novo cenário, se há penalização ou multa, não sei responder, a única questão que aguardo é a de que, num dado momento, imagino, ou os remédios que aplicámos foram a completo contento daquelas que foram as exigências comunitárias, da DGCom e da Comissão, que abriram o inquérito aprofundado e, nesta situação, o processo será arquivado, porque houve uma boa aplicação das medidas propostas pelo Governo português — foi o Governo português que propôs as medidas, como soluções, uma vez que compete, nestas circunstâncias, ao Governo português, apresentar alternativas e soluções que, depois, são negociadas, aliás, foi a isto que assisti, em finais de 2012 e início de 2013 —, ou não há aceitação, da parte da DGCom, por alguma razão, relativamente à boa aplicação dos remédios, das medidas de contingência, o que espero que não aconteça, porque, neste caso, será aplicada aos Estaleiros a penalidade de ter de devolver os

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

181 milhões. Se isto vier a acontecer, por qualquer razão, aquilo que imagino é que os Estaleiros ou já estão liquidados ou caminham para a liquidação e não têm condições para devolver. Portanto, acho que é uma medida materialmente impossível de aplicar. Os Estaleiros, perante essa circunstância, estariam definitivamente falidos. Mas, daquilo que conheço e entendo, não passa sempre de uma transação entre os Estaleiros e o Estado português.

*Peço desculpa se não fui suficientemente claro, mas, em termos de mecanismos comunitários, mais do que isto não conheço.*¹⁵⁸

c. Parecer Cruz Vilaça

Sobre esta questão prestou esclarecimento o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, ao Sr. Deputado Fernando Negrão:

*“(...) existe um parecer do Prof. Cruz Vilaça, também pedido e solicitado à época, que indicava que, se não houvesse a notificação oficial dessa ajudas à Comissão Europeia, se ficava impedido de, no futuro, se poder justificar as ajudas dadas como legais”.*¹⁵⁹

O Sr. Dr. Fernando Manuel Geraldês, Presidente do Conselho de Administração da ENVC, de 2004 a 2007, esclarece sobre este assunto, o Sr. Deputado Carlos Abreu Amorim:

¹⁵⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 117-118.

¹⁵⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 11.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) O Sr. Carlos Abreu Amorim (PSD): — Entre 2005 e 2006, isto é, até essa determinação da EMPORDEF acontecer, o plano de reestruturação também não foi seguido, foi considerado. Porque o plano de reestruturação tem mais do que as guidelines, tem, inclusivamente, um conjunto de recomendações de gestão que, provavelmente (digo eu, mas especificaremos isto um pouco mais à frente), se tivessem sido seguidas, talvez tivessem evitado alguns problemas que vieram a desenrolar-se no futuro.

O Sr. Dr. Fernando Manuel Gerales: — Sr. Deputado, o plano de reestruturação tinha várias guidelines, que tinham que ver, eventualmente (não estou a recordar-me com precisão), com mão de obra, com reequipamento, tudo com montantes e com verbas, e necessitava basicamente de investimento — investimento que era escasso, para não dizer inexistente.

O Sr. Carlos Abreu Amorim (PSD): — Refiro-me expressamente a recomendações que, por várias vezes, são suscitadas no plano de reestruturação de 2005 e ao parecer do Dr. Cruz Vilaça¹⁶⁰, que é um conhecido especialista em Direito Europeu. Referindo-se à questão do risco devido aos apoios do Estado, o Dr. Cruz Vilaça, na última página do seu parecer, que com a licença da Sr.^a Presidente passo a ler, escreve o seguinte: «À luz das derrogações gerais ao regime da proibição de auxílios do Estado, devem ser notificadas para eventual aprovação pela Comissão Europeia todas as ações que sejam suscetíveis de serem consideradas auxílios

¹⁶⁰ Anexo V – Parecer de José Luís da Cruz Vilaça - Relativo à compatibilidade com o regime jurídico dos auxílios de Estado e das concentrações de empresas de contrato de compra de bens enquadrado em acordo de contrapartidas, de transferência de ações e de outras operações envolvendo os ENVC.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

públicos ou auxílios do Estado». Ora, isto não foi feito, e não tem a ver com uma mudança apenas de estratégia em relação ao financiamento da empresa, tem a ver com uma recomendação muito específica e muito direta em relação ao modo correto, legal, de uma determinada empresa ser gerida.

O facto de estas notificações não terem sido feitas à DGCom e à Comissão Europeia veio a redundar na ilegalidade de praticamente todos os auxílios públicos prestados à empresa, antes de 2005 mas, designadamente, a partir de 2005 e até ao final da empresa.»¹⁶¹

d. Reprivatização

Embora a questão da reprivatização da ENVC só tenha sido efetivamente colocada e regulada em 2012, importa mencionar que já na Resolução do Conselho de Ministros n.º 21/96, de 5 de março, que aprovou o programa de privatizações, se vinha prever a privatização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, por venda direta, configurando-se, contudo, a manutenção de uma golden share nas mãos do Estado.

Tal menção foi mesmo reforçada na Resolução do Conselho de Ministros n.º 65/97, de 21 de abril, que aprovou o programa de privatizações para o biénio de 1998-1999. Aqui pode-se ler que com a privatização da SETENAVE, por venda direta, no âmbito da reestruturação da LISNAVE, e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo será concluída a abertura à iniciativa privada do sector da construção e reparação naval.

Pelo Decreto-Lei n.º 186/2012, de 13 de agosto, foi aprovado o processo de reprivatização do capital social da Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A.

¹⁶¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 29 de Abril de 2014, Presidente do Conselho de Administração da ENVC de 2004 a 2007, Sr. Dr. Manuel Fernando Geraldes, págs. 61-62.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

De acordo com o preâmbulo, a ENVC, S. A., em Portugal, a indústria da construção e reparação naval é uma indústria de base, com uma longa tradição. Todavia, a referida indústria necessita de flexibilização e de investimento diversificado, que permitam a modernização adequada ao quadro da livre concorrência do mercado em que se insere, no sentido de ser promovida a manutenção da atividade de construção e reparação naval bem como de outras atividades económicas conexas ou relacionadas com aquelas, em regime de auto sustentação económico-financeira.

Para cumprimento dos aludidos objetivos, e atendendo à urgência imperiosa decorrente da necessidade de viabilização económico-financeira da ENVC, S. A., e do cumprimento dos compromissos assumidos, o Governo, com o presente diploma, pretende aprovar o processo de reprivatização do capital social da ENVC, S. A.

É objetivo do Governo que o Estado deixe de ter qualquer participação direta ou indireta no capital social da ENVC, S. A., deixando esta, em consequência, de integrar o Sector Empresarial do Estado. Com a concretização desta operação de reprivatização pretende-se que o capital social da ENVC, S. A., seja alienado por venda direta, porque se considera que, atentas as atuais dificuldades do mercado da construção e reparação naval e atividades económicas conexas ou relacionadas, aliadas à deficitária situação económico e financeira da ENVC, S. A., esta modalidade é a que melhor salvaguarda o interesse nacional na realização deste processo, em condições consideradas apropriadas para o valor do ativo a alienar.

Com efeito, o modelo de reprivatização consagrado no presente diploma permite não só ir ao encontro dos compromissos assumidos no âmbito do Programa de Assistência Financeira, na medida em que a realização de reprivatizações no Sector Empresarial do Estado contribui para o esforço de consolidação orçamental, como ainda promover a



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

flexibilização necessária à sustentabilidade e ao potencial desenvolvimento da ENVC, S. A., incrementando a presença de investidores de diversa natureza no mercado português permitindo, assim, a diversificação das fontes de financiamento das empresas nacionais, o que justifica amplamente a sua adoção.

Nos termos previstos no n.º 1 do artigo 2.º e no 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 186/2012, de 13 de agosto, o processo de reprivatização do capital social da ENVC, S. A., integra uma operação de venda direta a um investidor que venha a tornar-se acionista de referência da ENVC, S. A., de um bloco indivisível de ações representativas do capital social da referida sociedade, e uma oferta pública de venda dirigida aos trabalhadores da ENVC, S. A., cuja dimensão e regime são definidos por resolução do Conselho de Ministros, podendo atender-se, para o efeito, ao tempo de serviço efetivo por eles prestado na ENVC, S. A.

Este processo de reprivatização incide sobre ações representativas do capital social da ENVC, S. A., até ao montante de 100 % do respetivo capital social, podendo as mencionadas operações ser efetuadas total ou parcialmente, simultaneamente ou em momento anterior ou posterior entre si (n.ºs 2 e 3 do artigo 2.º). Já a EMPORDEF deverá proceder às alienações das ações da ENVC, S. A., de acordo com as regras estabelecidas no referido diploma (n.º 4 do artigo 2.º).

O n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 186/2012, de 13 de agosto, estipula que as ações a alienar por venda direta de referência são objeto de operação de venda junto de investidor, nacional ou estrangeiro, que pode concorrer individualmente ou em agrupamento, com perfil de investidor e com uma perspetiva de investimento estável e de longo prazo, com vista ao desenvolvimento estratégico da ENVC, S. A.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Relativamente ao processo de alienação, o n.º 1 do artigo 4.º prevê que o processo destinado à alienação das ações objeto da venda direta de referência possa ser organizado em diferentes fases, incluindo uma fase preliminar de recolha de intenções de aquisição junto de potenciais investidores de referência. A seleção dos interessados que integrem as subseqüentes fases do processo de alienação é realizada mediante resolução do Conselho de Ministros (n.º 1 do artigo 4.º).

De acordo com o n.º 2 do artigo 4.º do supracitado diploma, constituem critérios de seleção das intenções de aquisição para integração dos potenciais investidores de referência em subseqüentes fases do processo de alienação:

- a) A percentagem das ações representativas do capital social da ENVC, S. A., a adquirir objeto da venda direta de referência, sendo que se privilegia na presente operação de reprivatização, a alienação integral do capital social da ENVC, S. A.;*
- b) O preço indicativo apresentado para a aquisição das ações representativas do capital social da ENVC, S. A., objeto da venda direta de referência;*
- c) A apresentação de um adequado projeto estratégico para a ENVC, S. A., tendo em vista o desenvolvimento das suas atividades nos mercados nacional e internacional, que maximize a manutenção dos atuais recursos humanos da ENVC, S. A., bem como a promoção da concorrência e competitividade do sector da construção e reparação naval e de atividades económicas conexas ou relacionadas, e o desenvolvimento da economia nacional;*
- d) A contribuição para a sustentabilidade económico-financeira da ENVC, S. A.;*
- e) A ausência ou mitigação de condicionantes jurídicas, laborais ou económico -financeiras do interessado para a concretização da venda direta de referência em prazo, condições de*

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

pagamento e demais termos que sejam adequados para a salvaguarda dos interesses patrimoniais do Estado ou para o funcionamento e desenvolvimento do sector naval nacional;

f) A respetiva idoneidade, capacidade financeira, técnica e de execução, assim como as garantias eventualmente prestadas para cumprimento dos critérios constantes das alíneas anteriores.

Por último, importa referir que o Governo consagrou o direito de, em qualquer momento e mediante resolução do Conselho de Ministros, suspender ou dar sem efeito o processo de reprivatização, desde que razões de interesse público o justifiquem (n.º1 do artigo 8.º). Neste caso os potenciais interessados e ou proponentes não teriam direito, por algum desses factos, a qualquer indemnização ou compensação, independentemente da sua natureza (n.º 2 do artigo 8.º).

Na sequência do Decreto-Lei n.º 186/2012, de 13 de agosto, e pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 73/2012, de 29 de agosto, procedeu-se à aprovação do processo e condições concretas aplicáveis à realização da venda direta de referência. Com esse fim estabeleceu-se que a venda direta de referência tinha por objeto ações representativas de uma percentagem máxima de 95% do capital social da Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A. (ENVC, S. A.), reservando-se um lote de ações representativas de 5% do capital social da ENVC, S. A., para disponibilização aos trabalhadores mediante oferta pública de venda, a efetuar em simultâneo ou em momento posterior ao da aludida venda direta de referência. A referida Resolução aprova, ainda, o respetivo caderno de encargos do processo de reprivatização do capital social da Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A. (n.º 1 do artigo 1.º).

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A operação de reprivatização é contratada com o proponente que venha a ser selecionado como adquirente das ações objeto da venda direta de referência (n.º 2 do artigo 1.º), sendo a alienação das ações efetuada pela EMPORDEF - Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S. A. [EMPORDEF (SGPS), S. A.] (n.º 3 do artigo 1.º).

Determina, ainda, o n.º 4 do artigo 1.º que no decurso da operação de reprivatização, a ENVC, S. A., pode ser objeto de atos e medidas com vista à sua reestruturação económico-financeira que se destinem a responder aos objetivos da reprivatização e a consubstanciar a venda direta de referência, em cumprimento dos termos e condições definidos no Decreto-Lei n.º 186/2012, de 13 de agosto, e no respetivo caderno de encargos.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2012, de 5 de setembro, veio determinar a admissão ou a não admissão dos potenciais investidores de referência que procederam à apresentação de intenções de aquisição, a participar nas subseqüentes fases do processo de alienação das ações objeto de venda direta de referência, no âmbito do processo de reprivatização do capital social da empresa Estaleiros Navais de Viana de Castelo, S. A.

Cumprе mencionar que pelo Despacho n.º 11459-A/2012, de 20 de agosto, dos Ministros de Estado e das Finanças e da Defesa Nacional, a EMPORDEF procedeu à apresentação de um relatório com a apreciação das intenções de aquisição do lote de ações que foram por si recebidas.

Assim sendo, e em conformidade com o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 186/2012, de 13 de agosto, de entre um conjunto vasto de potenciais investidores de referência que o Estado, através da EMPORDEF, convidou para procederem à apresentação de intenções de aquisição, foram confirmadas seis intenções de aquisição das ações objeto da venda direta

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

de referência. Foram admitidos, de acordo com o previsto no n.º 1 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2012, de 5 de setembro, a participar nas subsequentes fases do processo de alienação das ações objeto da venda direta de referência os seguintes potenciais investidores de referência: Atlanticeagle Shipbuilding, Lda.; JSC River Sea Industrial Trading; Rio Nave Serviços Navais Ltda.; e VolstadMaritimeAS.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 79/2012, de 20 de setembro, veio revogar a Resolução do Conselho de Ministros n.º 183/2004, de 22 de dezembro, sobre o Programa Relativo à Aquisição de Navios Destinados à Marinha Portuguesa, autorizando o Ministro da Defesa Nacional a proceder à revogação de contratos entre o Estado Português e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A.

Na base desta decisão e de acordo com o preâmbulo, encontravam-se as graves dificuldades económico-financeiras da ENVC, dificuldades estas que se agravaram nos últimos anos, e que conduziram à aprovação pelo Governo do Decreto-Lei n.º 186/2012, de 13 de agosto, que consagrou o processo de reprivatização do capital social da ENVC, S. A. Assim, *considerando que i) todos os bens objeto dos contratos de fornecimento e de aquisição celebrados entre o Estado e a ENVC, S. A., constituem navios de guerra abrangidos pela lista a que se refere a alínea b) do n.º 2 do artigo 296.º do Tratado de Amesterdão, correspondente à alínea b) do n.º 2 do artigo 223.º do Tratado de Roma, ii) a sua construção exige um acompanhamento especial por razões essenciais de segurança, relacionadas com a especificidade e sensibilidade do material instalado e com a prudência requerida para a respetiva instalação e manuseamento, sendo os documentos de suporte aos contratos celebrados, na sua maioria, classificados, iii) a evolução do estatuto jurídico da ENVC, S. A., que culminará na reprivatização do seu capital social, passando a integrar o sector privado, é interesse do Estado salvaguardar que todos os documentos, projetos e*

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

bens adquiridos ou produzidos no âmbito dos contratos de aquisição e fornecimento celebrados com a ENVC, S. A., permaneçam na propriedade do Estado, de forma a proteger o interesse público;

Por último, no âmbito de um contrato de contrapartidas celebrado com o German Submarine Consortium, a ENVC, S. A., foi beneficiária de um projeto de construção de um navio polivalente logístico, que é, atualmente, propriedade da ENVC, S. A., tendo o Estado um interesse crucial e estratégico na aquisição do referido projeto de forma a salvaguardar que as suas especificidades e características únicas permanecem na propriedade do Estado, tendo em vista a sua potencial construção futura e a sua utilização como um elemento importante nas relações na área da defesa com outros países.

Pelo Despacho n.º 13366/2012, de 28 de setembro, e pelo Despacho n.º 15993/2012, de 17 de dezembro, foram nomeados os membros que integram a comissão especial de acompanhamento do processo de reprivatização dos ENVC.

A criação da comissão especial para o acompanhamento de reprivatização da ENVC, S. A., tem em vista apoiar tecnicamente o processo de reprivatização e garantir a plena observância dos princípios da transparência, do rigor, da isenção, da imparcialidade e da melhor defesa do interesse público, contribuindo, assim, para o sucesso desta operação.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 96/2012, de 15 de novembro, veio estabelecer o prazo de indisponibilidade das ações objeto da venda direta de referência, no âmbito do processo de reprivatização dos ENVC.

Segundo o preâmbulo, *atendendo a que, nos termos do despacho n.º 13950-A/2012, dos Ministros de Estado e das Finanças e da Defesa Nacional, publicado no Diário da República, 2.ª série, de 25 de outubro de 2012, o prazo para apresentação das referidas*

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

propostas vinculativas termina às 10 horas do próximo dia 5 de novembro de 2012, importa regular as situações em que as ações objeto da venda direta de referência ficam sujeitas ao regime de indisponibilidade e o respetivo período de aplicação.

Determina-se, deste modo, que o regime de indisponibilidade previsto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2012, de 13 de agosto, que aprova o processo de reprivatização do capital social da Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A. (ENVC, S. A.), se aplica à totalidade das ações objeto da venda direta de referência quanto a quaisquer situações relativas à sua transmissão ou oneração, parcial ou total, de forma direta ou indireta, bem como no caso de celebração de negócios jurídicos relativos às ações a alienar na venda direta de referência que tenham por objeto a obrigação de exercício dos respetivos direitos de votos num certo sentido ou por interposta pessoa, com exceção das situações que venham a ser definidas nos instrumentos jurídicos, cujas minutas são aprovadas pelo Conselho de Ministros nos termos do n.º 1 do artigo 16.º do caderno de encargos anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 73/2012, de 29 de agosto. Também as ações a alienar por venda direta de referência no âmbito do processo de reprivatização do capital social da ENVC, S. A., ficam sujeitas ao regime de indisponibilidade previsto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2012, de 13 de agosto, por um prazo de cinco anos.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 27/2013, de 24 de abril, veio determinar a conclusão do processo de venda direta de referência no âmbito do processo de reprivatização da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A.

Segundo o preâmbulo da mencionada Resolução, *após conclusão das diligências informativas prevista no artigo 6.º do caderno de encargos, foram rececionadas três*

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

propostas vinculativas de aquisição: (i) da Rio Nave Serviços Navais Ltda. (Rio Nave), (ii) da JSC - RiverSea Industrial Trading (RSI Trading), e (iii) da VolstadMaritime AS (Volstad), tendo apenas sido admitidas as propostas vinculativas da Rio Nave e da RSI Trading. A proposta vinculativa da Volstad foi rececionada após o término do prazo limite de recebimento das propostas vinculativas de aquisição.

Em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 13.º do caderno de encargos, a EMPORDEF, em 8 de novembro de 2012, emitiu um relatório de apreciação das ofertas vinculativas admitidas, onde concluiu que da informação constante das mesmas não era possível apreciar o mérito das propostas, tendo sido solicitados esclarecimentos com respeito a cada uma das propostas apresentadas. Foram entretanto prestados pela Rio Nave e pela RSITrading, diversos esclarecimentos adicionais solicitados e relativos a cada uma das respetivas propostas, e a EMPORDEF em 17 de abril de 2013 emitiu e entregou ao Governo, o seu relatório final fundamentado.

Na proposta vinculativa que apresentou, a Rio Nave determinou a validade da mesma pelo prazo de noventa dias a contar da respetiva entrega ocorrida em 5 de novembro de 2012, tendo assim a mesma já caducado. Por sua vez, a RSI Trading fixou o prazo de validade da sua proposta vinculativa até 5 de janeiro de 2013, e mediante as comunicações apresentadas em 21 de dezembro de 2012 e 1 de março de 2013 foi o mesmo prorrogado sucessivamente, até 6 de maio de 2013.

Assim, o Conselho de Ministros apreciou o mérito da proposta vinculativa apresentada pela RSITrading em conformidade com o disposto no artigo 14.º do caderno de encargos, tendo considerado que as condições constantes da proposta vinculativa apresentada, nomeadamente o preço, os termos e as garantias exigidos pela RSITrading, refletidos nomeadamente nas propostas de alterações à minuta dos instrumentos jurídicos integrantes

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

da respetiva proposta vinculativa, constituem compromissos demasiado onerosos e insuscetíveis de serem assumidos pelo Governo Português, na medida em que representam a assunção de passivos avultados, responsabilidades e contingências excessivas que extravasam o mero impacto no fluxo financeiro decorrente da venda da ENVC, S.A., não permitindo assim, acautelar os interesses patrimoniais do Estado e a concretização dos objetivos subjacentes ao processo de alienação das ações da ENVC, S.A..

Em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 13.º do caderno de encargos, a comissão especial de acompanhamento do processo de reprivatização, constituída pelo Despacho n.º 13366/2012, de 28 de setembro e pelo Despacho n.º 15993/2012, de 17 de dezembro de 2012, ambos do Primeiro-Ministro, emitiu, em 14 de novembro de 2012, atualizado em 17 de abril de 2013, parecer sobre a regularidade, a imparcialidade e a transparência do processo, tendo a este respeito concluído pelo cumprimento das regras e procedimentos legais aplicáveis.

Salienta-se, contudo, que o Governo, não obstante o presente desfecho do processo de alienação das ações objeto da venda direta de referência no âmbito do processo de reprivatização da ENVC, S.A., entende ser oportuno referir que está a promover alternativas que permitam potenciar a utilização dos terrenos concessionados à ENVC, S.A., bem como o conjunto das infraestruturas afetas, eventualmente aliadas ao reforço das áreas existentes, com vista à dinamização e viabilização da instalação de novas entidades que possam contribuir de forma positiva e sustentável para o desenvolvimento económico e social e que não se traduzam em compromissos insuscetíveis de serem assumidos pelo Governo Português.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Das audições havidas em Comissão, destaca-se:

No que concerne ao tempo que o atual Governo demorou até tomar a decisão de privatização, responde o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, ao Sr. Deputado António Gameiro:

“(...) Sr. Deputado, quando faz referência a que demorámos um ano e dois meses a tomar a decisão da privatização, isso não é verdade! A decisão foi tomada em março e foi por mim próprio anunciada. Depois, há todo um conjunto de procedimentos legais que têm de ser executados e, como sabe, temos de fazer uma de duas escolhas: ou somos transparentes, e temos que seguir a lógica dos concursos públicos, nomeadamente dos internacionais, e isso implica que esse procedimento é menos amigo da celeridade, ou somos muito céleres, mas temos de ser menos transparentes, tendo que fazer ajustes diretos e negociações diretas que são amigas da celeridade, mas inimigas da transparência.

Como é óbvio, não podemos querer as duas coisas ao mesmo tempo, porque é impossível. O Governo anunciou, cerca de cinco meses depois de ter tomado posse e de ter constatado que não havia possibilidades financeiras do Estado para injetar capital naquela empresa, o modelo da reprivatização, e depois instaurou os procedimentos legais com vista a essa reprivatização.”¹⁶²

O Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, responde sobre o que impediu a reprivatização dos ENVC ao Sr. Deputado Fernando Negrão:

¹⁶² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 41-42.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) À pergunta «o que é que impediu a privatização dos estaleiros?» respondo que o que impediu a privatização dos estaleiros... Aliás, deva-se dizer que, quando o Governo lançou a privatização, ainda não havia conhecimento dos 181 milhões de euros de ajuda dadas. Ou seja, o Governo, por não haver condições de assegurar a viabilidade daquela empresa que estava numa situação de praticamente falência, procurou encontrar um parceiro que pudesse injetar capital e, por isso, lançou o modelo da privatização, que, aliás, o próprio Partido Socialista já tinha considerado antes, nomeadamente na altura do PEC III em que também achava que era um modelo que poderia ser viável para os Estaleiros. Lançámos o modelo de privatização, no âmbito do qual a privatização poderia ocorrer pela aquisição da totalidade das ações, porque, no modelo, dissemos que era até 95%, o que significava que, se aparecesse alguém que pudesse fazer, em relação aos Estaleiros, como foi feito em relação às OGMA, que era dizer que estava interessado em comprar 65%, 70% ou 72%, isso teria de ser considerado no âmbito da avaliação da proposta que fosse apresentada. Portanto, o modelo OGMA também podia vir a ser considerado, só que não houve ninguém que apresentasse a proposta nesses termos.

Ora, dado que, quando estávamos para decidir, surge a notificação da DGCom e estavam sobre a mesa duas propostas — uma, de uns brasileiros que acabaram por desistir, e outra, que, pelas condições que queria assegurar na negociação, ia contra o interesse público, como é óbvio —, tínhamos de garantir o risco da eventual condenação dos 181 milhões de euros, o que era uma situação que inquinaria, e

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*inquinou, qualquer hipótese de o Estado poder concluir a reprivatização. E foi essa situação que determinou que a mesma não ocorresse.*¹⁶³

Ainda relativamente ao procedimento com a DGCOM e o fim da reprivatização, o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, responde à Sra. Deputada Mónica Ferro:

“(...) Sr.^a Presidente, começo por responder à Sr.^a Deputada Mónica Ferro, relativamente ao procedimento com a Direção-Geral da Concorrência da União Europeia, processo de privatização, análise de casos semelhantes: nós queríamos a reprivatização.

Às vezes, parece que paira por aí a ideia de que queríamos um pretexto para não concluirmos o processo de privatização. Nós queríamos a reprivatização, porque achávamos que era o único modelo que permitiria injetar capital para se poder dar continuidade àquela empresa; e à época, se essa reprivatização fosse conseguida com êxito, isso permitiria também assegurar os postos de trabalho naquela empresa, porque juridicamente isso era exequível, como referi na Comissão de Defesa Nacional.

*Portanto, o nosso objetivo inicial era ter a reprivatização, ter um novo parceiro que injetasse capital e que, por via disso, continuasse a atividade daquela empresa num modelo diferente, no que diz respeito à sua participação acionista — isto decidido em março de 2012.*¹⁶⁴

¹⁶³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 15-16.

¹⁶⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 74-75.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Ouvido na comissão de inquérito, o Sr. Eng. José Manuel Fernandes, Presidente da Comissão Especial para o Acompanhamento de Reprivatização da ENVC, SA, elogiou o bom trabalho da EMPORDEF e centrou-se nos "aspetos da legalidade".

Afirmou que durante todo o processo foram respeitados os princípios da transparência, isenção, imparcialidade e melhor defesa do interesse público, pese embora, não ter tido qualquer intervenção no próprio conteúdo do processo.

Deputado Rui Paulo Figueiredo (PS): — (...) *Fiz-lhe uma pergunta precisa, que gostava de recordar: para revisão dos procedimentos efetuados na fase preliminar de concurso — definição de procedimentos e de planeamento —, o que é que a Comissão fez?*

Em resposta, o Sr. Eng.^o José Manuel Fernandes: — *Acompanhámos tudo ao mais pequeno pormenor. Temos isso exarado no nosso índice das reuniões — dos temas tratados e com quem. De maneira que o «par e passo» era o desenvolvimento de todo o acompanhamento, sobretudo daquilo que estava a acontecer ou iria acontecer. De maneira que isso era um trabalho que estávamos a fazer, simultaneamente à medida que se desenvolvia o processo (...)*

Deputado Rui Paulo Figueiredo (PS): — *Agradeço-lhe a resposta, mas, se me permite e com toda a simpatia, ela foi um pouco vaga. E isso traduziu-se em quê? Leu documentos, deu pareceres, sugeriu alterações, ou concordou com tudo aquilo que lhe era apresentado?*

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Sr. Eng.º José Manuel Fernandes: — (...) *De facto, vimos aí um trabalho muito profissional, muito qualificado. Tudo era feito sempre com uma cautela muito grande da parte da EMPORDEF junto de nós, no sentido de nos dar conhecimento de todos os passos que estavam a dar. Nós retocávamos um ou outro ponto relativamente ao qual entendíamos que se devia seguir uma determinada orientação de clareza e de rigor quanto à apresentação de dados. (...)*

Deputado Rui Paulo Figueiredo (PS): — *Então, já agora, pode dar-nos exemplos de retoques ou de mudanças de rumo (expressões que utilizou), que tenham sido efetuados por intervenção da Comissão de Acompanhamento?*

Sr. Eng.º José Manuel Fernandes: — *Referi «retoques» no sentido de, por exemplo, querermos uma reunião com o advogado tal, ou querermos uma reunião com o BESI. Portanto, quando falei em «retoques», queria referir-me não a alterações mas, sobretudo, a conhecimento de detalhes que nos permitissem estar integrados no acompanhamento de todo o processo.*

Ainda o deputado Rui Paulo Figueiredo (PS): — *Portanto, foi um bom trabalho da EMPORDEF e a Comissão acompanhou o trabalho da EMPORDEF.*

Sr. Eng.º José Manuel Fernandes: — *Acho que, no contexto em que o trabalho foi realizado e nos foi apresentado, o trabalho foi bem realizado. Eu, como engenheiro e como empresário e também como alguém outrora ligado à metalomecânica pesada, tenho uma opinião em relação à abordagem. Mas não era a minha missão, nem*

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

nunca quis — nem quisemos nós, na Comissão —, intervir em aspetos de conteúdo em relação àquilo que estava em andamento e à regulamentação, ao próprio despoletar da forma como o concurso estava realizado. Não quer dizer que fosse pior, mas nunca quisemos intervir nessa área.

Em resposta a perguntas do Sr. Deputado Jorge Paulo Oliveira, esclarece:

“(...) Começo por dizer que a criação desta Comissão está estruturada, em termos de regulamentação, em decreto-lei, portanto no Diário da República, e em termos de necessidade, num processo destes, era imprescindível, pois ele não poderia desencadear-se sem que esta Comissão estivesse a operar e tivesse plenos poderes para acompanhar todo o processo.

Inicialmente, não fui eu o convidado para presidir a esta Comissão — foi o Eng.º Van Zeller. Passado um período de tempo, após a demissão deste, houve um convite que nos foi feito pela Sr.ª Secretária de Estado do Tesouro, atual Sr.ª Ministra das Finanças, e que nós aceitámos.

Hoje, o que posso dizer, e foi sempre a nossa sensibilidade e visão, é que — seria a missão desta Comissão — devíamos cumprir exatamente aquilo que estava no Diário da República e que tinha sido publicado em 13 de setembro de 2011 (a lei de 2011), que era, de facto, a incumbência de «apoiar tecnicamente o processo de reprivatização, de modo a garantir plena observância dos princípios da transparência, do rigor, da isenção, da imparcialidade e da melhor defesa do interesse público.» Esta foi sempre a visão que tivemos diante de nós e, ao mesmo tempo, muito preocupados com a componente, sobretudo, do processo — de

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

fiscalização do processo, da defesa do interesse do Estado e defesa dos interesses públicos.

O Sr. Jorge Paulo Oliveira (PSD): — Sr. Engenheiro, acabou agora mesmo de afirmar que a primeira preocupação foi, de facto, a de cumprir escrupulosamente aquilo que estava plasmado no respetivo diploma legal e publicado em Diário da República.

Sem embargo, gostaríamos que pudesse densificar um pouco mais o constante desse diploma e aquilo que foi a atividade da Comissão. Nomeadamente, gostaríamos de saber se seria possível fazer uma descrição daquilo que foi verdadeiramente a vossa intervenção e quais foram as principais atividades que a Comissão desempenhou, no cumprimento daquilo que era a missão que lhe estava confiada.

Gostaríamos também de saber se existiram condicionalismos e princípios fixados pelo Estado e que tenham, de alguma forma, limitado o que supostamente foi a liberdade de atuação da Comissão, no exercício das suas funções.

O Sr. Eng.º José Manuel Fernandes: — De forma alguma. Nós tivemos 100% de liberdade de atuação e de marcação da nossa agenda em relação a todas as outras partes em que interviemos com o pedido de reuniões, de esclarecimento de documentos, legalidade de processos... Atuámos de uma forma sempre de acordo com aquilo que era o nosso parecer.

Aproveito para dizer que a Comissão foi constituída por três elementos e, sobretudo, os meus dois colegas eram pessoas de alta especialização, um deles até em relação ao setor: o Dr. Poças Esteves com uma experiência no âmbito do rating

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

internacional, da SaeR — Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco, e o Eng.º Ventura de Sousa, um expert na área da construção naval e Secretário-Geral da Associação das Indústrias Navais.

De maneira que estávamos absolutamente à vontade para identificar toda e qualquer questão que era necessário certificar, pedir elementos ou esclarecimentos. Nunca tivemos nenhum obstáculo a que a nossa missão fosse levada até ao fim, com o empenho e a responsabilidade que nós assumíamos.

O Sr. Jorge Paulo Oliveira (PSD): — Sr. Engenheiro, uma das preocupações, como também já aqui referiu, foi no exercício de funções de fiscalização para a defesa do interesse público e para a defesa da legalidade.

Assim, pergunto se teve conhecimento, ou se a Comissão teve conhecimento, de alguma situação que possa ser tida como anormal, por um lado, e, por outro, se foi detetada alguma irregularidade, no exercício dessa função de fiscalização, no decurso deste processo.

O Sr. Eng.º José Manuel Fernandes: — Posso responder perentoriamente que não foi detetada nenhuma irregularidade durante este processo e ele terminou conforme todos nós temos conhecimento e está, também em Diário da República. De maneira que isso nunca aconteceu.”¹⁶⁵

O Sr. Eng. Jorge Camões, atual Presidente do Conselho de Administração da Estaleiros Navais de Viana do Castelo e os restantes vogais do Conselho de Administração,

¹⁶⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 3 de Abril de 2014, Presidente da Comissão Especial para o Acompanhamento de Reprivatização da ENVC, SA, Sr. Eng. José Manuel Fernandes, págs. 3-6.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

responderam às perguntas do Sr. Deputado Abel Baptista, sobre a suspensão da reestruturação e a tentativa de reprivatização da ENVC:

“ O Sr. Dr. José Luís Serra: — (...)

Desde o plano de reestruturação — e devo lembrar que nós, os quatro, fazíamos parte da administração que propôs o plano de reestruturação que, depois, foi suspenso —, tínhamos assumido que algo de muito radical, não no pior sentido desta palavra, mas algo muito profundo era preciso fazer.

A alienação da participação de 95% do capital, porque, como se recordam, 5% ficariam com a faculdade de serem adquiridos pelos trabalhadores, era uma solução que, na nossa opinião, tinha uma vantagem principal: permitia tentar que o Estado, na sua responsabilidade como acionista final, pudesse, com esta venda, ver transferidas todas as contingências patrimoniais e fora do balanço. Este parecia-me, claramente, com esta estratégia, o melhor resultado.

E nós defendemos, e eu recordo que o plano de reestruturação também o previa numa fase seguinte, a privatização daquela empresa. Portanto, nunca houve nenhuma mudança quanto ao objetivo final, que era o de que a construção naval se mantivesse naquela zona, mas que o operador fosse privado, porque o Estado português, como acionista, tinha provado, através daqueles resultados, que aquela situação se configurava como absolutamente insustentável, desde logo, até por falta de financiamento no mercado. Não é possível construir e executar contratos de milhões de euros sem ter a banca, e quando digo a banca digo no sentido mais lato, pois não estamos a falar de um ou dois bancos, porque, na maior parte das vezes, essas operações, pela sua dimensão, são sindicadas.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Portanto, foi a melhor decisão no momento em que foi tomada, como também consideramos que a reestruturação, no momento em que foi decidida, era uma boa decisão. Objetivo final: privatização!”¹⁶⁶

e. Subconcessão West Sea

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2013, de 10 de dezembro, declarou a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. (ENVC, S.A.) em situação económica difícil.

Na base desta decisão e segundo o preâmbulo encontra-se, em primeiro lugar, a situação económico-financeira da empresa. Afirma-se que a ENVC, S.A., não procedeu às adaptações que a crise no sector justificava, revelando uma situação económico-financeira deficitária, em que os prejuízos acumulados em anos sucessivos e até junho de 2013 ascendem a 264 094 000,00 EUR, não se antecipando a possibilidade de reversão dos mesmos, num período de médio prazo.

Acrescenta-se que atendendo à urgência imperiosa decorrente da necessidade de viabilização da ENVC, S.A., e do cumprimento dos compromissos de ajustamento económico-financeiros assumidos, o Governo lançou um processo de reprivatização da ENVC, S.A., mediante a venda direta de referência da participação social de uma percentagem máxima de 95 % do capital social da referida sociedade. Este processo foi concluído pela rejeição da única proposta vinculativa válida, determinada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 27/2013, de 17 de abril, em resultado de as condições

¹⁶⁶ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 40-42.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

apresentadas naquela proposta se traduzirem em passivos avultados, responsabilidades e contingências excessivas que extravasavam o mero impacto no fluxo financeiro decorrente da venda da ENVC, S.A., não permitindo, assim, acautelar os interesses patrimoniais do Estado e a concretização dos objetivos subjacentes ao processo de venda direta das ações da referida sociedade.

Não obstante, o Governo promoveu alternativas que permitem potenciar quer a utilização dos terrenos concessionados, quer o conjunto das infraestruturas afetas à referida concessão, com vista à dinamização e viabilização da instalação de novas entidades que contribuam de forma positiva e sustentável para o desenvolvimento económico e social e que não se traduzam em compromissos insuscetíveis de serem assumidos pelo Governo Português.

No primeiro semestre do corrente exercício de 2013, a ENVC, S. A., acumulou um passivo total de 264 094 000,00 EUR onde se inclui um passivo financeiro no valor de 168 815 000,00 EUR. A ENVC, S.A., encontra-se, desde 2012, sem financiamento próprio por recurso ao sistema financeiro, permanecendo, bastante limitada no exercício da sua atividade, com uma exploração fortemente deficitária, que se traduz numa situação económica difícil.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2013, de 10 de dezembro, veio também determinar a adoção de medidas de gestão que se revelem necessárias e indispensáveis, atendendo à situação económica e financeira da ENVC, S.A., designadamente no que respeita a organização dos recursos humanos e eventual redução de efetivos, bem como a reestruturação da organização dos recursos materiais e produtivos da empresa.

Estabeleceu, também, que a ENVC, S.A., deveria iniciar de imediato a implementação de ações adicionais conducentes à minimização dos efeitos da sua atual situação económico-

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

financeira deficitária, designadamente, mediante ações de desinvestimento, traduzidas na alienação de alguns dos seus bens móveis, não incluídos ou afetos à «Subconcessão da Utilização Privativa do Domínio Público e das Áreas Afetas à Concessão Dominial atribuída à Sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A.», de forma a maximizar a valorização dos mesmos no mercado, através de procedimentos de venda transparentes e concorrenciais.

Estabeleceu, por último, que as necessidades financeiras associadas ao cumprimento da medida referida no n.º 2 seriam asseguradas mediante financiamento bancário concedido à Empordef, SGPS, S.A., acionista única da ENVC, S.A., até ao montante máximo de 31 000 000,00 EUR.

Sobre esta matéria pode ser consultado o comunicado do Conselho de Ministros de 5 de dezembro de 2013.¹⁶⁷

Pelo Despacho n.º 11029/2013, da Ministra de Estado e das Finanças e do Ministro da Defesa Nacional, de 27 de agosto, foi nomeado o júri do procedimento relativo à «Subconcessão da Utilização Privativa do Domínio Público e das Áreas Afetas à Concessão Dominial atribuída à Sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.», o qual, após análise das propostas apresentadas e atendendo aos termos e condições previstos no programa do procedimento, admitiu apenas a proposta apresentada pelo agrupamento composto pelas empresas Martifer - Energy Systems SGPS, S.A., e Navalria - Docas, Construções e Reparações Navais, S. A. Subsequentemente, por decisão do Conselho de Administração da ENVC, S.A., de 11 de outubro de 2013, foi adjudicada ao referido agrupamento a subconcessão objeto do referido procedimento.

¹⁶⁷ Adaptado de relatório DILP, Estaleiros Navais de Viana do Castelo, março de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Segundo informação disponibilizada no Portal do Governo datada de 18 de outubro de 2013, *a administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo decidiu adjudicar a subconcessão dos terrenos e infraestruturas da empresa ao grupo português Martifer, garantindo a continuação da atividade.*

«Hoje os ENVC renascem com uma perspetiva otimista nas mãos e por via de uma empresa portuguesa e que vai, com certeza, contribuir para que naquela região se mantenha o maior número de postos de trabalho», afirmou José Pedro Aguiar-Branco. O Ministro da Defesa Nacional acrescentou que «só podemos todos ficar satisfeitos por uma situação que há dois anos era de despedimento de todos os trabalhadores e de encerramento da atividade construção naval».

O Ministro - que falava em Vila Nova de Famalicão, após uma visita à fábrica têxtil Riopele, que fecha um conjunto de visitas a empresas e entidades integrantes da Base Tecnológica e Industrial para a Defesa - referiu que o objetivo desde o início deste processo foi assegurar a manutenção do maior número de postos de trabalho.

Aguiar-Branco referiu também que nas próximas semanas será feito um trabalho em conjunto com a Martifer, para definir os termos da concessão em concreto e o número de trabalhadores que serão necessários para satisfazer as encomendas dos ENVC, entre as quais uma da Venezuela.

Também de acordo com informação disponibilizada no site da Martifer, a subconcessão terá o valor de 415 mil euros anuais, vigorará até 2031 e o seu objeto constitui, única e exclusivamente, a utilização das áreas de terreno que integram a concessão dominial concessionada aos ENVC, dos edifícios, infraestruturas e alguns equipamentos afetos à concessão dos ENVC.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O grupo Martifer, através da sociedade a constituir para o efeito, pretende desenvolver a sua atividade no mercado nacional e internacional e implementar, nas áreas afetas à aludida Subconcessão dos ENVC, um projeto de construção e reparação naval, no âmbito do qual se prevê a criação de cerca de 400 novos postos de trabalho ao longo dos próximos 3 anos.

Com esta subconcessão, o Grupo Martifer aumenta a sua capacidade de construção e reparação naval, setor onde já opera desde 2008 através da sua subsidiária Navalria.

O grupo Martifer, através da sua nova subsidiária West Sea, pretende desenvolver a sua atividade no mercado nacional e internacional e implementar um projeto de construção e reparação naval, no âmbito do qual se prevê a criação de cerca de 400 novos postos de trabalho ao longo dos próximos 3 anos. Com esta subconcessão, o Grupo aumenta a sua capacidade de construção e reparação naval.

A assinatura do contrato decorreu numa cerimónia oficial que contou com a presença do Presidente do Conselho de Administração do grupo Martifer, Carlos Martins, do Ministro da Defesa Nacional, José Pedro Aguiar-Branco e da Ministra de Estado e das Finanças, Maria Luís Albuquerque.¹⁶⁸

Relativamente à situação dos auxílios Estatais e à abertura de um procedimento de investigação Europeu, O Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, responde ao Sr. Deputado Fernando Negrão, sobre as consequências deste procedimento de investigação Europeu, que levaram à Subconcessão dos ENVC:

¹⁶⁸ Adaptado de relatório DILP, Estaleiros Navais de Viana do Castelo, março de 2014.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

(...) “a partir do momento em que é aberto o procedimento de investigação, pelo tempo que demora a resolução deste procedimento, que nunca é inferior a 6 meses e seria sempre, em termos médios, entre 1 e 2 anos — é a experiência de todos os procedimentos desta natureza —, e em face do risco de condenação, porque já todo o processo estava instruído relativamente à justificação, pelo Estado português, das ajudas dadas, por um lado, fica-se impossibilitado de injetar qualquer dinheiro, porque isso poderá ser considerado uma ajuda ilegal — embora os Estaleiros não pudessem viver sem injeção de capital, o Estado não podia meter lá dinheiro, em linguagem mais banal —, mas, por outro, não há ninguém que lá queira meter dinheiro, dado que há o risco de condenação e de se ser obrigado a devolver ao Estado os 181 milhões de euros.

Portanto, na prática, isto significou uma machadada final na possibilidade de viabilização daquela empresa. Mas isto significou também que ou se fazia a liquidação e a cessação da atividade económica da empresa e, por via dessa circunstância superveniente, não havia necessidade de restituição ao Estado, por parte da empresa, das verbas que entregou, porque deixava de estar no mercado e, portanto, não era beneficiária da distorção da concorrência ou, então, se assim não fosse, tinha de devolver ao Estado os 181 milhões de euros, mas não tinha condições financeiras para o fazer. A condenação dessa matéria, a verificar-se, também hoje, segundo a experiência do Tribunal de Justiça, implica uma condenação em multa per diem, ou seja, por cada dia que passe sem que o Estado português faça a execução da respetiva decisão em relação aos Estaleiros.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Portanto, a partir do momento em que foi instaurado esse procedimento de averiguação aprofundada, a consequência foi muito simples: os Estaleiros não tinham condições para continuar a laborar e, portanto, tinham de encerrar.”¹⁶⁹

O Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, responde sobre o a Subconcessão dos ENVC ao Sr. Deputado Fernando Negrão:

“(...) Perguntou-me, ainda, sobre a subconcessão — e vou tentar ser ainda mais rápido, Sr.^a Presidente —, no sentido de saber se era a única saída que podia garantir a atividade. Digo que sim! Porquê? Porque a partir do momento em que a situação se coloca na necessidade de encerrar a empresa e proceder à liquidação dos ativos, porque isto era uma exigência decorrente das interlocuções com a DGCom, a venda dos ativos é uma venda em concurso público e mercado livre, ou seja, como em qualquer falência, quem der mais leva o respetivo ativo. Ora, a preocupação do Governo, desde o início, como o Sr. Deputado referiu, foi a de tentar preservar duas coisas: a situação social e laboral dos trabalhadores e a continuidade da construção e reparação naval em Viana do Castelo. Daí surge a hipótese, que foi concertada e aceite pela DGCom, de se colocar em concurso público a própria concessão, no sentido de a mesma ser objeto de uma subconcessão.

Com isto, o que é que acontece? Acontece que se limita, nos termos do concurso, o objeto a que se podem destinar aquelas infraestruturas. A partir do momento em que é uma subconcessão que é colocada em concurso público, limita-se o objeto da

¹⁶⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 18-19.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

própria concessão. (...) Com a subconcessão condicionou-se o objeto e, por arrastamento, que é uma palavra muito cara ao Ministério da Defesa, quando alguém concorre para a subconcessão, para continuar a explorar a construção e a reparação navais, precisa de trabalhadores. Como sempre disse aqui, quando me perguntavam se podia garantir os postos de trabalho, era normal que quem precisasse de explorar e exercer aquela atividade, contratasse trabalhadores e o fizesse prioritariamente no âmbito dos que estavam naquela região. E, por via de um vaso comunicante que desejávamos que acontecesse de forma transparente, mas que, juridicamente, não podíamos garantir, acreditámos que a estratégia podia resultar, no sentido de conseguirmos o melhor para Viana do Castelo.

O concurso foi um concurso público internacional, foi público, foi transparente, o júri foi presidido por um magistrado do Ministério Público e várias entidades se apresentaram ou levantaram cadernos de encargos. Posso dizer — e vou terminar com isto, Sr.^a Presidente —, porque me parece importante, já que também se quis lançar lama, de uma forma ignóbil, sobre essa realidade, que o processo de subconcessão foi público, foi anunciado em três jornais diários nacionais, houve um contacto direto a 57 entidades de todos os cantos do mundo, 16 entidades demonstraram interesse, 8 entidades levantaram peças de procedimento (não contando com o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, que também o fez), 4 entidades visitaram os Estaleiros, 2 apresentaram propostas e o processo foi conduzido por um júri independente e presidido por um magistrado do Ministério Público, o qual, depois, classificou a proposta apresentada pela Martifer.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*Se o tivesse feito em relação aos russos, hoje, estávamos a falar dos russos e não da Martifer.*¹⁷⁰

No que diz respeito à legalidade e transparência deste processo de Subconcessão, o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, esclareceu o Sr. Deputado António Gameiro:

“(...) Quanto à legalidade, a legalidade é reconhecida pelo júri e pelo presidente, tendo em consideração aquilo que entendem ser as leis a que, naquele momento, aqueles atos devem obedecer. Se alguém quiser pôr em causa a legalidade tem à sua disposição os meios, os mecanismos para o efeito. Ou seja, estamos aqui a falar nas questões da transparência; quanto à legalidade, existem os tribunais, caso alguém queira impugnar esses atos como sendo ilegais. E isto foi sustentado, inclusivamente, por pareceres de pessoas com reputação inquestionável e que nada têm a ver com o Governo, como o Prof. Mário Esteves de Oliveira¹⁷¹, que é talvez das pessoas que mais sabe de Direito Administrativo em Portugal e que sustenta, num parecer, que este procedimento e desta forma está disponível.”¹⁷²

Relativamente ao preço/ m2 que a Martifer vai pagar aos ENVC pelas suas instalações, esclareceu o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, o Sr. Deputado António Filipe:

¹⁷⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 16-18.

¹⁷¹ Anexo III - Parecer do Dr. Prof. Mário Esteves de Oliveira – In(aplicabilidade) dos regimes de contratação pública à formação do contrato de Subconcessão da utilização privativa do domínio público e áreas afectas à concessão dominial da “Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.” – Vieira de Almeida & Associados.

¹⁷² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 47

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) O preço por que foi fixado o metro quadrado foi alcançado em mercado livre, por concurso público! O preço da concessão foi naquilo que se chama mercado livre e pela oferta mais vantajosa. Portanto, as coisas valem o que valem no mercado livre... Ainda assim, esta concessão vai pagar mais do que aquela que era a concessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A., mais cerca de 130% do que aquilo que era pago. Isto porque o preço por m² que vai ser pago pela West Sea é superior àquele que era pago pela anterior empresa que, aliás, não pagava porque não tinha condições para pagar. Portanto, esta vai mesmo pagar, enquanto a outra nem isso fazia.”¹⁷³

Na 2ª audição, o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Empordef, Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, afirmou o seguinte quanto ao custo do encerramento da empresa:

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

¹⁷³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 31.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

E questionou o Sr. Deputado Abel Baptista, o seguinte:

“(...) O Sr. Abel Baptista (CDS-PP): — Sr. Presidente, dito isso, também questiono se nunca houve, da parte da tutela, qualquer indicação para que houvesse a abertura normal de um processo de insolvência dos Estaleiros. Ou seja, houve sempre, por parte do acionista Estado, no que diz respeito aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, a opção de reprivatizar, mantendo a atividade de construção naval, tal como ela já era praticada pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, ou de haver um processo de subconcessão do espaço, dentro dos parâmetros da concessão, que inclui, entre outros aspetos, a questão da construção naval. Foi sempre essa a indicação do acionista Estado para a empresa?”

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

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

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

múltipla e de alavancagem de outras atividades através dos fornecedores e dos seus subempreiteiros.

*Nunca encarámos qualquer solução que fosse o encerramento puro e simples do Estaleiro ou a sua liquidação, foi sempre uma busca de uma solução diferente.*¹⁷⁴

Sobre esta temática, na audição com os Srs. Branco Viana e Martinho Cerqueira, Representantes da União dos Sindicatos de Viana do Castelo, o Sr. Branco Viana responde ao Sr. Deputado Jorge Fão:

*“(...) Já agora, queria dizer-lhe que, quando tivemos a reunião com a Martifer, com o Sr. Eng.º Carlos Martins — de momento não há nada escrito, não há garantias, como deve calcular —, foi dito e está escrito na imprensa, na comunicação social, que iriam privilegiar a contratação, caso viessem a ter carteira de encomendas, e tudo apontava para que os asfalteiros se viessem a fazer, ou tudo aponta ainda — sabemos que há ainda algumas complicações —, para que a construção naval, inclusivamente, se continue a realizar em Viana do Castelo, caso em que eles assumiriam — isto dito verbalmente, claro! — que a prioridade era contratar cerca de 400 trabalhadores da empresa. Ora isto, não sendo bom, foi aquilo que privilegiámos, e lutaremos para que assim seja em termos de futuro. Penso que, neste momento, as coisas estão a caminhar para lá, vamos esperar que o futuro nos diga se foi uma boa ou má aposta*¹⁷⁵.

¹⁷⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 13 de Março de 2014, Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, Sr. Dr. Rui Jorge de Carvalho Vicente Ferreira, págs. 53-54, sublinhado do relator.

¹⁷⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 18 de Março de 2014, representantes da União de Sindicatos de Viana do Castelo, Srs. Branco Viana e Martinho Cerqueira, págs. 20-21.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A CPI ouviu o Sr. Presidente do Júri do concurso público para a subconcessão dos ENVC, Dr. João Cabral Tavares.

O Sr. Procurador reiterou o que já tinha defendido numa anterior audição, na comissão de Defesa Nacional, sobre o enquadramento jurídico da subconcessão.

Na leitura que fez da lei, o concurso não tinha que estar sujeito às regras do Código dos contratos públicos, pelo que foram aplicadas as normas do código de procedimento administrativo.

Achou-se conveniente, extrair algumas perguntas e respostas do princípio da audição:

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Sr.^a Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Dr. João Cabral Tavares.

A primeira pergunta que faço é relativa à opção pela contratação por procedimento administrativo no caso da subconcessão, porque o Sr. Procurador, na audição que fez na Comissão de Defesa Nacional, referiu que as formalidades seriam mais apertadas se se obedecesse ao Código dos Contratos Públicos.

Assim, pergunto se foi deliberada a opção da contratação ao abrigo do Código do Procedimento Administrativo, para evitar a transferência de trabalhadores, para evitar que os trabalhadores fossem transferidos para a nova concessionária.

O Sr. Dr. João Cabral Tavares (Presidente do Júri do Concurso Público para a Subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo): — Sr.^a Presidente, Sr.^a Deputada, a questão do Código dos Contratos Públicos tem mais a ver com os procedimentos e não com o objeto. O objeto mantém-se inalterado.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A questão que estava em causa, o objeto do concurso público, era a subconcessão, entendida esta concessão no sentido da utilização do domínio público. Era apenas isto que estava em causa.

A Sr.^a Deputada diz que se poderia ter outra conceção, mas era apenas isto que estava em causa. O que interessava aqui era garantir a transparência, a publicidade, a imparcialidade, todos esses valores que devem nortear e que também estão consagrados em qualquer procedimento administrativo.

É curioso que a Parte II do Código do Procedimento Administrativo, relativa aos contratos públicos, tenha sido revogada pelo diploma que aprovou o Código dos Contratos Públicos. Na altura, era contrato administrativo. Este sistema é posterior e resulta, nomeadamente, de diretivas. E aí previa-se, entre os contratos administrativos, o contrato de utilização de domínio público. Isso foi introduzido, aliás, em 1984, talvez, com o ETAF (Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais).

Indo ao que interessa substancialmente, não é só por se optar por um tipo de procedimento que se altera o objeto do concurso. Isso é previamente definido.

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Assim, pergunto: quem definiu este procedimento? Quem optou por esta forma de concurso, não pela obediência à contratação pública mas, sim, pelo Código do Procedimento Administrativo? Quem fez essa opção?

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — Em todo o concurso, quem define os termos é a entidade adjudicante, a entidade contratante. Esta é a regra em todos os concursos.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Portanto, confirma que foi o Ministério da Defesa Nacional que fez esta opção.

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — Sr.^a Deputada, no contrato de subconcessão, quem aparece formalmente como entidade adjudicante é o concessionário, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Se for ver, depois, o diploma de 2013 — isto resulta da lei — previu esta possibilidade de concessão; decreto-lei que, como sabe, veio ao Parlamento e aqui se consolidou. Aí previa-se, nomeadamente — Sr.^a Deputada, veja os termos da lei —, a intervenção dos ministros da tutela, quanto à definição do próprio caderno de encargos ou quanto ao tipo de contrato. É o Decreto-Lei n.º 98/2013.

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Mas admite que o Código dos Contratos Públicos abrange a transferência de trabalhadores.

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — Sr.^a Deputada, deixe-me ver o que diz o Código dos Contratos... Não há nada como ver a lei.

Por um lado, temos a questão subjetiva, das entidades públicas contratantes, mas deixemos isto, vamos focar-nos no objeto.

Há outros artigos mas, nuclearmente, é o artigo 6.º (Restrição do campo de aplicação), onde se diz: «À formação de contratos a celebrar entre quaisquer entidades adjudicantes (...)» — que são as entidades públicas do artigo 2.º — «(...) só é aplicável quando o objecto de tais contratos abranja prestações típicas dos

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

seguintes contratos: a) Empreitada de obras públicas; b) Concessão de obras públicas; c) Concessão de serviços públicos; d) Locação ou aquisição de bens móveis; e) Aquisição de serviços.».

Aqui entrou-se num sistema taxativo, que se foi buscar ao Código Administrativo. Com o ETAF deixou de haver um sistema taxativo e foi-se para... A lei falava em «designadamente», em termos exemplificativos e agora é em termos taxativos.

Portanto, quando a Sr.^a Deputada fala em trabalhadores, não sei em que tipo de contrato se poderiam inserir. Agora, digo-lhe é que teríamos de aplicar o Código dos Contratos Públicos se inserido em algumas destas alíneas do n.º 1 do artigo 6.º, que acabei de ler.

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Mas quando referiu na audição que fez na Comissão de Defesa Nacional que as formalidades eram mais apertadas, a que formalidades se estava a referir?

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — Sr.^a Deputada, é uma questão de vermos o Código. Estou a ver em termos de Código. É necessário pormos as questões na plataforma... Recordo-me de contratos que tive de seguir... aquilo é burocraticamente mais pesado, mais demorado, tudo isso. São essencialmente estes factos. Estou a falar de concurso público normal. Pode ser por ajuste direto, mas não é disso que estamos a falar. Estamos a falar de concurso público e, neste caso, até foi um concurso público internacional. Portanto, se fosse internacional, teria de haver a publicação no diário das comunidades, o que obriga a haver prazos, o que dilatária, seguramente, todo o procedimento.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Então, esta opção foi para diminuir o tempo e para mais facilmente e mais rapidamente encerrar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — Não, Sr.^a Deputada. Peço desculpa, mas não pode inferir isso.

Estou a responder com o que diz a lei e digo-lhe mais: é a própria lei que afasta a aplicação a este tipo de contrato, a este tipo concurso. É a própria lei que afasta, nos termos do artigo 6.º.

Portanto, a partir daí, são tudo quadros hipotéticos. O que a lei diz é isto, é o que está no artigo 6.º que eu li. Aplica-se o Código dando como assente — e agora não vamos entrar em discussões jurídicas — que os Estaleiros devem ser considerados entidades públicas. Isso é duvidoso, há um parecer da Procuradoria-Geral, que, aliás, é referido no tal parecer jurídico, e acho que esse parecer teve um voto de vencido, mas isso não nos interessa.

Em matéria de objeto, é a própria lei que arreda para este tipo de contrato a aplicação do Código dos Contratos Públicos.

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Reportando-me ainda à audição feita na Comissão de Defesa Nacional, referiu que quando contactou com o Procedimento teve algumas

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

dúvidas e que foi pedido um parecer jurídico¹⁷⁶ sobre estas questões. Confirma o pedido de parecer jurídico sobre isto?

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — Sr.^a Deputada, quando vi «concessão», pensei em concessão de exploração dominial. Se fosse concessão de exploração dominial, teríamos, eventualmente, a aplicação de contratos públicos, mas não. Como disse na altura, esta é uma mera licença de utilização.

Numa concessão de exploração dominial há, de facto, uma substituição do órgão público por um privado, na titularidade desse bem dominial. Aqui não. Portanto, isso, para mim, foi claro, Sr.^a Deputada.

Depois, foi-me dito que, à cautela, tinha sido pedido um parecer, e referi esse parecer.

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Quando leu esse parecer, ele vinha a confirmar esta opção. Sendo jurista e tendo conhecimento dessa dúvida, que ainda há pouco aqui referiu, por que é que não foi solicitado um outro parecer que confirmasse, ou infirmasse, esta opção?

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — Sr.^a Deputada, peço desculpa, mas eu não disse que havia dúvida. Olhei para o termo «concessão» — na altura, não tinha sequer

¹⁷⁶ ANEXO III- Parecer do Dr. Prof. Mário Esteves de Oliveira – In(aplicabilidade) dos regimes de contratação pública à formação do contrato de Subconcessão da utilização privativa do domínio público e áreas afectas à concessão dominial da “Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.” – Vieira de Almeida & Associados.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

visto o que se pretendia — e isso leva-nos de facto para uma realidade diferente desta concessão de utilização, que é uma licença.

Como digo, quanto a saber se a entidade adjudicante é, ou não, entidade pública — nomeadamente para efeitos de compras, seja de parafusos ou do que quer que seja, e nesse caso será a aquisição de bens —, tenho dúvidas. Mas, como lhe digo, o parecer vai nesse sentido, cita um parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República, que também vai nesse sentido (e suponho que tem um voto de vencido, mas não garanto), e a própria Inspeção-Geral já tinha levantado a questão, dizendo que teria de subordinar... Mas estamos a falar dos contratos-tipo previstos no artigo 6.º, que li, do Código dos Contratos Públicos, e não é manifestamente este o caso.¹⁷⁷

Relativamente às entidades que concorreram à Subconcessão, o Sr. Procurador João Cabral Tavares, esclareceu a Sra. Deputada Carla Cruz:

“(...) Estou a olhar para o nosso relatório, onde isso está tudo referido: «Manifestações de interesse no concurso».

A Sr.ª Deputada tem aí o relatório? No ponto 3.1 diz-se: «Demonstraram interesse no procedimento para atribuição da Subconcessão 16 entidades.» No ponto 3.2 refere-se: «Foram disponibilizadas Peças de Procedimento a 8 dessas entidades (...), a que chamámos «Entidades Interessadas», «(...) após assinatura da declaração de confidencialidade e realização do pagamento a título de caução, nos termos previstos no artigo 4.º do Programa do Procedimento.» E, depois, estão aí

¹⁷⁷ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 27 de Março de 2014, Presidente do Júri do concurso público para a subconcessão dos ENVC, Sr. Procurador João Cabral Tavares, págs. 2-7, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

mencionadas as oito entidades, sendo que temos também a Câmara Municipal de Viana do Castelo, que não entrou propriamente como concorrente no concurso. Segue-se a breve descrição das entidades interessadas, através da localização geográfica, da própria estrutura acionista, do volume de negócios e crescimento anual, do EBITDA, que também era importante. Enfim, está tudo isso radiografado, e, depois, seguem-se os esclarecimentos prestados, as consultas aos Procedimentos que elas fizeram — fez-se um gráfico sobre estas matérias.

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Destas oito que levantaram as peças do procedimento, quantas é que concorreram?

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — Sr.^a Deputada, é o ponto 9.

Concorreram... Quer dizer, apresentaram propostas duas.

Diz-se no ponto 10 que: «Das 8 entidades (...)» — eram oito e duas apresentaram, portanto — «(...) as seguintes 6 não apresentaram proposta: (...)», e dizemos quais são. E, destas seis que não apresentaram, duas justificaram, e vem aqui referido, que «Apenas as entidades Amal/MPC e ASM (...) indicaram as razões que justificaram a não apresentação...». Estão aqui sumariadas e depois remete-se para os anexos, onde está o próprio teor.»

(..)

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — No final, ficaram duas empresas, a russa e a Martifer. A empresa russa não tinha uma garantia bancária que obedecesse aos critérios previamente estabelecidos. Foi solicitada à empresa russa e dado prazo para entrega dessa garantia bancária?

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — Sr.^a Deputada, essa é uma questão interessante. O Júri facultou a possibilidade de essa candidata poder apresentar, dentro do quadro das regras do concurso que estavam previamente definidas, e consta do despacho de aperfeiçoamento do Júri de 24 de setembro, onde se diz — é um bocado longo e lerei só o último ponto — «Estabelece a alínea b) do n.º 1 do artigo 16.º do Programa que 'São excluídas as Propostas (...) Que não apresentem os documentos referidos nas alíneas a) e h) (...)» — entre eles, precisamente, a declaração da instituição bancária.

No caso, não se está factualmente perante uma omissão de apresentação de documentos, antes perante a apresentação (repetida apresentação, nos termos justificados pela requerente) de documento, cuja validade anteriormente havia sido recusada.», porque entendíamos que esse banco não cumpria, ou, melhor, foi definido um patamar do ranking do banco e esse estava abaixo desse patamar.

«Entende o júri que não deve fazer uma imediata equiparação procedimental entre uma e outra situação,...» — ou seja, entre esta situação de um documento defeituoso e a total ausência de documento — «... para os efeitos cominados na alínea b) do n.º 1 do artigo 16.º...», ou seja, ditaria a imediata exclusão.

«Afastada a aplicação ao caso da alínea b) do n.º 1 e convocados os n.os 2 e 3, todos do citado artigo 16.º do Programa, à luz do princípio pro actione, não se optando por uma interpretação que conduza à imediata rejeição da possibilidade de ser assegurada a tutela procedimental, num quadro de concorrência, da pretensão da requerente e no respeito das regras de estabilidade concursal, convida-se (...)» a

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

concorrente no prazo máximo permitido pelo Programa do Concurso, que eram cinco dias úteis, «(...) a apresentar nova declaração bancária (...)».

Aliás, fez-se o mesmo quanto à outra concorrente, que também não tinha junto um documento qualquer e à qual se deu esse prazo máximo.

A Sr.^a Carla Cruz (PCP): — Dado esse prazo máximo, a empresa russa respondeu nesse prazo?

O Sr. Dr. João Cabral Tavares: — É o despacho que o Júri pronuncia em 1 de outubro de 2013, onde se diz: «Vem a concorrente (...) solicitar que 'lhe seja concedido novo prazo, não inferior a dez dias úteis (...)».

Alega que a prorrogação do prazo de cinco dias, que lhe fora concedida (...)» e junta uma declaração emitida pelo Deutsche Bank.

Transcrevemos o despacho anterior e conclui-se assim: «O júri está vinculado à observância e aplicação das regras e prazos procedimentalmente estabelecidos, garantindo igual tratamento relativamente a todos os concorrentes.

Através do seu anterior despacho, de 24 de Setembro, com os fundamentos no mesmo indicados, facultou à requerente a possibilidade de aperfeiçoamento da sua proposta, pelo prazo máximo procedimentalmente consentido (...)» — a expressão «pelo prazo máximo procedimentalmente consentido» está sublinhada, que é o tal n.º 3 do artigo 16.º. «Os factos agora alegados pela requerente, para a concessão de novo prazo, são insusceptíveis de constituir justo impedimento, antes traduzirão, com o devido respeito, conhecidos que foram, na matéria e desde a sua abertura, as regras e os trâmites do procedimento, quebra do normal esforço de diligência e antecipação, por igual exigível a todos os concorrentes.» Tínhamos de confrontar

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

também com uma questão de igualdade, e indeferiu-se. É indeferido por falta de fundamento, de suporte legal e procedimental, o novo prazo requerido.”¹⁷⁸

Relativamente à questão da transparência em todo este processo de Subconcessão, pergunta o Sr. Deputado Nuno Sá Costa:

“(...) Mas a pergunta concreta que quero fazer é a seguinte: a opção jurídica pela não aplicabilidade do Código dos Contratos Públicos veio retirar a este procedimento concursal alguma regra de transparência, de objetividade, de concorrência efetiva?”¹⁷⁹

Resposta do Sr. Procurador João Cabral Tavares:

“(...) Não creio, Sr. Deputado.

Pelo contrário, já foi acentuado, na anterior exposição, que houve aqui uma ampla publicidade, publicidade internacional, e a publicidade é a maior garantia da transparência e, depois, essa transparência foi conseguida. Seguiram-se, aliás, depois, as regras do Código do Procedimento Administrativo.”¹⁸⁰

O Sr. Eng. Jorge Camões, atual Presidente do Conselho de Administração da ENVC, disse que a subconcessão da ENVC foi uma solução que garantiu "empregabilidade" e que o

¹⁷⁸ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 27 de Março de 2014, Presidente do Júri do concurso público para a subconcessão dos ENVC, Sr. Procurador João Cabral Tavares, págs. 11-16.

¹⁷⁹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 27 de Março de 2014, Presidente do Júri do concurso público para a subconcessão dos ENVC, Sr. Procurador João Cabral Tavares, pág. 26.

¹⁸⁰ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 27 de Março de 2014, Presidente do Júri do concurso público para a subconcessão dos ENVC, Sr. Procurador João Cabral Tavares, pág. 26.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

caderno de encargos assegura a construção e reparação naval, em resposta às perguntas do Sr. Deputado Abel Baptista:

“ O Sr. Eng.º Jorge Camões: — Não é emprego, é empregabilidade, o que é diferente.

Conseguiu-se que, de facto, no caderno de encargos, no programa do procedimento, se incluísse que os concorrentes à subconcessão tivessem uma atividade económica, no seu CAE, de construção metalomecânica e reparação naval.

Portanto, conseguiu incluir-se essa atividade: quem concorria tinha de ter no seu objeto social essa atividade. Foi assim e estava dito que era assim.

(...)

A nossa ideia era, por um lado, garantir... Face ao que havia com a DGCom não poderia haver transferência de atividade, tinha de haver corte. Mas queríamos manter competências, queríamos manter empregabilidade e, ao ceder aquele espaço, colocando-lhe um subconcessionário, era preciso que ele desenvolvesse naquele espaço, pelo qual iria pagar uma renda até 2031, aquelas atividades.

Portanto, o conceito foi este: por um lado, eu tenho competências, não as posso transferir, tenho de cortar a atividade económica, e, por outro, tenho de permitir que alguém entre neste espaço, pagando-me uma renda, a mim, que sou senhorio, e desenvolva a mesma atividade. Foi esse o conceito!”¹⁸¹

¹⁸¹ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 42-44.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

E ainda, sobre o processo de Subconcessão, o Sr. Eng. Jorge Camões respondeu às perguntas do Sr. Deputado Eduardo Teixeira:

“ O Sr. Eng.º Jorge Camões: — Quando se seguiu primeiro para a reprivatização, que não foi possível por razões que são conhecidas, e sucessivamente se passou para a subconcessão, estamos convencidos de que, de facto, através deste modelo bem gerido... É evidente que o subconcessionário tem de gerir bem. Vai-me perguntar: mas, então, onde está o know-how? Ele poderá ter dificuldades de know-how. Ele está nas pessoas que lá estavam. É a ideia! As pessoas saíram e estão disponíveis. As pessoas estão no mercado, estão disponíveis, essa é a nossa ideia. Pessoalmente, estamos convencidos de que esse know-how está disponível, não pertence juridicamente aos ENVC porque os contratos foram cancelados. As pessoas estão disponíveis para trabalhar e querem trabalhar.

Portanto, há atividade do mesmo tipo, atividade de reparação e construção naval. O que tem sido anunciado é que há trabalho, há encomendas. Então, parece realmente que se cria e se mantém a empregabilidade. Então, o que é que aconteceu? O que aconteceu foi que um conjunto de pessoas saíram ou estão a sair, há um mínimo residual que não quis sair, e muito bem, e as pessoas que, de facto, desejarem trabalhar serão admitidas para trabalhar naquilo que sabem, que é fazer e reparar navios. É evidente!

Agora, em termos de região, penso que, quer a montante quer a jusante, o que normalmente acontece é isso propiciar que as pessoas criem um conjunto de empresas fornecedoras dos estaleiros, que é o habitual, nas várias especialidades. Foi o que aconteceu na Lisnave, na península de Setúbal. Ou seja, as pessoas

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*saíram, criaram emprego, montaram os seus próprios modelos e forneceram serviços. É isto que vai acontecer, penso eu. As competências mantêm-se.*¹⁸²

f. Acordo social trabalhadores

O Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, responde sobre o acordo social conseguido com os trabalhadores dos ENVC, ao Sr. Deputado Fernando Negrão:

*(...)” No que diz respeito à questão laboral, foi possível assegurar, numa situação de negociação, de consenso com a União de Sindicatos de Viana do Castelo, ou seja, com os sindicatos afetos à CGTP, e numa demonstração de grande sentido de interesse em relação àquelas pessoas, a aprovação de um plano social. **Diante de uma situação que era dramática para os trabalhadores, acaba por ser possível chegar a um consenso para a aprovação de um plano social que não creio que exista outro, na memória da democracia, com esta expressão tão significativa, pois só 11 trabalhadores, em 609, é que não assinaram o acordo de rescisão.** Pergunto-me o que seria a expressão mediática se fosse ao contrário?! Se só 11 trabalhadores tivessem assinado, tínhamos as primeiras páginas de todos os jornais, mas, como foi ao contrário, como se conseguiu uma coisa boa, como foi positivo, como foi possível consensualizar com os sindicatos da CGTP, numa grande manifestação de sentido de responsabilidade relativamente ao que é melhor para*

¹⁸² Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 7 de Maio de 2014, atual Presidente do Conselho de Administração dos ENVC, Sr. Eng. Jorge Camões, e restantes vogais do Conselho de Administração, Sr. Dr. José Luís Serra, Sr. Eng. Francisco Gallardo e Sr. Almirante Conde Baguinho, págs. 92-93.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

*Viana do Castelo, não teve expressão mediática. De qualquer forma, soube-nos muito bem a sensação de dever cumprido, também em relação a essa matéria.*¹⁸³

E ainda sobre esta temática responde o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, ao Sr. Deputado António Filipe:

“(..). Ocorreu, ainda, a liquidação e o encerramento de uma empresa. Ora, a resolução dos contratos de trabalho podia ter sido por despedimento coletivo, mas, felizmente, foi possível consensualizar de modo a assegurar uma situação positiva para aqueles trabalhadores e assim houve rescisão dos contratos de trabalho. Vai ainda existir uma nova empresa que por concurso público vai explorar aquelas infraestruturas e que tem toda a liberdade de contratar ou não. Portanto, estas são as situações, de facto, que apontam para que essa contratação possa acontecer onde há mão-de-obra qualificada e disponível para o efeito.

*Juridicamente faz toda a diferença! Juridicamente é esta a situação que, do ponto de vista da DGCom, é aceitável (...)*¹⁸⁴

Sobre este assunto, na audição com os Srs. Branco Viana e Martinho Cerqueira, Representantes da União dos Sindicatos de Viana do Castelo, o Sr. Branco Viana esclarece o Sr. Deputado Jorge Fão:

¹⁸³ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, pág. 20, sublinhado do relator.

¹⁸⁴ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 11 de Março de 2014, Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, págs. 30-31.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

“(...) Nesta parte final, como o Sr. Deputado sabe, o que estava em jogo era a vida das famílias daqueles 609 trabalhadores. Quando é anunciada a subconcessão e é assinado um contrato com a Martifer, a partir dali, há um virar de página em que é necessário acautelar a vida dos trabalhadores. E aqui, por vezes, temos de ter a sensibilidade de ver que estamos a lidar com a vida das pessoas; essa parte não pode ser dissociada da parte laboral.

É evidente que, a partir dali, houve uma preocupação constante no sentido de que deveriam ser feitos todos esforços. Considerando que a posição do Governo que tinha sido assumida não era a melhor, no nosso entender, tínhamos de encontrar a melhor saída para o problema dos trabalhadores, quer em termos profissionais, quer em termos de garantias de futuro, quer também para aqueles que poderiam vir a sair da empresa.

Devo dizer, Sr. Deputado, e sabe-o tão bem como eu, que, efetivamente, a Lei n.º 9/99 dava o direito aos trabalhadores mais velhos, acima dos 55 anos, de pedirem a reforma antecipada, o que poderia ter minimizado a situação, porque sabíamos à partida — e o Sr. Deputado também sabe, porque é da região — que mais de 200 trabalhadores estavam na altura em condições de pedir a aposentação antecipada. Através da suspensão dessa mesma lei, inviabilizaram essa possibilidade e esses trabalhadores permaneceram na empresa, tendo estado ao serviço da empresa.

No momento em que discutimos com a Comissão de Trabalhadores esta saída — uma Comissão de Trabalhadores jovem, com outras perspetivas de futuro, com a sua irreverência —, ela não olhava muito para o fator humano, para as pessoas mais velhas.

Como deve calcular, a União dos Sindicatos e, sobretudo, o Sindicato dos Metalúrgicos têm aqui grande importância. Aliás, foi esse Sindicato que deu aqui a

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

tónica mais importante, porque foi sondado pela grande maioria dos trabalhadores no sentido de serem defendidos naquela fase difícil da sua vida, depois da decisão e assinatura da subconcessão, e estava muita coisa em jogo.

Além das situações de indemnização, que com certeza não estariam em causa, até porque estávamos a tratar com o Estado, que consideramos ser uma pessoa de bem, havia também o cenário do Fundo de Pensões que tinha de ser acautelado para os trabalhadores com mais de 15 anos de antiguidade, e estamos a falar de mais de 90% dos trabalhadores. Isto representava muito dinheiro. Em média, estamos aqui a falar entre 20 e 30 000 € por trabalhador e esta situação podia estar em causa em termos de futuro.

Daí a preocupação dos trabalhadores, que não viam o apoio fundamental na Comissão de Trabalhadores, porque esta, com toda a legitimidade, tinha uma interpretação diferente, que respeitávamos e continuamos a respeitar. Assim, era aos sindicatos que os trabalhadores se dirigiam, porque é para os sindicatos que descontam, é aos sindicatos que pedem apoio jurídico, é deles que querem uma opinião, querem a sua defesa; a partir do dia 22 de janeiro, porque se estava a aproximar o término da primeira comunicação por parte da administração, que era 31 de janeiro, o medo e o receio era que pudessem cair num vazio e os direitos dos trabalhadores não fossem acautelados.

Daí que, no 22 de janeiro, o Sindicato dos Metalúrgicos tenha reunido, por vontade expressa dos trabalhadores, e no dia 23 tenha reunido com a Comissão de Trabalhadores, para acertar os pormenores para realizarmos um plenário, que teve lugar a 27, com todos os trabalhadores da empresa, onde foi exigida uma reunião com o Sr. Ministro da Defesa, uma reunião com o Sr. Embaixador da Venezuela, para saber como estava o processo da construção dos navios asfalteiros, e uma

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

reunião com o subconcessionário, a Martifer, também para saber quais eram as suas pretensões em termos de futuro.

Como há pouco disse, isto foi votado por esmagadora maioria dos trabalhadores, com dois votos contra e quatro abstenções. Essa foi a vontade dos trabalhadores e foi nesse sentido que o Sindicato dos Metalúrgicos, acompanhado pelo Coordenador da União dos Sindicatos, teve essas reuniões, à exceção da reunião com o Sr. Embaixador da Venezuela, porque o processo da Venezuela ainda não estava concluído e, como não havia nada de novo para nos comunicarem, não realizámos essa reunião.

*No dia 29 de janeiro, tivemos uma reunião com o Sr. Ministro da Defesa onde, efetivamente, chamámos a atenção do Sr. Ministro para as complicações e o que podia ser uma situação de calamidade social para os trabalhadores, tendo em conta que estava a terminar o prazo que tinha sido dado. Na altura, demos algumas sugestões, não fomos lá negociar coisíssima nenhuma; depois, acabámos por verificar que houve uma proposta feita à Comissão de Trabalhadores, que nós não conhecíamos, para tentar negociar uma proposta global para as rescisões dos trabalhadores. Naquela altura, soubemos que o Governo tinha feito essa proposta. Até aí não tínhamos conhecimento disso e já não tivemos tempo para negociar coisíssima nenhuma. **Demos algumas sugestões, nomeadamente para minorar alguns aspetos relativos a familiares deficientes, para minorar situações de trabalhadores que tinham menos anos de casa, para minorar situações de casais que estavam na empresa e também em relação à penalização que os trabalhados mais velhos viessem a ter pela antecipação da reforma, de modo a que ela fosse minorada com um valor que viesse a cobrir essa situação.***

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Deixámos estas sugestões ao Sr. Ministro da Defesa, que na altura não deu garantias nenhuma mas ficou de pensar nelas.

Passados alguns dias, mais concretamente no dia 1 de fevereiro, cerca das 18 horas, acabou por dar algumas informações que vieram ao encontro dessas mesmas sugestões referidas por nós.

No dia 3 de fevereiro, essa situação foi comunicada aos trabalhadores, em plenário geral de trabalhadores.¹⁸⁵

¹⁸⁵ Cfr. Ata da audição da CPIENVC, de 18 de Março de 2014, representantes da União de Sindicatos de Viana do Castelo, Srs. Branco Viana e Martinho Cerqueira, págs. 14-17, sublinhado do relator.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

8. CONCLUSÕES

- 1- A constituição desta CPI assenta nos pressupostos inscritos no requerimento apresentado pelos proponentes, nomeadamente para “apurar as circunstâncias e as responsabilidades que levaram à decisão de extinção dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e a concessão das suas instalações a uma empresa privada”.
- 2- O ambiente que rodeou a constituição desta CPI foi o de falta de transparência, ilegalidades e mesmo, de negócios nebulosos. Ao longo das audições em Comissão, nada resultou como provado.
- 3- As audições em Comissão demonstraram que as referidas acusações eram infundadas e claramente despropositadas, porquanto, de nenhum depoimento resultou suporte para tal.
- 4- Ficou demonstrada a existência de muita instabilidade nos diversos Conselhos de Administração da ENVC e da EMPORDEF, sendo que, em todos os mandatos, houve alterações na sua composição.
- 5- O endividamento da empresa foi uma constante, salientando-se contudo o ano de 2009 como um ano francamente nefasto para a situação económico-financeira da empresa.
- 6- A partir de 2011 a empresa ENVC, encontrava-se numa situação de descrédito e deixou de ter capacidade de se financiar na banca.
- 7- Já a auditoria financeira aos ENVC efetuada pela Inspeção-Geral das Finanças, concluiu em 2009, que: *“na ausência do desenvolvimento de medidas de saneamento económico-financeiro, os ENVC deverão encontrar-se novamente numa situação de falência técnica”*.
- 8- Esta auditoria, tendo sido realizada por solicitação da Assembleia da República, não foi atempadamente remetida ao Parlamento.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 9- Relativamente às construções efetuadas pela ENVC, constata-se que a partir de 2006, todas deram prejuízo. Entre 2003 e 2013, das 22 novas construções, só duas (em 2004 e em 2005) não deram prejuízos, sendo que o pior resultado verificou-se em 2004 com um navio químico que constituiu um prejuízo de 22M€.
- 10- As novas construções tiveram prejuízos acumulados de 103.082.528,20€, com custos realizados sempre superiores aos custos orçamentados.
- 11- Conclui-se pelas audições havidas na CPI que a ENVC tinha graves deficiências na estrutura comercial e de orçamentação, no controlo financeiro dos projetos e no processo de aquisição de materiais e equipamentos.
- 12- Conclui-se também que os contratos eram elaborados de forma deficiente em termos de garantias jurídicas e havia sérias dificuldades na gestão dos mesmos. As estruturas intermédias da ENVC evidenciavam falta de competências.
- 13- O objetivo da empresa era conseguir novas encomendas para suportar os custos fixos que tinha, designadamente, com trabalhadores, em detrimento da rentabilidade das construções.
- 14- A empresa, em determinados períodos, apresentou excesso de mão-de-obra, relativamente às suas necessidades. O elevado absentismo e a baixa produtividade, são abordados por muitos depoentes como difíceis de contornar.
- 15- Resultou demonstrado que tanto os Conselhos de Administração (C.A.) da ENVC, os C.A. da EMPORDEF, como a tutela sectorial tinham conhecimento que a empresa trabalhava reiteradamente gerando prejuízos, o que não se considera aceitável.
- 16- Relativamente ao Plano de Construções da Marinha, constata-se um diminuto grau de execução desde 2005.
- 17- Das audições efetuadas conclui-se também, que existia um relacionamento difícil entre a Marinha e a ENVC, sendo que a supervisão da Marinha era muito crítica e pouco colaborante.
- 18- Existia também na ENVC uma cultura de pouca colaboração com organizações nacionais afins, para se resolverem as suas debilidades.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 19- O contrato do navio Atlântida com a Atlânticoline foi o tema dominante desta CPI.
- 20- A rejeição deste navio por parte da Atlânticoline foi mesmo designada por inúmeras entidades ouvidas como “a *Certidão de Óbito*” da ENVC.
- 21- Este negócio importou num prejuízo superior a 70 milhões de euros para a empresa ENVC.
- 22- Pese embora, das audições tenham resultado inúmeras contradições entre os vários depoentes, ficou claro que este é um exemplo paradigmático da incapacidade de gestão que a empresa teve ao longo de muitos anos, bem como dos efeitos nefastos da partidarização de assuntos empresariais pelos mais diversos agentes políticos, nomeadamente regionais e locais.
- 23- Logo na fase pré-contratual, não fica esclarecido qual o interesse económico na relação contratual da ENVC com a *Portbridge Engineering*, cujo grau de intervenção foi apenas a subcontratação da *Petrobalt*, devendo porventura este assunto merecer uma investigação judicial mais aprofundada.
- 24- O contrato assinado em 2006 entre a ENVC e a Atlânticoline, não foi levado a reunião do Conselho de Administração, tendo sido assinado apenas por um Vogal do Conselho de Administração mandatado para esse efeito.
- 25- Esta forma de contratar e validar os respetivos contratos, onde dinheiros públicos estão envolvidos, suscita inúmeras dúvidas e reservas.
- 26- Em sede de execução contratual, a ENVC cedeu a todas as exigências da Atlânticoline, não tendo refletido, nem quantificado jurídica, formal e financeiramente e, de forma cabal, no contrato, as alterações solicitadas.
- 27- O acordo arbitral alcançado em fase posterior à resolução do contrato acabou por servir apenas os interesses da Atlânticoline.
- 28- Na perspetiva da boa gestão da ENVC, a grande maioria das entidades ouvidas não defendeu este acordo arbitral.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 29- Não ficou claro das audições havidas, porque é que havendo vários pareceres jurídicos, nomeadamente do Professor Doutor Pinto Monteiro e do Professor Doutor Menezes Cordeiro, que indicavam que a ENVC tinha uma posição contratual a sustentar, que não fosse ceder em toda a linha aos interesses da Atlânticoline, se tivesse abdicado da possibilidade de litigar judicialmente e defender os seus direitos.
- 30- Assim como, não fica claro porque não se seguiu a recomendação da Auditoria conjunta da IGF/IGDN, de meados de 2009, que considera que a “resolução não se mostra adequada e proporcional ao incumprimento em causa” e defende que as partes cheguem a “um acordo que minimize todas as implicações económicas e sociais que possam daí advir”.
- 31- Das audições, conclui-se que este foi um processo com uma clara intervenção política.
- 32- Não ficou, de igual modo, demonstrado das audições, o porquê, da resolução do contrato do segundo navio, Anticiclone, igualmente encomendado pela Atlânticoline.
- 33- Ficou demonstrado que o atual Governo tentou renegociar com a Atlânticoline e colocar o navio nos Açores, por forma a minimizar os impactos do acordo assinado.
- 34- Da parte do Governo Regional dos Açores e da Atlânticoline não existiu qualquer disponibilidade para esta solução.
- 35- No que respeita aos asfalteiros, este contrato, que entrou em vigor no início de 2011, tinha uma componente diplomática muito forte.
- 36- Foi efetuado à ENVC um pagamento inicial de 10% do valor do contrato, no montante de 12,8 milhões de euros, sendo que este valor não foi utilizado para a execução do contrato mas para outras necessidades da ENVC, alegadamente para o pagamento de vencimentos devidos aos trabalhadores.
- 37- Em Junho de 2011 o contrato estava em incumprimento pela ENVC, pelo que, no sentido de colocar este contrato em cumprimento, foram efetuadas inúmeras negociações com a empresa PDVSA.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 38- No final de 2012, a ENVC, obteve capacidade financeira própria para avançar com a execução deste contrato, adquirindo o material necessário (aço), através dos fundos obtidos com a venda do projeto do NPL.
- 39- Relativamente ao programa de contrapartidas, a sua execução foi entre 2005 e 2010.
- 40- Existiram 250 milhões de euros de contrapartidas de equipamentos que entraram na ENVC, valorizados pela Comissão Permanente de Contrapartidas, e que vieram a sofrer imparidades, sendo considerados no ativo dos ENVC num valor muito inferior.
- 41- Todas as construções executadas ao abrigo do programa das contrapartidas deram prejuízo.
- 42- Reconhecendo as dificuldades económicas, estruturais e até funcionais da ENVC, os inúmeros Conselhos de Administração, que, pela empresa passaram, apresentaram ao longo dos anos, vários planos de reestruturação.
- 43- Estes planos de reestruturação nunca foram concretizados na sua globalidade.
- 44- O plano de reestruturação de 2005, alertava o Governo da altura e a empresa para o facto de a Comissão Europeia ter decretado o fim dos auxílios de Estado à construção naval.
- 45- Este plano que previa um investimento de cerca de 70 milhões de euros, para repor o equilíbrio financeiro da ENVC, além de alterações ao modelo de gestão da empresa e redução de número de trabalhadores, nunca foi apresentado à Comissão Europeia, conforme referido na abertura de processo pela CE.
- 46- Em 2010, é elaborado um novo plano de reestruturação para a viabilização da empresa ENVC, com forte reação negativa por parte dos trabalhadores e seus representantes.
- 47- Estas entidades sempre estiveram contra qualquer mudança na empresa, no sentido de reduzir os seus trabalhadores inviabilizando, conseqüentemente, medidas com vista a tornar a empresa mais viável e sustentável.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 48- Das audições conclui-se que este plano de reestruturação sobrestimava as receitas e submestimava as despesas.
- 49- Conclui-se também que este plano de reestruturação previa o despedimento de 420 trabalhadores e assentava em pressupostos não executáveis a partir de meados de 2011, altura em que Portugal se encontrava sujeito a um Programa de Assistência Económica e Financeira.
- 50- Em Junho de 2011 a situação era a seguinte: a EMPORDEF não tinha Presidente, a ENVC não tinha Presidente e apresentava um passivo de mais de 250 milhões de euros, os seus capitais próprios eram negativos e superiores a 100 milhões de euros, a dívida bancária era de mais de 160 milhões de euros, os contratos estavam praticamente todos em situação de incumprimento, existiam dívidas de fornecedores de muitos milhões de euros com penhoras em curso, as rendas dos terrenos e edifícios estavam por pagar há muitos anos e o Fundo de Pensões tinha um défice de 14 milhões de euros.
- 51- Não se considera razoável que o fundo de pensões, para o qual os trabalhadores não tinham qualquer contribuição, tivesse ainda uma gestão bancária que custava cerca de 500.000 euros por ano.
- 52- A primeira opção do atual Governo foi o processo de reprivatização pela venda de uma percentagem máxima de 95% do capital social, sendo que, os restantes 5% ficavam reservados aos trabalhadores.
- 53- Resulta claro, do caderno de encargos, a valorização de propostas que: *“...maximize a manutenção dos atuais recursos humanos dos ENVC...”*, relevando a importância dada à vertente laboral.
- 54- Na fase de promoção do processo de reprivatização foram contactadas 74 entidades, 10 manifestaram interesse em obter mais informação, 6 apresentaram ofertas não vinculativas e 4 passaram à fase final.
- 55- Pese embora a pouca intervenção que teve no processo, o presidente da comissão especial de acompanhamento da reprivatização, Senhor Dr. José Manuel Fernandes, diz ter garantido a plena observância dos princípios da transparência, do rigor, da isenção, da imparcialidade e da melhor defesa do interesse público, ao longo de todo o processo.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 56- Face ao memorando enviado à DGCOM pela Secretaria de Estado do Tesouro e das Finanças, a 3 de outubro de 2012, a explicitar as medidas estatais que visam maximizar as receitas decorrentes da privatização, no cumprimento de procedimentos habituais nestas operações, foi o Governo notificado, ainda nesse mês, pela DGCOM, solicitando elementos adicionais sobre as condições de reprivatização, suscitando reservas e pedindo elementos sobre alegados auxílios no passado, no valor de cerca de 400 milhões de euros.
- 57- Esta informação relacionava-se quer com o processo de reprivatização, quer com o facto de haver dúvidas sobre eventuais auxílios ilegais prestados no passado à ENVC.
- 58- Não tendo sido possível evitar a abertura desse processo, conseguiu-se, atendendo a toda a informação prestada pelo Governo português, reabrir o processo relativamente a mais de 181 milhões de euros e não os 400 milhões de euros iniciais.
- 59- O Governo foi notificado da abertura desse processo e respetiva fundamentação a 21 de janeiro de 2013, sendo que antes dessa data já tinham existido vários contactos entre o Governo e a DGCOM, bem como troca de documentação.
- 60- Manteve nas semanas seguintes vários contactos escritos e reuniões com a DGCOM, no sentido de tentar evitar a publicação oficial da mesma, pois, isso traduzir-se-ia na formalização final do processo.
- 61- A decisão de abertura de investigação aprofundada refere-se a auxílios de estado prestados entre 2006 e 2011 (sendo que os valores referentes a 2012 se referem a empréstimos do acionista EMPORDEF, para refinanciamento dos empréstimos bancários anteriores, pois, em 2012 os bancos já não emprestavam dinheiro à ENVC).
- 62- Resulta claro da decisão publicada, que, o facto de esses mesmos auxílios nunca terem sido previamente notificados à Comissão Europeia os torna, ilegais.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 63- No que respeita à compatibilidade de tais medidas com o mercado interno, a Comissão Europeia, concluiu, que, no momento em que foram concedidos, os apoios dados à ENVC, não respeitaram as regras em matéria de auxílios à construção naval e, que, no caso de serem considerados como auxílios, só poderiam ter sido aceites ao abrigo do regime dos auxílios de emergência e à reestruturação.
- 64- A Comissão Europeia não sugere, que, tais apoios poderiam agora ser autorizados mediante a elaboração de um plano de reestruturação, garantias de contribuição própria, e apresentação de medidas compensatórias. Essa via não tem aplicabilidade para os auxílios passados.
- 65- A posição da Comissão Europeia não deixou ao Governo qualquer alternativa quanto à forma de lidar com a questão dos auxílios passados.
- 66- Da documentação entregue na Comissão Europeia, e pelos depoimentos dos intervenientes diretos, constata-se, que, desde janeiro de 2013, o Governo e DGCOM trabalhavam numa solução que, sendo aceitável do ponto de vista do direito comunitário, permitisse encontrar uma solução alternativa.
- 67- Só uma solução que representasse um evidente corte e descontinuidade entre o passado e o futuro seria aceite pela DGCOM.
- 68- Da documentação recebida na Comissão Europeia e dos depoimentos prestados, resulta evidente que esta participou na criação da solução alternativa, e foi mantida informada de todos os passos e desenvolvimentos que essa solução teve.
- 69- A 3 de abril de 2013 é publicada no Jornal Oficial da União Europeia, a decisão (que o Governo conhecia desde 21 de janeiro), de abertura de processo de investigação aprofundada.
- 70- A solução da reprivatização ficou comprometida a partir do conhecimento da eventual necessidade de a ENVC e/ou o futuro adquirente serem obrigados a restituir os auxílios.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

- 71- O processo de reprivatização é encerrado através da Resolução do Conselho de Ministros de 27/2013, de 17 de abril.
- 72- Destaca-se que já em 2005, no âmbito do plano de reestruturação, o Governo da altura, tinha solicitado um parecer jurídico, ao Doutor Cruz Vilaça, para aferir da possibilidade de tomar um conjunto de medidas e, qual a sua adequação às regras comunitárias, nomeadamente, as relativas ao Estado na área da construção naval.
- 73- Com este parecer tinha ficado claramente demonstrada a absoluta necessidade da comunicação prévia à Comissão Europeia dos projetos de auxílio, sob pena de, o seu não cumprimento, originar a sua imediata *“ilegalidade”*.
- 74- Atendendo à impossibilidade de continuar este processo de reprivatização, num quadro em que a DGCOM, entendeu, não ser possível a manutenção da atividade económica de uma empresa beneficiária de auxílios ilegais, encontrou-se uma solução alternativa.
- 75- Assim, a solução alternativa teria de passar obrigatoriamente pela não continuidade da atividade económica da ENVC, com valorização dos respetivos ativos, de forma concorrencial e aberta.
- 76- O procedimento concursal com vista à Subconcessão foi dirigido por um júri, presidido por um magistrado do Ministério Público, o Sr. Procurador João Cabral Tavares, que tomou as decisões ao longo do procedimento e no final classificou as propostas.
- 77- Das 16 entidades que manifestaram interesse, 8 levantaram peças concursais e 4 visitaram os terrenos, no final 2 apresentaram propostas.
- 78- A subconcessão ao primeiro classificado, West Sea, empresa do Grupo Martifer, permitiu salvaguardar todos os constrangimentos legais, bem como, a atividade da construção e reparação naval.
- 79- Segundo as palavras do Sr. Procurador João Cabral Tavares, foi garantida a transparência, a publicidade, a imparcialidade e todos os valores consagrados em qualquer procedimento administrativo.



Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

80- O enquadramento jurídico do processo de subconcessão, foi sustentado por parecer do Prof. Doutor Mário Esteves de Oliveira, denominado *“In(aplicabilidade) dos regimes de contratação pública à formação do contrato de Subconcessão da utilização privativa do domínio público e áreas afectas à concessão dominial da “Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.”*

81- Paralelamente foi possível chegar a um consenso com os trabalhadores da ENVC, com aprovação de um plano social, com uma expressão muito significativa, pois só 11 trabalhadores, em 609, não assinaram o acordo de rescisão.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

9. RECOMENDAÇÕES

As audições efectuadas e as conclusões obtidas com o presente relatório, aconselham a que a Comissão Parlamentar de Inquérito, recomende a todos os agentes envolvidos um conjunto de orientações para evitar a repetição dos erros do passado.

Apesar do âmbito da presente Comissão se reportar em concreto a uma empresa, a ENVC, foi possível apreciar e aprofundar a realidade transversal ao Sector Empresarial do Estado, pelo que não se pode deixar de efectuar uma análise mais geral dessa realidade.

Nestes moldes, **recomenda** esta Comissão que:

1. Atendendo à forte limitação de possibilidade de Auxílios de Estado, num crescendo de sectores da actividade económica, deve o Governo analisar de forma mais cuidada e ponderada a concessão desses Auxílios, devendo trabalhar com as instituições da União Europeia de forma preventiva.
2. Quando estejam em causa contratos que se inserem nas relações diplomáticas da República Portuguesa com Estados terceiros, deverá existir um maior rigor na gestão financeira e na execução atempada dos mesmos, por forma a evitar a possibilidade de afectar negativamente as relações entre os Estados.
3. O Governo deverá assegurar que a gestão das empresas públicas seja cada vez mais empresarial e com menor ingerência política.

Comissão Parlamentar de Inquérito para apuramento das responsabilidades pelas decisões que conduziram ao processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

4. As empresas públicas e o Governo, quando destinatários de relatórios de Auditoria, devem, nas suas decisões e dentro do possível, atender de forma mais exigente às conclusões e recomendações neles efectuadas.
5. A constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito insere-se num poder relevante do Parlamento, que deve ter uma utilização exigente e criteriosa, prestigiando o mesmo.
6. O Parlamento deve ter um maior acompanhamento das Auditorias que solicita e das Recomendações/Conclusões que essas Auditorias apontem.
7. Seja, o presente relatório, enviado à Procuradoria-Geral da República para os devidos efeitos legais.

A Relatora



(Ângela Guerra)

A Presidente da Comissão



(Maria de Belém Roseira)