

DECLARAÇÃO DE VOTO

dos Deputados do Grupo Parlamentar do PCP na Comissão Parlamentar de Inquérito aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Perante as conclusões aprovadas unilateralmente pelos Deputados da maioria PSD/CDS na Comissão Parlamentar de Inquérito ao processo que culminou na extinção dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP, entendem dever lavrar em ata as razões do seu voto contra e publicitar as propostas que apresentaram e que foram rejeitadas liminarmente pelos Deputados do PSD, do CDS e do PS.

1. O relatório aprovado e as conclusões dele constantes, não refletem os factos apurados ao longo dos trabalhos da Comissão, ocultando aspetos fundamentais que se prendem com a matéria objeto da Resolução da Assembleia da República n.9/2014, de 30 de janeiro.

Importa aliás recordar que a maioria PSD/CDS, gorada a tentativa de impedir a realização do Inquérito parlamentar (que só teve lugar por via de um requerimento potestativo) logo no início dos trabalhos reservou unilateralmente para si a elaboração do relatório e das respetivas conclusões, revelando um claro propósito de instrumentalização política do inquérito parlamentar. As conclusões políticas da Comissão de Inquérito são parciais, refletem a visão governamentalizada dos acontecimentos que rodearam a decisão de liquidar os ENVC, branqueiam a atuação do Governo PSD/CDS-PP e assumem o claro propósito de proteger o desempenho do Ministro da Defesa Nacional neste processo.

A imposição de uma visão parcelar e redutora do processo de liquidação dos ENVC é inaceitável. Afirmar como inevitável a liquidação de uma empresa e de um setor económico estratégico a partir de um facto que não existe – a decisão da DGCOM relativa às ajudas de Estado - é politicamente desonesto e só entendível como uma forma de branquear e ilibar o Governo das suas responsabilidades.

Esconder que o Governo não usou todos os meios, nomeadamente a construção dos navios para a Marinha de Guerra Portuguesa, para justificar os 181 milhões de euros tidos como ajudas de Estado é branquear a inação e a demissão de responsabilidades que o Governo deveria assumir na defesa dos interesses nacionais junto da União Europeia.

Colocar os trabalhadores ao mesmo nível das sucessivas administrações e dos decisores políticos atribuindo-lhes responsabilidades pelas condições que levaram à liquidação dos ENVC não é só absurdo como revelador da visão política e ideológica dos partidos da direita, ou seja, branquear a ação dos sucessivos Governo e Administrações e culpar os trabalhadores pelos erros e omissões destes últimos.

2. Dos trabalhos da CPI fica claro que sucessivos governos e administrações tiveram responsabilidades no processo de esvaziar, descredibilizar e destruir os Estaleiros Navais de Viana do Castelo mediante o desinvestimento continuado, a celebração de contratos desvantajosos, a inexistência de mecanismos de controlo e aprovisionamento e gastos desnecessários em estudos de reestruturação que nada de positivo trouxeram aos ENVC.

Do decurso dos trabalhos ficou claro que a decisão do atual Governo de cancelar as encomendas para a Marinha Portuguesa (seis NPO e cinco lanchas de fiscalização costeira) que constituíam a maior encomenda que os ENVC dispunham, foi deliberada e foi determinante para a decisão de encerramento dos ENVC.

No final dos trabalhos da Comissão de Inquérito fica claro que a entrega dos ENVC à empresa Martifer não dá garantias que a atividade de construção naval seja preservada. Porém, as conclusões aprovadas escamoteiam tal realidade e optam de uma forma deliberada por branquear a decisão do Governo PSD-CDS/PP.

Resultou claramente das audições que o processo de subconcessionar os ENVC assenta em opções políticas e ideológicas, sendo uma decisão intencional e que visa omitir os reais objetivos da decisão governamental – liquidar os setores estratégicos da economia portuguesa e entrega-los aos privados.

Ficou claro nas audições que a decisão de extinguir os ENVC e concessionar os respetivos terrenos não era uma inevitabilidade, antes decorre e é inseparável das

opções de sucessivos governos e das ações e omissões das sucessivas administrações por eles nomeados, cujas responsabilidades não podem ser ilibadas.

3. Para o PCP a decisão do Governo de encerrar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo constituiu um dos exemplos mais escandalosos de abdicação dos interesses nacionais.

Os factos apurados demonstram que, ao contrário do que o Governo e as conclusões da maioria parlamentar pretendem fazer crer, não existia qualquer obrigação nem era uma inevitabilidade encerrar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo nem despedir a totalidade dos trabalhadores. O processo de investigação da Comissão Europeia em torno de alegadas ajudas de Estado nunca o determinou.

A opção do Governo de liquidar a empresa, é uma escolha que reflete uma posição ideológica que apenas serve os interesses dos grupos privados que pretendem apropriar-se de um património público determinante e estratégico na construção naval em Portugal.

O PCP entende que sempre existiu e que existe um outro caminho: a defesa da capacidade do país em matéria de construção naval em que os ENVC assumiam um papel decisivo.

4. O Grupo Parlamentar do PCP apresentou um conjunto significativo de propostas de alteração e de aditamento às conclusões propostas com base em factos objetivos e em informações recolhidas ao longo do inquérito.

As propostas apresentadas pelos Deputados do PCP e rejeitadas em bloco pelos Deputados do PSD, do CDS e do PS foram as seguintes:

- Enquanto unidade industrial no Alto Minho com efetiva capacidade instalada e saber fazer, o interesse dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo não se circunscreve num âmbito local ou regional. Com cerca de 700 trabalhadores, constituíram o único estaleiro, civil, com efetiva capacidade de projeto e construção em Portugal, razão pela qual se lhes reconhece um enorme prestígio nacional e internacional. A sua importância está relacionada com a criação de

uma parte substancial da riqueza produzida na região, constituindo uma empresa de referência no desenvolvimento do distrito de Viana do Castelo.

- Em lugar do aproveitamento de toda a capacidade produtiva da indústria naval, através da promoção da inovação tecnológica, da procura de encomendas e diversificação de mercados e produtos, os ENVC conheceram o desinvestimento continuado de sucessivos governos, a ineficácia e ausência de capacidade das administrações, a celebração de contratos desvantajosos, a inexistência de adequados mecanismos de controlo e aprovisionamento, gastos desnecessários em estudos de reestruturação que nada de positivo trouxe à empresa. Tudo isto traduzindo o que incontornavelmente prefigura uma deliberada opção de esvaziar, descredibilizar e destruir os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.
- Conclui-se os contratos [celebrados pelos ENVC] eram elaborados de forma deficiente em termos de garantias jurídicas e havia sérias dificuldades na gestão dos mesmos.
- Para a execução do conjunto de navios ao longo dos anos, foi sempre necessário recorrer, para além da ocupação total dos trabalhadores dos ENVC, a mão-de-obra externa. Para a execução do caderno de encomendas existente quando o atual Governo tomou posse (mais de 600 milhões de euros) seria necessário manter essa prática e o trabalho estaria garantido por vários anos.
- Resultou demonstrado que tanto os conselhos de administração dos ENVC e da EMPORDEF, como a tutela setorial tinham conhecimento que a empresa trabalhava reiteradamente gerando prejuízos.
- No âmbito da Lei de Programação Militar, e com o objetivo de dotar a Marinha de Guerra com os meios indispensáveis para a defesa e patrulhamento das águas territoriais nacionais e da vasta zona económica exclusiva portuguesa, foi encomendada aos ENVC a construção de oito navios de patrulha oceânica (NPO), sendo dois deles de combate à poluição, com opção por mais três, bem como de cinco lanchas de fiscalização costeira.
- O contrato foi assinado em 2009, sendo Ministro da Defesa Nacional o Prof. Nuno Severiano Teixeira, e ascendia ao montante de 500 milhões de euros. Porém, a decisão constava de Resolução do Conselho de Ministros aprovada em 2004.

- Por dificuldades relacionadas com a execução do projeto, os prazos de entrega dos primeiros NPO não foram cumpridos e o custo da respetiva construção foi largamente excedido, sem que os ENVC tenham sido ressarcidos desse aumento de custos.
- A construção dos navios Viana do Castelo e Figueira da Foz foi deficitária para os ENVC. Porém, existe o reconhecimento unânime da excelência desses navios e de que, passadas as dificuldades da construção do protótipo, a empresa ficou em condições de construir os navios seguintes em termos lucrativos.
- Foi também reconhecida a forte possibilidade de construir NPO para outros países, dada a reconhecida excelência dos navios construídos.
- Aliás, haviam sido adquiridos materiais para prosseguir com a construção de mais NPO, e também de navios de combate à poluição.
- Porém, em setembro de 2012, o Governo PSD/CDS, sendo Ministro da Defesa o Dr. Aguiar Branco, decidiu cancelar a encomenda dos seis NPO em falta (e também dos NPC, os navios de combate à poluição) e das cinco lanchas de fiscalização costeira, que implicariam pagamentos aos Estaleiros da ordem de 57 milhões de euros em 2013 e de 38 milhões em 2014.
- Esta decisão constituiu um rude golpe para os ENVC, na medida em que correspondeu ao cancelamento da maior encomenda de que a empresa dispunha.
- E constituiu um duro golpe para o país, na medida em que as vastas águas territoriais e zona económica exclusiva carecem de uma fiscalização que os atuais meios da Marinha não estão em condições de assegurar, sendo reconhecido o défice de fiscalização da vasta área adjacente às regiões autónomas.
- Não existindo os ENVC, o país não está em condições de construir novos NPO, satisfazendo eventuais encomendas de outros países, nem está em condições de assegurar a construção em Portugal de mais NPO tão necessários para a Marinha de Guerra Portuguesa.
- A Defesa Nacional, a fiscalização dos espaços marítimos sob jurisdição e salvaguarda da vida humana constitui parte da missão da Marinha. A necessidade de navios capazes para o desempenho de tais atribuições poderia constituir uma oportunidade para revitalizar os ENVC e alcançar o indispensável reequilíbrio financeiro.

- Além do significado financeiro, os ENVC veriam reforçada a sua posição na construção de navios militares contribuindo para elevar os índices de industrialização do País. Podia inclusive favorecer a entrada no mercado de exportação deste tipo de navios, a que se ligaria o indispensável esforço de modernização em toda a estrutura dos ENVC.
- A empresa Atlânticoline, empresa de capitais públicos na titularidade do Governo Regional dos Açores, celebrou com os ENVC um contrato destinado à construção de dois ferry-boat para deslocações entre as ilhas nessa Região.
- O caderno de encargos para o respetivo concurso foi elaborado pela empresa SCMA, pertencente ao Eng. João Moita, que recorreu aos serviços da empresa russa Petrobalt.
- Para a respetiva construção, a empresa dos ENVC recorreu aos serviços da mesma empresa Petrobalt, também por sugestão do Eng. João Moita. Porém, foi reconhecido que esta opção se revelou errada e dificultou a execução do projeto.
- Foi reconhecido por vários depoentes que o prazo previsto no contrato para a execução dos navios era impraticável.
- Ao longo da execução do projeto foram sugeridas várias alterações por parte dos ENVC, que foram aceites pela Atlânticoline, através do seu fiscal residente.
- Por outro lado, foram exigidas pela Atlânticoline diversas alterações ao projeto, que os ENVC aceitaram sem alterar as condições contratuais e sem aumentar o preço dos navios.
- Em consequência de opções assumidas e de erros cometidos na execução do projeto, verificou-se que o navio Atlântida não conseguiu atingir a velocidade contratualmente exigida.
- Em consequência, e dado que o incumprimento da velocidade exigida era uma cláusula contratual suscetível de conduzir à rescisão do contrato, a Atlânticoline procedeu a essa rescisão.
- Apesar de haver pareceres técnicos que contestam a posição da Atlânticoline e que consideram injustificável a rescisão do contrato, a Administração dos ENVC liderada pelo Eng. José Manuel Rolo entendeu que não deveria contestar essa rescisão e aceitou que a empresa ficasse com o navio Atlântida já construído e com o Anticiclone em construção, sem quaisquer garantias quanto à sua venda, e

aceitou devolver à Atlânticoline, a título indemnizatório, a quantia de 40 milhões de euros.

- Vários depoentes consideraram inexplicável e incompreensível que os ENVC não tenham litigado em defesa dos seus interesses, e tenham aceite, por acordo, a exigência da Atlânticoline.
- Segundo tais depoimentos, a situação criada seria suscetível de conduzir a uma redução do preço do navio, mas nunca à rescisão do contrato, nos termos lesivos em que foi efetuada para os ENVC. Foi referido não haver memória de um caso semelhante.
- No seu depoimento, o ex-ministro Augusto Santos Silva aludiu ao ambiente político criado nos Açores em torno do Atlântida, que não permitiu uma solução mais favorável aos ENVC.
- No âmbito de um acordo bilateral entre Portugal e a Venezuela, foi encomendada aos ENVC pela Empresa Pública PDVSA, a construção de dois navios asfalteiros, cujo contrato ascende a 130 milhões de euros.
- Foi efetuada aos ENVC um pagamento inicial de 10% do valor do contrato, no montante de 12,8 milhões de euros, sendo que este valor não foi utilizado para a execução do contrato mas para outras necessidades da empresa, o que não se considera razoável.
- Porém, sem que tenham sido dadas explicações plausíveis para esse facto, a encomenda não foi executada, de modo a que a empresa pudesse honrar os seus compromissos contratuais.
- Extinta a empresa sem que a construção tenha sido efetuada, o Estado português fica numa situação contratual delicada e inteiramente nas mãos da boa vontade das autoridades venezuelanas.
- De facto, não existe qualquer garantia de que a empresa concessionária das instalações dos ENVC (Martifer) esteja em condições, ou esteja na disposição de construir os navios asfalteiros.
- Consequentemente, o Estado português pode ser responsabilizado pelo incumprimento contratual dos navios asfalteiros, com as consequências daí decorrentes para o erário público.
- Na audição efetuada ao eng. Jorge Camões, foi informado que o contrato dos asfalteiros seria assumido por uma empresa a criar no âmbito do Grupo

Empordef. Sucede que, entretanto, em reunião da Comissão de Defesa Nacional em 25 junho de 2014, o Ministro da Defesa Nacional anunciou a decisão do Governo de extinguir o Grupo Empordef.

- Sobre o Programa de Contrapartidas não ficou claro quais os reais motivos da sua não concretização, devendo a questão ser remetida para a Comissão Parlamentar de Inquérito já constituída quanto aos Programas Relativos à aquisição de Equipamentos Militares.
- O plano [de reestruturação da empresa] que previa um investimento de cerca de 70 milhões de euros para repor o equilíbrio financeiro dos ENVC, além de alterações ao modelo de gestão da empresa e redução do número de trabalhadores, nunca foi apresentado à Comissão Europeia.
- Concluiu-se também que este plano de reestruturação previa o despedimento de 420 trabalhadores.
- Em junho de 2011, a Empordef e os ENVC não tinham presidentes e os ENVC, embora com um passivo com mais de 250 milhões de euros detinham uma carteira de encomendas superiores a 600 milhões de euros, incluindo as encomendas da Marinha de Guerra Portuguesa, os asfalteiros para a Venezuela e as contrapartidas dos submarinos.
- Vários Governos, entre 2006 e 2012, adiantaram, sob a forma de suprimentos, empréstimos, ou outras formas verbas que, no entendimento da Comissão Europeia, totalizavam 180 milhões de euros.
- Por iniciativa do Governo português e no quadro de um processo de privatização foi suscitada junto da Comissão Europeia a questão de saber se essas transferências financeiras para a empresa podiam ou não ser consideradas ajudas de Estado.
- Vários Governos assumiram o entendimento que os financiamentos aos ENVC não configuram ajudas de Estado.
- Conforme referido por vários depoentes, o processo de averiguações realizado pela Comissão Europeia relativo a ajudas de estado à indústria da construção naval é um procedimento comum.
- Até 3 de abril de 2013 houve 7 procedimentos abertos pela União Europeia para situações similares de construção naval em diversos Estados-membro tendo-se

confirmado que há processos de ajuda de Estado que foram concluídos sem consequências gravosas para os Estados-membro.

- No caso dos ENVC não há, até hoje, qualquer decisão da DGCOM relativos aos 181 milhões de euros tidos como ajudas de Estado, sendo que o Estado Português podia ter justificado a ajudas de Estado com a construção dos navios para a marinha.
- Desde que o XIX Governo tomou posse que foi assumida a intenção de liquidar os ENVC, tal como é comprovado pelas afirmações do Dr. Vicente Ferreira, *“ou encontrávamos alguém que estivesse disponível para investir e desenvolver a atividade económica de construção e reparação naval, fosse na privatização, fosse na subconcessão, ou, com o encargo do contribuinte, não era possível manter aquela situação. Era a nossa perspetiva.”*
- O Governo para prosseguir o objetivo de liquidar os Estaleiros de Viana do Castelo e, uma vez fracassado o processo de reprivatização, optou pela “Subconcessão da Utilização Privativa do Domínio Público e das Áreas Afetas à Concessão Dominial atribuída à Sociedade Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S. A.».
- O XIX Governo usou sempre a posição da Comissão Europeia, que, sublinhe-se, ainda não está tomada, como pretexto e justificação para as suas opções políticas e ideológicas.
- O júri do concurso do processo de subconcessão teve dúvidas quanto ao facto de o concurso dever ser ao abrigo do Código dos Contratos Públicos.
- No entanto, o concurso de subconcessão decorreu ao abrigo do Código de Procedimento Administrativo para facilitar todo o procedimento, segundo as afirmações do Presidente do Júri do concurso de subconcessão.
- Tal como foi afirmado pelo Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Pedro Aguiar Branco, a opção de subconcessionar os ENVC assenta em opções políticas e ideológicas.
- O valor da subconcessão pago pela West Sea é manifestamente exíguo tendo em conta quaisquer valores de mercado que se possam considerar. De facto uma renda mensal de 37500€ pela utilização dos terrenos, edifícios, infraestruturas e alguns equipamentos afetos é contra qualquer lógica de mercado.

- Segundo vários depoimentos, a entrega dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo à Empresa Martifer não dá garantias que a atividade de construção naval seja preservada.
- O processo de subconcessão dos ENVC abre a porta a outras atividades industriais que não as da construção e da reparação naval.
- A subconcessionária a quem foi concessionado os ENVC possui conhecimentos insuficientes na área da construção naval e não garante os mesmos níveis de contratação dos ENVC, reconhecidas pelo último Presidente do Conselho de Administração dos ENVC. Acresce que tem uma situação financeira que não é melhor que a dos ENVC, com um passivo superior a 300 milhões de euros.
- O encerramento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo constitui uma perda para a região, para a economia da região e do país, sendo um golpe muito duro para os trabalhadores, para as suas famílias e para o tecido social de Viana do Castelo.
- Para além das perdas para a região e para a construção naval, há perdas no que diz respeito ao equipamento militar do Estado português na vertente de navios necessários ao serviço de busca e salvação e ao serviço de fiscalização.
- A decisão de extinguir a empresa ENVC e concessionar os respetivos terrenos não era uma inevitabilidade que decorresse da inviabilidade da indústria naval mas uma opção política do atual Governo.
- A difícil situação económica e financeira que serviu de pretexto para a sua extinção, é inseparável das opções de sucessivos governos e das ações e omissões de sucessivas administrações por eles nomeadas, cujas responsabilidades não podem ser ilibadas.

5. Finalmente, os Deputados da PCP na Comissão Parlamentar de Inquérito aos ENVC salientam a pesada responsabilidade dos Governos e das sucessivas administrações dos ENVC por eles nomeadas, no processo que conduziu ao desmantelamento da empresa, e salientam, por ter resultado claramente dos trabalhos, o peso que a decisão de cancelamento das encomendas para a Marinha, o arrastamento sem execução dos navios asfalteiros para a Venezuela e o inacreditável processo dos navios Atlântida e Anticiclone tiveram como motivos justificadores da decisão final de encerramento que o Governo entendeu levar por diante.

Em todo este processo, com graves consequências para a economia nacional, para a região de Viana do Castelo, para a indústria naval e para o necessário esforço de modernização da Marinha Portuguesa, existem pesadas responsabilidades repartidas por Governos envolvendo o PS, o PSD e o CDS, que não podem ser escamoteadas e que resultam evidentes dos trabalhos da Comissão, embora não sejam refletidas nas conclusões propostas unilateralmente pela maioria e das quais os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP se demarcam claramente em aspetos essenciais, tendo votado contra a sua adoção na globalidade.

Assembleia da República, 10 de Julho de 2014

Os Deputados

(António Filipe)

(Carla Cruz)