



FAXINFORME

CLIPPING

Expresso

ECONOMIA

Tiragem: 123.400

Área: 2240cm²/ 57%



Data: 21.04.2012

Tipo: Jornal Nacional Semanal

Secção: Nacional

FOTO

Cores: 4 Cores **Pág:**1;16;17



LISNAVE DISTRIBUI BÓNUS

No final de abril todos os trabalhadores do quadro da Lisnave vão receber um bónus que pode atingir 150% do salário mensal. O estaleiro lucrou mais de €5 milhões **E16**

**FAXINFORME**

CLIPPING

Expresso**ECONOMIA**

Tiragem: 123.400

Área: 2240cm²/ 57%

Data: 21.04.2012

Tipo: Jornal Nacional Semanal

Secção: Nacional

FOTO

Cores: 4 Cores Pág: 1; 16; 17



REPARAÇÃO NAVAL

Êxito industrial O estaleiro da Mitrena, perto de Setúbal, onde a Lisnave continua a reparar grandes navios, confirma a viabilidade deste sector em Portugal

Como a Lisnave fintou a falência e se tornou um sucesso

Passou a dar lucro e no fim do mês pagará bônus aos trabalhadores

Textos **J.F. PALMA-FERREIRA**Infografia **ANA SERRA**e **JAIME FIGUEIREDO**

Poucos são os grandes estaleiros navais europeus que “renasceram”, como aconteceu com a Lisnave. De uma situação de falência no final dos anos 90, a empresa passou para o “pódio” da reparação naval a nível mundial. Sobreviveu e tornou-se viável, gerida por quadros oriundos dos estaleiros da Margueira e da Setenave.

O Estado mantém uma participação de 2,9% e há pequenos acionistas, que no seu conjunto detêm 4,2% do capital, que nunca quiseram vender as suas ações e continuam a receber dividendos. A maioria do capital (72,83%) pertence à Navivessel, dos empresários José Rodrigues e Nelson Rodrigues. Hoje, apesar da crise, a Lisnave dá lucro e vai distribuir bônus aos seus trabalhadores — a gratificação máxima pode chegar a 150% do ordenado mensal.

O presidente executivo da empresa, Frederico Mesquita Spranger, na última gala dos 75 anos da Ordem dos Engenheiros — realizada em março — agradeceu o reconhecimento público

feito à Lisnave, admitindo que “é o único grande projeto industrial português desenvolvido nos anos 70 que se mantém vivo”. Apesar da crise em que vivemos, a Lisnave tem “reais perspectivas de sobrevivência futura”, diz.

Perante uma plateia de engenheiros portugueses, Frederico Spranger frisou que a Lisnave é “o maior estaleiro de reparação naval da Europa e um dos cinco maiores a nível mundial”. Atualmente, a Lisnave “exporta cerca de 97% dos seus serviços, com um valor acrescentado nacional superior a 90%”, referiu.

Esta é uma das razões do sucesso do estaleiro. Mas o fator mais decisivo tem sido precisamente a flexibilidade do modelo de produção. Ao contrário do período que sucedeu à revolução de 1974 em que o estaleiro teve largos milhares de trabalhadores, hoje a Lisnave — confinada à unidade da Mitrena, em Setúbal —, tem apenas 302 efetivos. No pós-25 de Abril, o estaleiro da Margueira, em Almada, empregava cerca de 10 mil trabalhadores. E no estaleiro da Mitrena ainda havia mais 6500 trabalhadores. Na conjuntura atual, a Lisnave nunca sobreviveria com uma estrutura laboral idêntica à que tinha em 1974 e 1975.

Para a Lisnave conseguir adaptar-se

às variações bruscas no volume das empreitadas, o modelo de gestão vigente apoia-se num pequeno quadro de trabalhadores, complementado por equipas especializadas que são contratadas em função do tipo de reparação feito em cada navio. Em média, cruzam diariamente os portões do estaleiro da Mitrena cerca de 2000 trabalhadores.

O tempo de reparação em estaleiro varia consoante se trate do arranjo de um paquete — que pode ocupar entre sete e dez dias de trabalho. Ou de reparações que impliquem alterações nos módulos estruturais de petroleiros ou porta-contentores. Ou da renovação de chapa e arranjo mecânico de dragas, que habitualmente ocupam maior número de dias de trabalho em estaleiro.

Desde o início do plano de reestruturação da Lisnave — no segundo semestre de 1997 — até ao final de 2011, o estaleiro da Mitrena reparou e fez manutenção de 1839 navios, oriundos de mais de 50 países espalhados pelo mundo, o que corresponde a um volume de vendas de €1,61 mil milhões, dos quais €1,53 mil milhões se traduzem em exportações de serviços.

Neste período, a Lisnave refere que o valor global pago em salários atingiu €920 milhões, que permitiram pagar impostos e contribuições ao Estado da



ordem dos €165 milhões.

A atual conjuntura económica e financeira tem vindo a reduzir o ritmo da atividade da reparação naval e o valor médio de trabalhos por cada navio que entra no estaleiro da Mitrena caiu de cerca de €1 milhão em 2008 para uma fatura média que agora se aproxima dos €800 mil.

Armadores esmagam preços

Face à redução da rentabilidade dos serviços prestados pelos armadores (caíram todas as taxas de frete que cobram pelos serviços de transporte marítimo), estes tentam negociar a descida dos preços das reparações que precisam de fazer nos navios.

Tendo como exemplo a evolução dos valores médios da taxa de frete dos modernos petroleiros do tipo “Suezmax” — que seguem a rota do canal de Suez —, nota-se que enquanto em 2008 o seu afretamento custava cerca de 47,7 mil dólares por dia, atualmente estão a ser contratados por 19,6 mil dólares diários. No caso dos grandes navios graneleiros — que transportam carga a granel —, os fretes caíram dos 100 mil dólares diários em 2008 para 16,1 mil dólares nos dias que correm.

Neste enquadramento, face a 2010, o volume de vendas da Lisnave caiu €9 milhões em 2011, fixando-se nos €80,8 milhões. A empresa continuou a apresentar lucros, mas caíram de €11,97 milhões em 2010 para €5,21 milhões em 2011.

Esta nova fase da vida da Lisnave começou em julho de 2000, quando dois quadros da Lisnave — Nelson Rodrigues, dos estaleiros da Margueira, e José Rodrigues, da Mitrena, donos da sociedade Navivessel — compraram a Lisnave ao Grupo José de Mello pelo valor simbólico de um dólar. Desde então, o parceiro alemão, a ThyssenKrupp, teve de reduzir a atividade na área dos estaleiros navais, vendendo o seu estaleiro de referência em Hamburgo, o histórico Bloom & Voss, onde, em 1937, foi construído o navio-escola “Sagres” (ver texto na página ao lado).

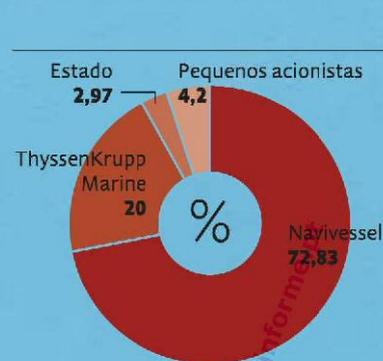
jpferreira@expresso.impresa.pt

NAVIOS REPARADOS

Dados de 2011

55	Petroleiros
17	Porta-contentores
15	Mineraleiros
3	Passageiros
3	Gás natural (LPG)
3	Navios AHSV (atividade petrolífera)
2	Transporte de veículos
1	Draga
1	Cargueiro roll-on roll-off
1	Cargueiro (geral)

ESTRUTURA ACIONISTA

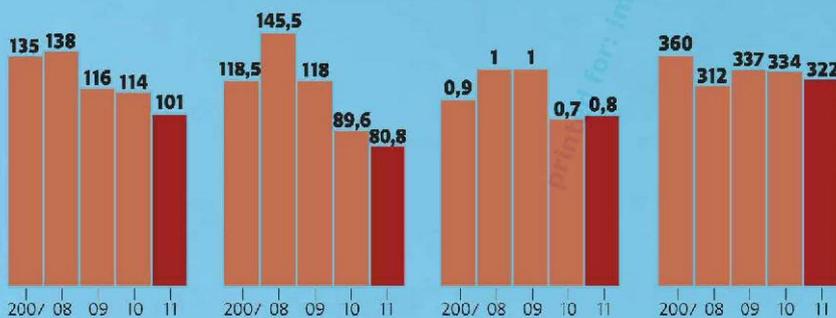


NAVIOS REPARADOS

FATURIZAÇÃO TOTAL
Em milhões de euros

FATURIZAÇÃO MÉDIA/NAVIO
Em milhões de euros

NÚMERO DE COLABORADORES



ORIGEM DOS NAVIOS

Dados de 2011





FAXINFORME

CLIPPING

Expresso

ECONOMIA

Tiragem: 123.400

Área: 2240cm²/ 57%

Data: 21.04.2012

Tipo: Jornal Nacional Semanal

Seção: Nacional

FOTO

Cores: 4 Cores Pág: 1; 16; 17



Reparações e serviços

Os trabalhos mais frequentes em estaleiro implicam a imobilização dos navios durante 10 a 12 dias em termos médios e abrangem as seguintes especialidades



Limpeza de tanques

Estação da Eco-Oil, ao lado do estaleiro da Mitrena, onde são lavados os tanques dos navios e são retirados gases, preparando os navios para que as reparações dos tanques possam ser feitas em segurança, com recolha dos líquidos das lavagens



Pintura

A principal operação de reparação de um navio implica a sua pintura exterior e interior. Antes de o navio ser pintado terá de ser decapado, com jatos de muito alta pressão. A chapa precisa de ser preparada com primários para que a pintura seja resistente. As condições meteorológicas favoráveis do estaleiro da Lisnave na Mitrena facilitam os trabalhos de pintura



Estruturas de aço

Os trabalhos de renovação de estruturas, com introdução de blocos pré-fabricados (até 500 toneladas por unidade) e chapas de aço deram reputação internacional à Lisnave, vocacionando-a para trabalhos em navios de grandes dimensões

Fonte: LISNAVE



Estaleiro da Lisnave na Mitrena

Uma ilha no Sado

Localizado perto de Setúbal, no estuário do rio Sado, e protegido pela península de Troia, o estaleiro ocupa uma área de 1,5 milhões de metros quadrados, conquistada ao rio (foi feito por aterro do rio)

Estação da Eco-Oil

Doca 21

Doca 20

Doca 22

Doca 31

Doca 32

Doca 33

Hidrolift

Docas

Tem seis docas, nove cais de atracação, um pórtico gigante de elevação (com capacidade para elevar 500 toneladas) e 20 guindastes de correr. A doca 20 é interior e destinava-se, no início do estaleiro, à construção de cascos de navios (hoje a Lisnave só faz reparação naval), que passavam depois para a doca 21, na fase de acabamento. A doca 22 sempre foi destinada à reparação naval

Este conjunto de três docas tem uma entrada comum. Cada uma tem 280 metros de comprimento e 36,75 metros de largura e uma cota de soleira de entrada de 4,5 metros, que são as dimensões adequadas para receber navios da classe Panamax





FAXINFORME

CLIPPING

Expresso

ECONOMIA

Tiragem: 123.400

Área: 2240cm²/ 57%

Data: 21.04.2012

Tipo: Jornal Nacional Semanal

Secção: Nacional

FOTO

Cores: 4 Cores Pág:1;16;17



Reparação de tubos

O estaleiro do Sado é procurado para substituir válvulas, tubagens e canalizações em navios petrolíferos e de transporte de gás (metaneiros), incluindo sistemas de aquecimento e refrigeração e sistemas hidráulicos



Máquinas e motores

Tem uma parceria com a MAN Diesel Portugal para arranjo de motores pesados e turbocompressores da MAN, B&W, Mitsubishi e ABB



Hélices

Recorre ao serviço especializado da Repropel, detida pelaWartsila, grupo que atua no arranjo de hélices e retentores das mangas dos veios propulsores

Lisnave recorre ao serviço dos 17 rebocadores da Rebocalis e da Rebonave

Mérito e assiduidade pesam no prémio a pagar

O presidente da administração da Lisnave, José Rodrigues, explicou que os prémios terão uma componente fixa (80% do salário) e duas partes variáveis

O contributo de todos os trabalhadores da Lisnave para os resultados obtidos pela empresa em 2011 — um lucro de €5,21 milhões — será compensado no final de abril com o pagamento de uma gratificação que poderá atingir o valor máximo de um ordenado e meio por funcionário (até 150% do vencimento fixo). Esta é a proposta aprovada pela última Assembleia Geral de acionistas da Lisnave.

Numa informação interna, o presidente do conselho de administração da Lisnave, José Rodrigues, refere que será atribuída uma gratificação “a todos os trabalhadores da empresa, que nesta data fazem parte do seu efetivo”. O seu pagamento será efetuado juntamente com o processamento de vencimentos do mês de abril (no final do mês). Este bónus será composto por

uma parte fixa, correspondente a 80% da remuneração fixa mensal, e por duas partes variáveis, em percentagem desta mesma remuneração fixa.

“Uma destas partes, dependente do mérito revelado durante 2011, será determinada mediante avaliação de cada um dos trabalhadores e variará entre um mínimo de 5% e um máximo de 40%”, refere José Rodrigues.

A outra parte variável, “cujo mínimo será de 0%, tendo como máximo o valor de 30%, dependerá da assiduidade de cada trabalhador e será calculada em função do absentismo ‘tipo zero’ de cada um, durante o exercício de 2011”, explica a nota do presidente da Lisnave.

No ano passado, a atividade da Lisnave garantiu emprego a cerca de 2000 pessoas por dia (em termos médios), o que equivale, segundo dados da empresa, ao valor global de €46 milhões. A nível da responsabilidade social, a Lisnave concedeu donativos de €145 mil, dos quais €92,5 mil na área social.

OS ÚLTIMOS NÚMEROS

27

navios reparados no primeiro trimestre de 2012, o que cria perspetivas menos negativas para este ano, em que se antevia maior crise

6

navios para reparar em maio — entre os quais duas dragas, que implicam reparações mais demoradas e rentáveis —, além de dois navios que entram a 22 e 24 de abril e que só estarão terminados em maio

€5,21

milhões de lucro em 2011, ano em que a Lisnave registou uma quebra de 10% no número de navios reparados

**FAXINFORME**

CLIPPING

Expresso**ECONOMIA**

Tiragem: 123.400

Área: 2240cm²/ 57%

Data: 21.04.2012

Tipo: Jornal Nacional Semanal

Secção: Nacional

FOTO

Cores: 4 Cores Pág: 1; 16; 17



Alemães da ThyssenKrupp desinvestem no sector

O acionista alemão da Lisnave já teve grandes ambições na indústria naval, mas a evolução dos negócios internacionais impôs a venda de estaleiros

O gigante alemão do aço ThyssenKrupp — que detém 20% do capital da Lisnave — terá de desinvestir em ativos industriais para reestruturar a sua dívida — cujo valor global atinge €3,6 mil milhões. Uma das suas primeiras alienações será a da unidade de megalates dos estaleiros da Blohm & Voss, de Hamburgo, ao fundo britânico Star Capital Partners.

O estaleiro da Blohm & Voss — onde foi construído o navio-escola “Sagres”, antes da II Guerra Mundial, batizado com o nome Albert Leo Schlageter —, foi um dos porta-estandartes do sector naval do ThyssenKrupp. Embora o valor do negócio nunca tenha sido tornado público, é reconhecido internacionalmente o potencial do estaleiro da Blohm & Voss, que, entre outros navios, construiu o mítico “Bismarck” —

para a marinha nazi —, a fragata “Vasco da Gama” da classe MEKO, e os iates “Dubai” e “Eclipse”, este último encomendado pelo multimilionário russo Abramovitch. “Estou contente por ter comprado uma das mais importantes empresas de engenharia alemãs, reconhecida a nível mundial”, referiu ao “Financial Times” o presidente executivo da Star Capital, Tony Mallin.

Neste enquadramento, as ambições da ThyssenKrupp na indústria naval serão limitadas, sendo de excluir que possa vir a ter uma participação mais relevante no capital da Lisnave. Na realidade, parece colocada de parte qualquer perspectiva de reforço acima dos 20% que os alemães já controlam no estaleiro do Sado.

Tal como acontece com o Estado português (que detém 2,97% da Lisnave), ou com os pequenos acionistas (que têm 4,2%), a posição de 20% detida pela ThyssenKrupp continua a render dividendos.

Atualmente, a Lisnave é dos poucos estaleiros europeus com lucros.