

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

15.^a Reunião
(13.^a audição)
(7 de maio de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 17 horas e 37 minutos.

Os Srs. Eng.º Jorge Camões (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo) — que proferiu uma intervenção inicial —, Dr. José Luís Serra (Vogal do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo), Eng.º Francisco Gallardo (Vogal do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo) e Almirante Conde Baguinho (Vogal do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo) responderam às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Jorge Fão (PS), Abel Baptista e Altino Bessa (CDS-PP), António Filipe (PCP), Mariana Aiveca (BE) e Eduardo Teixeira (PSD).

O Sr. Presidente (Abel Baptista) encerrou a reunião eram 21 horas e 29 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Maria de Belém Roseira): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, vamos dar início à reunião.

Eram 17 horas e 37 minutos.

Quero, em primeiro lugar, cumprimentar os nossos convidados de hoje, que passo a apresentar, e peço aos Srs. Deputados que tomem as respetivas notas.

Tenho à minha direita o Sr. Eng.º Jorge Camões, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo; depois, imediatamente a seguir, o Sr. Dr. Luís Serra; depois, o Sr. Dr. Jorge Pinho; segue-se o Sr. Eng.º Francisco Gallardo; e, por último, o Sr. Almirante Conde Baguinho.

O Conselho de Administração também propôs a vinda de um assessor, que se senta atrás, como habitualmente, uma vez que poderão precisar de consultar alguns documentos que ele conheça melhor.

Começo por pedir desculpa por este atraso no início da reunião, mas tivemos um agendamento potestativo na sessão plenária, que implicava votações no final, as quais se atrasaram um pouco, em termos de *timing*.

Para não haver mais delongas, dou de imediato a palavra ao Sr. Eng.º Jorge Camões, que pediu para fazer a apresentação rapidíssima de um *PowerPoint*.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões** (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, queria agradecer, em nome do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, aqui presente,

a oportunidade que, mais uma vez, nos deram, de podermos esclarecer alguns pontos que nós também reputamos de muito importantes para clarificar realmente a situação em que estamos no Estaleiro.

Desejo apresentar rapidamente os meus colegas. Temos pelouros mais ou menos distribuídos — o Dr. José Luís Serra tem a área financeira, o Dr. Jorge Pinho tem os recursos humanos, o Eng.º Francisco Gallardo tem a área produtiva, de planeamento e logística e o Almirante Conde Baguinho faz a interface com a área militar.

Vou apresentar um *PowerPoint*, muito rapidamente, em 5 minutos, e depois quero fazer uma pequena solicitação à Sr.ª Presidente, no sentido de que me autorize a, de acordo com o teor das perguntas e a especialidade, solicitar a um dos meus colegas que esclareça, em vez de ser eu a responder na generalidade.

Parte dos *slides* que aqui vou passar já foram vistos pelos Srs. Deputados, porque o Presidente da EMPORDEF já os mostrou. Nós adaptámo-los e atualizámo-los à data.

Quero, rapidamente, mostrar-vos como encontrámos o Estaleiro em 16 de agosto de 2011, quando este Conselho de Administração tomou posse.

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

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*).

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, 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*).

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.

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.

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

Estamos à disposição dos Srs. Deputados para responder às questões que entendam.

A Sr.^a **Presidente**: — Muito obrigada, Sr. Eng.^o Jorge Camões. Afinal, não são só os juristas que falam durante muito tempo, os engenheiros também.

Risos.

Vamos, então, dar início às questões colocadas pelos Srs. Deputados, começando, hoje, pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Eng.^o Jorge Camões, Presidente do Conselho de Administração dos ex-Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e restantes elementos do Conselho de Administração, que cumprimento e cuja presença, naturalmente, registo e agradeço no âmbito de funcionamento desta Comissão de Inquérito.

Sr. Eng.º Jorge Camões, começamos pelo princípio, como deve ser. O senhor é Presidente do Conselho de Administração ou, melhor, iniciou as suas funções como Presidente do Conselho de Administração em 5 de setembro de 2011, portanto, há 2 anos e 8 meses — esta é, efetivamente, a data da ata onde consta a sua referência e que está assinada pelo senhor.

Quero começar por lhe fazer exatamente esta pergunta: o Sr. Eng.º Jorge Camões conhecia o plano de reestruturação e revitalização da empresa que tinha sido apresentado pelo anterior Presidente do Conselho de Administração, Carlos Veiga Anjos?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — A nossa posse foi no dia 16 de agosto de 2011. A primeira reunião da EMPORDEF nos Estaleiros foi a 16 de agosto de 2011. A primeira ata do Conselho de Administração talvez tenha sido nessa altura que refere, mas, de facto, a data oficial é esta.

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.

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.

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.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Mas, então, o que é para si um bom plano de reestruturação que não é realizável? O que é um bom plano, se não é realizável?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Um bom plano é um plano que está bem estruturado, mas com pressupostos que não são realizáveis. Portanto, é um plano que é bom, mas que não se pode implementar, logo, não serve.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sinceramente, não percebo, mas, enfim, passemos à frente. Não percebo como é que o senhor, como técnico avalizado, considera um plano bom e, depois, diz que o plano bom... Se não era realizável não era um bom plano, Sr. Engenheiro! Seguramente!

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Pois é, mas à data em que foi feito aquilo era verdade!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Queria fazer-lhe outra pergunta: quando tomou posse, o plano já estava suspenso, ou seja, a aplicação deste plano de reestruturação já estava suspensa. O senhor tinha conhecimento disso, obviamente, pelo que lhe pergunto: aceitou essa condição de que, efetivamente, não tinha aquele plano como base de início do seu trabalho de reestruturação da empresa? Ou seja, o senhor não tomou posse para reestruturar a empresa? Para que foi?

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.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Recorda-se se a razão principal invocada, na altura, pelo Ministro da Defesa para suspender a aplicação do plano era o problema do despedimento previsto dos 400 trabalhadores, durante um período de tempo que, não sendo imediato, como sabe, não estava bem definido. Confirma esta questão? Ou seja, a razão principal foi o problema de que o plano acarretava despedimento de trabalhadores?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Essas medidas implicavam o despedimento de trezentas e tal pessoas, salvo erro, de 380. Está escrito.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — E o senhor acha que, politicamente, essa terá sido a razão principal pela qual se suspendeu a aplicação do plano? Ou foram, realmente, as fragilidades?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Sr. Deputado, não posso manifestar-me sobre decisões políticas, como calcula. De qualquer maneira, estava escrito que esse plano implicaria isso.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Ou seja, abandonaram completamente aquele instrumento que, com fragilidades, já foi classificado pelo senhor como sendo um bom instrumento. Percebi que o abandonaram ou, então, não percebi, porque, depois, mais à frente, disse que afinal...

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Eu diria que ficou adormecido, ficou em *stand by*. Não o deitámos fora, ficou em *stand by*.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Engenheiro, quando aceitou este cargo, de Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, já tinha este plano de recuperação e revitalização suspenso, que orientações recebeu da EMPORDEF e da tutela política, do Ministério da Defesa, para conduzir a gestão dos Estaleiros Navais? Quais foram as orientações principais? Não despedir trabalhadores, supostamente, porque o plano foi suspenso, uma vez que implicava despedir trabalhadores? Matar encomendas? Manter o funcionamento? Eram esses os objetivos?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Os nossos grandes objetivos eram: ver o ponto de situação do *Atlântida* e resolver o problema *Atlântida*; ver o que se passava com os navios-patrolha, para os acabar, uma vez que não havia dinheiro, devia-se dinheiro a fornecedores; ver o ponto de situação em que estavam os asfalteiros e como é que se podia avançar, porque nos preocupava, face ao planeamento que havia, o *down payment* que tinha sido recebido (e iniciámos, demos passos nesse sentido, em 2011); e manter a empresa, visando dar-lhe um rumo de viabilidade.

Portanto, nós tínhamos essa orientação, no sentido de não fechar, não despedir pessoas, acabar os NPO, continuar os asfalteiros, dar uma solução ao *Atlântida* — foi essa a nossa grande linha — e, sobretudo, ver como é que se podia financiar a empresa, porque não tínhamos dinheiro, devíamos dinheiro a toda a gente — ao Tesouro, ao acionista, à banca —, tínhamos *n* problemas com fornecedores, injunções, penhoras... Isto era um plano de Kafka, era kafkiano!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Ou seja, manter a empresa, tentar recuperá-la, mantendo-a em atividade, com aquilo que acabou de descrever (resolver o problema do *Atlântida*, etc.). Portanto, o objetivo, exatamente em finais de 2011, era o de manter a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo em funcionamento.

Vamos passar a uma outra questão, Sr. Presidente: o contrato com a Venezuela para a construção dos navios asfalteiros.

Não tenho dúvida nenhuma de que o senhor e o seu Conselho de Administração, na totalidade, queriam iniciar a construção dos asfalteiros. Aliás, várias foram as evidências, desde logo, nas atas, onde constam algumas, mas, sobretudo, nas suas declarações públicas, nomeadamente anunciando até, inclusive, o aumento do número de trabalhadores, a contratação de mais trabalhadores, a alteração do período de férias, para se poder iniciar a construção. Ou seja, a vontade era clara.

Uma pergunta: o projeto técnico da construção dos navios asfalteiros, o projeto em si, tinha problemas? Poderia ser essa a razão do não início da construção dos navios?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Se me permitem, Sr.ª Presidente e Sr. Deputado, vou passar a parte dos asfalteiros ao Gallardo e ao Serra, está bem?

A Sr.ª **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Eng.º Francisco Gallardo.

O Sr. Eng.º **Francisco Gallardo** (Vogal do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo): — Sr. Deputado, na minha perspetiva técnica, o projeto não apresenta nenhum problema técnico de construção. É um projeto bastante avançado... Diria

que, no que se refere à engenharia básica, o projeto está praticamente terminado, aprovado e certificado pela sociedade de classificação, neste caso pelo Bureau Veritas. A engenharia de desenvolvimento está em continuação, há muitos esquemas, praticamente todos os esquemas estão aprovados. Portanto, do ponto de vista técnico, o projeto não apresenta nenhuma complicação especial que possa implicar a sua paragem.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Se o projeto está bom, então, Sr. Presidente, qual foi a razão pela qual não se iniciou a construção dos navios, mesmo tendo em atenção os condicionalismos de natureza financeira que existiam, sabendo que isso seria fundamental para aquele tal plano de manutenção dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo em atividade?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Nós, de facto, iniciámos, porque estávamos a desenvolver o projeto. Iniciámos e lançámos concursos públicos para aquisição de aço, por exemplo, aos quais estávamos sujeitos, que abortámos.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Mas não o chegaram a adquirir?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Não o chegámos a adquirir, porque, com o regime de compra a que estamos sujeitos — a contratação pública —, não o conseguimos, por duas vezes. Isto, ainda em 2011. Portanto, nós tentámos e lançámos concursos para a aquisição de aço. Abortaram os dois: um, porque os concorrentes não entregavam os documentos, outros, porque chegavam fora de horas. Enfim, não conseguimos.

Depois, também em relação aos motores, vimo-nos confrontados com um problema, porque o construtor exigia que houvesse uma dada marca, que é a MAN, mas não se podia dizer a marca no concurso público (e tinha de ser MAN), o que era outro obstáculo grande.

Portanto, nós tentámos. E, entretanto, fomos desenvolvendo o projeto até onde foi possível — isto, em 2011 — e ficámos.

Aliás, no último trimestre de 2011 e até princípio de 2012, os técnicos da PDVSA, que era a equipa que nos acompanhava, quer na produção de desenhos, quer no envio dos desenhos à sociedade classificadora, quer na verificação, estiveram nos Estaleiros. Estiveram equipas deles sucessivamente connosco.

Em princípios de 2012, começa, de facto, a pensar-se na reprivatização. Foi aí que se começou a pensar: «Vamos arranjar uma solução para o Estaleiro, vamos reprivatizar o Estaleiro». Portanto, nós andámos até onde pudemos nos asfalteiros, e com obstáculos.

E, mais uma coisa, conseguimos explicar — acho que foi um mérito da equipa, mas naturalmente com cobertura política, o que é um chapéu — o porquê dos atrasos.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Deduzo das suas palavras algo que afirmou agora, ou seja, quando se começou a falar na reprivatização, por aquilo que me apercebi (ou, então, entendi mal), a questão dos asfalteiros entrou num processo praticamente de paragem. É verdade, ou não?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Não, não! O processo dos asfalteiros nunca parou. O processo dos asfalteiros avançava de acordo com o que nós podíamos fazer, porque nós, ou comprávamos, ou projetávamos. Entretanto, depois, houve mais algumas evoluções técnicas, umas

solicitadas pelo armador, outras por imposições legais, de normas. Portanto, houve alguns ajustes técnicos em que nós trabalhámos com a PDVSA, com o armador, mas nunca parámos com o projeto.

É que a intenção não era parar o projeto; a intenção era manter sempre o projeto, acontecesse o que acontecesse. Tal como aconteceu e tal como está.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — O que é certo é que, infelizmente, não foi possível. Realmente, 2012 não permitiu nada e, praticamente, 2013 também não.

Entretanto (e vou dar um salto), a subconcessão dos Estaleiros é adjudicada em outubro de 2013. E, em novembro de 2013, exatamente um mês depois da adjudicação da subconcessão, há aqui um *boom* de processos de aquisição de materiais para a construção dos asfalteiros. Isso, exatamente este início do processo de aquisição de vários materiais para os asfalteiros depois da subconcessão, consta da ata de 7 de novembro de 2013. Como é que se explica isto?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Com a sua permissão, Sr.ª Presidente, o meu colega responsável pela área financeira, Dr. José Luís Serra, vai responder a esta questão.

A Sr.ª **Presidente**: — Faça favor, Sr. Dr. José Luís Serra.

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 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 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.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Aparentemente há aqui, se quisermos, dois ritmos diferentes: conhecida que era a intenção de reprivatizar, percebeu-se que se desacelerou os asfalteiros; consubstanciada a subconcessão, acelerou-se o processo ou, pelo menos, concretizou-se o processo de aquisição de materiais. Pelo menos, foi este o raciocínio que fiz, a evidência dos factos é esta. Adquiriram-se aço, motores, vigas, sistemas elétricos, etc. — enfim, gastaram-se milhões de euros. Quantos milhões de euros se gastaram ou se comprometeram com a aquisição deste material

para o início da construção dos asfalteiros nesta altura, isto é, em novembro de 2013?

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 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 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 relembro 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.

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.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Mesmo não sendo executora...

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Mesmo não sendo executora, será a gestora da execução desse contrato.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Dr. José Luís Serra, acho que releva — e nós relevamos — o esforço que o Conselho de Administração fez no sentido de manter o contrato, pelas orientações políticas. E o Estado português deve, inclusive, orgulhar-se também de honrar os seus compromissos.

Mas a realidade era completamente diferente. Ou seja, quando este esforço é feito — e insisto nisto —, o Estado português já não tinha um estaleiro naval para construir e a única coisa que estava aqui a fazer era tentar garantir um contrato que sabia, à partida, que não podia concretizar.

Portanto, cerca de 12 milhões de euros pagos, vários materiais adquiridos. Pergunto: onde estão esses materiais e para que vão ser?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, começando pela parte final, direi que todos os materiais adquiridos ao abrigo destes contratos que referi há pouco, e cujo fornecimento físico foi iniciado, encontram-se à guarda dos Estaleiros, no espaço físico dos Estaleiros, e até à resolução da transferência do contrato manter-se-ão nesta situação.

Portanto, somos nós os responsáveis pela gestão e pela guarda basicamente de aço, para já, porque o primeiro motor do primeiro navio deverá ser entregue até ao final deste ano. Por isso, a responsabilidade pela guarda e manutenção desses equipamentos é da ENVC, SA, enquanto a ENVC, SA se mantiver como empresa e/ou até ser cedido o contrato a outra empresa, sendo que estes equipamentos e materiais, por imposição contratual, são propriedade do cliente PDVSA Naval, que tem tido conhecimento permanente e tem sido informado de todos os atos que temos feito ao abrigo do contrato. E, até à data, nesta matéria em particular, o cliente não tem manifestado qualquer incómodo, pelo menos para já.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Portanto, os equipamentos não vão ser alienados, estão à guarda dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e o seu destino será determinado pela PDVSA?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Não, Sr. Deputado, o destino será determinado pela negociação final que ocorrerá no quadro da cedência definitiva do contrato. Isso terá de acontecer ou, em princípio, acontecerá até ao final deste mês, porque o prazo que está fixado na promessa de cedência do contrato é de 60 dias. Com exceção de uma das condições,

porque não depende diretamente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, todas as outras condições são da nossa responsabilidade e já iniciámos o seu cumprimento. Aliás, no passado domingo foi enviada a primeira informação, ao abrigo das responsabilidades que assumimos nesse acordo, a que vamos dar continuidade nos próximos dias e contamos, até meados da próxima semana, naquilo que nos diz respeito, informar e facultar toda a informação de compromisso que está nesse acordo ao cliente.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Portanto, este material destina-se à construção dos navios asfalteiros e forçosamente vai ter de ser parte no processo negocial da subcontratação para a construção dos mesmos?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, neste quadro, como os senhores imaginarão, foi a boa vontade, a compreensão, o facto de se tratar de um contrato que foi assinado e que se encontra em vigor ao abrigo das relações bilaterais entre o Estado português e o Estado da Venezuela que permitiram que este contrato se mantenha em vigor.

Estamos a falar de um armador que está disponível, sob algumas condições, a dizer basicamente isto: «Estamos de acordo que este contrato de construção, que foi assinado pela Petróleos da Venezuela com os Estaleiros Navais, seja cedido a uma empresa de responsabilidade completa, a 100%, do Estado português». Isto não é fácil, como imaginarão, porque estamos a falar de transferir de um estaleiro naval para uma empresa que vai gerir um contrato de construção naval. As negociações não foram fáceis, mas este primeiro passo foi conseguido e estamos convencidos de que a fase final também será conseguida.

O que está previsto, e carece da autorização final do cliente, é que a construção deste navio seja repartida em cerca de cinco ou seis especialidades de construção, desde o aço ao aprestamento, à eletricidade geral, a isolamentos e a casario. Portanto, são cinco ou seis subempreitadas, uma das quais, visivelmente, pela sua dimensão — porque é onde a assemblagem dos navios se vai fazer e a forma dos navios vai aparecer — tem já, à data, a imposição do cliente de que tem de ser no espaço do território português, porque não faria sentido nenhum manter um contrato de relações bilaterais entre os dois Estados e depois ir construir à China, portanto, tem de ser construído no território português, preferencialmente nos terrenos afetos ao concurso da subconcessão.

Esse quadro, repito, não está fechado. Nós defenderemos o interesse da ENVC como empresa que é ainda detentora deste contrato, mas, naturalmente, as condições principais de manutenção deste contrato estão nas mãos do cliente, que, para além de ser cliente, tem sido muito paciente.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Quem tem de assumir o processo da gestão do contrato é uma empresa com capitais 100% públicos. Pode ser a EMPORDEF?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Obviamente, isso não nos diz respeito, mas posso avançar que a EMPORDEF, como é uma sociedade gestora de participações, no seu objeto, não tem a atividade industrial e, portanto, foi uma das opções que, na altura, tendo sido analisada, foi imediatamente descartada, porque teria de alterar os seus estatutos e o seu objeto social.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sabe se já está constituída essa empresa, não podendo ser a EMPORDEF?

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.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — O valor dos contratos mantém-se?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — O valor do contrato, naturalmente, mantém-se e essa é uma questão absolutamente religiosa para o cliente, aliás, não podia ser de outra forma, porque o valor já está definido há muito tempo, foi considerado desde o início e continua a considerar-se como um valor bastante aceitável para dois navios daquela natureza. Portanto, não há alterações ao valor do contrato.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Em Portugal, além do espaço, agora subconcessionado, dos antigos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, qual é o outro espaço onde poderá ser feito o apetrechamento do navio?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Creio que a ideia que pretende transmitir é a construção do navio e não o apetrechamento...

Quanto à construção do navio, em matéria de *layout* e de capacidade instalada, só há dois estaleiros em Portugal com capacidade para poder construir estes navios, que são o de Viana do Castelo e o da Lisnave. Mas, com sabem, a Lisnave não se dedica à construção naval, a sua atividade é de reparação naval.

Mas não está descartada — e, repito, tudo isto terá de ser aprovado e aceite pela PDVSA Naval —, não está excluída a hipótese de parte dos navios ter de ser construída fora dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, por uma questão de cumprimento de prazo, dado que, como também sabem, Viana do Castelo é um estaleiro que tem apenas uma doca, a chamada «doca seca», para proceder à montagem dos megabloques desta estrutura, nesta metodologia de construção.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Antes de passarmos a outro tema, coloque-me ainda uma questão: por exclusão de partes, percebe-se que tem de ser em Viana a construção do volume final dos navios. O atual subconcessionário está envolvido neste processo de negócio? Aceita estas condições?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, como imaginará, enquanto não tivermos este processo encerrado com a PDVSA Naval e sem qualquer margem de dúvida, para que as condições que foram impostas neste acordo que referi estejam completamente esclarecidas e demonstradas, nós não vamos dar um passo em falso e não vamos começar a negociar absolutamente nada com terceiros.

Logo que isto fique encerrado, obviamente, vamos iniciar um processo comercial com a West Sea, que é, como sabem, a empresa que está, neste momento, a explorar o estabelecimento que foi alvo de concurso de subconcessão. Mas, obviamente, se tudo correr dentro da normalidade, Viana do Castelo irá receber a construção destes navios. Repito, tudo isto está no campo das hipóteses. Não queria assumir nada como definitivo, porque o cliente é que marca o ritmo nisto tudo.

O Sr. **Jorge Fã** (PS): — Não está assumido nenhum compromisso com a West Sea?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, não podemos assumir qualquer responsabilidade dessa natureza, até por uma questão de respeito negocial, do ponto de vista comercial, só terminando essa negociação com a PDVSA Naval.

Sr. Deputado, estamos a concentrar-nos nessa subempreitada, mas restam quatro. Todos os subempreiteiros que forem selecionados para a construção destes navios, todos eles, sem exceção, têm de ser previamente avaliados e autorizados pelo armador PDVSA Naval. Todos eles, sem exceção.

O Sr. **Jorge Fã** (PS): — Isso suscita-me uma outra questão. Porventura, se os subempreiteiros colocarem preços elevados para essa construção, quem é que vai suportar o diferencial entre o valor do contrato e o custo efetivo da construção?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, não vou falar no campo das hipóteses, só lhe posso dizer que espero que nenhum subempreiteiro apresente valores anormalmente elevados e acho que não há razões para isso acontecer. Vou dizer-lhe porquê: neste momento, a construção naval está parada. Os preços de referência, no mercado, em relação a 2008/2009, caíram vertiginosamente. Os números são muitíssimo mais favoráveis nesta altura e é uma excelente altura para ir ao mercado, para contratar a preços bem mais vantajosos a construção de um navio.

O Sr. **Jorge Fã** (PS): — Esperemos!...

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Nós também!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Quanto à questão do *Atlântida*, gostava de lhe fazer uma pergunta inicial.

Em julho de 2011, há uma proposta trazida ou recolhida pelo Sr. Administrador Francisco Gallardo, de um valor de 32 milhões de euros, para a eventual aquisição do *Atlântida*. O que é que aconteceu a esse processo?

O Sr. Eng.º **Francisco Gallardo**: — Simplesmente, não me lembro. Era um armador sueco...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Exatamente, é o que está aqui na ata!

O Sr. Eng.º **Francisco Gallardo**: — ... que queria dedicar este navio ao tráfego de turistas numa área da costa sueca que é muito frequentada por alemães, etc. O problema é que este armador não tinha dinheiro e tinha de pedir financiamento. Era o problema real. Não chegámos a discutir muito em profundidade questões técnicas, porque ficou tudo parado no tema financeiro. Era um armador praticamente individual, era uma pessoa e a sua mulher que formavam uma sociedade, mas não tinham ativos, tinham lá um barco pequeno para dar passeios ao longo da bacia e não tinham nada mais, portanto, tinham de conseguir dinheiro. Esse armador queria, mas sem dinheiro... «Quem não tem dinheiro é como quem não tem tio»!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Está explicado.

Ainda sobre esta questão, para compensar a EMPORDEF do empréstimo que fez, de cerca de 40 milhões de euros — não será bem este o termo técnico, mas os senhores encontrá-lo-ão —, para pagar a indemnização, foi feito um contrato de dação do navio *Atlântida* à EMPORDEF. Esse contrato de dação, que evitou a hipoteca sobre o barco durante seis meses, não foi renovado ao fim de seis meses, o que parece ter sido um erro grave, pelo menos consta das atas que o Sr. Dr. José Luís Serra alertou para o grave erro ocorrido na renovação do contrato de dação. Isto permitiu que, não sendo renovado o contrato de dação, o navio tenha sido automaticamente hipotecado pela Atlânticoline.

Gostava que desse uma explicação sobre isso.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Obviamente, foi um ato meramente técnico em que o nosso jurista, e não só — não sei quem foi a pessoa, mas tem a ver com a Conservatória do Registo Comercial e Predial de Viana do Castelo —, desconhecia uma alteração à legislação que, como compreenderão, também não tenho de memória, e o entendimento era o de que a renovação era automática, isto é, a renovação do registo desse contrato era automática. O facto é que houve uma alteração na legislação, se a memória não me falha, em mil novecentos e setenta e tal ou oitenta e tal, que era desconhecida e que não permitiu manter esse contrato registado, tal como tinha sido feito meses antes.

Mas quero dizer que a penhora do navio não é nenhum drama, absolutamente nenhum drama. Há uma dívida que é reconhecida, que é pública e, no dia em que o navio for vendido — e tem de ser vendido livre de quaisquer ónus ou encargos —, essa dívida tem de ser paga.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Portanto, os 7 milhões de euros restantes ainda não foram pagos à Atlânticoline?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Ainda não foram pagos. E não são 7 milhões, mas, com juros, aproximar-se-ão dos 7 milhões. Aquando da assinatura do acordo global, ficaram pendentes de pagamento 8 milhões, dos quais, entretanto, foram pagos 2 milhões, mas, como decorreu todo este tempo, o relógio da contagem dos encargos financeiros, obviamente, não para.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Em 2012, aquele navio, por orientação do Conselho de Administração, foi avaliado em 29 milhões de euros. Não seguiu o processo alienação.

Recentemente, parece que foi contratualizado com uma empresa preparar o processo de venda, empresa, essa, cujo custo dos trabalhos é de cerca de 1,5 milhões de euros. Isto é verdade?

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, chamo a sua atenção para os limites de tempo, pois está quase a atingir os 9 minutos de que dispõe.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Sr. Deputado, pode formular novamente a pergunta?

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Consta da ata de 7 de novembro de 2013, no ponto 4.5, relativo à «Avaliação do navio ‘Atlântida’», a apresentação de uma proposta de 1,5 milhões de euros, para preparar, penso eu, o processo de alienação que agora está em curso.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Não, o que se refere é o seguinte: nós entendíamos, num dado momento... Portanto, isso é de 2012, não é? Ou, talvez de 2013...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — É de 2013.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Entre aquelas 60 tentativas de aproximação ao navio, houve um potencial cliente estrangeiro que nos pediu para fazermos uma pré-avaliação, juntamente com a Lloyd, porque ele queria fazer algumas modificações.

O navio tinha de ser docado em Lisboa, tinha de ser inspecionado por ele e pela Lloyd e nós estimámos que isso nos custaria 1,5 milhões. Mas isso ficou sem efeito.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Há três concorrentes à aquisição do navio, cujas propostas foram de 12 milhões de euros, de 4 milhões de euros e de 8 milhões de euros. Parece que só a proposta de 8 milhões de euros da Douro Azul é que estava em boas condições. Como é que está esta situação, Sr. Presidente?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Como lhe disse, foram abertas as propostas, o júri admitiu imediatamente uma — nós sabemos —, solicitou nova documentação, que deve ter chegado anteontem, no dia 5, à meia-noite, está a analisá-la e vai emitir um relatório.

Portanto, a documentação que estava em falta era sobretudo traduções, legalizações, representações, esse género de coisas.

De facto, havia uma que estava *ok*, que não sei qual era, e havia duas em que faltavam documentos. Foram pedidos e nós aguardamos que

emitam o relatório, amanhã ou ainda durante esta semana, de aceitação final e hierarquização das propostas. Não sabemos se as três são admitidas, quais são admitidas...

O Conselho de Administração vai receber um relatório e, depois, caso tudo esteja *ok*, o júri solicita um BAFO, portanto, um *best and final offer*, aos concorrentes, num prazo de mais cinco dias.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Para desenvolver o processo de reprivatização, os Estaleiros Navais de Viana de Castelo contratualizaram uma assessoria jurídica por 73 000 euros. Essa assessoria jurídica nunca chamou a atenção para o problema das ajudas de Estado junto da Comissão Europeia, durante o processo de preparação do concurso de reprivatização?

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, informo-o de que já esgotou o tempo de que dispunha.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, posso apenas colocar mais uma questão?

A Sr.^a **Presidente**: — Tem de ser muito breve, Sr. Deputado.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — O processo de reprivatização não foi conduzido pelos Estaleiros, como sabe, foi conduzido pela EMPORDEF. Nós conduzimos o processo da subconcessão, a *holding* é que conduziu a reprivatização.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Mas a contratação da assessoria jurídica foi dos Estaleiros?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, posso rapidamente responder a essa questão, porque, na altura, participei na coordenação dos trabalhos de fornecimento de toda a informação, no âmbito ambiental, legal, financeiro e laboral.

Toda a operação de concurso do processo de reprivatização foi, como é óbvio, conduzida e decidida pelo acionista EMPORDEF. Não podia deixar de ser assim, porque o detentor das ações dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo que representam a totalidade do capital social é, naturalmente, a EMPORDEF.

Obviamente, durante o trabalho de campo, que acabou por ocorrer por vários meses — cerca de dois, três meses —, na fase do trabalho em Viana do Castelo, por uma questão de coordenação de todos esses trabalhos — a EMPORDEF tinha os *dossiers* —, e estamos a falar de um trabalho muito extenso, em que havia que ter muitas cautelas para evitar contingências que levassem os concorrentes ou um eventual ganhador do concurso a vir, mais tarde, a pedir indemnizações, neste caso, à EMPORDEF, que era quem estava a concursar a venda das ações, essa empresa apoiou todo o trabalho de campo em Viana do Castelo, no âmbito da elaboração e coordenação das DD setoriais que foram feitas. Obviamente, todo o trabalho restante foi feito pela EMPORDEF.

Recordo-me apenas que, em fase final de análise das propostas, foi pedido o meu apoio e o do Eng.º Francisco Gallardo para a análise técnica das propostas, mas simplesmente para darmos o nosso contributo do ponto de vista profissional, sem qualquer vínculo de decisão, obviamente.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, vou terminar agora com uma pergunta que tem a ver com uma questão que me parece muito importante: a subconcessão.

A subconcessão — o contrato, a adjudicação — aconteceu a 11 de outubro de 2013. Contudo, a subconcessão tem uma polémica à sua volta, que é a de saber se devia ou não submeter-se ao código de contratação pública. Já aqui estive o presidente do júri de apreciação.

O que diz a ata do Conselho de Administração dos Estaleiros é que no dia 9 de outubro o Sr. Administrador comunicou que o Dr. Vicente Ferreira lhe tinha dado um parecer jurídico que concluía pela não aplicabilidade do código de contratação pública. A adjudicação, isto é, o contrato de concessão é feito no dia 11 de outubro.

O processo estava preparado, o relatório estava pronto. Como é que foi esta história das datas do parecer sobre a submissão ou não submissão ao código de contratação pública?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, creio que já foi aqui dada essa informação. Nenhum dos membros do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo tem formação jurídica e um ou outro terá mais alguma experiência de contacto com processos na área administrativa, que é do que estamos a falar.

Esse procedimento seguiu o Código do Procedimento Administrativo, não seguiu o Código dos Contratos Públicos... Estou a tentar ser o mais rigoroso que posso na informação que...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — É verdade, é verdade!

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — E nós tivemos um cuidado, como em todos os processos: o júri é uma entidade absolutamente independente e, no momento em que a administração «cede o processo ao júri», todos os procedimentos que estão previstos nas peças processuais, quanto às tarefas, às competências que esse júri tem no decurso do processo, são, obviamente, respeitados.

A dada altura, surgiu a dúvida ao júri sobre se, efetivamente, o Código dos Contratos Públicos se aplicava ou não. Veio a confirmar-se, através de um parecer jurídico, que nos foi facultado... É que nós, como imagina, aliás, eu, pessoalmente, que tenho alguma experiência com o Código dos Contratos Públicos, sempre olhei para esse Código na ótica de compra, na ótica de aquisição, na ótica de despesa pública. Não sou jurista, mas acredito que outro tipo de procedimentos se colocará debaixo da aplicação deste Código.

Obviamente que, após a entrega desse parecer, que nós também analisámos, aliás, está aí referido em ata do Conselho — já não me recordava, mas o Sr. Deputado teve o cuidado de nos lembrar —, o júri veio a concluir pela não aplicação do Código dos Contratos Públicos.

É matéria sobre a qual não nos vamos pronunciar mais, porque nem sequer nos sentimos com competência para analisar uma questão dessas. O facto é que foi aplicado o Código do Procedimento Administrativo e, naquela que foi a nossa perceção, foi um procedimento transparente, aberto ao mercado, quanto aos detalhes da aplicação ou não, confesso que nem eu, nem os meus colegas, nos sentimos à vontade para discutir do ponto de vista técnico-jurídico.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Só falei na sequencialidade...

A Sr.^a **Presidente**: — O Sr. Deputado não vai falar mais, até porque quero chamar a atenção para o seguinte: não é apenas o problema de disporem de mais 1 minuto na pergunta, o problema recai sobre todo o tempo usado a mais nas respostas, que, obviamente, se soma ao tempo a mais usado nas perguntas. Como os depoentes vêm a esta Comissão e querem colaborar, dando o máximo de informação possível e respondendo o mais concretamente possível, peço que se faça um esforço, no sentido de gerirmos melhor o tempo, que é um recurso precioso.

Tem agora a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista, do CDS-PP.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, em nome do CDS, o reconhecimento e o agradecimento pelas informações que já foram aqui prestadas, em respostas anteriores, quer pelo Sr. Presidente do Conselho de Administração, quer pelos demais administradores.

Portanto, havendo questões que já foram discutidas, não vale a pena falar-se delas novamente.

Sendo assim, em primeiro lugar, queria colocar duas questões ao Conselho de Administração que têm a ver com a eventual omissão que lhes foi confiada, por parte do acionista Estado, quando chegaram a Viana do Castelo. Ou seja, estava em cima da mesa um processo de reestruturação, já aqui explicado pelo Sr. Presidente, que não seria exequível ou, nas palavras do Sr. Presidente, não seria factível e, portanto, haveria que encontrar outra solução.

Primeira pergunta: havia possibilidade de fazer investimento nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, através da privatização parcial desta empresa?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, a resposta a essa pergunta, como imagina, não é fácil, porque recorrentemente se disse e continua a dizer que aquela empresa carecia e carece de investimento tecnológico, de aquisição de equipamentos, mas o problema daquela empresa é algo muitíssimo mais profundo.

Costumo dizer que o resultado ou os vários resultados que a empresa tem registado não caíram do céu. Aquilo foi um resultado de um modelo organizacional que parou no tempo há muitíssimos anos e que só graças à sua tipologia de empresa pública, com o apoio do Estado português, que chegou, inclusive, a ser cliente, para além de acionista, permitiu manter uma política de compra de trabalho. Acho que isto é fácil de perceber. Não questiono se é bom ou se é mau, é uma questão de opção, e nem vou questioná-la.

Do ponto de vista empresarial, obviamente que me parece, e nos parece a todos, um erro que resultou num drama financeiro que, em final de fita, nos levou, variadíssimas vezes, a ponderar a saída de funções, por impossibilidade de aguentar uma situação de muitíssimas dezenas de processos de execução de penhoras, com responsabilidades pessoais à mistura, e que acabaram por ser o quê? No dia em que foi interrompido um ciclo de construções encadeadas umas nas outras, em que se financiavam construções em curso com adiantamentos de construções futuras, no dia em que esse ciclo terminou, todo esse passivo contingencial veio ao de cima. Nessa altura, era perfeitamente previsível que algo de muito radical teria de acontecer à empresa e quem se apercebeu mais rapidamente disso foi a banca que, no espaço de 9 meses, desapareceu da empresa, e desapareceu levando com ela uma responsabilidade de cerca de 60 milhões de euros, dos quais cerca de 50 milhões eram de natureza de curto prazo, portanto,

com a imposição de não renovação e de amortização dentro desse período de tempo.

Portanto, na solução a encontrar para a empresa, com mais investimento ou menos investimento, o essencial era mudar uma filosofia que, até à data, tinha apresentado os resultados que são públicos.

Se me perguntar se os investimentos — e eu depreendo-o das suas palavras — em capital fixo, em edifícios e equipamentos, serviriam para resolver o problema daquela empresa, eu, honestamente, tenho de dizer que só isso não iria resolver o problema daquela empresa.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Então, Dr. José Luís Serra, pelo que percebi, a privatização parcial, ou seja, ter um parceiro juntamente com o Estado dentro dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, era inviável, dada a situação da empresa.

Mas a proposta de reprivatização surge como carta de missão do acionista Estado ou surge por proposta do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, dado que a empresa estava numa situação de falência, em linguagem popular, mas podemos dizer de insolvência, em linguagem técnico-financeira?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, em insolvência ainda não, porque nós, com muita dificuldade, ainda íamos conseguindo solver os compromissos.

Nenhum processo chegou à fase concreta e material de execução de património, embora tivéssemos tido a visita de vários agentes de execução, mas lá íamos resolvendo.

Essa orientação foi uma decisão, e não podia ser de outra forma, Sr. Deputado... A decisão de vender as ações compete ao proprietário e o

proprietário, neste caso, é a EMPORDEF. Essa decisão obteve a concordância do Conselho de Administração. Porquê? Repare, eu acho que é um erro — e percebo que o debate se ponha nesse patamar — a discussão sobre se a solução *A* era a melhor, a *B* era a melhor ou a *C* era a pior.

Desde o plano de reestruturação — e devo relembrar 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.

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!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sabemos por que é que a reprivatização não foi para a frente, não foi conseguida...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Ainda não sabemos bem!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — O Sr. Presidente do Conselho de Administração, na sua intervenção inicial, referiu uma questão como sendo um dos objetivos a conseguir pelo Conselho de Administração, que era manter viva a atividade de construção naval em Viana do Castelo.

No processo de subconcessão, essa foi sempre uma preocupação, desde o momento da elaboração do caderno de encargos até ao momento da adjudicação, Sr. Presidente?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Essa é uma questão fulcral.

Nós entendemos que, de facto, a subconcessão era uma forma de garantir empregabilidade.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Essa é boa!...

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.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, além de estar dito que era assim para poder concorrer, a subconcessão, para terminar a concessão inicial, já estava assim, ou seja, este modelo de subconcessão também foi uma orientação da tutela.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Como sabe, o nosso senhorio é a APVC (Administração do Porto de Viana do Castelo) e nós exercemos essa atividade. Dentro dessa atividade já temos um inquilino, que é a ENERCON, e abrimos a outro inquilino. Aliás, é isso que diz o próprio decreto-lei, não é?!

Olhando para a legislação que foi produzida, a subconcessão tem de se enquadrar na mesma atividade — é o que está dito —, ou seja, reparação, construção naval e metalomecânica. Foi exatamente esse o sentido, aliás, seria excluído quem concorresse e não se incluísse nessa atividade ou numa dessas atividades.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sim, o próprio diploma de 1974 destinava, exclusivamente, ao exercício da indústria de construção e reparação naval, portanto, no processo de subconcessão não poderia ser de outra forma.

Mas, Sr. Presidente, o que quero saber é o seguinte: na preocupação constante, quer por parte do acionista Estado, quer por parte do Conselho

de Administração, esteve sempre presente a questão da manutenção da atividade, para além da questão da empregabilidade, ou seja, e o Sr. Presidente também o referiu, a existência de um conhecimento prático e de projeto em Viana do Castelo para se manter lá o mais possível.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — 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!

É evidente que não estávamos livres de aparecer alguém que fizesse uma metalomecânica ligeira, não é?! E podia fazê-lo! Podia fazer grelhadores de sardinhas, por exemplo, não é?!... Naturalmente, isso não é propício, porque há docas, há guindastes, há equipamento que está ligado à subconcessão, como pórticos, redes... Mas a ideia, o conceito foi esse: eu tenho na subconcessão meios físicos — edifícios, instalações —, tenho as pessoas com as competências, que têm de sair e entrar, e vou desenvolver a mesma atividade. Portanto, foi esta a ideia! O conceito foi este, e conseguiu-se!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Da minha parte, coloco-lhe apenas mais duas ou três questões e, depois, o meu colega Altino Bessa concluirá a intervenção, por parte do CDS-PP.

O Sr. Presidente, há pouco, disse que o plano de reestruturação da empresa que encontrou, quando chegou aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, para além do que seria feito de imediato, de acordo com a proposta apresentada, na altura, acerca da saída de cerca de 380 trabalhadores, teria, depois, o suporte na execução de uns contratos militares que, entretanto tinham sido suspensos, mas que até deveriam ter começado muito tempo antes, não só os dos NPO, mas outros que, creio, até já deveriam ter sido entregues, se fosse cumprido o contrato inicial.

Ora, não sendo possível ao cliente Estado português fazer essas encomendas, era, por isso, que este projeto não era factível?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, uma das variáveis que, diria, eram vitais no modelo de viabilidade, quer económico, quer financeiro, que estava previsto nesse plano, era, obviamente, a carteira de construção dos navios militares.

Obviamente, se se fizer a avaliação do quadro em que essas construções se encontravam, ver-se-á que a situação era tudo menos agradável ou fácil.

Relembro que tínhamos dois NPO cuja construção — um mais atrasado do que outro — estava muitíssimo atrasada, face aos prazos de entrega e, depois, veio a verificar-se que só com um novo plano de intervenção nesses dois navios militares é que seria possível concluir a sua construção. E repare que, do ponto de vista financeiro, havia a receber 50 000 euros do primeiro navio e 2 milhões de euros do segundo navio —

estamos a falar de compromissos contratuais e era esta a margem que existia.

Por outro lado, sem cometer qualquer exagero, havia uma necessidade de investimento na ordem dos 20 milhões de euros, mas havia esses contratos. Se me perguntar: o modelo de reestruturação aguentava-se sem os contratos militares? Absolutamente não!

Bastava que essa variável fosse retirada do modelo que ele, do ponto de vista financeiro, e já nem digo económico, caía pela base, não tinha qualquer possibilidade de manter os *outputs* que, na altura, foram apresentados às tutelas e que, como se recordam, foram aprovados, do ponto de vista dos princípios, mas tendo sido solicitada a reformulação dos pressupostos quanto à previsão dos proveitos.

Penso que esse despacho tinha algo implícito sobre os navios militares. Eu não consigo tirar daí uma conclusão direta, mas essa reformulação dos proveitos previsionais teria algo a ver com a questão do valor da carteira dos navios militares. Depois, obviamente, e é conhecido de todos, Portugal entrou num processo de assistência financeira e tudo o que aí já era difícil transformou-se em impossível, e impossível, porque a banca só existia nas ruas e deixámos de ver o que fazia durante muito tempo.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Penso que foi por isso que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo deixaram de ter financiamento bancário e deixaram de ter dívidas à banca, porque elas foram assumidas pelo acionista EMPORDEF.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Foi o dia mais feliz da minha vida enquanto estive nos Estaleiros. No dia em que o acionista assumiu a

responsabilidade bancária que estava ali parqueada senti um alívio enorme, se quer que lhe diga.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Uma última questão: há bocadinho foi referida, creio que pelo Dr. José Luís Serra, a questão do material e equipamento que já foi comprado para a construção dos navios asfalteiros, na ordem dos 30,8 milhões de euros — compromisso já assumido —, e os 12,8 milhões de euros liquidados que, basicamente, serão o adiantamento feito pela PDVSA para a construção dos navios.

O Sr. Doutor também disse que isto já não era um contrato empresarial, porque, em termos empresariais, já não existiria. Então, aqui, no caso concreto, podemos considerá-lo um contrato de acordo de Estado?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Respondendo diretamente à sua questão, obviamente que o é, desde o início, e só graças a essa natureza — e eu já tive oportunidade de estar em duas reuniões bilaterais, duas em Caracas e uma cá em Lisboa —, de contrato assinado debaixo desse processo de colaboração bilateral entre dois Estados, é que é possível mantê-lo ativo, em vigor.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, vou passar a palavra ao meu colega, Deputado Altino Bessa.

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

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Peço desculpa, Sr.^a Presidente, quero só aproveitar para completar um dado. Posso?

A Sr.^a **Presidente**: — Faça favor, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Há aqui um dado que gostaria de completar, quanto ao que foi referido sobre o valor já gasto. Os 12,8 milhões de euros correspondem àquilo que já foi efetivamente pago sobre as aquisições, no valor de 30,88 milhões de euros — materiais e equipamentos —, mas a isto há que acrescentar os custos incorridos em matéria de projeto, e estaremos a falar de uma verba perto dos 4 ou 5 milhões de euros, que também é valor do projeto, não é?!

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, cumprimento o Conselho de Administração, na pessoa do seu Presidente, e gostava de começar por lhe fazer uma pergunta muito simples: a situação económica e financeira, a avaliação daquilo que são hoje os Estaleiros Navais de Viana do Castelo é pior ou é melhor do que era em 2011?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — É diferente! Nós consideramos que foram criadas as condições para poder subconcessionar, e isto é muito importante.

Depois, conseguimos realmente solver um conjunto de compromissos que tínhamos com fornecedores, etc.

Não sei se o Dr. Serra quer acrescentar mais alguma coisa, mas, realmente, entendemos que a situação é diferente, não se pode comparar, não é pior nem melhor. Fomos conseguindo resolver as situações, conseguimos subconcessionar, conseguimos até resolver um problema social, que era o problema dos trabalhadores, conseguimos evoluir.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Ó Sr. Presidente, mas há uma avaliação, pelo menos técnica, financeira... A situação é melhor ou pior do que aquilo que era em 2011?

É que ontem o Dr. Veiga Anjos, salvo erro, afirmou que a situação hoje, em 2014, é muito pior do que aquela em que a empresa se encontrava em 2011.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, do ponto de vista estritamente financeiro, a situação hoje é incomparavelmente melhor do que era na altura e por uma razão: grande parte do passivo saiu da empresa e foi possível solver grande parte dos compromissos com os fornecedores, a partir do momento em que a atividade decaiu.

Portanto, do ponto de vista financeiro, não haja qualquer dúvida de que a situação hoje é muito melhor.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, a afirmação que foi feita aqui pelo Dr. Veiga Anjos não será correta? Ele quis fazer a comparação entre este Conselho de Administração e o anterior, ao qual ele presidiu, e disse que a situação, atualmente, é pior do que era em 2011.

Então, não concorda com a afirmação do Dr. Veiga Anjos?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, eu não ouvi nem o contexto, nem a expressão, nem os termos que foram utilizados pelo Dr. Veiga Anjos. Se se refere à situação económica, essa situação é discutível. Depende do ponto de vista em que se encara. Do ponto de vista financeiro, e não vou aqui ver se a minha posição é diferente da do Dr. Veiga Anjos,

eu reitero que a situação financeira da empresa, hoje, é melhor do que era no período que referiu.

Eu não preciso de ir muito longe, porque, quando ele saiu, eu estava lá e sei que a situação hoje é muito melhor.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, há bocado, disse que conhecia o plano de reestruturação apresentado pelo Dr. Veiga Anjos, que também afirmou aqui ontem que era um plano exequível e que teria salvado os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, caso tivesse sido aplicado.

O senhor, há bocado, afirmou que ele não era realizável, que não serve, que não se pode aplicar.

Portanto, pergunto-lhe: confirma ou não que aquele plano de reestruturação não era exequível e que este Conselho de Administração e este Governo fizeram bem em ter anulado esse processo de reestruturação, apresentado pelo anterior executivo dos Estaleiros Navais?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — O plano foi feito de uma forma séria, porque a ATK é uma empresa séria, está bem feito, repito, mas à data em que tomámos posse não era exequível, porque partia de pressupostos que já não eram válidos, um dos quais era a carteira de encomendas e o outro era aquele que, à data, em agosto de 2011, já não havia meios financeiros para pôr 100 milhões de euros nos Estaleiros.

Por outro lado, havia uma orientação de *wait and see*! Vamos parar, não despedimos ninguém, não temos dinheiro para pôr 100 milhões de euros nos Estaleiros, as encomendas que disseram que tinham já não existem, porque não se podem concretizar. Portanto, era bom se...E o «se» não se podia verificar!

Está bem feito, está bem estruturado pelos consultores, mas não era exequível.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Também tenho de concordar com o Deputado Jorge Fão em que isso é um bocadinho contraditório, Sr. Presidente. É que uma coisa que está bem feita, mas não é exequível... Aquela proposta foi feita para aquele caso concreto, se, para aquele caso concreto não servia, então, não está bem feita! Se não é exequível, não pode estar bem feito!

Se me dissesse que era no plano académico, para dar uma aula de economia sobre um plano de reestruturação, eventualmente, eu percebia, agora, aquele plano foi feito exatamente para aquele caso concreto. A questão é a seguinte: era ou não exequível? Fez bem ou não o Governo em ter anulado esse processo?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Era exequível se... Partia de pressupostos errados, estavam certos à data, mas deixaram de estar.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — À data? Que data? Qual é a data em que essa proposta é apresentada? Tudo isto se alterou no espaço de dois ou três meses?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Exatamente, porque, em janeiro de 2011, data em que foi apresentado, havia aquelas encomendas. Havia os NCP, os NPO e as 5 lanchas, portanto, havia encomendas e, entretanto, o País talvez ainda tivesse possibilidade de financiar. Ou seja, a LPM (Lei de Programação Militar) existia, havia disponibilidade financeira, portanto, eu dizia «executem-me este plano, façam-me cinco lanchas»... Aliás, os

projetos das lanchas de fiscalização costeira avançaram, portanto, os Estaleiros gastaram dinheiro e receberam algum. Simplesmente, em agosto, como sabe, iniciámos o processo da troica, houve aperto financeiro e deixou de haver dinheiro.

Portanto, aquelas encomendas que existiam à data, de uma forma correta, deixaram de ter viabilidade, não se podiam fazer, porque não havia dinheiro. Só havia três palavras: «Não há dinheiro!».

Repito, as encomendas existiam, o plano estava bem feito, os consultores, metodologicamente, tiveram um raciocínio escoreito, correto, simplesmente, em agosto, não era exequível.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, aquele modelo, como qualquer outro, tinha um princípio e a grande mais-valia daquele modelo tinha a ver com o conceito, com o modelo de negócio. Como princípio, estava correto, agora, quando variáveis tão imprescindíveis como o financiamento e os contratos, que foram validados tecnicamente para poderem fazer parte da previsão ao nível dos proveitos, são postas em causa, esse modelo não é exequível. Não é possível pô-lo em prática, sob pena de fecharmos os olhos e vermos o que vai dar. E não ia correr bem. É que, sem os contratos militares, aquele modelo perdia a sua validade, a operacionalidade, deixava de fazer sentido como um todo.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Os Estaleiros receberam cerca de 13 milhões de euros pelos asfalteiros. No contrato só foram utilizados 3,5 milhões, o resto foi para outras necessidades. Essa era a única solução para a entrada desse dinheiro?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, eu já falei sobre isso, recordo-me de que esse primeiro pagamento foi feito em fevereiro de 2011 — creio que também tem essa informação —, mas, no âmbito desse contrato, foi necessário emitir duas garantias bancárias, duas *standby letter of credit*, uma por navio, no valor de 10%, portanto, cerca de 6,4 milhões de euros por cada uma dessas duas garantias, cujo contrato foi efetuado com a Caixa Geral de Depósitos, foi o banco emissor das garantias. E no dia em que o primeiro pagamento foi feito, nomeadamente esse pagamento que refere, por parte do cliente PDVSA Naval, a Caixa Geral de Depósitos, numa das linhas daquele pacote que referi, de 60 milhões de euros a curto prazo, já tinha dado indicações de que não ia renovar, pelo que 5 milhões ficaram logo na Caixa Geral de Depósitos.

Portanto, o contrato dos asfalteiros começou a pagar a fatura de todo aquele passivo que estava acumulado, mais as contingências que não estavam englobadas em balanço e que começaram a produzir efeitos.

Quanto ao restante... Pois, tenho ouvido com curiosidade a forma como se tem abordado essa questão, mas ter lá 700 pessoas para pagar salários, ter encargos sociais e encargos doutra natureza, e dizer-lhes: «Olhem, não vamos pagar salários, porque isto é para construir dois navios»... Dá para imaginar como as pessoas, na altura, iriam reagir. E nós não dispúnhamos de outra alternativa para fazer face a esses encargos! É questionável, mas, bem ou mal, assumimo-los como prioritários.

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 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!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Posso concluir que este acordo não defendeu de todo os interesses dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Foi um péssimo acordo, ruinoso e que, em determinada altura, perante a situação difícilíssima em que já se encontravam os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, acabou por ser uma «pedra em cima da cabeça» de toda aquela empresa, acabando por conduzi-la para uma situação muito mais complicada.

Pode concluir-se que foi lesiva para os interesses do Estado português, do Estado enquanto Governo português, e também, no caso

concreto, para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e que o senhor nunca assinaria esse contrato.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — É evidente que o «lesivo» para os Estaleiros foi de várias maneiras: primeiro, pelo lastro que colocou em cima de 72 milhões de euros, ficando, portanto, com «água por cima da cabeça»; e, segundo, pela imagem internacional — quando um estaleiro vê um navio rejeitado por um armador a sua imagem de credibilidade fica diminuída, anulada, queimada — e pela imagem junto das entidades bancárias. Não foi, de facto, bom.

Logo, além do peso da carga dos 72 milhões de euros, houve uma depreciação de imagem. Nós nunca teríamos aceitado isso, teríamos litigado e teríamos, no mínimo, ganho, reduzido o impacto, de certeza!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para terminar: por que é que acha que este acordo foi feito?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Se quer que lhe diga, não sei. Não sei mesmo! Não vejo explicação, porque realmente é um *nonsense* total. Ouvi muitas coisas, muitas tentativas de explicação, mas não sei de facto.

Não acredito que tenha sido premeditado, mas houve qualquer coisa. Simplesmente, entre duas empresas públicas, nunca teríamos aceitado uma coisa dessas. Nunca! Qual era o objetivo final? Não sei.

Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Abel Baptista.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado António Filipe, do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Jorge Camões, Srs. Administradores, os meus cumprimentos.

Vou reputar-me a três *dossiers* já aqui abordados (a saber: os asfalteiros, o *Atlântida* e os patrulhões) e vou ser muito conciso nas perguntas que pretendo formular.

Começando pelo caso dos asfalteiros, gostaria de procurar reconstituir este processo com algum pormenor.

Os senhores referiram que houve dificuldades, que houve constrangimentos após o início do contrato relacionados, designadamente, com o regime de contratação pública, que criou dificuldades ao arranque do processo.

Pergunto se esses constrangimentos foram reportados à tutela política, dado que se tratava de um contrato celebrado entre dois Estados, em que o próprio nome do Estado português estava envolvido. Portanto, queria saber se reportaram esses constrangimentos e a necessidade de, politicamente, haver iniciativas, nem que fossem legislativas, para que esses constrangimentos pudessem ser arredados e o processo pudesse avançar à velocidade normal.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, mantemos aquela que é a nossa avaliação sobre as dificuldades de uma empresa de mercado a construir um produto alvo de um contrato, em que a variável mais crítica é o prazo de entrega. Relembro que este contrato com a Venezuela dá, por exemplo, ao armador a faculdade de aplicar multas contratuais diárias de 20 000 euros. Não quer dizer que elas sejam automáticas, mas o armador tem a faculdade de o fazer.

Portanto, o primeiro nível de dificuldade é proceder à aquisição de todas as necessidades, seja de serviços, seja de bens, dos mais complexos aos mais simples, utilizando as regras da contratação pública? É possível, mas não entrega navio, nem constrói navio! Nós temos esta posição muito clara.

Depois, há um segundo nível de dificuldade, que já aqui foi falado. Por exemplo, a PDVSA Naval quer que o motor seja *MAN*. Tivemos de o fazer invocando esse facto ao Tribunal de Contas, onde o processo esteve para atribuição do «Visto». Foi neste caso concreto, mas as aquisições são centenas!

Colocar um contrato sujeito às regras que os Srs. Deputados conhecem, cujos concursos podem ficar, inclusivamente, desertos, em que a compra de um qualquer equipamento, dos mais simples aos, em particular, mais complexos, pode atrasar toda a cadeia de produção e inviabilizar um contrato, não é ajustável para uma empresa que está no mercado.

Portanto, essa era uma dificuldade que existia na altura e que veio a revelar-se como uma dificuldade estruturante, mas houve uma outra, dificuldades financeiras, para avançar com a construção dos navios.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Na altura, quando o Governo chegou com a grande notícia de que havia um contrato, não foi dito: «Sr. Ministro, olhe que com estas regras nós não cumprimos!»? Isto não foi dito?!

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — O conselho de administração, quer o anterior quer o atual, seja através do acionista, em reuniões periódicas, seja por escrito (recordo-me de ter ajudado a preparar uma dessas cartas no conselho de administração anterior que foi dirigida a um membro do

Governo, mas já não me lembro de que ministério)... Mas recordo-me de se ter alertado, de várias formas, para essa situação e essa situação foi colocada.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas não foi tomada nenhuma medida em consequência desses alertas.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Não.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Há pouco, referiu-se a responsabilidades da Caixa Geral de Depósitos na asfixia financeira do avanço desse projeto. Pode concretizar um pouco mais em que é que isso se traduziu? Faço a pergunta porque trata-se de um banco público.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, não vou particularizar. Foram todos. Os cinco ou seis bancos com os quais tínhamos contratos em vigor, fossem eles de linhas de crédito de médio ou longo prazos, mas, em particular, linhas de crédito de curto prazo, todos eles, desalavancaram as operações. O único que se manteve, porque era de crédito de médio ou longo prazos, sem estar aqui a referir nomes, é de um banco com o qual temos um contrato que ainda estamos a pagar, relativamente a um empréstimo contraído para a aquisição da cabine de decapagem e pintura.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Qual foi o facto que despoletou essa dificuldade por parte da banca? Foi a decisão de alterar a situação da empresa, de decidir pela concessão?

Há pouco, na intervenção que fez, pareceu-me que era isso, que o facto que desencadeou a crise financeira terá sido o anúncio de que a empresa era para concessionar. Percebi bem?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, posso dar a minha opinião, mas não sei qual foi a razão efetiva que levou os bancos a terem aquela posição. Obviamente, não tenho dúvidas de que a situação da empresa, cuja condição patrimonial se foi agravando ano após ano, tendo tido o desfecho que teve, em 2009, com o processo do *Atlântida*, que teve um impacto fortíssimo nas contas... Nas reuniões regulares que eu tinha com a banca era referido sistematicamente que a situação da empresa estava cada vez mais complicada e que, na altura, qualquer operação já só era possível com recurso a cartas-conforto do acionista.

Como é óbvio, depois — refiro-me a meados de 2011 —, a situação em que a banca se viu envolvida, como é do conhecimento público, na crise financeira do País levou a que o nível de apetência a risco nas operações diminuísse drasticamente e foi uma correria à desalavancagem em termos de operações bancárias.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Apesar que, como todos sabemos, a banca foi quem menos se pôde queixar das soluções encontradas no quadro do Memorando com a troica!

Coloco-lhe a seguinte questão: se não tivesse sido anunciada a decisão política de concessionar os Estaleiros Navais podíamos dizer que a execução do contrato dos asfalteiros prosseguiria?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sem contratação pública valeria a pena arriscar.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — A conclusão a que me conduz é que, no fundo, o Estado português assumiu o contrato com a Venezuela sem criar o mínimo de condições, nem financeiras nem legais, para que esse contrato fosse exequível por parte da empresa. Esta é a conclusão que retiro.

Pausa.

O aceno não fica registado em ata, mas devo presumir assentimento da sua parte para o que acabei de concluir...

Sr. Presidente, queria registar, para efeitos de ata, que o aceno foi afirmativo, porque o gesto só fica registado visualmente, não fica registado em ata.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Deputado, esteja à vontade para poder pedir para registar o aceno em ata!

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Sr. Deputado, o contrato relativo aos asfalteiros, como sabe, está debaixo de um grande *umbrella*, em que o nosso contrato de 128,9 milhões de euros é *peanut*, é pequenino, muito pequenino, em relação aos outros, que são à volta de 30 contratos. É *peanut*! Falo na Galp, por exemplo, e outros.

De facto, como disse o Dr. Serra, acho que sim, que o contrato, sem contratação pública, conseguindo-se libertar, é de fazer, o contrato é para executar, até porque a PDVSA tem confiança técnica nos Estaleiros.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Ora bem, reportando-me agora à situação em que estamos, foi-nos dito que, por boa vontade da empresa venezuelana, o contrato foi transferido para uma empresa do Grupo EMPORDEF e que essa empresa vai tratar de obter as subcontratações necessárias para que o contrato seja executado. Foi-nos dito também que da parte da empresa venezuelana o preço está fixado.

Pergunto: quem é que vai fixar o preço das subcontratações? Ou seja, havendo um prejuízo decorrente das futuras subcontratações, não sendo a empresa venezuelana a suportá-lo, quem terá de o suportar?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, queria só corrigir um aspeto: o contrato não foi cedido, foi prometido ceder debaixo de certas condições. Está prevista uma reunião para o final do mês ou início do mês de junho e, caso consigamos o cumprimento das condições, obviamente, o contrato será cedido. De todo o modo, quero deixar claro que o contrato ainda não está cedido, está prometido ceder, com um acordo-promessa.

Sobre os prejuízos, quero dizer que a expectativa do conselho de administração é que este modelo de gestão do contrato de construção destes navios, com esta alteração de quadro — isto é, o Estado português deixa de ser o executor da construção dos navios e passa a ser o gestor do contrato de construção dos navios —, seja, do ponto de vista técnico e financeiro, mais positivo do que aquele que estava.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Essa perspetiva positiva pressupõe que seja a Martifer a fazer uma das empreitadas em Viana.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, não pressupõe nada! Nós não pressupomos nada!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas, há pouco, referiu que havia uma aposta forte e que era praticamente inevitável que uma parte fundamental tivesse de ser feita em Portugal.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Isso está nas condições que o cliente impôs no âmbito da promessa de acordo de cedência. Aquilo a que me refiro, quanto à avaliação técnica e financeira, tem a ver com os preços de referência dos custos de produção, que fazem com que a nossa perspetiva sobre o valor final deste contrato seja mais positiva do que era no modelo que estava previsto no contrato inicial.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas, se não for a Martifer, em Viana, a fazer a execução de parte substancial da obra, em Portugal, quem é que estará em condições de o fazer?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, já respondi a essa questão: fisicamente, só na Lisnave. Se não for em Portugal, a não ser que a PDVSA mude de opinião, o contrato não se executa.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Então, se o contrato não se executar, qual é a responsabilidade contratual que o Estado português assume?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, nós nunca avaliámos isso. Temos a ideia do impacto financeiro que isso pode provocar, porque foi sempre nosso objetivo fazer tudo o que fosse possível para que o cliente nunca, neste caso o armador PDVSA Naval, viesse, em circunstância alguma, a utilizar o mecanismo da rescisão. É neste registo que estamos,

vamos continuar e esperamos chegar a acordo, como eu já disse aqui, até ao final do mês, para evitar essas consequências, que nós também não queremos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Tem uma estimativa dessas consequências que nos possa dar?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, o que é que eu posso adiantar? Refiro-me exclusivamente a uma análise simples ao contrato.

Existem 12,89 milhões de euros de adiantamento, mas também, por contrapartida, já existe mercadoria, neste caso matéria-prima, que é propriedade da Venezuela, que é o cliente.

Teremos impacto negativo ao nível dos contratos que classificámos como contratos secundários, que são os contratos de compra de acessórios, de 30,88 milhões de euros, que num caso radical desses teríamos de negociar com os fornecedores a sua rescisão. É, portanto, uma incógnita, mas, em última circunstância, poderia levar-nos a devolver todo esse valor que está contratado. E, depois, haveria, eventualmente numa posição também mais drástica — mas já fora do contrato, porque o contrato não prevê... Qualquer entidade, num contrato de construção, pode exigir indemnização por outro tipo de danos provocados com custos, invocando custos de operação alternativos à utilização daqueles navios, que, teoricamente, são sempre possíveis de apresentar.

Por isso, não arrisco nenhum valor, porque, como imagina, podemos estar aqui entre um 8 e um 80.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Essa responsabilidade terá de ser assumida se isso acontecer, mas esperamos que não, por quem? Pelo

Estado português? Pela EMPORDEF? Qual é a entidade que assumirá essa responsabilidade contratual?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Em primeira linha, são os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que é quem assinou o contrato, e, depois...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Mas se os Estaleiros já não existirem...

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Enquanto o contrato estiver titulado pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo são os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Mas, repito, Sr. Deputado, nós estamos a fazer tudo para que isso não aconteça.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Se os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não estiverem em condições financeiras de honrar esses compromissos, alguém será acionado e presumo que seja...

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — O acionista!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — ... o acionista! Portanto, será o Estado português a ter de assumir essa responsabilidade!

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Na primeira linha é o acionista!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Esperamos que haja por parte do Estado da Venezuela uma vontade em..., o que não houve da parte do

Governo Regional dos Açores, no que se referiu ao *Atlântida*, porque, se houver o mesmo grau de intransigência, estamos, de facto, desgraçados.

Passo para o assunto do *Atlântida*, mas vou ser rápido, porque, quando o Eng.º Jorge Camões referiu que teria litigado, creio que isso já diz alguma coisa. De qualquer forma, se for possível, se houver alguns elementos do vosso conhecimento, seria importante que os obtivéssemos.

Foi dito aqui em anteriores audições que houve alterações ao projeto que terão sido da responsabilidade do próprio cliente. Estarão em condições de nos confirmar isso?

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 «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...

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. 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, chegasse a algum tipo de entendimento.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — O que é mais perturbador neste processo é o tribunal arbitral não ter chegado a decidir nada, porque foi apresentado ao tribunal arbitral um acordo entre as partes, no qual os Estaleiros Navais aceitavam todos os prejuízos que lhes foram impostos. Há explicação para isto?

O Sr. Eng.º **Francisco Gallardo**: — Na minha perspetiva, eu nunca levaria este caso ao tribunal arbitral porque está perdido, as condições contratuais não foram cumpridas. Logo, um tribunal arbitral diria que não tem razão. Então, o problema tem de ser resolvido no âmbito da negociação *vis-à-vis*.

Se isto for levado a tribunal, o armador vai dizer que no contrato se diz que abaixo de uma certa velocidade e passando uma determinada data tem direito a cancelar e, portanto, cancela. O tribunal não vai poder dizer outra coisa, está escrito.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sim, mas, neste caso, o tribunal nem sequer foi chamado a decidir, limitou-se a homologar um acordo prévio. Portanto, os Estaleiros acordaram tudo antes do tribunal.

O último *dossier* sobre o qual ainda quero fazer algumas perguntas é o dos patrulhões.

Os atrasos e o aumento dos custos na construção do primeiro navio, que foi o mais complexo, foram inteiramente imputáveis aos Estaleiros Navais ou também houve, da parte da Marinha, pedidos de alterações que levaram a que demorasse mais e que os custos aumentassem?

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Para responder, tem a palavra o Sr. Almirante Conde Baguinho.

O Sr. Almirante **Conde Baguinho** (Vogal do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo): — Sr. Presidente, Sr. Deputado António Filipe, espero poder esclarecer as questões que colocou.

Os navios de patrulha oceânica com contrato, que eram dois, o *Viana do Castelo* e, posteriormente, o que veio a receber o nome *Figueira da Foz*, tinham nos seus contratos como valor inicial a pagar pelo Estado, respetivamente, 59,38 milhões e 35,60 milhões. E aqui, o Sr. Deputado interroga-se: «Como é possível os navios divergirem em vinte e tal milhões de euros um do outro quando eles são iguais?!». Bom, é que foi achado por bem que os custos de projeto de toda a classe fossem colocados no primeiro navio.

Um outro aspeto de que raramente se fala é o acrónimo ALI, o apoio logístico integrado, que também aqui foi colocado. Muito poucas pessoas sabem o que representa na prática o apoio logístico integrado.

Desde logo, os Estaleiros, no ato da assinatura do contrato, não faziam a mais pálida ideia da complexidade extrema do que significa o apoio logístico integrado.

Para além de outros aspetos de que o Sr. Deputado se cansaria de me ouvir, para já, aquele apoio logístico integrado integra todas as fichas de manutenção, ao mais ínfimo pormenor; todas as ações de manutenção e por equipamento, com a periodicidades diversas que cada equipamento e cada sistema tem de ter; a descrição exaustiva de todos os sistemas que o navio tem; todas as listas detalhadas de sobressalentes de bordo e de terra, com os números nacionais de identificação e números NATO de cada peça; todas as ações de formação que os elementos das guarnições têm de ter para entrar a bordo; mas também os conteúdos e os *curricula* dos cursos que têm de se tirar em terra, para, depois, continuar na Marinha; o sistema de gestão de configuração da plataforma... Ou seja, isto nunca mais acaba, são dezenas de milhares de páginas de *itens*.

Bom, portanto, havia uma verba, que agora não tenho exatamente ideia de quanto seria, mas julgo que fossem 8 ou 10 milhões, para o ALI. Ora, tudo isto foi imputado ao primeiro navio.

Quanto aos navios de combate à poluição, os preços eram, respetivamente, 38,2 e 37,62 milhões de euros. Um navio de combate à poluição, antes de mais, é um navio de patrulha oceânica que tem, de forma acrescida, uma outra valência, que é a de poder albergar, em determinados tanques que estão na zona de popa, dezenas de toneladas de crude que tenha sido derramado no mar. Mas, antes disso, está pronto a fazer exatamente todo o tipo de missões para que foram feitos os navios de patrulha oceânica, basicamente as de soberania, com a vigilância das águas de jurisdição, mas também as de acordos internacionais, que temos de

cumprir, como a de busca e salvamento, a fiscalização da pesca, na luta contra o contrabando e a droga, e por aí fora.

Como sabe, influenciado, no fim de contas, pela crise financeira, o Governo decidiu, por resolução do Conselho de Ministros, em setembro de 2012, revogar os contratos...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Já agora lembre-me quantos navios estavam previstos na sua totalidade. Quantos navios estavam previstos? Oito, dez...?

O Sr. Almirante **Conde Baguinho**: — Vamos lá a ver. Assegurados, havia contratos para os dois que estavam a finalizar a sua construção, havia para os dois NCP, cuja construção não tinha sido iniciada, e havia para cinco lanchas de fiscalização costeira.

No que diz respeito às lanchas de fiscalização costeira, havia a opção, que teria de ser acionada pelo cliente, se o desejasse, de mais três. Ou seja, na sua máxima extensão, o contrato permitia, se o cliente Estado o desejasse, passar de cinco para oito. Também havia a possibilidade de se encomendar, pelo menos, mais um par de navios de patrulha oceânica. O certo é que os contratos foram revogados, e o Sr. Deputado interroga-se «Mas como é que se revoga o contrato e os Estaleiros não ficam prejudicados com isso?». Obviamente que se tínhamos a perspetiva de construir mais navios... Com certeza que não é simpático pedir a revogação, mas, enfim! Por outro lado, de certeza que a Marinha não ficou nada contente, e até ficou muito aflita, certamente, porque está a operar com navios que não se adaptam ao tipo de missões que estão a executar, a manutenção nas corvetas, nos navios-patrulha velhos, etc., é altamente antieconómica... Enfim, precisava de mais meios como de «pão para a

boca». E os Estaleiros, obviamente, também gostariam de continuar a ter os contratos. O Sr. Deputado interroga-se: «Então, qual é a contrapartida de terem revogado os contratos?». É o que vou tentar esclarecer.

À data da revogação, a situação financeira em relação a estes meios de que estamos a falar, os navios de combate à poluição e as cinco lanchas de fiscalização costeira, era a seguinte (e depois irei especificar): o Estado, na globalidade destes meios, tinha crédito dos Estaleiros de 15 milhões de euros — em números redondos era cerca de 15 milhões de euros. Como?

Relativamente aos navios de combate à poluição, desde logo, se o Estado impusesse penalidades pelo atraso no cumprimento de prazos, teríamos algo como cerca de 6,5 milhões de euros. Faço notar que, na altura em que é promulgada a resolução de Conselho de Ministros, em setembro de 2012, o primeiro navio de combate à poluição já tinha um atraso, em relação à data de entrega, de 53 meses — estamos a falar, *grosso modo*, em quatro anos e meio —, o segundo NCP, tinha 59 meses, ou seja, cinco anos de atraso. Isto contabilizado em penalidades daria à volta de 6,5 milhões de euros, admitindo que não passava pela cabeça de alguém rescindir o contrato, ou seja, que o Estado não iria rescindir o contrato, embora tivesse razões para isso e, em termos do contrato, poderia fazê-lo.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Esse atraso foi inteiramente imputável aos Estaleiros?

O Sr. Almirante **Conde Baguinho**: — Imputável...?

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Pergunto se foi inteiramente imputável aos Estaleiros, se também não foi também imputável à Marinha.

O Sr. Almirante **Conde Baguinho**: — Não.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Pergunto porque lembro-me de ter feito uma visita precisamente à construção nos Estaleiros e de me terem dito: «Bom, isto foi feito assim, mas agora vai ter de ser desfeito e de voltar a ser feito, porque a Marinha veio cá e achou que não era assim, que era de outra maneira».

O Sr. Almirante **Conde Baguinho**: — Ah!... Muito bem, vou mudar de registo.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — São os Estaleiros o único responsável por isso? Não houve uma responsabilidade partilhada, nesse atraso e nesse aumento de custos?

O Sr. Almirante **Conde Baguinho**: — Não, não é, e estou a falar não como marinheiro mas como Administrador não executivo dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Então, o que é que se passa, na minha perspetiva? Eu tenho sobre isto alguma vantagem na análise desta problemática, e a vantagem decorre de estar há três anos e pouco (três anos e um mês) nas funções para que fui convidado e de ter estado três anos e tal na Marinha a acompanhar, muito de perto e muito preocupado, a situação como superintendente dos Serviços do Material, ou seja, a máxima entidade da Marinha responsável pelo material e que tinha a ver diretamente com este tema. Portanto, tendo a visão dos dois lados, como é que eu explico esta situação?

Os primeiros contratos são assinados. Primeira questão: os Estaleiros não estavam preparados, nem estrutural nem tecnicamente, para fazer face a este desafio, que era a construção destes navios.

Se, por um lado, aparentemente, a construção destes navios, em termos de chapa (cortar chapa, soldar chapa, etc.), não é muito complicada, mas é meia verdade, o certo é que estes navios têm outra complexidade muito maior, que é a dos requisitos operacionais que têm e que implicam um automatismo elevadíssimo, implicam sistemas de gestão da plataforma, sistemas de gestão de propulsão, sistemas integrados de comunicações, sistemas integrados de navegação. Só para dar uma ideia, há quase 5000 sensores a bordo. Em termos de comparação, para se perceber melhor, chamo a atenção que a fragata *Vasco da Gama*, de que me honro ter sido comandante, tem cerca de 1800 sensores. Ora, este navio, muito mais pequeno, tem praticamente 5000 sensores.

Ora, é preciso trazer o sinal dos sensores, através de cabos de sinais, de fibra ótica, de todos os meios possíveis, para centrais onde serão tratados e onde terá de haver um *software* desenvolvido expressamente para aquele navio, com os requisitos que tem, para que permita que o navio, que é uma vez e meia mais pequeno que uma corveta, possa, com a terça parte da guarnição, navegar em segurança. Esta especificidade torna o navio muito complexo na sua construção, não na chapa. E ainda por cima, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, além de terem uma estrutura com 25 ou 30 anos de atraso, que deveria ter sido alterada, tinham graves deficiências exatamente na área da engenharia de sistemas. Eram tantas as deficiências que não tinham ninguém, e este é um aspeto muito relevante, muito relevante.

Portanto, o miolo daquele navio, o cérebro daquele navio, como costume dizer, a coisa mais importante daquele navio eram exatamente os

sistemas de gestão que albergava e que permitiam uma automatização muito elevada, para poder ter uma guarnição muito reduzida.

Bem, depois, julgo que também já massacraram os Srs. Deputados com uma coisa que é o chamado «*project manager*» ou o gestor de projeto. O gestor de projeto é um elemento essencial na construção moderna, pois é o indivíduo que é o gestor, é o responsável único sobre todos os aspetos da construção. É aquele que despacha, ordena, coordena e controla todo o estaleiro, transversalmente, para aquele fim, e que tem poderes para fazer o que lhe der na real gana, com o objetivo, obviamente, de levar a bom porto a responsabilidade que tem. Ora, os Estaleiros também não tinham isso! De maneira que, e não é por mal das pessoas, a estrutura não se adaptava a uma coisa desta natureza.

O Sr. Deputado diz assim: «Ah, mas ouvi muitas vezes a rapaziada de lá dizer que a Marinha queria alterações...», mas isso é meia verdade. O problema que se colocava... Para já, a Marinha não queria nada, e, por vezes, confunde-se a MAF (Missão de Acompanhamento e Fiscalização) com a Marinha. A MAF era constituída por militares da Marinha altamente competentes, eram escolhidos a dedo, um a um. Eram marinheiros, mas não eram Marinha, porque eles dependiam, única e exclusivamente e de forma direta, sem interferências, do Sr. Ministro da Defesa Nacional, fosse ele quem fosse (do que estivesse de turno, como costume dizer!). E, portanto, compete a essa Missão de Acompanhamento e de Fiscalização acompanhar em todos os pormenores a construção e o desenvolvimento da construção e garantir ao cliente (Estado, neste caso através do Ministério da Defesa Nacional) a concretização e o correto andamento, com as especificações, etc., do que foi encomendado.

No início, fizeram-se várias asneiras grandes e erros grandes, principalmente nas compras, o que internacionalmente se chama

procurement. Fizeram-se compras um bocado anárquicas, que, depois, como uma bola de neve, resultou em que se tivessem feito asneiras bastante graves no desenvolvimento da construção. Por exemplo, não sei se o Sr. Deputado já alguma vez ouviu falar disso, mas o primeiro navio de patrulha oceânica teve de desfazer e refazer toda a propulsão. Porquê? Não foi exigência da MAF, aquilo estava mal feito! Foi feito parcialmente sem projeto detalhado. Cometeram-se erros! Não estou a culpar ninguém, mas é verdade! Foi assim! Neste caso, quando há discussões e se refaziam coisas, não eram novos requisitos, não eram alterações impostas, direta ou indiretamente, pela Marinha ou pela MAF. Eram essencialmente correções, porque devia estar tudo correto.

O Sr. Deputado tem razão num aspeto: em relação aos NCP, se eles fossem para a frente, havia efetivamente uma lista de alterações, que estava devidamente cotada e discutida e que valia cerca de 7,5 milhões em acréscimo ao que estava apalavrado e no contrato com o Estado. Se fossem para a frente, isso teria de ser pago.

Mas, às vezes, há a ideia de que era a Marinha, nem sequer era a Marinha, era a MAF, que fazia alterações. Não tenho nada essa ideia. Fizeram-se muitos erros, lamentavelmente, mas, agora, que já se tinham feito todos os erros, estavam em condições de deixar de fazer erros.

Não sei se esclareci o Sr. Deputado...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Esclareceu uma parte muito importante.

É importante porque lembramo-nos de que na altura, há uns anos, houve um enorme foguetório, aliás, justificado, quando foi feita a encomenda dos navios-patrulha aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. O atual Vice-Primeiro-Ministro, na altura Ministro da Defesa Nacional, fez

uma enorme publicitação dessa decisão como um grande desígnio nacional, justificadamente, porque os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com a construção dos navios-patrolha, ganhariam imenso com isso. Disse agora, e foi importante, que os Estaleiros também tiveram de aprender e também foi dito aqui por anteriores administradores que foi assumido que a construção do primeiro navio teria mais custos para os Estaleiros mas que, depois, os Estaleiros ficariam capacitados para continuarem a encomenda, que seria suposto o Estado português honrar, mas também para construir navios-patrolha para outros países.

Pergunto se havia indicações nesse sentido, e já foi referido que, designadamente, Angola e o Brasil estariam interessados em poder vir a adquirir navios como estes, que são, reconhecidamente, de grande qualidade.

O Sr. Almirante **Conde Baguinho**: — Quem me ouve falar, sem saber o que vou dizer a seguir, pensa o contrário. Houve muitos acidentes de percurso durante a construção destes dois navios, houve muito acidentes e incidentes de percurso, mas há uma coisa que é certa: aqui chegados, o que está construído é muito bom! Repito, muito bom!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sabemos isso. Inclusivamente, ainda há poucos dias, a Comissão Parlamentar de Defesa visitou o *Viana do Castelo*, creio, e ficou muito bem impressionada...

O Sr. Almirante **Conde Baguinho**: — Muito bom!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — ... e as referências são as melhores.

Mas o que pergunto é se não haveria a perspectiva de outros países poderem estar interessados em adquirir ao Estado português, neste caso aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, navios desses.

O Sr. Almirante **Conde Baguinho**: — Havia a perspectiva. Mas, antes e já agora, a minha visão sobre isso.

Aquilo que foi dito sobre os Estaleiros, que era uma oportunidade de modernização, de desenvolvimento e internacionalização das suas construções, fazia todo o sentido. Além disso, julgo, convictamente, que se os Estaleiros estivessem suficientemente bem estruturados para aumentar a eficiência e a produtividade não só poderiam construir os navios em tempo oportuno e bem, se bem que com o primeiro há sempre, seja aqui seja onde for, os chamados «problemas de infância», os navios também têm problemas de infância, como também teriam a oportunidade de recuperarem economicamente, porque os preços que estão nos contratos — os preços são para 2002, que eram atualizados ano a ano — são bastante razoáveis. Na minha perspectiva, não era preciso ter uma enorme produtividade, ser topo de gama na produtividade, para tirar dinheiro, para tirar lucro, que era o que era vantajoso. Além disso, se eles fossem construídos, e bem construídos, e entregues em tempo mais ou menos oportuno, de acordo com o contrato, à Marinha, a Marinha encarregar-se-ia naturalmente, na sua operação, de fazer publicidade a esses navios.

Por outro lado, tivemos contactos de Angola, de que eventualmente poderiam estar interessados ou nuns ou noutros ou na lancha de fiscalização costeira, mas nunca foi concretizado nada em especial. Do Brasil vieram cá dois técnicos graduados de construção naval, dois oficiais de Marinha, um de Mar e Guerra e um Capitão de Fragata, que acompanhei durante uma semana inteira, de manhã à noite, precisamente para

verificarem os Estaleiros e, coincidentemente, visitaram e verificaram detalhadamente um dos NPO que estava, na altura, atracado ao *Viana do Castelo*. Ficaram extremamente bem impressionados com a qualidade dos navios e, depois, foram fazer o relatório, que vai para a esfera política e, aí, a esfera política decide o que muito bem entende. Efetivamente, pelo menos até agora, não tivemos nenhuma encomenda ou indicações de encomenda, ainda que, devido ao programa do pré-sal, de extração do crude de grande profundidade, soubesse, através deles, que a Marinha precisava, no mínimo, de 20 a 30 navios-patrolha oceânico ou equivalente.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Se me permite, Sr. Almirante Baguinho, gostava de acrescentar que nós, como estaleiro, entregámos uma proposta num concurso público internacional para fornecimento de patrulhas. Perdemos, foi para um país do continente americano. Respondemos ao caderno de encargos, mas, infelizmente, não fomos eleitos por uma questão de preço. De facto, descemos um bocadinho o preço, mas, mesmo assim, não ficámos.

Neste momento — e penso que não estou a cometer nenhuma inconfidência —, aquelas exigências, aquela configuração deste patrulha, que de facto é muito bom e tem um grau de automatismo enorme, permitindo reduzir a tripulação a 38 pessoas, salvo erro,...

O Sr. Almirante **Conde Baguinho**: — Sim, 37 ou 38.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — ... está a ser ligeiramente modificada, tornando-se não tão automático, com ligeiramente mais tripulantes, sem tantos sensores, talvez com um grau menor de exigência, para realmente ficar, em termos de *benchmarking*, comparativamente vendável. Este

esforço está a ser feito e sei que há *links* em que se vai conseguir. Acho que sim.

Agora, também se sabe que só compram quando já está a navegar. Se navega bem e as pessoas gostam... Vamos, de facto, fazer isso e diluir os custos excessivos do primeiro.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Uma vez que já não há a empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, quem é que está em condições, em Portugal, de fazer esse navios?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — De fazer...?

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Se houver uma encomenda de navios-patrolha oceânicos semelhantes ao *Viana do Castelo*...

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — De fazer ou de gerir o contrato?

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Em Portugal, quem está em condições...

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Para fazer a construção física?

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Exatamente. O projeto, creio, pertence ao Estado português.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Exatamente.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Pergunto: em Portugal, qual é a empresa que está em condições de executar a encomenda?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Temos de separar o casco da plataforma e depois a *assemblage*...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Pode separar o quiser. Gostava de saber quem é que, em Portugal, está em condições de o fazer. Os Estaleiros estavam em condições, como sabemos. Não havendo os Estaleiros, quem está? É esta a minha questão.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Quando o Estado, através do Ministério da Defesa, decidir — e irão decidir, até porque a nossa Marinha precisa —, vai decidir de certeza por um estaleiro português. Não posso dizer, mas o Estado, o Ministério da Defesa, decidirá. Nós não sabemos.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Temos de concluir que os Estaleiros Navais de Viana de Castelo fizeram um grande esforço para passar o cabo das Tormentas. Passaram o cabo das Tormentas e, à vista da Índia, naufragaram!

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — O que posso dizer é que a gestão do projeto será certamente colocada num estaleiro português. A gestão, talvez não a execução física, ou pode ser misto. Acho que a gestão do projeto vai ser colocada num estaleiro português, o Estado português vai decidir quem e, depois, haverá um modelo muito parecido... Vai haver um subcontrato, vai haver uma *assemblage*, vai haver um aprestamento, que podem ser

repartidos, com uma gestão diferente. Mas é ao Estado português que compete decidir isso, como é óbvio.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Quanto mais não seja, se Portugal quiser continuar a ter Marinha de guerra, como presumo que queira, é inevitável a renovação da frota, pelo que a construção dos novos patrulhões é uma inevitabilidade, mas, infelizmente, poderá não ser em Portugal. Um dia far-se-á a história dos prejuízos que estas decisões causaram ao Estado português.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Para colocar as suas questões, tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca, do Grupo Parlamentar do BE.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr. Presidente, cumprimento o Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Creio que as últimas explicações que aqui tivemos sobre os navios de combate à poluição, todas estas explicações que agora nos trouxeram foram de grande importância até para clarificar, no fundo, a concretização do desinvestimento em *know-how* que durante estes anos se foi conseguindo acumular.

Deu-nos uma explicação que é lógica. Um primeiro navio, falando em termos mais perceptíveis, um protótipo de qualquer coisa tem sempre um investimento de projeto. Anteriores administrações disseram-nos isso aqui, quando questionadas relativamente ao prejuízo dos navios, e agora fizeram-nos a história deste investimento em projeto, do fazer e desfazer até encontrar o fazer bem ou a perfeição. É evidente que pelo meio podem acontecer, como aqui referiu, asneiras, mas a verdade é que o projeto é isto

mesmo e, portanto, ele só tem mais-valia nas construções seguintes. E creio que é essa a ideia.

O facto é que com o percurso e o destino que se traçou para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo também esse *know-how* se perde e esse hipotético prejuízo, que na minha perspetiva seria um ganho, não tem consequência para futuro, e, portanto, é mais um mau negócio para o País. Aliás, em toda a história destes navios para a Marinha constata-se facilmente — e com certeza que, no final, a Comissão de Inquérito fará essa aferição — que esta falta de encomendas também ditou a asfixia da empresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

De qualquer forma, tenho ainda duas perguntas, uma das quais já foi feita, mas gostaria de a recolocar.

Como aqui foi referido, haverá possibilidade de algumas encomendas de navios patrulhões. No caso de haver encomendas, quem está em condições de os fazer, na ótica do Conselho de Administração e na ótica de pessoas tão experientes na construção naval, em Portugal?

É esta a primeira questão que, se possível, gostaria de ver respondida.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — É evidente que o *know-how* detido para as construções militares não se perdeu, está nas pessoas, como é óbvio. Está nas pessoas, não está na empresa jurídica e mantem-se, porque as pessoas existem, estão a trabalhar, o projeto pertence ao Estado e reaviva-se... É só estalar os dedos! É fácil!

Risos.

É fácil! É fácil porque o *know-how* está nas pessoas!

A equipa de projeto, que pertencia à ENVC, SA, existe toda, as pessoas existem. Algumas reformaram-se, mas o núcleo duro desse projeto, do projeto-base, do projeto conceptual/MAF, existe, são os engenheiros da Marinha. Existe! Agora, se me pergunta quem vai gerir... O Ministério da Defesa penso eu, porque tem a especificação dos navios e há de lançar um concurso, um repto a estaleiros, para, primeiro, decidir quem pode gerir o projeto, quem tem competência de *project management*, e, segundo, decidir que quem gere o projeto há de ter certamente competência para subcontratar partes desse projeto — ou faz ou subcontrata.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr.^a Deputada, eu gostava de dar um contributo sobre este assunto.

A construção dos navios militares, de forma oposta, na ótica em que vou falar, aos navios asfalteiros, é uma construção em que a componente de um estaleiro clássico como o de Viana não conta muito, para não dizer que conta pouco. Por que é que eu digo isto? Se me perguntar se os navios asfalteiros podem ser construídos no Arsenal do Alfeite, digo-lhe que não. Os navios militares, um patrulha, podem ser construídos no Alfeite? Podem perfeitamente.

A maior parte da componente que dá essa complexidade ao navio tem a ver com as equipas de gestão, e essas pessoas estão identificadas, são conhecidas, e, depois, com a capacidade de controlo do projeto e de fiscalização de subempreitadas. Essas subempreitadas de empresas da especialidade, em particular ao nível da integração de sistemas que o Almirante Conde Baguinho acabou de referir, está no saber de uma equipa de engenheiros, que fazia parte dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e é aqui que está a grande mais-valia deste processo, não é a construção clássica, não é o aço, não é... Essas pessoas estão aí, têm nome, são

conhecidas e podem ser aproveitadas, e, portanto, esses navios podem ser construídos num estaleiro com uma décima parte do de Viana, isto é, em instalações muito mais simples do que as de Viana do Castelo.

O Estado português terá de escolher, primeiro, se vai construir os navios e, segundo, onde os vai construir — não somos nós, obviamente.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Creio que nos deu uma pista extremamente importante, que tem a ver com uma hipótese de onde se pode construir. Disse-nos aqui um nome concreto, Arsenal do Alfeite, dizendo-nos que tem condições para esta construção, e registo esta sua resposta.

Ainda quanto à questão do *know-how*, naturalmente que ele está nas pessoas. Estamos a discutir é o aproveitamento desse *know-how* do Estado português, tendo consequência na sua imagem, não estamos a discutir o *know-how* individualmente considerado, de uma qualquer pessoa, de um qualquer engenheiro. Sr. Presidente, peço desculpa, mas a minha intenção na intervenção que fiz relativamente ao *know-how* tinha de ter esta componente, obviamente.

Na segunda intervenção é-nos dito claramente que o *know-how* existe e que pode ser aproveitado num outro sítio. Então, posso tirar a ilação de que estes navios podem ser construídos no Arsenal do Alfeite, já que temos o *know-how*, transferindo o potencial pessoas, e as condições físicas para o fazer.

Portanto, posso deduzir que este será um caminho apontado nesta intervenção.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Só para complementar, devo dizer que, de facto, a vocação rentável dos Estaleiros de Viana é para fazer aço,

para processar aço, não é o caso do Arsenal. O arsenal não faz aço, não tem linha de processamento de aço.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Passo à questão dos asfalteiros.

Durante esta tarde, sempre que se fala dos asfalteiros, há por parte do Conselho de Administração, apesar de não ser o Conselho que determina tudo, uma clara percepção de que a Venezuela não irá desistir desta encomenda — que designo por plano A — e, não desistindo, é possível fazer tudo. Portanto, ter-se-á de arranjar um espaço, talvez, para esta construção, ou não, porque neste momento os Estaleiros de Viana têm um figurino diferente do que tinham anteriormente.

Pergunto: se nada desta expectativa tão otimista, que designei por plano A, acontecer, qual é o plano B?

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr.^a Deputada, para podermos pensar num plano B, dependemos de uma entidade que é determinante nisto, que é o cliente. Não vale a pena especular um plano B porque o que estamos a fazer junto do cliente é materializar esta solução. À data, não temos indícios de que isto possa vir a não resultar, mas, repito, para que a questão fique absolutamente clara, tudo isto vai depender da PDVSA Naval.

Portanto, se as condições que a PDVSA Naval fixou para que o contrato fosse cedido forem cumpridas, o contrato é cedido e executado; se alguma das condições que fixou para ceder o contrato não se concretizar, a PDVSA Naval, como cliente, terá a faculdade de fazer o que bem entender. E é aqui que estamos, é aqui que estamos a tentar resolver este problema com mais esta questão que entretanto se colocou, e não vale a pena pensar em plano B, porque... O que é o plano B?!

Portugal só pode construir aqueles navios em dois locais, e o local de construção é um princípio que, para eles, é muito claro. É um contrato celebrado ao abrigo da cooperação bilateral e, portanto, tem de ser executado em Portugal. Se as condições que eles fixarem forem cumpridas, eu e a Administração estamos convencidos de que o contrato é cedido e que de imediato entra em execução normal; se alguma das condições falhar, pois teremos de ver em que quadro se volta a negociar uma solução, que tem de ser assumida e negociada entre ambas as partes.

Não vale a pena tentarmos adiantar aqui soluções ou planos alternativos porque, mesmo que os tenhamos, dependem sempre do cliente, mais a mais nestas circunstâncias tão especiais. Eu quase diria que o cliente determina a saída para qualquer uma das circunstâncias do contrato.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Estou satisfeita com a resposta, considerando que, como em tudo na vida, o princípio da precaução é sempre um bom conselheiro e a existência de vários planos dá consequência a este princípio da precaução.

Registo, de facto, o otimismo. Se não acontecer assim, ver-se-á... Mas poderei comentar o seguinte: paga o contribuinte!

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem agora a palavra, para concluir esta primeira volta, o Sr. Deputado Eduardo Teixeira, do Grupo Parlamentar do PSD.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Eng.º Jorge Camões e os restantes membros do Conselho de Administração.

Começo pelo diagnóstico que o Sr. Engenheiro fez no início, em agosto de 2011, quando encontrou uma situação que disse ser dramática, uma catástrofe, do ponto de vista financeiro e do ponto de vista da atividade comercial, que também não existia.

Quando aceitou ser Presidente do Conselho de Administração, em agosto de 2011, sente que a missão que lhe foi confiada, avaliando estes dois anos e tal de mandato, foi cumprida da sua parte, face às expectativas iniciais que tinha?

Pedia-lhe que precisasse, porque, apesar de ter dito que este Conselho de Administração teve alguns resultados, também falou, em comentário, em garantir a aplicação da transparência nos procedimentos internos dos Estaleiros. Pergunto: quando fez este comentário, de que não havia e que teve de fazer muito nesta área, o que é que faltava na transparência dos procedimentos dos Estaleiros Navais de Viana?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Sr. Deputado, realmente, a minha primeira reação de análise, em agosto de 2011, foi, de facto, um pouco de pânico.

No que se refere à transparência de procedimentos, detetámos, ao nível da gestão, de *procurement*, de gestão de recursos, de compras, de gestão comercial um conjunto de procedimentos que não nos agradavam e, portanto, retificámos. Estávamos sujeitos a um conjunto de regimes, nomeadamente de contratação pública, que seguimos escrupulosamente, seguimos rigorosamente e, quando tínhamos dúvidas, assessorámo-nos para ver se estávamos a cumprir, se não pisávamos o risco. Em certos casos, detetámos algo de que não gostávamos e quisemos corrigir a linha, e corrigimos. Sempre que havia quer procedimentos de concurso público, quer contratações de serviços, quer, enfim, um conjunto de atos que a

Administração tinha de validar, cumprimos estritamente. Quisemos cumprir, quisemos seguir a linha... Posso dar um exemplo sobre se isso tinha aplicabilidade, para que servia. Servia, por exemplo, para conduzir à redução de custos.

O Dr. Serra e o Eng.º Francisco Gallardo conseguiram impor, quando foi o processo de *procurement* para os asfalteiros, um conjunto de procedimentos que não eram de todo habituais nos Estaleiros, por exemplo, no aperto e no procedimento correto de negociação, e, através disso, conseguiu-se um *cost improvement* notável. Digamos que é seguir as regras, é fazer como se deve, mais nada!

Este foi um caso. Um outro caso foi, em todos os processos em que tínhamos de vender coisas ou contratar serviços, seguirmos os procedimentos normais, legais, digamos, que se devem seguir. Era o que queríamos exatamente dizer com isto.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Fiz esta pergunta porque já ouvimos as anteriores administrações desde 2003 e muitas dúvidas ficaram no ar. Se pegarmos num relato feito pela anterior Comissão de Trabalhadores, com 15 pontos, verificamos que a gestão do PS, entre 2010 e 2011, foi o princípio do fim.

Quando fala da transparência e deste constante derrapar da questão financeira dos contratos, no que respeita aos navios patrulheiros e ao *Atlântida*, está também a referir-se aos anos de 2010 e 2011? Pergunto porque o anterior Presidente do Conselho de Administração não quis responder a parte das perguntas, remetendo-as para os atuais administradores.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sr. Deputado, não é por qualquer razão especial, mas não vamos fazer aqui uma separação no tempo. As pessoas que estão hoje estavam na altura e posso garantir-lhe que, em matéria de procedimentos, aquela casa mudou. É pena que tenha mudado recentemente, pois deveria tê-lo feito há muitos mais anos.

Vou dar um exemplo dos procedimentos a que se refere o Eng.º Jorge Camões. Nunca mais ali se efetuou nenhum adiantamento a nenhum fornecedor sem a apresentação de uma garantia bancária *first demand* por igual valor. Não sei se no passado isto era feito, ou não. Já tive um ou outro caso, por necessidade de natureza diversa, em que isso efetivamente não aconteceu. Se era prática ou não, repito, não sei.

Sei que os procedimentos que implementámos no funcionamento da empresa tentaram respeitar as melhores práticas de gestão, tendo sido inclusive criado um gabinete de auditoria interna e nomeado o respetivo diretor, que tinha funções e instruções claras para controlar todos os procedimentos que eram utilizados na empresa.

Deixo mais um exemplo. Havia uma prática nos Estaleiros conhecida por imputação interna. Esta era uma prática de aquisições de baixo valor, efetivamente, limitada, quer no valor, quer ao número de pessoas que a podiam efetuar, mas, mesmo assim, havia várias pessoas que tinham essa capacidade no sistema de efetuar ordens de aquisição. O facto é que essa prática, se a avaliação fosse feita num período de meses significativo, já não tinha essa dimensão tão limitada e atingia valores significativos. Infelizmente, isto levou-nos a tomar a decisão de vedar de vez essa prática, que já durava há vários anos.

Não estou aqui a pôr em causa se as práticas eram melhores ou se eram piores. Achámos que havia algumas práticas que careciam de melhoria e, principalmente, da definição de critérios e de regras claras e

objetivas para as pessoas saberem o que tinham de fazer e como tinham de fazer.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Falando do plano de reestruturação de 2011, apresentado quando tomámos posse como Deputados (na altura em que foi apresentado ainda nem sequer havia governo, queria que ficasse bem claro), pergunto ao Sr. Presidente do Conselho de Administração (na época não o era mas teve esse plano em cima da mesa, e já tivemos oportunidade de falar dele hoje, assim como das vantagens e das grandes desvantagens que tinha) se, quando fala em despedir 420 trabalhadores, essa era, de facto, a melhor solução. Entende que, depois de despedir 420 trabalhadores, os Estaleiros Navais se aguentam com os contratos, com a carteira de encomendas que tinham e com as obras que tinham em curso, nomeadamente os dois contratos militares? Pergunto se esse era o melhor desfecho e se estava garantida a atividade no futuro.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — É evidente que o despedimento de trabalhadores visava racionalizar os Estaleiros. Simplesmente, ele não podia funcionar sem subcontratar pessoas, teria de haver subcontratos.

O que aconteceu foi que as encomendas que estariam em curso e que tinham de se desenvolver não existiam. Só tinham os asfalteiros, que estavam em *stand by*, os NPO, que estavam em *stand by*, e, portanto, as pessoas que lá ficavam ainda eram muitas. Ou seja, saíam metade e as que ficavam ainda eram muitas. Era uma solução um bocado esquisita.

Portanto, a carga de um estaleiro, os Hh (homens-horas) necessários, tem de estar ligada às encomendas e, hoje, os estaleiros já não são geridos

assim, como sabe, são geridos fundamentalmente por um núcleo de gestão, que, depois, subcontrata. Normalmente, é assim que se faz.

Há uma base fixa, *standard*, que depois flutua, a carga, ao longo dos meses, de acordo com as encomendas e rentabiliza. Há pouco, quando eu falava da empregabilidade, referia-me exatamente a isso. Quer dizer, crio emprego fixo no estaleiro e, depois, empregabilidade nas encomendas que periodicamente vou criando para o estaleiro. Normalmente, é assim que se faz.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Presidente, gostava que fosse mais preciso.

Face ao anterior plano que encontrou em cima da mesa, quando tomou posse, dois meses depois da data em que o anterior Presidente se demitiu, e face às duas soluções que teve de encontrar posteriormente, uma não sendo possível por causa das questões da DGCom, pedia que confirmasse que esse foi de facto o grande problema. Esta é a primeira pergunta.

A segunda pergunta é se, na sua opinião, esta é, de facto, a melhor solução para a região, aquela que garante a empregabilidade, face ao outro cenário, que era o dos despedimentos.

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 saíram, criaram emprego, montaram os seus próprios modelos e forneceram serviços. É isto que vai acontecer, penso eu. As competências mantêm-se.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Passando ao tema do *Atlântida*, que, de facto, considero muito importante, foi dito pelo Presidente do Conselho de Administração da EMPORDEF, aquando da sua audição, que este foi a certidão de óbito dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Nestas audições, o PSD ficou com algumas dúvidas quando ouviu os seus antecessores no cargo, nomeadamente um ex-administrador, que afirmou aqui ter havido duas revisões ao contrato inicial do *Atlântida*.

Em primeiro lugar, não foram explícitos sobre a altura em que o contrato do *Atlântida* passou, na sua globalidade, no Conselho de Administração. Um administrador disse que foi numa data anterior, outro disse que foi num determinado mandato, que também não era o dele. Está em condições de nos dizer quando é que o contrato foi aprovado?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — É evidente que decorreram cinco anos.

Analisámos as atas — há pouco distribuí o histórico do que aconteceu com o *Atlântida* — e apercebemo-nos de que, à data, estamos a falar de 2006, havia uma comissão executiva de três membros e havia uma ata em que um dos membros dizia: «o senhor está autorizado a negociar e a assinar o contrato com a Atlânticoline». Foi dito. Há uma ata da comissão executiva dos Estaleiros que refere isto. De facto, uma única pessoa assinou esse contrato.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Não falo da assinatura, falo do facto de a minuta do contrato ter passado numa reunião do Conselho de Administração.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Também é dito, em atas que já foram disponibilizadas, que esse contrato, o contrato que de facto teve alterações, não foi levado a Conselho de Administração, houve vários protelamentos, está escrito em ata, e isto passa-se em 2006. E o contrato é assinado, precisamente, em 2006, pelo Dr. Telles de Menezes.

De facto, o que se diz, está escrito em atas, é que havia alterações, o contrato teve alterações. E mais não sabemos. O que se verifica é que o

contrato foi assinado, foi ao Tribunal de Contas e, depois, surgiram alterações, incrementaram os dois, o *Atlântida* e o *Anticiclone*.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Então, do seu conhecimento, não houve aprovação da minuta, nem ratificação do contrato em Conselho de Administração.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — De facto, é dito — li os documentos, e isto passa-se em 2006, ou seja, há oito anos — que houve um contrato e houve alterações, que foram executadas, o que incrementou o preço.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Nem tem conhecimento dos dois aditamentos que foram referidos e que implicaram alterações e derrapagens no orçamento...?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Há um contrato que estipula os valores e, posteriormente, houve adicionais a cada um desses valores.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Estamos a falar de 2006.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — De 2006.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Foi dito que uma das três alterações era segredo, não era conhecida. Pergunto-lhe se tem algum conhecimento deste aditamento que não era conhecido.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Quando eu cheguei, reporta-se a setembro de 2011, decidimos enviar o navio para o Arsenal em final de

agosto de 2011 e eu imediatamente pedi ao gestor de projeto, o Eng.º Vasco Martins que me fizesse um *statement*, em que me descrevesse o histórico, desde 2006. Ele fez uma descrição e refere precisamente — foi o documento que agora distribuimos — os vários factos, isto é, exatamente isso que me está a referir. Ou seja, houve um primeiro concurso, que foi anulado; houve depois um segundo concurso, que foi adjudicado, com um adicional «negociado» e descrito, que permitiu incrementar os custos. É o que está exatamente dito nesse documento que se distribuiu.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Em termos de custos, estamos a falar de que prejuízo é que isso representou para os Estaleiros Navais?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Já não sei os números exatamente. O que diz aqui é que o contrato inicial era de 39,95 milhões, e o do *Anticiclone* era de 9,95 milhões. Posteriormente, houve um adicional, e disse aqui quais foram: para o *Atlântida* foram mais 4,650 milhões e para o *Anticiclone* 2,450 milhões. Está dito neste documento que nós distribuimos.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O que resultaria, então, em mais um prejuízo para os Estaleiros Navais.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Não...! Eu penso que a faturação final foi essa, foi a soma dos dois. Foi a soma do primeiro mais o adicional de cada um deles.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Ainda acerca do *Atlântida*...

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Sr. Deputado, desculpe, o grande prejuízo não foi esse, houve, posteriormente, alguns adicionais e modificações que não foram contabilizados. Este é que foi o problema.

Estes foram, mas houve outras modificações no transcurso que não foram, de facto, registadas na contabilidade, nem negociadas.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Para que fique bem claro: essas alterações ao contrato do navio *Atlântida* ainda não são conhecidas por ninguém, ainda são segredo.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Este é um documento de 2006 que diz que, realmente, para o *ferry* de 97 m, houve alterações na zona habitacional (3,8 milhões) e instalação de dois impulsores de proa (mais 850 000) e para o *Anticiclone* também foram mais 1,8 milhões e 650 000 para alteração na zona habitacional... Portanto, isto foi executado desta maneira e custou este dinheiro.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — E não foi ratificado no Conselho de Administração. Posso depreender?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Exato.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Muito bem.

Ainda acerca do *Atlântida*, ontem, o seu antecessor no cargo, o Dr. Carlos Veiga Anjos, falou-nos aqui de um intermediário que não sabia quem era, não conhecia o nome, mas sabia que falava espanhol e que não era de Portugal.

Saiu uma reportagem no dia 27 de abril, no *Público*, com bastantes páginas, que falava num capitão que prosseguiu o *Atlântida* até ao fim, esteve no início e esteve também ligado à possibilidade de intermediar o negócio de venda do navio. Pergunto-lhe o que sabe sobre o assunto.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Na ata 03/2011, da Comissão Executiva do Estaleiro, está dito, exatamente, quem é essa gente. Posso distribuir essa ata. Chama-se: Representaciones Beaufort.

Se o Sr. Presidente me autorizar, posso distribuir, e diz, realmente, o que é que refere. Falava em 4,45 de comissionamento, com o acréscimo de um *success feed* de 3,05. Portanto, é uma empresa que está identificada, que tinha um outro nome, era o IPT International Precious Tradind BV, Holanda.

Portanto, o agente é exatamente este.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Mas eu insisto. Estamos, então, a falar no intermediário de venda do *Atlântida*. É assim?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Exatamente, Sr. Deputado. Este negócio, que está ali dito, era de venda para a Venezuela. Estamos a falar da venda para a Venezuela.

Portanto, era um agente que se propunha conseguir a venda, salvo erro por 42 milhões de euros — não tenho bem presente, mas acho que o número era este — com um *success feed* e com um agenciamento de 4,45, que depois não se concretizou.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Mas esta notícia de 27 de Abril, que está assinada pelos jornalistas do *Público* Nuno Ribeiro e Lurdes

Ferreira, fala de outro nome. Na questão do *Atlântida*, tem conhecimento de mais algum intermediário, em toda a intermediação que foi feita, para além da venda, nomeadamente entre os governos e as administrações dos Estaleiros?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — O que nós conhecemos é que, realmente, houve, como é evidente... Mas isso foi na fase de projeto, porque o projeto acabou por chegar aos Estaleiros através de um intermediário.

Portanto, os Estaleiros receberam um projeto de conceção da Petrobalt, uma empresa russa, que apareceu nos Estaleiros por uma via por um agente, que está identificado, chama-se SCMA (Sociedade de Consultores Marítimos, Lda, e também através de uma outra empresa, detida pela mesma entidade, que é a Portbridge.

Portanto, apareceu nos Estaleiros, na fase de projeto, esse intermediário. É o que nós conhecemos, nada mais.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Para lá das empresas, esse intermediário tem nome? É conhecido? É português?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — O que conhecemos é o nome do dono das duas empresas, que é o Eng.º João Moita. Está dito. Está definido.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Confirma, pelo que sabe, que também tentou intermediar a venda do próprio navio *Atlântida*?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Sinceramente, não tenho referências disso, pelo menos escritas. Não sei se tentou, se não tentou...

Quando procedemos a «escavações», digamos, de quem tentou vender, desde 2006, o navio encontrámos muita gente, muitas tentativas de agenciamento, mas esse nome direto não me recordo de ter visto, sinceramente.

O Sr. Eduardo Teixeira (PSD): — Muito bem.

Passo à questão dos navios militares. Muitas vezes se disse que era a salvação da empresa a continuidade da construção e que assegurar a atividade da empresa passava pela via da construção militar. Como comenta que se comprasse equipamento para construção e acabasse por não se construir?

Já vimos aqui que a construção dos dois navios NPO, *Viana do Castelo* e *Figueira da Foz*, deram um prejuízo de cerca de 20 milhões de euros.

Foi aqui dito, não na Comissão de Inquérito mas, muitas vezes, na Comissão de Defesa Nacional, que quando os Estaleiros começavam a construir já se sabia que iam dar prejuízo. Agora ouvi um dos administradores dizer que era preciso ganhar *know-how*, que o primeiro daria prejuízo mas que o segundo poderia não dar.

O historial que nós temos das construções é o de que foram quase todas dando prejuízo, não só a dos militares mas também a dos porta-contentores. Foi-se insistindo sempre em construir com prejuízo.

O que lhe merece comentar, enquanto presidente de um conselho de administração que teve de finalizar estas duas obras, sabendo que iriam dar prejuízo e que foram ruinosas para o futuro dos Estaleiros?

O Sr. Dr. José Luís Serra: — Sr. Deputado, em relação aos navios militares, tínhamos vários níveis de preocupação, desde logo, a primeira e a

principal, entregar estes navios à Marinha portuguesa, dado que ninguém iria entender como era possível elevar o nível de custos incorridos, como os que já estavam à data e já largamente ultrapassados quanto ao nível dos proveitos previstos no contrato, e não conseguir entregar os navios. Esta foi uma das principais preocupações.

Obviamente que os resultados das construções, que depois se refletiram nas demonstrações financeiras, no fundo era aquilo que já reiteradamente temos dito: estes números não apareceram por acaso, não caíram do céu. Nós não temos evidência, não temos dados concretos nenhuns, mas, pela análise do orçamento que era feito na altura em que os contratos eram assinados e depois na sua conclusão, o desvio era dessa ordem de grandeza, que, em mercado, seria impossível de aceitar e só por ser uma empresa pública é que conseguiu apresentar esses resultados e pôde continuar a operar no mercado. E porquê? Porque a prioridade era trabalho... Não a discuto, será tão defensável essa como qualquer outra. Parece-me que, nos tempos que correm, essa situação não poderia continuar, mais a mais que agora já nem sequer haveria condições financeiras para suportar essa situação.

Portanto, o que podemos dizer — e creio que isto já é público — é que recusámos dois contratos porque sabíamos de antemão que, à data, iriam dar um prejuízo potencial e que, de certeza, na prática, isso se viria confirmar em valores da ordem de grandeza provavelmente até superiores à média que consta desse documento. Muitas vezes é fácil pôr em causa o que se fez no passado, mas, se a prática for igual, continua tudo igual.

Nós, efetivamente, recusámos dois contratos porque, do ponto de vista técnico, foram analisados e o valor pelo qual seria possível contratar era um valor que iria levar novamente os Estaleiros a entrarem em

resultados negativos nas construções e agravarem os seus resultados financeiros.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Passo ao tema dos asfalteiros. Enquanto presidente atual do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, acha correto uma empresa, que recebe a primeira *tranche* para iniciar a construção, gastar 3,5 milhões apenas no projeto, ficando com quase 10 milhões de euros para iniciar a construção... Se fosse presidente daquela empresa, teria permitido que o dinheiro se tivesse esfumado na própria empresa e que não ficasse com um único centavo para iniciar a construção dos asfalteiros? Acha razoável ter-se recebido e não ter-se precavido a construção dos asfalteiros?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Sr. Deputado, já se explicou que dos 12,89 milhões recebidos parte foi gasta internamente no desenvolvimento do projeto — portanto, houve uma parte de custos internos —, uma parte que ficou logo na Caixa Geral de Depósitos, que foi retida, não entrou, e houve ainda outra parte que, de facto, perante, digamos, a míngua de recursos financeiros à data, foi para pagar o expediente, o dia-a-dia, os salários. O dinheiro entrou em fevereiro de 2011 e a administração da altura assim decidiu, e acho que decidiu muito bem, pois tinha de pagar salários, que pagou. Aliás, depois nós fizemos outros atos para garantir salários. Honramos sempre o pagamento de salários.

Portanto, gastámos internamente, a Caixa retirou uma parte e o resto... Pois, é assim... Aliás, isso foi explicado à PDVSA em devido tempo e entenderam. Foi exatamente isso.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Não me deu resposta. Se fosse presidente na época, tinha iniciado a construção dos asfalteiros, ou não?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Nós iniciámos a construção dos asfalteiros não fisicamente, continuámos no projeto. O projeto continuou e demos passos para lançar concursos para a compra de materiais, concretamente de aço. E começámos.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Termino com uma pergunta que tem sido notícia nos últimos tempos e que tem a ver com o espólio dos Estaleiros do ponto de vista cultural, pegando nas palavras de alguém que o denomina de «ministro da propaganda do Iraque», que é o Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Enquanto Deputado por esse círculo, tive uma reunião com a EMPORDEF e com o Sr. Presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no sentido de garantir que aquele espólio fique em Viana. Mas ouvi esta semana contradições face a duas reuniões, uma com os Deputados e outra com o Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Está absolutamente garantido que o espólio cultural e patrimonial relevante para a atividade naval fique em Viana? Se não está garantido, por que é que não é avançado?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Como sabe, é ponto de honra — aliás, isso foi despoletado por várias forças — que o acervo histórico seja preservado. Aliás, a nossa primeira iniciativa foi listá-lo, identificá-lo, fotografá-lo e disponibilizá-lo para análise. E disponibilizámo-lo a quem, na altura, nos parecia que seria... Disponibilizámo-lo à Câmara Municipal de Viana do Castelo, que tinha uma pessoa responsável, que, enfim, era um

curioso, o Dr. Maranhão, ao Museu da Marinha, à Biblioteca da Marinha, porque havia documentos, planos, desenhos, e, naturalmente, ao acionista — o espólio é do acionista, é do Estado.

Posteriormente, até de uma forma praticamente quase por acaso, detetou-se que parte do espólio estaria ligada, por exemplo, aos bacalhoeiros, à frota do bacalhau. Daí, sabendo nós que havia um museu marítimo em Ílhavo, fez-se um contacto, fez-se um *link*.

O que é que aconteceu? Aconteceu que neste momento há uma série de entidades interessadas e o espólio lá está. Portanto, de consenso até com o Sr. Presidente da Câmara, vai fazer-se uma reunião. E ele já indicou uma nova pessoa para se sentar com o Museu da Marinha e com a Biblioteca da Marinha, o acionista, a Câmara e Ílhavo para, após uma análise, decidirem o que fazer.

Nos Estaleiros o que fizemos? Fizemos um *draft*, que já foi aprovado pela Câmara, pelo acionista e pela Marinha, isto é, um *draft* de protocolo de cedência temporária. Foi aceite, é pacífico e diz-se que se há de anexar um *item*, uma folha, onde se diz onde fica, com quem fica e com quê e o tempo da cedência. Portanto, aquilo não é nem uma venda, nem uma oferta, é uma cedência temporária, periódica, por cinco anos, renovável até um limite.

É isso que se está a fazer. Talvez amanhã, ou no início da próxima semana, irei convocar uma reunião, sentar as pessoas que analisam e que vão apresentar propostas. O espólio fica preservado, como deve. O que queremos é salvaguardá-lo, ou seja, que o mantenham bem e criem um museu, não um depósito. Inicialmente, a ideia era: «não tenho espaço, deposito, fica ali até ver». Isto é que não! Não queremos isto. Queremos que quem tenha uma ideia concreta, um plano de museu, disponibilize o espólio ao público, não o venda e o preserve. É tudo! E isto vai acontecer.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — O senhor fica como o último Presidente dos Estaleiros Navais, enquanto empresa pública, e inicia-se uma nova era dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Nos dois anos e pouco que teve de mandato, sente que fez tudo? Fica com a consciência tranquila de que está garantida a atividade naval em Viana do Castelo, a empregabilidade e também os direitos dos trabalhadores que trabalharam naquela empresa? É importante que isto fique para memória futura.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Em Conselho somos solidários, não decidimos individualmente, as decisões são normalmente do Conselho e mútuas. Estamos de consciência tranquila.

A solução não foi a ótima! Pois, não foi! Como aqui foi dito e já ouvi várias vezes, conseguimos uma coisa muito importante: tínhamos um pesadelo naquele estaleiro, aquela empresa era um pesadelo para todos nós, quanto mais não fosse, em termos de impostos, porque ia diretamente ao erário público. De facto, tínhamos um conjunto de pedras num caminho e conseguimos fazer uma calçada, conseguimos arrumar as pedras. Ou seja, tínhamos pedras, tentámos arrumar as pedras; houve pessoas, entidades, que tentaram desarrumar as pedras, mas nós conseguimos fazer um caminho. Sinceramente, acho que se o concessionário tiver capacidade de gestão daquela atividade, no nicho de mercado em que estão posicionados, face à localização estratégica dos Estaleiros, por exemplo, em termos de reparação, se o *know-how* das pessoas for mantido no grupo — o *know-how* está nas pessoas, mas as pessoas têm de se meter numa empresa —, se isto for conseguido, e acho que vai ser, a empregabilidade mantém-se, ainda

mais se houver empreendedores à volta, a montante, que consigam fomentar o emprego e depois fornecerem...

E também fizemos uma coisa que eu acho que é importante, aliás, acho que isto é um *case study*, eu passei pelo processo da Lisnave e, muito honestamente, nunca tinha visto isto, que foi termos conseguido, de uma forma calma, um plano social. O nome foi muito questionado, mas foi um plano social. Quando olhamos para mais de 600 pessoas, que não quisemos empurrar...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Isso foi muito questionado pelo seu antecessor.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Pois foi! Mas não estou de acordo, porque quisemos negociar calmamente e falávamos abertamente. Quando os sindicatos aprovam isto, está resolvida a questão de forma pacífica, ou seja, não há gritos... Há um bocadinho, mas o quanto baste... Mas resolveu-se.

Agora, as pessoas já perceberam que o empregador não é o Estado, é outra pessoa, é uma entidade à qual posso disponibilizar o meu *know-how*. A ideia é esta e se isto for assim, as pessoas continuam a trabalhar felizes e desenvolvem-se em termos de profissão. Portanto, estamos perfeitamente de consciência tranquila.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Concluimos esta primeira ronda de perguntas.

Pergunto aos Srs. Deputados se pretendem fazer uma segunda ronda.

Pausa.

Faço a seguinte proposta: faz-se uma segunda ronda por todos os grupos parlamentares, com perguntas até 2 minutos e depois, no final, o Conselho de Administração responderá, em conjunto, às questões que forem colocadas.

Estão de acordo?

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Presidente, peço desculpa, mas não me apercebi da resposta que foi dada à sua proposta. Mas, se mais ninguém vai fazer perguntas, se é só o Partido Socialista que vai fazer perguntas... É só o Partido Socialista que vai fazer perguntas?

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Para já é, não tenho mais ninguém inscrito, mas a inscrição é para todos poderem fazer perguntas.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Nós também vamos colocar questões.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sinceramente, não me parece nada razoável isto de perguntas em pacote e, depois, umas respostas são todas embrulhadas.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Deputado Jorge Fão, já tem sido assim noutras circunstâncias, é prática desta Comissão. A Sr.^a Presidente também tem feito assim.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Não me parece!

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Estou a substituir a Sr.^a Presidente, na qualidade de Vice-Presidente...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Então, nesse caso, proponho que não sejam 2 minutos mas 3.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Sr. Deputado, com o consenso de todos, serão 3 minutos, no limite.

Tem a palavra.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Presidente, sei que, tendo em conta a hora adiantada, todos queremos seguramente terminar isto, mas eu acho que a matéria e o momento são suficientemente importantes para rentabilizarmos ao máximo a presença do Conselho de Administração dos, ainda, Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Deixo, também, uma nota inicial, de natureza essencialmente político-partidária: pelo menos, agora fiquei com a certeza de que o PSD está a trabalhar arduamente para garantir a continuidade do espólio daquilo que foram os Estaleiros Navais de Viana do Castelo na região e na cidade. É um serviço prestado à causa. Parece-me muito pouco, mas, de qualquer maneira, fica o registo de que o trabalho que está a ser feito parece ser feito de uma forma bem empenhada.

Queria fazer três perguntas sobre três matérias, uma vez que o modelo é este.

Retomo aquela pormenorizada informação — que felicito e agradeço — do Almirante Conde Baguinho, relativamente à questão das construções

de navios militares. Findo o contrato, no momento em que há decisão deste Governo em cancelar o contrato, haveria cerca de 15 milhões de euros de *superavit*. Depois, não foi possível continuar. Esse foi o montante da indemnização que, no fundo, foi o acerto de contas feito aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Seguramente, depois, responderá a esta pergunta.

Uma outra pergunta sobre esta matéria é a seguinte: onde está e que tipo de tratamento foi dado àquilo que existia do projeto do navio polivalente logístico? Se é que existia projeto do navio polivalente logístico, mas existia seguramente um projeto de construção — se não total, parcial — das lanchas de fiscalização e dos navios de combate à poluição. Isto é, este conhecimento, este *know-how*, este trabalho, onde reside, onde está? Foi, ou não, também tido em atenção, no que diz respeito ao cálculo da dita indemnização aos Estaleiros, que, por aquilo que percebo, ficou nos 15 milhões de euros, ou seja, foi num acerto de contas?

Uma das atividades que suportou os Estaleiros ou uma parte significativa das suas receitas durante algum tempo foi essencialmente a atividade de reparação. Percebeu-se que, progressivamente, durante o ano de 2012 e 2013, praticamente deixou de se fazer reparação, parou-se a atividade.

Aliás, há uma nota curiosa para a qual quero chamar a atenção. A Ata do Conselho de Administração n.º 18/2012 diz que o Conselho de Administração determinou, por vontade do acionista, em 2012, não elaborar o orçamento para 2013, em função do concurso de reprivatização. Já em 2012, em função daquilo que iria acontecer, havia orientações do acionista para nem sequer se fazer o orçamento para 2013. Pelo menos, é o que consta da Ata n.º 18/2012. Portanto, este foi um processo progressivo de desativação da empresa.

Pergunto: por que razão é que, efetivamente, se deixou de fazer reparação? Foi só por uma questão de mercado ou por orientação de desagregação daquela empresa?

Uma outra questão, e é praticamente a última: até quando é que vai continuar a existir a organização Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Melhor, até quando é que é necessário continuar com a organização Estaleiros Navais de Viana do Castelo, porque ela existe de direito e está em funcionamento? Até quando é que se prevê isso?

Qual é a estimativa de custos? Já aqui foram lançados vários números, nomeadamente pelo Presidente da EMPORDEF. Em quanto estima o atual Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo que vai custar o encerramento desta empresa, a liquidação desta empresa? O Presidente da EMPORDEF apontou 250 a 300 milhões de euros. Eu gostava de saber o que é que o Conselho de Administração tem a dizer sobre esta matéria.

Por último, Sr. Presidente Eng.º Jorge Camões: se o senhor tivesse tido possibilidade, se lho tivessem permitido, teria realmente apostado na recuperação daquela empresa, naturalmente depois de muitas correções, na tentativa de manter o seu funcionamento e a sua atividade em Viana do Castelo?

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Tem a palavra o Sr. Deputado Eduardo Teixeira, do Grupo Parlamentar do PSD.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Presidente, de forma prévia e respondendo ao Sr. Deputado Jorge Fão, o PSD sempre muito se empenhou nesta questão dos Estaleiros. Aliás, o Governo e os partidos que o suportam estiveram sempre muito vigilantes.

Mas isto é sinal que está desatento, porque, em fevereiro de 2012, quando se inicia o processo de reprivatização, muito antes de se falar disto, como contrapartida para a possibilidade de que o PS falava, de privatizar a empresa, não foi o PSD que introduziu esta questão, propôs-se que houvesse uma contrapartida a vários níveis e uma delas seria cultural. Portanto, nós falamos primeiro, nunca andamos a reboque de ninguém, e isso é uma questão muito importante, porque o espólio faz parte da história e a história faz parte do conhecimento. E nós tudo faremos para que isso seja mantido. Pelos vistos, como se viu, há muitas discrepâncias e o seu partido não está preparado para a questão tecnicamente quanto mais politicamente.

Quanto ao *Atlântida*, vou colocar uma pergunta de forma direta. Sr. Presidente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, o acordo arbitral foi assinado pelo Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana e pelo Conselho de Administração da Atlânticoline, que virá a este Parlamento. Como sabe, nos últimos dois anos, o Conselho de Administração e o Presidente da Atlânticoline recusaram-se a vir a uma comissão parlamentar e, portanto, virão à Comissão de Inquérito.

Para nós, também é muito importante saber se na época o Conselho de Administração fosse o atual Conselho de Administração, tendo os dados que tem do navio, e, com certeza, terá muitos dados, quanto à questão dos vários aditamentos, dos custos, dos nós, das provas, enfim, de tudo isso, que são dados drásticos num navio que já deveria estar nos oceanos há muito tempo e não atracado num qualquer porto, ainda que ele seja o *Alfeite*, à espera de ser vendido... Acha que quem assinou aquele acordo, em nome de quem assinou, em nome do Estado, do Governo da República e do Governo açoriano, fez um bom serviço ao País? Após a assinatura do acordo, em dezembro de 2009, que compôs as contas da Atlânticoline, em

fevereiro de 2011, a seguir à manifestação de interesse do Governo venezuelano, em que se tentou desviar as atenções para o concurso que o Governo açoriano tinha aberto para a construção de mais dois barcos, três meses depois de ter acionado um contrato, acha que também fizeram um bom serviço ao País, sabendo dos milhões que gastaram a fretar os navios para transportar as pessoas entre as ilhas?

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Para responder às questões colocadas pelos Srs. Deputados, dou a palavra ao Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Sr. Presidente, começo por responder à questão do Dr. Jorge Fão sobre os contratos.

Quanto ao navio polivalente logístico, quando se revogaram os contratos, em cada ato de revogação de entrega, estão ditas duas coisas muito importantes: nem os Estaleiros devem nada a quem toma o contrato, nem o Estado deve nada aos Estaleiros. Acertámos as contas, esse é o primeiro ponto, e está escrito e assinado. Portanto, não devo nada, nem me devem nada. Zero! Porque foi benéfico para os Estaleiros assim, também podemos dizer, entre parêntesis.

Segundo, todo o *know-how* e entrega quer do projeto quer de bens — e havia bens — ficaram na posse do Estado, através do Ministério da Defesa. Foram entregues, primeiro fisicamente, num ato de entrega, dizendo: «Aqui está!». Por exemplo, no caso do navio polivalente logístico, posso dizer que, além de *software*, foram entregues cerca de 15 caixotes na DGAIED (Direção-Geral de Armamento e Infraestruturas de Defesa), concretamente no Ministério da Defesa, onde estão.

O projeto das lanchas não tinha execução e, portanto, foi entregue o projeto. O projeto dos NCP também foi entregue e uma parte física ficou nos Estaleiros à nossa guarda, onde ainda se mantem. Em relação ao NPL, havia um projeto, que foi entregue. Tínhamos um projeto que era dos Estaleiros e deram-nos a possibilidade de, perante um concurso público, se vender ao Estado português.

Em relação às reparações, não tenho aqui os números.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — A atividade das reparações começou a denotar uma quebra, com sinais significativos, entre 2011 e 2012. E, na nossa perspetiva, isso teve duas origens: primeira, a construção naval na Europa, em particular na Península Ibérica, entrou numa situação de inatividade de tal ordem que havia estaleiros, nomeadamente espanhóis, que normalmente se dedicavam à construção naval e passaram a dedicar-se à reparação naval. E, obviamente, entraram em concorrência com a nossa gama de capacidade de reparação naval, havendo, por essa via, perda de atividade.

Segunda, a nossa dificuldade em fazer face a pagamentos a fornecedores e de agenciamento. O setor da reparação naval é estimulado, é «controlado» por um trabalho de *trading* e, obviamente, se as comissões não forem pagas, não há capacidade de encontrar novas reparações.

Estas foram, na nossa opinião, as duas razões que levaram à queda na atividade na reparação naval.

Sr. Deputado, a questão da não elaboração do orçamento para 2013 é colocada não com a intenção de fazer com que os Estaleiros deixassem de ter atividade mas, sim, com a perspetiva, que havia, de concretizar o processo de reprivatização. Assim, não fazia sentido os Estaleiros estarem a elaborar os instrumentos previsionais de gestão, porque o que estava

previsto era a venda da empresa e o início da atividade por um operador privado, com a aquisição das ações.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Deu no que deu!

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Srs. Deputados, creio que não há...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Presidente, fiz mais duas perguntas e uma delas é fundamental, sobre a estimativa do encerramento, o custo do encerramento e até quando estimam ser necessário manter em atividade a organização.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sobre a estimativa, o valor que o Dr. Vicente Ferreira aqui apontou é um valor perfeitamente realista. Os números, como imaginário, só estarão concluídos quando os ativos estiverem realizados, porque os passivos têm alguma cobertura por parte do valor dos ativos que estão a ser vendidos, como é público. Mas, no final, eu apontaria para um valor próximo da ordem de grandeza que referiu, que, creio, foi de cerca de 250 a 300 milhões de euros. É um número perfeitamente realista.

Até quando a atividade dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Os Estaleiros, nesta fase, têm de dar cumprimento à resolução do Conselho de Ministros, que deu indicação para que os bens que não estão afetos à subconcessão fossem vendidos em concorrência de mercado, em processo transparente, realizando esses ativos de forma otimizada.

Portanto, esta questão, associada à conclusão das responsabilidades contratuais com os NPO, que estimamos estarem em condições de serem

concretizadas nos próximos meses, provavelmente lá para o final do verão ou final do ano, e à cedência do contrato com a Venezuela, ditarão naturalmente o fim da atividade, da responsabilidade daquilo que era a ENVC tal como era conhecida. O futuro da empresa depende exclusivamente da decisão do acionista e das tutelas. Desconhecemos e, naturalmente, essa decisão não compete ao Conselho de Administração, como compreenderão.

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Não é a atividade, é a existência jurídica.

O Sr. Dr. **José Luís Serra**: — Sim, a existência jurídica, entenda-se.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Foram 250 milhões de euros para encerrar!

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Muito obrigado ao Conselho de Administração, nas pessoas dos Srs. Eng.º Jorge Camões, Dr. José Luís Serra, Dr. Jorge Pinho, Eng.º Francisco Gallardo e Almirante Conde Baguinho. Desejo a todos vós um bom regresso a Viana do Castelo.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — O Sr. Deputado Eduardo Teixeira reclama que não foi respondida nenhuma das suas perguntas.

Sr. Eng.º Jorge Camões, ficou por dar alguma resposta?

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Aponte aqui uma, sobre o acervo histórico. É sobre o acervo histórico, Sr. Deputado? É algum detalhe adicional?

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Realmente, o passo que vai ser dado é no sentido de concretizarmos a implementação do plano que está acordado em relação ao acervo histórico.

Em relação à Atlânticoline, disse — mas não foi uma pergunta — que viriam cá os presidentes, ou um deles que não veio porque se recusou e que agora viria à Comissão de Inquérito...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. Eng.º **Jorge Camões**: — Claro, desculpe.

Pois não, mas já tínhamos respondido. Aquele tipo de acordo e feito daquela maneira, até porque estava fundamentado jurídica e tecnicamente, não o teríamos feito, de todo. De maneira nenhuma! Considerei e ainda considero que foi muito lesivo para a empresa, porque, além do aspeto financeiro, de «pancada», há o aspeto da imagem, que foi péssimo.

O Sr. **Presidente** (Abel Baptista): — Muito obrigado, Sr. Eng.º Jorge Camões.

Depois de mais de quatro horas de audição, dou por encerrada a reunião de hoje.

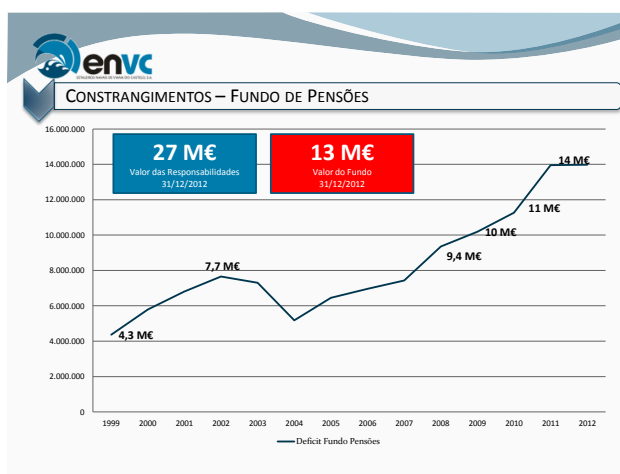
Eram 21 horas e 29 minutos.

Slides projetados pelo Sr. Eng.º Jorge Camões no decurso da intervenção que fez no início da audição.


slide 1 — [voltar](#)



slide 2 — [voltar](#)



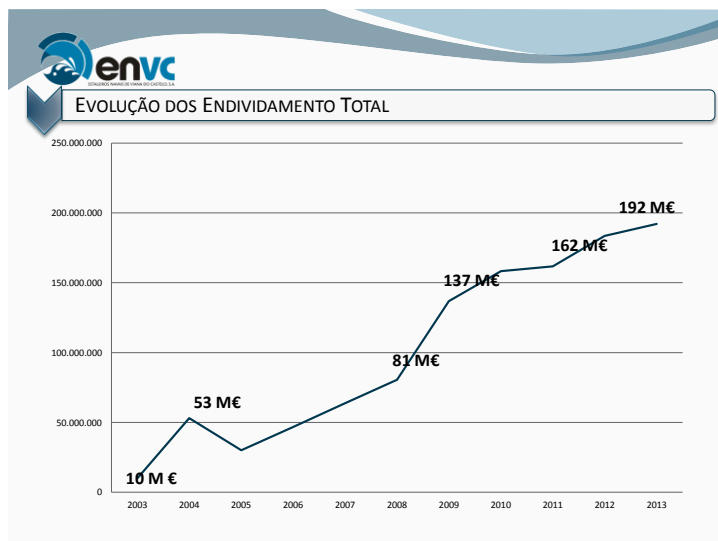
slide 3 – [voltar](#)

 **CONSTRANGIMENTOS – FUNDO DE PENSÕES**

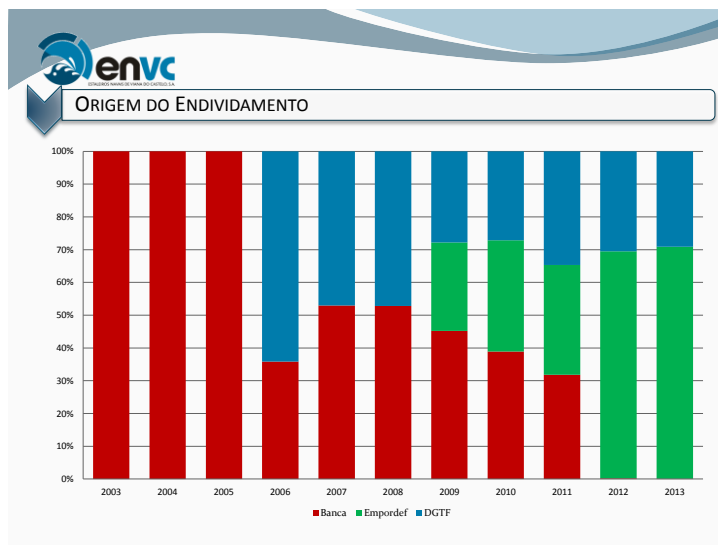
"DE FORMA A PODER CUMPRIR COM O NÍVEL MÍNIMO DE FINANCIAMENTO EXIGIDO PELO INSTITUTO DE SEGUROS DE PORTUGAL, É NECESSÁRIO EFECTUAR UMA CONTRIBUIÇÃO NO VALOR DE 5.474.298 € MAIS A CONTRIBUIÇÃO ANUAL PREVISTA NO PLANO DE AMORTIZAÇÃO, NO MONTANTE DE 724.857 €."

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

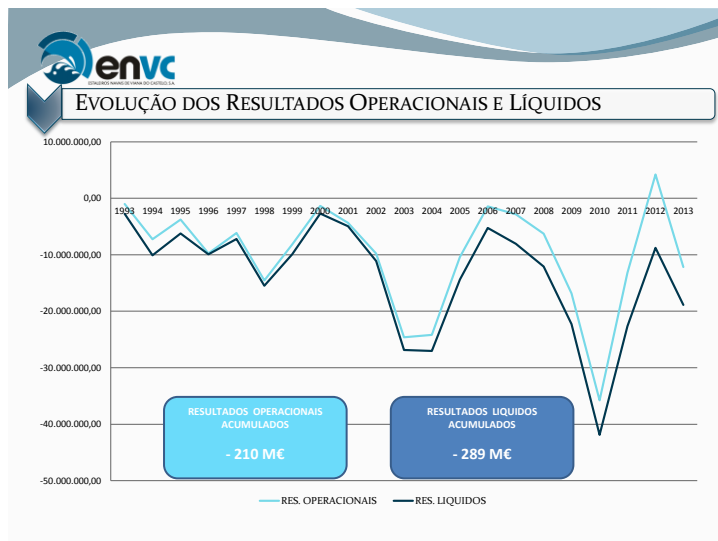
slide 4 — [voltar](#)



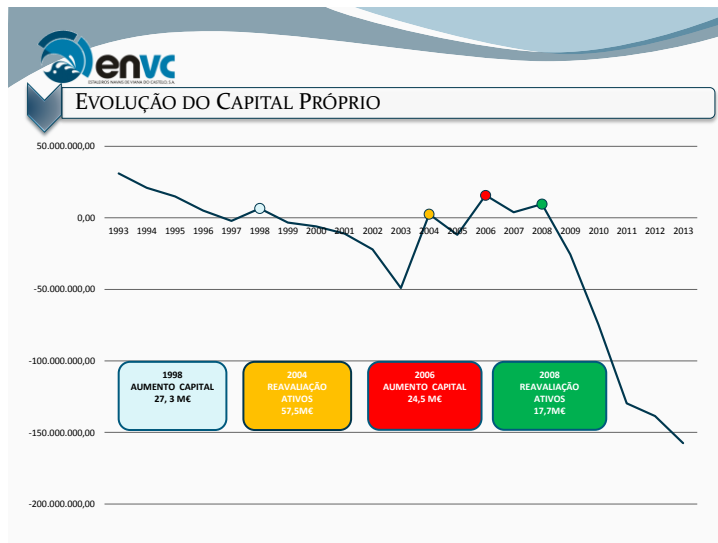
slide 5 — voltar



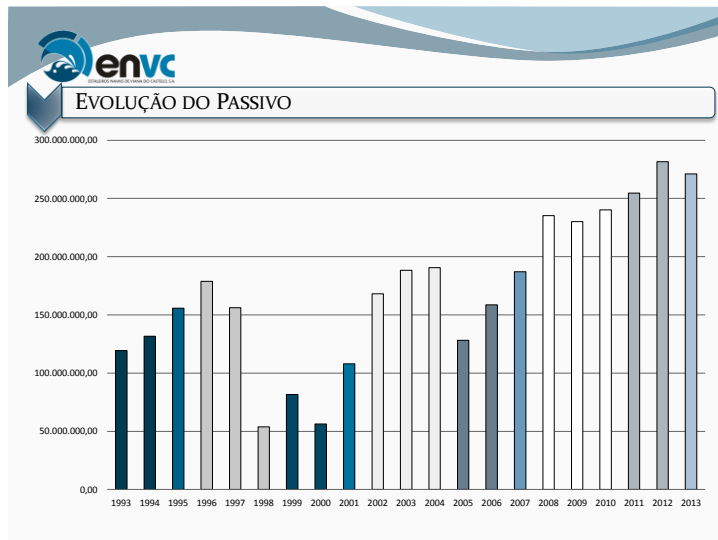
slide 6 — voltar



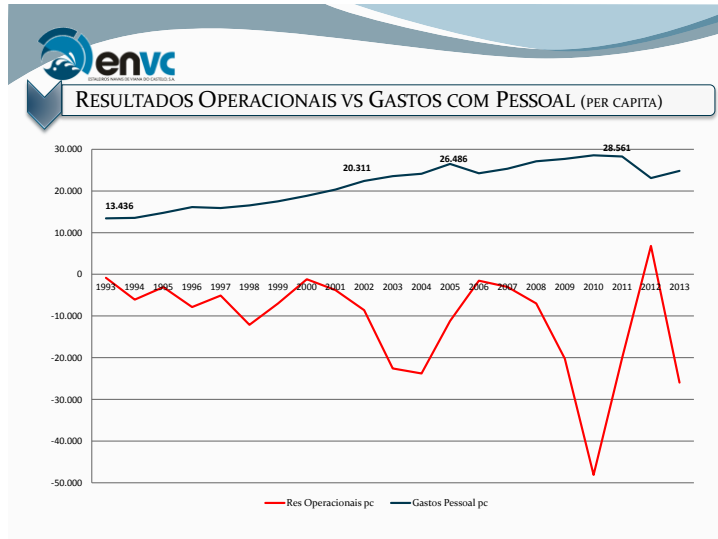
Slide 7 — voltar



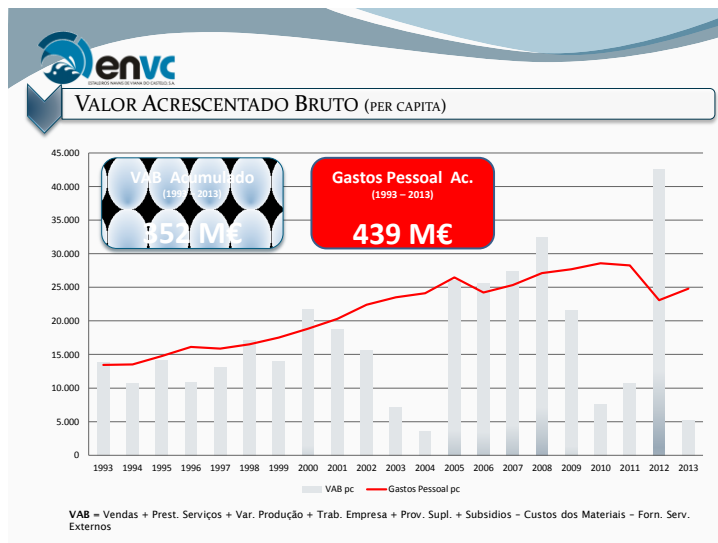
slide 8 — voltar




Slide 9 – voltar



slide 10 — voltar




Slide 11 — voltar



PRINCIPAIS CONSEQUÊNCIAS

- CONCLUÍDO EM 2009 E RECUSADO PELO ARMADOR (ATLANTICOLINE)
- CUSTOS TOTAIS (ATLÂNTIDA - 58,3 M€ / ANTICLONE - 15,5 M€)
- ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO DE 37 M€ COM JUROS ANUAIS DE 2,5 M€
- CUSTO ANUAL DE IMOBILIZAÇÃO COM O NAVIO ATLÂNTIDA ATÉ 1,0 M€
- PERDA DE VALIDADE DOS CERTIFICADOS DE GARANTIA DOS DIFERENTES EQUIPAMENTOS
- CUSTOS DE IMAGEM INQUANTIFICÁVEIS
 - NUMA 1ª FASE: JUNTO DO MERCADO DE CONSTRUÇÕES E JUNTO DA BANCA
 - NUMA 2ª FASE :DEGRADAÇÃO DO VALOR DE MERCADO DO NAVIO

slide 12 — voltar



PRINCIPAIS CONSEQUÊNCIAS

- O ACORDO GLOBAL CELEBRADO ENTRE OS ENVC E A ATLÂNTICOLINE, ESTIPULAVA :

PARECERES E RECOMENDAÇÕES (TÉCNICOS E JURÍDICOS)

- PAGAMENTO DE 40 M€ À ATLÂNTICOLINE
- 32 M€ FORAM PAGOS NO MOMENTO DA ASSINATURA DO ACORDO - 23/12/2009
- 4 M€ A PAGAR ATÉ 31/12/2010
- 2 M€ A PAGAR ATÉ 31/12/2011
- 2 M€ A PAGAR ATÉ 31/12/2012

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

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



ALIENAÇÃO DO NAVIO FERRY ATLÂNTIDA

➤ 2011/2014 – Visitas/pedidos informações (aprox. 60)


- 26.02.2014 – CA aprovou lançamento Procedimento Concurso
- 12.03.2014 – Lançamento do Concurso
- 23.04.2014 – Abertura Propostas/Relatório preliminar do Júri
- 05.05.2014 – Receção Documentação em falta/Relatório do Júri
 - Convite do Júri para envio de BAFO
 - Abertura da BAFO/Relatório do Júri
 - Decisão do CA / ENVC

18



RENTABILIDADE DOS NAVIOS ENTREGUES


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



RENTABILIDADE DOS NAVIOS ENTREGUES

Construção	Nº	Tipo	Ano	Custos	Proveitos	Margem
Quimico	212	M	2003	26.305.527,28	23.175.731,90	-3.129.795,38 -14%
Reefer	213	C	2003	46.614.606,64	42.422.521,19	-4.192.085,45 -10%
Ferry - Lobo Marinho	237	E	2003	39.333.600,54	35.836.457,00	-3.497.143,54 -10%
Reefer	214	C	2004	47.889.052,06	40.857.625,60	-7.031.426,46 -17%
Quimico	224	m	2004	46.630.168,97	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	9.232.298,49	9.800.000,00	567.701,51 6%
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



RESULTADOS DOS NAVIOS CANCELADOS

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

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

Slide 17 — voltar




ORIGENS DOS CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO ENTREGUES

CONTRAPARTIDAS : 12 NAVIOS – RESULTADO: - 39 M€

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

MERCADO : 7 NAVIOS – RESULTADO: - 42 M€

slide 18 — voltar



NAVIOS MILITARES

Contrato	Valor M€	Recebimentos M€	Custos M€	Assinatura	Entrada em Vigor	Entrega Contratual	Entrega	Penalidades M€	Atraso (Meses)
NFO 238 - NRP Viana do Castelo	59,38	59,33	68,18		Outubro 02	Dezembro 02	Agosto 05	Março 14	7,27
NFO 239 - NRP Figueira da Foz	35,60	32,88	43,11		Outubro 02	Dezembro 02	Dezembro 05	Dezembro 13	2,89
	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		Maior 04	Abril 05	Abril 08	Junho 14	Cancelada
NCP 241 - Navio Combate Poluição	37,62	11,04	8,96		Maior 04	Abril 05	Outubro 08	Fevereiro 15	Cancelada
	75,85	22,07	20,46						

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



SINOPSIS DE PONTOS CHAVE (1)

- Continuidade da Actividade de Reparação Naval
- Garantir Condições para Concluir /Entregar os 2 NPO
- Recuperar Confiança nos Fornecedores dos NPO
- **Garantir Condições para cumprir Contrato Asfalteiros**
- **Garantir Colocação de Compras Chave para Asfalteiros**
- Garantir Manutenção do Navio Ferry Atlântida
- *Link* a potenciais interessados no Ferry (visitas, inspeções,..)
- **Garantir a Aplicação de Transparência nos Procedimentos**
- **Garantir, em permanência, gestão controlada Redução Custos**

1



SINOPSIS DE PONTOS CHAVE (2)

- Garantir Estabilidade Social na Empresa
- Garantir Atempadamente Pagamento de Salários
- Garantir com Sucesso um PLANO SOCIAL
- Garantir solução para otimizar nível de empregabilidade, via Procedimento de Subconcessão
- Assegurar manutenção de Competências
- **Manter “viva” a preparação de Propostas de Construções**
- Implementar com êxito Gestão de Acervo Histórico

27

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.