



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS  
Grupo Parlamentar

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

**Propostas de alteração do Grupo Parlamentar do PCP à proposta de Conclusões:**

**Proposta de substituição da conclusão 1:**

1. Enquanto unidade industrial no Alto Minho com efetiva capacidade instalada e saber fazer, o seu interesse não se circunscreve num âmbito local ou regional. Com cerca de 700 trabalhadores, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo 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.

**Proposta de substituição da conclusão 2:**

2. 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.

**Proposta de substituição da conclusão 11:**

11. Conclui-se também que os contratos eram elaborados de forma deficiente em termos de garantias jurídicas e havia sérias dificuldades na gestão dos mesmos.

**Proposta de substituição da conclusão 12:**

12. 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.

**Proposta de substituição da conclusão 13:**

13 - 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.

**Proposta de substituição da conclusão 14:**

14. 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.

**Proposta de substituição da conclusão 16:**

16 - 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.

**Proposta de substituição da conclusão 17:**

17 - 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.

**Proposta de aditamento de pontos 17-A a 17-J:**

17-A - 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.

17-B - 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.

17-C - Foi também reconhecida a forte possibilidade de construir NPO para outros países, dada a reconhecida excelência dos navios construídos.

17-D - Aliás, haviam sido adquiridos materiais para prosseguir com a construção de mais NPO, e também de navios de combate à poluição.

17-E - 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.

17-F - Esta decisão constituiu um rude golpe para os ENVC, na medida em que correspondeu ao cancelamento da maior encomenda de que a empresa dispunha.

17-G - 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.

17-H - 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.

17-I - 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.

17-J- 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.

**Proposta de substituição da conclusão 18:**

18- 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.

**Proposta de aditamento de novos pontos 22-A a 22-C:**

22-A - 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.

22-B - 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.

22-C - Foi reconhecido por vários depoentes que o prazo previsto no contrato para a execução dos navios era impraticável.

**Proposta de aditamento de novos pontos 24-A a 24-D:**

24-A - Ao longo da execução do projeto foram sugeridas várias alterações por parte dos ENVC, que foram aceites pela Atlânticoline, através do seu fiscal residente.

24-B - 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.

24-C - 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.

24-D - 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.

**Proposta de aditamento de novo ponto 27-A:**

27-A - 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.

**Proposta de aditamento de novos pontos 28-A e 28-B:**

28-A - 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.

28-B - 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.

**Proposta de aditamento de novo ponto 30-A:**

30-A - 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.

**Proposta de Eliminação das conclusões 32 e 33.****Proposta de substituição da conclusão 34:**

34 - 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.

**Proposta de substituição da conclusão 35:**

35 - 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.

**Proposta de aditamento de novos pontos 36-A a 36-E:**

36-A - 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.

36-B - 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.

36-C - 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.

36-D - Consequentemente, o Estado português pode ser responsabilizado pelo incumprimento contratual dos navios asfalteiros, com as consequências daí decorrentes para o erário público.

36-E - 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.

**Proposta de substituição da conclusão 40:**

40. 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.

**Proposta de substituição da conclusão 44:**

44. Este plano 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.

**Proposta de eliminação da conclusão 46.**

**Proposta de substituição da conclusão 48:**

48. Concluiu-se também que este plano de reestruturação previa o despedimento de 420 trabalhadores.

**Proposta de substituição da conclusão de 49:**

49. 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.

**Proposta de substituição das conclusão 54 a...:**

54. 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.

55. 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.

56. Vários Governos assumiram o entendimento que os financiamentos aos ENVC não configuram ajudas de Estado.

57. 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.

58. 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.

59. 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.

60. 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.”*

61. 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.».

62. 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.



63. 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.

64. 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.

65. 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.

66. 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.

67. 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.

68. O processo de subconcessão dos ENVC abre a porta a outras atividades industriais que não as da construção e da reparação naval.

69. 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.

70. 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.

71. 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.

72. 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.

73. 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.

**Propostas de eliminação das conclusões 74 a 81.**

Assembleia da República, 7 de julho de 2014

Os Deputados

António Filipe

Carla Cruz