



# Público

## Prejuízo histórico do Estaleiro de Viana inferior ao preço do BPN

**Investigação** Os últimos 41 anos de vida do estaleiro ● Desde 1990, prejuízos operacionais somam 179 milhões de euros ● **Reportagem** ● Estaleiros de Peniche, privados, viram-se para África e aumentam investimento e lucros *Págs. 8 a 11 e 33*

### Saúde

Banco público do cordão umbilical está numa “situação aflitiva”  
*Págs. 18/19*



### Reportagem

O autarca de Penela que deixou a marca digital numa terra de pastores  
*Págs. 14/15*

### Pública

A crise italiana é política, não de especuladores  
Análise de Jorge Almeida Fernandes



## Bastidores do maior império de vestuário do mundo

Reportagem na Corunha de Luís Villalobos e Adriano Miranda  
*Pública*

### Balanço de seis meses

A violência ainda não matou a Primavera árabe  
*Pág. 30/31*

### Entrevista

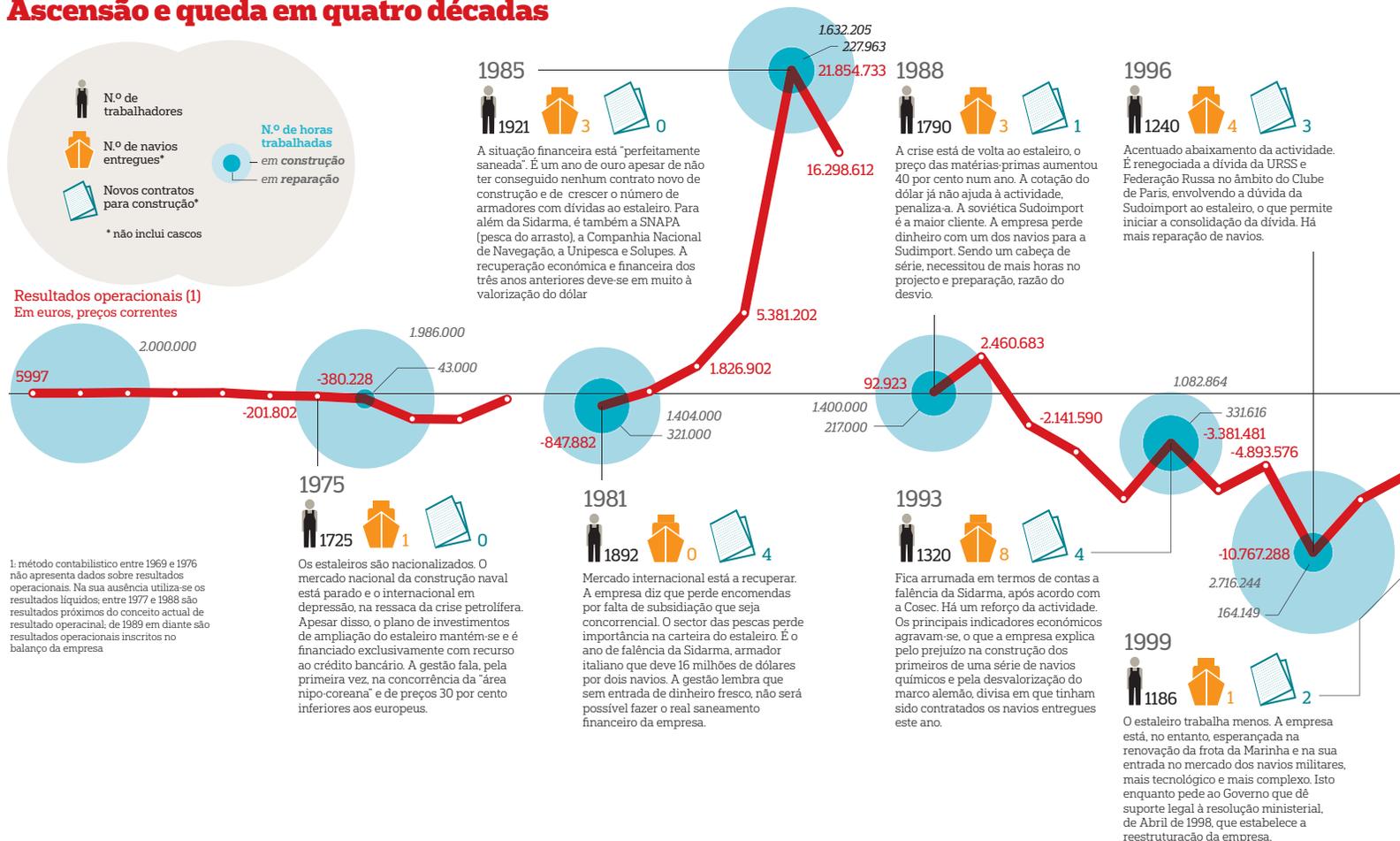
Miguel Cadilhe: “Sacrifícios para quem tem mais património”  
*Pág. 12/13*

### Perfis de Assis e Seguro

Candidatos à liderança do PS querem ruptura  
*Pág. 20/21*

# Crise naval

## Ascensão e queda em quatro décadas



## Prejuízos de 20 anos consecutivos nos Estaleiros de Viana somam 179 milhões

O PÚBLICO consultou os relatórios e contas dos últimos 41 anos e fez contas às perdas operacionais acumuladas em todos os anos das últimas duas décadas do único estaleiro de construção de navios oceânicos do país

### Lurdes Ferreira

Os 20 anos mais negros da história dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo atingem 179 milhões de euros de resultados operacionais negativos acumulados. O valor, a que o PÚBLICO chegou a partir da consulta dos relatórios e contas dos últimos 41 anos, é o resultado de anos consecutivos a perder dinheiro, de 1990 a 2009, no seu negócio principal: construir e reparar barcos.

A administração da empresa anunciou no mês passado a intenção de um despedimento colectivo que causou polémica, levou o Governo a responder que ia avaliar o plano até Setembro e lançou a sombra do encerramento face à grave crise que atravessa. O valor encontrado equivale a menos do que a dívida de 200 milhões de euros da Metro do Porto que o Governo vai pagar ao banco francês BNP-Paribas, como foi anunciado há alguns dias. É também próximo dos 180 milhões de preço mínimo pelo qual o Governo anterior pôs o BPN à venda e cujo resultado será conhecido dentro de três dias. É ainda equivalente ao que o Estado pagou nos últimos cinco anos à Fertagus (também 180 milhões).

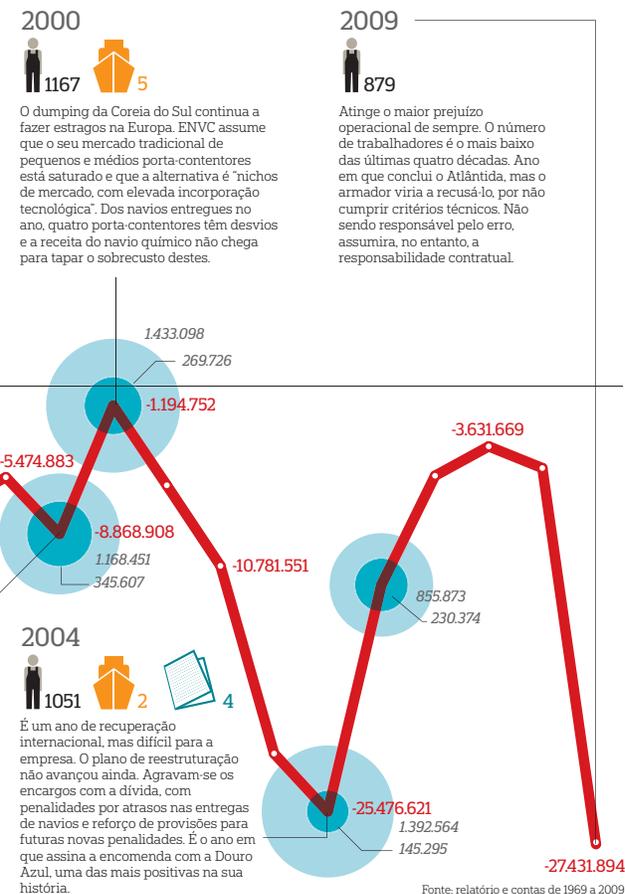
Os relatórios e contas da empresa desde 1969 até 2009, os únicos publicados, mostram que os resultados operacionais, depois de duas primei-

ras décadas de ziguezague, mergulharam no vermelho em 1990 e descem a cada vez maior profundidade.

As últimas contas disponíveis são relativas a 2009 e apontam para a maior perda de sempre: 27,4 milhões de euros. O valor é da mesma empresa que atravessou praticamente toda a década de 1980 com lucros – em 1985 arrecadou 21,5 milhões operacionais positivos – mas deixou de os ter desde 1990. Os resultados de 2010, que não se encontram ainda depositados na Conservatória do Registo Comercial, poderão ser piores.

O fio de 41 anos de vida dos Estaleiros de Viana através dos indicadores que reflectem exclusivamente os custos e proveitos da sua actividade construtora e reparadora (como vendas, prestação de serviços, compra de matérias-primas, salários e encargos, custos gerais de produção e amortização do immobilizado) imita o movimento do nadador que caminha em linha para a prancha, salta uma, duas vezes, ganha impulso, voa e depois mergulha a pique. Entre a realidade e a imagem fica a água e uma empresa que chegou a ter dois mil trabalhadores nos anos de ouro de 1980 e tem hoje menos de 700.

A viagem confirma uma empresa sempre mais condicionada pela economia externa do que pela doméstica, que sentiu, logo em 1975, o arremes-



## A empresa sentiu, logo em 1975, o arremesso do bloco asiático, anos antes dos outros sectores

so do bloco asiático (então a “área nipo-coreana”), e anos antes dos outros sectores, e uma importante parte dos seus resultados pendura-se em diferenças cambiais – que geram ou fazem desaparecer milhões.

Os seus próprios resultados reflectem como foi apanhada entre crises profundas: a bonança até 1973, a crise do petróleo em 1974 e a nacionalização em 1975, a nova bonança da década de 1980, o fim da ex-URSS e na década de 1990 a viragem estrutural do mercado para a Coreia do Sul e China.

### Repetição de erros

Os documentos não escondem os longos períodos em que nem o poder político nem os próprios gestores tiveram respostas adequadas para os momentos que outros países aproveitaram, reestruturando o respectivo negócio. Repetem-se os mesmos erros ao longo dos anos, nomeadamente a manutenção de investimentos em períodos de ajustamento e os contratos (dos que são relatados) para a construção de barcos com prejuízo para o estaleiro.

A gestão justifica as encomendas com perdas, como em 1995, como a forma de evitar “maiores prejuízos que adviriam [da mão-de-obra improdutiva]”. Vários casos são relatados, logo em 1978 e repetem-se em 1988, 1995, 1998, 2000, 2002, 2003 e 2004.

Internamente, admite-se que apenas a encomenda global dos dois navios de passageiros da Douro Azul, entregues em 2004, deu resultados positivos nesta década, mas a empresa e a tutela não quiseram comentar.

Depois de nacionalizada e já em crise, são vários os anos em que através dos relatórios e contas a empresa apela ao Estado que cumpra o que vai prometendo, sem que este assumira intervenções, decisivas e da sua responsabilidade, sobre uma participação de que continuou a ser accionista e na linha do que fez com outras empresas da esfera pública. É assim até hoje. O Tesouro foi o accionista dos estaleiros até 2005, ano em que deixou a tutela da Economia e passou para a Defesa e a Empordef, a holding do Estado para as suas participações na defesa, passou a único accionista.

### A grande esperança

Acabadas as oportunidades no segmento pesqueiro e de navios de carga, e depois de ter entrado nos navios de transporte de químicos, mais complexos, os navios militares são desde 1998 a grande esperança dos estaleiros. Mas tal como a reestruturação prometida pela resolução do conselho de ministros de 1998 ainda não foi executada, também os frutos da renovação da frota da marinha e as contrapartidas dos submarinos não deram os frutos que esperava. Logo em 1998, a empresa identificava o que ganharia com essa possibilidade e o que precisava: mais trabalho, maior “grau de exigência [com] necessárias melhorias de organização e processos”, além de uma “nova especialização num mercado vasto mas restrito quanto à especialização e de elevada exigência tecnológica”.

A entrada neste segmento tem saído cara ao estaleiro. O primeiro navio-patrolha, avaliado em 45 milhões de euros, foi entregue à Marinha em Maio, mas teve um desvio de custos para mais do dobro do preço contratado e um atraso de cinco anos. O contrato, fechado com preço fixo, não previa imprevistos inerentes a um protótipo, como era o caso. O segundo navio, agora em construção, também tem desvio, mas poderá ficar pelos 50 a 60% de sobrecusto.

O projecto de engenharia de base destes dois navios-patrolha foi entregue à alemã HDW – a mesma que desenhou e construiu os submarinos comprados por Portugal e hoje chamada Thyssen-Krupp –, mas o processo não correu bem, sendo que os Estaleiros de Viana suportaram os custos e o prazo escorregou logo ao primeiro navio.

Hoje, a grande ambição é a construção de um navio logístico para a Armada, que custa 350 a 400 milhões de euros. Esta operação cruza também com as contrapartidas que o Estado negociou pela compra dos submarinos: o projecto-base de engenharia é feito pela Thyssen-Krupp. Do programa de contrapartidas fez também parte a encomenda de 10 porta-contentores para um armador alemão (já entregues). O contrato deu também prejuízo, estima-se que entre 10 a 15% do preço. Nem a tutela nem a empresa quiseram comentar.

## Tendência da indústria europeia

# A saída é pelo nicho dos navios militares

Ex-conselheiro europeu e ex-administrador do estaleiro explica que o caminho não pode ser outro. Diz que falta a Viana o que se fez na Lisnave, que custou mas resultou

● Só há uma saída para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC), o único estaleiro de construção de navios oceânicos do país: os navios militares. Sérgio da Fonseca, que foi conselheiro para a indústria na Representação Permanente de Portugal (Reper) na UE, por toda a década de 90, onde acompanhou o sector naval, quadro e administrador da empresa nos últimos dez anos, defende que este é o único caminho possível para fazer o que designa por “um imperativo”: reestruturar, encontrar um parceiro estratégico preferencialmente europeu e privatizar.

Face à crise nos navios mercantes, “a empresa não tem solução se não continuar a construir no sector militar”, assegura este especialista que encontra cinco motivos para uma solução para uma empresa que espera desde 1998 por uma reestruturação integrada, após “tentativas dispersas, por isso, ineficazes”, e ainda “baseada num modelo de negócio e de organização dos anos 80”.

Primeiro motivo invocado: a indústria naval europeia está a substituir o mercado dos navios de carga simples por unidades com incorporação crescente de tecnologia e o nicho da defesa é considerado um dos mais atractivos. O mercado de petroleiros, graneleros e cargueiros está hoje nas mãos dos coreanos e chineses. A Europa tem apenas cinco a sete por cento do mercado mundial da construção de navios, por tonelagem, mas 15 a 20 por cento do volume de negócios. “É o segmento de alta tecnologia”.

Segundo, os estaleiros de Viana conquistaram agora uma nova e “determinante experiência” com a construção dos dois navios-patrolha, o segundo dos quais deve ficar pronto até final do ano. Juntam-se os navios de combate à poluição, também em execução. O conteúdo tecnológico faz a diferença. Os dois navios-patrolha deslocam 1600 toneladas e valem 45 milhões de euros cada. Um navio de carga com a mesma capacidade fica entre 10 a 12 milhões de euros.

A nova experiência comportou até erros caros, mas “aprendeu”, diz. “Quem é muito bom a fazer um Fiat 500 pode não saber fazer Ferraris. Os ENVC não tinham conhecimento suficiente para aquele tipo de produto”. Precisavam de medidas de “engenharia, organização, gestão de projecto, compras” adequadas. “Chegaram a ser propostas há anos mas não foram adoptadas”.

Terceiro, o programa de renovação da frota da Marinha do qual fazem parte os navios-patrolha, está há vários anos anunciado e até pode ser ainda mais adiado por causa da crise, mas este ex-administrador da produção e projecto dos ENVC, entre 2004 e o início de 2011, responde que há interesses nacionais que ultrapassam o curto prazo. Do pacote da Armada, avaliado em 2004 em 600 milhões de euros, fazem ainda parte cinco lanchas de fiscalização costeira e um navio logístico, constituindo este último o maior desafio tecnológico. “É a possibilidade de Portugal absorver tecnologia relevante e posicionar-se para entrar no nicho do mercado militar com fortes perspectivas de exportação”, diz Sérgio da Fonseca. “Portugal tem lugar para um estaleiro de navios oceânicos. Não é deixar cair, é não perder a oportunidade. As medidas têm de ser coerentes com o discurso político sobre o mar.”

Quarto, questiona se o país tem outra empresa pública produtiva e exportadora, exposta a uma forte concorrência internacional, num país altamente deficitário de bens e serviços transaccionáveis. Não. “O país ganhará com a sua recuperação”.

A Lisnave, reestruturada, privatizada e hoje dedicada à reparação naval, regressou recentemente aos lucros. Reconhece que o “modelo foi caro, o país pagou parte da reestruturação,



Sérgio da Fonseca defende que parte da construção naval migrou para a Ásia e na Europa ficou a de alta tecnologia

mas salvou-se uma empresa, hoje próspera. Deu resultado”.

Quinto, a indústria naval europeia encontra-se ela própria em fase de readaptação e as previsões apontam para que dentro de dois a três anos regresso consolidada, com novos negócios e em retoma sustentada. “A indústria naval na Europa não vai desaparecer, vai evoluir para uma maior integração transfronteiriça e mais conteúdo tecnológico”. Os novos negócios serão sobretudo impulsionados pelo desenvolvimento da economia do mar e das tecnologias de energia. O que se discute na UE é como os estaleiros se vão ocupar da eólica off-shore, aquacultura e, mais tarde, da exploração do fundo dos mares, segundo este especialista.

Se a indústria europeia promete regressar dentro de dois anos, será também esse o prazo que o estaleiro tem para apanhar o barco. Por isso, a ideia de um eventual encerramento é-lhe “inconcebível, quando há tantas oportunidades e tantos países com um sector naval pujante, por se terem adaptado”. **Lurdes Ferreira**

# Tal como o Atlântida e o Anticiclone, as más notícias não zarpam do cais

Da porta para fora, todos falam e se preocupam com os estaleiros. Da porta para dentro, reina a apreensão. O destino é incerto para o estaleiro e para o *ferry*

## Reportagem

Luísa Pinto

● O *Atlântida* continua atracado na doca dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. O *ferry* encomendado pelo governo dos Açores - mas depois recusado, por não cumprir a velocidade contratual - assiste à crise, atracado nas docas do maior construtor naval do país. Ambos chegaram a ter promessas e soluções anunciadas, mas a âncora da crise permanece cravada.

Pouca coisa mudou desde que Hugo Chávez foi a Viana dizer que sim, que comprava não só o *Atlântida*, mas também o *Anticiclone*, o segundo *ferry* que ainda não estava montado, mas tinha já muitos blocos construídos, nomeadamente o casco. E se mudou, foi para pior: o *Atlântida* está parcialmente tapado com plásticos a lembrar sacos do lixo, e os 16 milhões investidos no aço do casco do *Anticiclone* são já, formalmente, considerados sucata. As más notícias acumulam-se e afectam mais do que o estaleiro.

“Quando a empresa contratava uma nova encomenda, Viana

do Castelo entrava em alegria”, recorda Fernando Taron, que acompanhou de perto o trabalho da administração, quando presidiu o ex-ministro da Agricultura Duarte Silva. Viana do Castelo já não tem alegrias desde 2006. Esse foi o último ano em que os estaleiros receberam encomendas novas, recorda Taron, referindo-se às feitas pela Marinha portuguesa.

António Barbosa, actual coordenador da comissão de trabalhadores, garante que ainda há trabalho para entregar no valor de 500 milhões de euros, e que deve chegar para todos até 2014. Mas não se sabe, sequer, quantos serão estes “todos”. As informações e as decisões da administração estão suspensas até Setembro. O coordenador da CT diz que actualmente já nem existem na empresa os 720 trabalhadores que chegaram a ser notícia há cerca de um mês, quando reagiram à proposta da administração de reduzir postos de trabalho. Actualmente são 698 e saíram por reforma. A CT diz que neste momento há um lote de 180 trabalhadores com idade para a reforma antecipada. Olhando para a média etária dos trabalhadores,

em cinco anos (o prazo que o presidente inicialmente disse que precisava para fazer a reestruturação da empresa), 460 trabalhadores estarão nessa situação. “Pensamos que é mais vantajoso para todos, e que não sobrecarrega o erário público, porque assim não será preciso pagar indemnizações. Ninguém nos explicou até agora por que houve uma mudança de estratégia, e o que foi pensado para em cinco anos deve, afinal, estar concluído em cinco meses”, contesta António Barbosa.

## Reestruturação precisa-se

Colaboradores, tanto actuais como antigos, e consultores, independentemente da perspectiva, todos convergem: os ENVC precisam de uma reestruturação profunda para sobreviver.

José Poças Esteves, sócio-fundador da Saer, a consultora que fez o estudo sobre o Hypercluster do Mar, e das potencialidades de crescimento que ele traz para a economia nacional, faz uma interpretação límpida da situação: “Uma empresa como esta que não consegue viver no mercado aberto,

Desde 2006 que os estaleiros não recebem novas encomendas



conquistando clientes, só consegue sobreviver no mercado protegido, como o das contrapartidas”. Já no estudo do Hpyercluster do mar, a equipa da Saer identificava que um dos problemas da indústria da construção e reparação naval era o facto de os custos salariais serem superiores aos que a actividade comporta. No estudo de 2009, a Saer justificava esse facto como um efeito histórico “influenciado pelos tempos passados em que a construção e a reparação naval eram um sector de referência na indústria”.

Contratado em 1996 para fazer a reorganização industrial do estaleiro, Joaquim Leal Martins diz que ainda estava latente o saber que sustentou os melhores tempos. “Mas a burocracia já se tinha instalado”, resume este responsável, que trabalhou em todos os estaleiros portugueses. “A reorganização implicava mexer nas capelinhas de alguns e não tive poder para mudar os interesses instalados”. Recorda, por exemplo, as inúmeras subempregadas atribuídas a empresas propriedade de pessoas que trabalhavam nos próprios estaleiros e a distância entre a sede da empresa, em

Lisboa, e a produção, em Viana do Castelo. “Havia um divórcio muito grande entre a parte industrial e a parte comercial”, considera.

### Erros de gestão

A equipa comercial dos estaleiros é exígua. “É constituída por um elemento. Não há milagres”, refere o actual coordenador da CT. Nos últimos 14 anos, referem os representantes dos trabalhadores, a empresa fez reparações em 460 navios e construiu de raiz 83. Martins Cerqueira, com 47 anos de idade e 15 de estaleiros, diz que a equipa comercial precisa de ser mais agressiva. “Não só para procurar novas encomendas, mas alguém também precisa de garantir que as encomendas feitas vão ser concretizadas”, afirma o trabalhador, referindo-se a Hugo Chávez, Presidente da Venezuela. Chávez disse que comprava os ferries recusados pelos Açores. “São erros de gestão que não deviam ser os trabalhadores a pagar”, contesta Barbosa. Os ferries custaram 56 milhões de euros a construir. “Ficámos com os navios e a imagem negativa. E fomos obrigados a devolver 37 milhões”, conta o representante

## Viana sem estaleiros seria “decapitada”

Desenvolvimento da região está ancorado no mar

A empresa que em 2004 foi distinguida pela Royal Institution of Naval Architects, do Reino Unido, pela construção do *ferry Lobo Marinho*, que liga a Madeira a Porto Santo, atravessa o pior momento da sua história de 67 anos. Ironia do destino para uma região cujo foral lhe foi concedido há quase oito séculos pela sua vocação marítima. Ancorada no porto de mar, quer afirmar a marca “Viana cidade náutica do Atlântico”. É a principal aposta do executivo socialista liderado desde 2009 por José Maria Costa. As prioridades do município passam pela construção de infra-estruturas de apoio às actividades náuticas, como o remo, vela, canoagem, surf e windsurf, e de um centro de mar, orçado em 25 milhões de euros, e uma futura marina atlântica.

Os estaleiros complementam a estratégia, e, sem eles Viana sofreria uma “decapitação social”, diz o autarca. A instalação,



há duas décadas, do Instituto Politécnico (IPVC) criou novas dinâmicas na formação de recursos humanos. “Alguns quadros dos ENVC são docentes no IPVC e muitos trabalhadores da empresa apostam na formação académica no IPVC”. A “relação” intensificou-se, entretanto, e ainda este ano deverá avançar o curso de Engenharia Metalomecânica, segundo o presidente, Rui Teixeira. **Andrea Cruz**

dos trabalhadores.

Nas contas da CT, nos últimos 20 anos (ou melhor, de 1990 até 2010), o volume de negócios dos estaleiros rondou os 1500 milhões de euros, dos quais 1100 milhões seguiram para exportação. E os salários dos últimos 20 anos somaram 340 milhões de euros. “Destes, 130 milhões foram pagos à Segurança Social e 20 milhões às Finanças para IRS e IRC. Os restantes foram gastos na economia da região”, contabiliza António Barbosa.

Não são apenas estes números que preocupam os trabalhadores. É o sentido de classe que dizem estar a perder-se e os relatos da chegada de espanhóis. Terão sido contratados mais de 30, “para cargos de direcção e chefia”, confirma o actual presidente da CT.

Poças Esteves defende que se faça em Viana o mesmo tipo de reestruturação da Lisnave, agora uma empresa viável porque se focou na reparação naval. “Não constrói navios, mas recupera os que por ali passam. E quando tem trabalho a mais para a mão-de-obra que tem, subcontrata. É assim que tem de ser”, defende. **Com Mariana Oliveira**

## Dois casos

# Maus negócios, bons negócios

Lurdes Ferreira

● O *Atlântida* fazia parte de uma encomenda de dois ferries. O outro era o *Anticiclone*. O projecto de engenharia foi feito por uma empresa russa e entregue pelo armador Atlânticoline, empresa tutelada pelo Governo Regional dos Açores, aos ENVC, que assumiram a responsabilidade do projecto sem pedir a sua revisão prévia a uma terceira entidade.

Sem essa revisão, não foi possível identificar a tempo a insuficiência que o projecto trazia de partida: ignorava a directiva europeia para navios de passageiros, mais exigente do que o regulamento internacional. O problema só foi detectado com o navio já em construção. Os ENVC assumiram o ónus e concluíram o navio com todos os requisitos. Está atracado desde Abril de 2009. Não só o processo custou mais dinheiro, como a atracagem da embarcação continua a custar dinheiro.

A empresa e o Ministério da Defesa, questionados pelo PÚBLICO, não quiseram comentar.

Dizem os especialistas que a assunção da responsabilidade contratual sem revisão de projecto é uma prática frequente para navios de menor complexidade e quando a entidade autora do projecto é considerada credível. Aconteceu não ser esse o caso. Apesar das correcções, o navio ficou com menos nós de velocidade do que o requerido pelo armador e a constru-

ção do segundo navio foi entretanto interrompida (ver texto acima).

Com a denúncia do contrato, assumida publicamente por um membro do Governo Regional dos Açores e não pela empresa, o estaleiro de Viana já devolveu 37 milhões de euros à Atlânticoline e terá ainda uma última prestação de quatro milhões para pagar. E tem também um navio por vender, uma operação classificada como virtualmente impossível, por se tratar de uma indústria que produz à medida do cliente.

A cedência de equipamento do estaleiro alemão Flender também dividiu opiniões. Com o programa de contrapartidas dos submarinos, os ENVC receberam o equipamento do estaleiro falido. A Comissão Permanente de Contrapartidas (CPC) tentou renegociar o projecto por não cumprir as metas de incorporação nacional nem transferir tecnologia. Mas, do ponto de vista económico, há quem a defenda, por ter permitido reavaliar e aumentar em cerca de 50 milhões de euros o valor patrimonial da empresa no balanço de 2006, e, a partir daí, passar a cumprir rácios de autonomia financeira.

Para chegar até aqui, a empresa teve, no entanto, de desembolsar entre 15 e 20 milhões de euros para a instalação do equipamento. Sem capacidade financeira, os Estaleiros de Viana demoraram anos a importá-lo e só desde o ano passado está totalmente instalado.

# TELEMÓVEIS - RELÓGIO

## Integrados numa só unidade

Livre de Operador

Inclui Rota de Chamadas Grátis GSM/IP



Com 1 ou mais cartões SIM.

**Telemóveis - Relógio com funções avançadas de: Rota Inteligente de chamadas Grátis e Económicas, Ecrã Táctil, Câmara para vídeo e fotos, Gravação, Música, Lista Telefónica, SMS/MMS, E-Mails, WAP, Alarmes, Jogos, Comunicação a mãos-livres, Auriculares e Bluetooth, Transmissão de voz e dados, USB, Opção de marcação por voz e muitas outras funcionalidades. Modelos para homem, senhora e desportivos.**

Serviço Nacional de Apoio a Clientes

808 20.61.61

www.abeltronica.com/novidades

A BELTRONICA