

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Exerci as funções de Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto entre 26 de Março de 2008 e 15 de Julho de 2012.

A Sra. Dra. Maria Gorete Rato, também aqui presente, foi Administradora com o pelouro financeiro no mesmo período.

Recebemos como principal missão dos Accionistas (Estado Português e Junta Metropolitana do Porto) consolidar o projecto da primeira fase do sistema de metro ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP) e preparar o concurso para o lançamento da segunda fase.

Como é do conhecimento público, este Projecto, de elevada importância para a Área Metropolitana do Porto, teve uma vida conturbada desde o seu início com consequências inevitáveis na sua sustentabilidade financeira.

Isso está espelhado nos diversos relatórios e contas aprovados pelos accionistas.

Mas, e indo directamente à matéria relacionada com o objecto desta Comissão de Inquérito, parece-me relevante tecer umas breves considerações acerca do financiamento do projeto.

Aquando da aprovação pelo Governo, em finais de 1998, do projecto do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto foi definido um modelo de financiamento essencialmente composto por empréstimos do Banco Europeu de Investimentos com garantia da República Portuguesa, participações de fundos comunitários e de uma componente nacional de 10%.

Realce-se, porque essa questão é determinante para se entenda o resto, que o modelo de financiamento inicial nunca foi ajustado em função da dinâmica de execução do projeto, o que criou constantes e crescentes necessidades de financiamento nomeadamente pelos seguintes motivos:

i) Os sucessivos Governos terem autorizado a realização de investimentos adicionais sem a necessária cobertura de financiamento como é o caso de:

- a duplicação das linhas da Póvoa e da Trofa;
- a construção da extensão Trindade – Dragão;
- a construção da linha do Aeroporto;
- a construção da linha de Gondomar;
- a construção das extensões à linha Amarela;
- o reforço da frota de material circulante (Tram-Trains) e construção das respectivas infra-estruturas de estacionamento e de manutenção;
- a aquisição dos estudos e projectos para a segunda fase da Metro do Porto conforme o Memorando de Entendimento celebrado entre o Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações e a Junta Metropolitana do Porto assinado em 21 de Maio de 2007.

Todas estas decisões representam um somatório de encargos de largas centenas de milhões de euros, sempre aprovados pelos Accionistas, ou seja, Estado Português e Junta Metropolitana do Porto.

Mas, a acrescentar às consequências financeiras destas decisões, quero realçar os seguintes elementos que vieram ainda agravar mais a situação:

ii) A significativa redução da taxa de comparticipação de fundos comunitários.

iii) A acentuada acumulação de défices de exploração que era necessário financiar.

iv) O vencimento de empréstimos contraídos no início do projecto.

v) O pagamento mensal de juros dos financiamentos obtidos.

Esta era a realidade quando em 2008 o Conselho de Administração, a que presidi assumiu funções, com uma dívida acumulada da ordem dos dois mil milhões de euros.

Perante esta situação, em Maio de 2008, menos de dois meses depois de termos iniciado funções os responsáveis financeiros da Metro do Porto, em funções há vários anos, enviaram-nos uma Nota Técnica, solicitando à Comissão Executiva autorização para, e passo a citar: “a obtenção de propostas e negociação das condições de financiamento até ao máximo de 220 Milhões de euros” para “assegurar o estrito cumprimento dos compromissos assumidos”. Entrego este Documento ao Senhor Presidente. (Anexo I)

Concedida a autorização, em Junho é apresentada pela mesma Direcção Financeira uma Nota Técnica fazendo a análise das propostas de financiamento para as necessidades até 31 de Dezembro de 2008. Entrego também o Documento ao Senhor Presidente. (Anexo II)

Como se poderá observar no documento é dado conta que:

1. Foram contactadas 13 instituições financeiras tendo sido recebidas propostas de 9 dessas instituições;
2. A análise das propostas foi feita “de acordo com a política de contratação seguida pela empresa desde Agosto de 2006 “. Repito: “de acordo com a política de contratação seguida pela empresa desde Agosto de 2006”;
3. Foram apresentadas 27 propostas de cobertura de risco de taxa de juro das quais foram seleccionadas 11 para análise. As propostas de financiamento impunham a obrigatoriedade de efectuar um contrato SWAP para a efectivação da operação;
4. Da análise resultou a constituição de uma “short list” composta pelo BNP Paribas, Deutsche Bank e J P Morgan para apresentarem a melhor proposta final.

Concluída a negociação pela Direção Financeira em Julho de 2008, o Conselho de Administração aprovou, por unanimidade, a contratação de um empréstimo de 100 milhões de euros no BNP e de 120 milhões no JP Morgan nas condições propostas. Entrego ao Senhor Presidente extrato da ata do Conselho de Administração que aprovou a proposta por unanimidade e a lista de presenças dos seus membros. (Anexo III)

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados,

Cabe agora fazer uma referência ao suporte das decisões da Comissão Executiva e do Conselho de Administração em matéria financeira. As Notas Técnicas eram subscritas por dois directores – Prof. Mário Coutinho dos Santos e Dr. Paulo Braga Lino - sendo o primeiro subscritor um reconhecido Professor da Universidade Católica do Porto. Tinham a apoiá-los na empresa técnicos licenciados, com formação específica na área financeira e davam continuidade ao trabalho encetado na anterior Administração em que a Comissão Executiva era presidida por um eminente professor de Finanças da Faculdade de Economia da Universidade do Porto, Professor Manuel Oliveira Marques. Presumo que a leitura das Notas Técnicas produzidas por esta equipa não deixará dúvidas quanto à dimensão do trabalho efectuado devendo naturalmente essa análise ser feita à luz do conhecimento que existia no momento em que foram produzidas, dos compromissos assumidos que era necessário e urgente impreterivelmente respeitar, bem como das consequências do incumprimento desses compromissos.

Era pois totalmente sustentada a credibilidade técnica de todos os profissionais que, concebiam, propunham e discutiam com a Banca todas estas propostas.

Mas, é ainda de referir o conforto nestas tomadas de decisão que resultava de uma auditoria realizada pela Inspeção Geral de Finanças ao Passivo Oneroso da Metro do Porto que, em relatório de Novembro de 2008 não só não tecia qualquer crítica negativa aos swaps contratados como enfatizava a chamada de atenção para a “impossibilidade da empresa em gerar fluxos financeiros que permitam fazer face ao serviço da dívida”. Não se pode deixar de referir ainda, o facto de, o primeiro contrato Swap remontar já a 2003 e que até Março de 2008 vários haviam sido os contratos Swap assinados assumindo agora as decisões do Conselho de Administração o carácter de continuidade de um trabalho anterior, reconhecido como altamente meritório por quem de direito.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados,

Passo agora a referir o processo de cobertura das necessidades de financiamento para o ano de 2009, salientando que o mesmo seguiu tramitação idêntica ao de 2008 tendo sido consultadas 13 entidades e recebidas 8 propostas de financiamento. Entrego o Documento ao Senhor Presidente. (Anexo IV)

O Conselho de Administração em Julho de 2009 aprovou, de novo por unanimidade, a contratação do financiamento no montante de 180 milhões de euros e as respectivas e obrigatórias estruturas de coberturas de risco; 105 milhões com o Deutsche Bank e 75 milhões com o Nomura. Entrego de novo extrato da ata do Conselho de Administração que aprovou a proposta por unanimidade e a lista de presenças dos seus membros. (Anexo V)

Para além destes financiamentos que obrigaram à assinatura de contratos Swap, a Comissão Executiva e o Conselho de Administração deliberaram mais vezes e sempre por unanimidade no âmbito da reestruturação dos Swaps existentes, sempre com base em Notas Técnicas da Direcção Financeira que sustentavam tais deliberações, e que bem demonstram o

cuidado colocado no acompanhamento activo da carteira detida. É nessa óptica que se sustenta a contratação, já em 2009, de um consultor externo, a Ethos, para assessorar a negociação de uma reestruturação, em regime de “sucess fee” , com vantagens expressivas para a empresa. Entrego de novo os Documentos ao Senhor Presidente. (Anexo VI)

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados,

Passemos agora ao financiamento nos anos de 2010 a 2012.

No início de 2010 a estrutura de financiamento da Metro do Porto, ainda que fortemente desequilibrada em termos da relação fundos próprios/fundos alheios, era razoavelmente estável ao nível da tesouraria, dado que a maioria dos empréstimos contratados tinha maturidades longas e previa amortizações de capital apenas no final do período. A crise instalada nos mercados durante esse ano e seguintes, trouxe consigo uma forte redução da liquidez existente o que somado ao degradar do risco de Portugal, veio trazer um problema novo à MP: já não obteve o financiamento necessário à cobertura dos compromissos assumidos para esse ano. Seguindo a metodologia de sempre, foi efectuada uma consulta ao mercado para um montante de 310.000,00€, conforme necessidades estimadas na Nota Técnica que anexo (Anexo VII). Após vários avanços e recuos na manutenção das propostas apresentadas, apenas vieram a ser contratadas duas novas operações de financiamento:

- Mútuo no valor de 75.000,00€ com o Barclays Bank
- Empréstimo obrigacionista de 50.000,00€ com a CGD

As repetidas intervenções dos Bancos Centrais, que trouxeram as taxas para níveis artificialmente baixos, não se perspectivando a sua evolução nos anos mais imediatos, aconselhava uma maior prudência na contratação de derivados, pelo que a Metro do Porto não assumiu a partir

deste ano nenhuma nova contratação, o que dificultou ainda mais o acesso ao financiamento, já de si muito escasso.

O empréstimo obrigacionista, bem como a última *tranche* disponível do BEI entretanto desembolsada, tiveram aval do Estado, porque tinha sido entretanto desbloqueado o limite de garantias à Metro do Porto.

Pelas razões expostas e apesar de se terem entretanto recuperado parte das verbas de fundos comunitários pendentes, a Metro do Porto encerrou o exercício com um elevado défice de tesouraria, nomeadamente uma dívida vencida de 90 milhões de euros a fornecedores, e iniciou o ano de 2011, com necessidades globais da ordem dos 550 milhões de euros conforme Nota Técnica que entrego ao Senhor Presidente. (Anexo VIII)

Face a essa situação foram consultadas onze instituições de crédito para o financiamento de 425.000 €, tendo sido apresentada uma proposta, cuja aprovação definitiva nunca foi concretizada dadas as condições altamente gravosas da mesma, com um all-in-cost que poderia atingir os 11%.

Face à situação de eminente ruptura de tesouraria, foi possível obter um primeiro empréstimo junto da DGTF em Abril de 2011, que permitiu satisfazer os compromissos mais imediatos, nomeadamente o reembolso parcial de um financiamento do Millennium que vencia nessa data.

Para além do recebimento de fundos comunitários no âmbito do QREN, que não atingiram os 100 milhões de euros, a DGTF passou a ser a única fonte de financiamento da MP ao longo dos anos de 2011/2012, atingindo o total dos empréstimos dessa entidade os 740.000,00€ a 30 de Junho de 2012.

DGTF > 6,5%

Como poderão observar é importante reter que à empresa não restou qualquer alternativa que não fosse a de procurar financiamento de longo prazo (sem aval do Estado) onde ele ainda existia ,ou seja ,junto de financiadores que admitiam realizar tais operações desde que as mesmas incluíssem estruturas de cobertura de risco de taxa de juro e que na génese desta dependência está essencialmente a realização de

investimentos de largas centenas de milhões de euros sem a adequada cobertura de financiamento autorizados por vários Governos.

Mais ainda, o incumprimento das responsabilidades assumidas ativaria as cláusulas de “cross default” constantes na totalidade dos contratos de financiamento podendo ser exigido o vencimento antecipado dos restantes contratos de financiamento, nomeadamente os celebrados com o Banco Europeu de Investimento, que tinham associado aval do Estado Português.

Mas fê-lo com transparência ,baseando a decisão em propostas da Direção Financeira ,aprovando-os nos Órgãos Próprios da Empresa e sendo sempre essas operações aprovadas pelos Acionistas como se pode observar nos Relatórios e Contas.

Estes são os factos concretos que penso serem relevantes para o cabal esclarecimento do papel que o Conselho de Administração da Metro do Porto, que presidi entre 26 de Março de 2008 e 15 de Julho de 2012 teve nesta matéria.

Mas, Senhor Presidente e Senhoras e Senhores Deputados, quero aqui deixar algumas Notas adicionais:

Em Nota Técnica de 25 de Janeiro de 2010 a Direcção Financeira solicitava à Comissão Executiva uma tomada de posição sobre o tratamento contabilístico a dar ao valor de mercado das operações de cobertura de risco de taxa de juro fazendo uma exaustiva análise ao cumprimento do Despacho nº101/09 SETF com especial destaque para a instrução sobre o justo valor dos contratos de cobertura de risco de taxa de juro. Entrego o Documento ao Senhor Presidente. (Anexo IX)

Como se poderá observar está evidenciado neste documento o rigoroso cumprimento do referido Despacho por parte da Metro do Porto que visou a informação específica das Tutelas sobre a matéria .

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Sendo para nós uma questão de princípio a transparência na Informação, o não esconder o que quer que seja, como poderão observar, a gravidade da situação financeira do Metro do Porto está bem reflectida nos Relatórios e Contas da empresa, que, como é sabido, são públicos. A existência de estruturas de cobertura de risco da taxa de juro para os financiamentos contratados está bem evidenciada nos mesmos, de acordo com as melhores práticas contabilísticas em cada momento.

Permitimo-nos citar um excerto do Relatório de 2008:

“A 31 de Dezembro de 2008 a Metro do Porto detinha contratos de cobertura de risco de taxa de juro (contratos de swap) no montante de 885,4 milhões de euros, o que representa aproximadamente 46% do valor contabilístico da carteira de endividamento.

Não existem limites ótimos para o nível de cobertura da exposição ao risco da taxa de juro, nem sequer consenso entre os especialistas quanto à percentagem do valor contabilístico da carteira de dívida que uma determinada empresa não deverá ter exposta a este tipo de risco. Na ausência destes critérios de referência, a Metro do Porto assume uma posição de acompanhamento dinâmico do mercado, pelo que, estrategicamente, a empresa assume uma posição pró-ativa face à evolução dos mercados de dívida, reajustando as estruturas de cobertura em função da referida evolução dos mercados.....

As estruturas de cobertura da exposição ao risco de taxa de juro contratadas pela Metro do Porto, por estarem associadas a operações de financiamento, mantêm-se em carteira até à maturidade, não sendo objecto de transacção no mercado.

A actividade da exposição ao risco de taxa de juro traduziu-se no exercício de 2008, numa redução de 14,9 milhões de euros nos juros pagos, face a um cenário de inexistência de qualquer estrutura de cobertura.

O valor de mercado agregado da carteira de instrumentos de cobertura da exposição da Metro do Porto era, a 31 de Dezembro de 2008, de -421,4 milhões de euros.

A determinação do valor de mercado de um instrumento financeiro é obtida através da estimação de modelos de avaliação tipo “black box”, sem qualquer garantia de uniformidade universal das respectivas estruturas e parametrizações, as quais, tipicamente, são proprietárias e conseqüentemente não reveladas. Tais modelos assumem como pressupostos centrais que: (i) o nível das taxas “forward”, reconhecidamente um estimador enviesado das futuras taxas de juro à vista, se manterão inalteráveis até à maturidade do instrumento, quando é notório que as referidas taxas exibem uma expressiva volatilidade mesmo no “intraday trading”; e (ii) não será introduzido qualquer reajustamento nas estruturas de cobertura existentes qualquer que seja a evolução do mercado de taxa de juro.

O facto de o principal e único objectivo da empresa no processo de gestão activa da sua exposição ao risco do taxa de juro se centrar exclusivamente, na protecção do seu “cash flow”, traduz-se inevitavelmente numa menorização da relevância daquele valor de mercado, o qual traduz, tão-somente, o valor justo da venda, à data de 31 de Dezembro de 2008, dos instrumentos que a Metro do Porto vai, contratualmente, manter até à sua maturidade. Para ilustrar o que se afirma atente-se em que, à data de fecho do presente documento, 23 de Janeiro de 2009, o valor de mercado agregado da carteira de instrumentos de cobertura da exposição da Metro do Porto já era de -357 milhões de euros, ou seja, evidenciando uma variação de cerca de 15,3% (64,4 milhões de euros) em relação a 31 de Dezembro de 2008”.

Todos os Relatórios e Contas dos exercícios cujo Conselho de Administração integramos (2008 a 2011) foram objeto de aprovação sem qualquer reserva por parte de todos os accionistas, naturalmente após parecer favorável do Conselho Fiscal e do Auditor Externo.

Acrescento a propósito, que aquando da introdução do SNC, e face a uma reserva dos auditores às contas de 2010, respeitante ao justo valor dos swaps, deliberámos no sentido da contratação de uma entidade independente, a Intermoney, passando a contabilizar os valores de acordo com a sua avaliação. Esta solução foi devidamente validada pelos auditores e ROC que se mantiveram nos dois anos seguintes, tendo sido retirada a referida reserva.

Como podem constatar, Senhoras e Senhores Deputados, a transparência de informação foi total, e causa-nos alguma perplexidade ouvir agora

algumas pessoas e entidades falarem sobre estes temas como se fossem novos e desconhecidos.

São e foram sempre públicos como aqui demonstrei.

Permitam-me dar-vos conta de duas Notas finais:

Em 1º lugar, o facto de algumas operações de derivados financeiros de cobertura de risco incluírem cláusulas de vencimento antecipado que podiam ser exercidas em 2013 tornava aconselhável o recurso a assessores especializados para apoio negocial no processo de negociação das mesmas, desejavelmente num regime de remuneração em “success fee”, aliás o regime a que o Metro do Porto já recorrera noutras circunstâncias.

Nesse sentido, em ofício dirigido em 29 de Junho de 2012 à Srª. Directora Geral do Tesouro e Finanças solicitamos a obtenção de autorização do Sr. Ministro das Finanças para o Metro do Porto lançar consultas para a selecção de consultores jurídicos e financeiros, não obstante consideramos que idealmente a negociação deveria ser efectuada pela Tutela Financeira e de forma agregada para o perímetro das Entidades Públicas Reclassificadas. Entrego ao Senhor Presidente cópia do ofício referido. (Anexo X)

Em 2º lugar, referimos também uma reclamação apresentada ao Banco Santander Totta, SA relativa a dois contratos efectuados em 2007, portanto antes do mandato da Administração a que presidi, em que admitimos, pelas razões expressas em carta de 25 de Maio de 2012, a imputação ao Banco de responsabilidade civil pré-contratual e contratual pela sua conduta neste processo. Entrego ao Senhor Presidente o documento referido (Anexo XI).

O Banco, em resposta de 11 de Junho de 2012, procurou rebater a argumentação do Metro do Porto mas mantendo a disponibilidade para “procurar alternativas viáveis que possam mitigar os impactos na situação actual”.

Em 25 de Julho de 2012 foi eleito novo Conselho de Administração para a Metro do Porto.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados,

Em síntese e como notas principais, referiria os seguintes factos:

1. Exerci as funções de Presidente do Conselho de Administração do Metro do Porto de 26 de Março de 2008 a 15 de Julho de 2012;
2. Em virtude de sucessivos Governos terem determinado e autorizado investimentos sem a necessária cobertura de financiamento, quando assumi funções o Metro do Porto tinha uma dívida acumulada da ordem dos 2 mil milhões de euros;
3. Imediatamente a seguir à entrada em funções a Administração a que presidi teve de obter financiamento para fazer face aos compromissos anteriormente assumidos;
4. Como referi ,a efetivação das operações de financiamento trazia associado um contrato swap.
5. O primeiro swap remonta já a 2003;
6. Todas as decisões tomadas foram baseadas em propostas técnicas da Direção Financeira da Empresa, que conduziu, tal como anteriormente fizera, as negociações com os bancos;
7. Todas as decisões foram aprovadas por unanimidade pelo Conselho de Administração;
8. Os Relatórios e Contas que como se sabe são públicos, foram sempre aprovados sem reservas pelos acionistas (Estado e Junta Metropolitana do

Porto)e ,como relatei,espelhavam de forma clara a situação financeira da empresa e nomeadamente no que concerne ao justo valor dos swaps;

Estamos agora à disposição de Vossas Excelências para as questões que entendam colocar.

Muito obrigado.