

**Comissão Parlamentar de Inquérito à Celebração de Contratos  
de Gestão de Risco Financeiro por Empresas do Sector Público**

21.<sup>a</sup> Reunião

(5 de setembro de 2013)

---

**SUMÁRIO**

O Sr. Presidente (Jorge Lacão) deu início à reunião às 10 horas e 6 minutos.

Após uma intervenção inicial, o Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda [ex-Presidente da STCP (Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.)] prestou esclarecimentos aos Srs. Deputados Paulo Sá (PCP), Mariana Mortágua (BE), Elsa Cordeiro (PSD), Ana Catarina Mendonça (PS) e Cecília Meireles (CDS-PP).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 13 horas e 42 minutos.

O Sr. Presidente (Jorge Lacão): — Srs. Deputados, está aberta a reunião.

*Eram 10 horas e 6 minutos.*

Bom dia a todos. Bom dia também aos Srs. Jornalistas e, naturalmente, aos nossos colaboradores de apoio aos trabalhos da Comissão.

Vamos hoje ouvir o Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda, que, como sabemos, está hoje aqui na qualidade de ex-Presidente da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP), num período de mandato que ocorreu entre 2003 e 2006, e também da Metro do Porto, como membro do Conselho de Administração, num período de 2004 a 2008.

Como sabemos também, o Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda dirigiu-se à nossa Comissão de Inquérito logo no início dos trabalhos, manifestando a sua disponibilidade para prestar aqui o seu depoimento, mas só neste momento, por razões do nosso calendário, isso se torna possível.

Quero agradecer, em nome de todos os Srs. Deputados, a sua disponibilidade desde o início para colaborar com os trabalhos desta Comissão.

Assim sendo, estou informado de que o Sr. Eng.º Silva Peneda deseja fazer uma intervenção inicial. Para o efeito, e renovando os meus cumprimentos, dou-lhe a palavra.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda (ex-Presidente da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA): — Quero começar por agradecer, sinceramente, a possibilidade de poder vir aqui. E muito agradeço ao Sr.

Presidente este convite, para esclarecer, porque, enfim, todas as notícias... Até a minha saída de membro do Governo foi abalada por uma série de informações cruzadas que não são perfeitamente corretas.

Imagino que hoje, durante a manhã — espero que não a manhã toda —, vamos ter oportunidade de esclarecer tudo aquilo que se passou.

Previamente, distribuí um documento que explicita tudo aquilo que se passou, especialmente o contexto em que as decisões foram tomadas — as decisões é fácil de ver, basta ler as atas —, mas se me permitem gostava de começar por fazer uma declaração inicial.

E a minha declaração inicial, que tem algum formalismo, mas que acho que devo fazer, é a seguinte: por uma questão de honra, declaro que não aceito que associem o meu nome a qualquer decisão que tenha tido por efeito lesar o Estado português.

Como Presidente dos STCP, nunca permiti que fosse feito nenhum *swap*.

Aceitei a minha nomeação para a administração da Metro do Porto com a condição de me ser atribuída a missão específica de gerir a articulação da STCP com a operação da Metro do Porto, facilitando a reestruturação da STCP, e gerir o crescimento vertiginoso da operação da Metro.

A Metro do Porto estava extremamente bem apetrechada de recursos humanos especialistas na gestão financeira e em perfeita consonância com os órgãos de controlo da empresa e da tutela, com quem essas decisões eram sempre concertadas.

Porque a minha missão na Metro era garantir a articulação da operação da STCP com a operação da Metro do Porto, facilitando a reestruturação da STCP, e gerir o crescimento vertiginoso da operação da

Metro, e nas circunstâncias que explicitarei de seguida, optei por não interferir em decisões fora da minha área de responsabilidade.

Passo a fazer um breve resumo do que foi a minha vida.

Em 2003, entrei, em março, na STCP. Nessa altura, o metro do Porto tinha 18 estações numa única linha, da Trindade a Matosinhos, e os planos que existiam é que em dois anos o metro do Porto iria atingir 69 estações em 59 km de linha.

Ora bem, o que isto significava para o sistema de transportes do metro era uma reestruturação violentíssima do operador de autocarros, que era a STCP. Todos sabemos que, em todos os sítios, quando o metro cresce há ajustes. Mas, por exemplo, o metro de Lisboa demorou 50 anos a atingir esta quilometragem e este número de estações. No Porto, havia um plano para se fazer isso em dois anos. O que isso significava do lado da STCP, quando lá cheguei, era uma redução de cerca de 30% da operação e, atendendo ao equilíbrio das contas da empresa, 30% de redução de toda a empresa — mais ou menos 1000 pessoas para despedir.

E havia uma situação ainda mais complicada, que era a seguinte: qualquer novo passo e qualquer nova linha de metro significava outra reestruturação da STCP — em relação à linha de Gondomar, falava-se em mais 10% de redução.

Tal significava que estávamos perante a situação de um sistema, que eu diria quase esquizofrénico, em que o futuro da operadora de autocarros STCP era o de aguentar um embate de redução de 30% da sua operação com a brilhante perspetiva de, depois a seguir, fazer outra reestruturação em cima. Isso não fazia sentido nenhum, estávamos numa situação absurda e aquilo que era necessário era uma mudança do funcionamento do sistema de transportes, em que se passasse a considerar o metro como um ativo e não como uma ameaça a outro operador concorrente.

Portanto, tinha de se passar de uma lógica de concorrência entre os operadores para uma lógica de complementaridade. Mais que isso, em benefício do próprio metro, porque, como sabem, uma estação de metro tem um raio de ação de 500/800 m. Ninguém anda 2 km a pé para ir ao metro.

O que significava que boa parte daquilo que o metro do Porto ia trazer à cidade se não houvesse articulação com autocarros iria ficar muito aquém daquela que seria a capacidade e os desejos iniciais que o metro tinha.

Era uma mudança cultural, porque a STCP é uma operadora que tem cento e muitos anos de história na cidade do Porto. Era o operador de transportes, e aquilo de que se tratava era passar de ser o operador de transportes para ser uma componente do sistema de transportes.

Como imaginam, não foi nada fácil, e aquilo que foi feito — esta resposta que eu tive a honra de ..., e foram muito divertidos todos estes períodos — foi tentar montar um sistema que muito rapidamente mudasse todo o paradigma.

Em relação à mudança de paradigma, refiro três coisas, basicamente.

Em primeiro lugar, a bilhética. O preço do metro era muito caro, o do autocarro era muito barato. Não adiantava nada enquanto não se harmonizasse o sistema tarifário... Foi uma coisa muito feita com pinças, ponto a ponto, às vezes com dificuldades com a DGTT (Direção-Geral dos Transportes Terrestres), aqueles aumentos máximos... Extinguimos bilhetes, criámos bilhetes novos, mais não sei o quê, para se atingir a questão da perfeita igualdade, que foi atingida ao fim de cerca de dois anos. Portanto, a barreira tarifária deixou de existir, o que significava que dava liberdade à STCP para pôr a segunda componente a funcionar.

A segunda componente era a criação de uma nova rede. O que é que significava uma nova rede? Significava que podia ser mais interessante no sistema de transportes uma componente metro porque o autocarro seria dedicado a levar e a trazer pessoas do metro. E a liberdade que isso dava à componente autocarro era muito relevante, porque permitia abandonar determinadas linhas que, em concorrência com o metro, não faziam sentido nenhum e eram pouco viáveis. E uma vez que a barreira tarifária tinha desaparecido, então, sim, seria possível extinguir autocarros. Porque ter um autocarro à superfície com velocidades médias de 6 ou 8 km/hora e o metro, por baixo, com 22, 25 km/hora não fazia sentido nenhum. E não fazia sentido nenhum andar em concorrência relativamente a este tipo de sistemas.

Curiosamente, a STCP tinha uma rede — para quem alguma vez navegou, na altura, nos transportes do Porto... — em estrela, com o centro na Avenida dos Aliados. O metro do Porto ia fazer uma rede em estrela, com centro na Trindade. Isso significa que toda a rede foi mudada. Foi uma aventura na altura. Andámos a ver, em todo o mundo, onde é que se faziam coisas destas e o que é facto é que não encontramos grandes exemplos, porque, contrariamente, por exemplo, em relação a Lisboa e a Copenhaga, que criaram novas linhas de autocarro, com mais frequência, ali não havia essa solução. A solução era mesmo extinguir autocarros e criar outras linhas de autocarros.

Vai daí, eu sou o culpado por se ter acabado com o autocarro 78. Pronto, muito bem... Toda a gente se lembra do 78, era o autocarro que andava por qualquer sítio da cidade. Desse mal, de ter extinto o 78, não me livro.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Se o problema fosse esse!...

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — A nova rede foi implementada, setor a setor. Foi uma operação muito complicada, porque estamos a falar de centenas de milhares de pessoas que, de repente, de um dia para o outro, deixavam de ter o seu autocarro e passavam a ter outra coisa. Isso está muito bem explicado no documento que distribuí.

Depois, há outras coisas que podiam ser ditas. Havia muito a ideia... Na altura ouvi «então, a STCP pode conquistar novos territórios, uma vez que fica com capacidade excedentária». Mas conquistar novos territórios significava duas coisas: primeiro, ir entrar em concorrência com operadores que estavam fora da cidade e praticamente matá-los e, segundo, desfocar a empresa do negócio mais rentável que existe, que é o do centro da cidade. Por isso, a STCP tinha mesmo que diminuir a sua atividade e tinha de apostar em ser uma componente de ganhar clientes ao transporte individual.

E a nossa guerra, STCP e Metro, foi a de, os dois juntos, podermos aumentar a quota do transporte público na cidade do Porto. E assim foi feito.

Por isso, primeira componente — barreira tarifária; segunda — nova rede; terceira — reestruturação da empresa.

A reestruturação da empresa teve  $n$  variáveis. Não me vou agora dedicar a cada uma delas, mas há uma que tenho de sublinhar.

Na altura era absurdo, nós tínhamos gente que estava a mais que era preciso despedir e o operador da Metro, que é uma empresa privada que operava por contrato com a Metro do Porto, estava a admitir gente nova. Não fazia sentido nenhum o Estado, enquanto acionista, estar a financiar rescisões amigáveis e, ao mesmo tempo, estar a admitir gente nova quando se podia, perfeitamente, utilizar uma lógica de reconversão.

Todo este cenário fazia com que a solução ideal — e os vários consultores que o Governo contratou na altura apontavam todos para essa solução — que fazia sentido era não fundir as duas empresas, porque na altura havia um volume de investimento muito grande de obra pública que a Metro levava a cabo, mas fundir a operação Metro do Porto com a operação STCP.

Isso foi tentado várias vezes, enfim..., e essa guerra pode dizer-se que perdemos. Perdemos, não foi possível. 10 anos depois, pronto, o tempo deu-nos razão... Agora estão as duas operações completamente juntas.

A única solução encontrada foi uma solução muito mais frágil, que foi a de pôr sobre a mesma pessoa a responsabilidade das duas coisas. E, perante esta guerra e garantir que o sistema de transportes no Porto não se degradava violentamente, é evidente que quando fui convidado para ser administrador da Metro do Porto não pude recusar. Portanto, fui para administrador da Metro do Porto em 2004, um ano depois de estar na STCP, e com o pelouro específico de tratar única e exclusivamente da exploração do metro, para garantir que cada linha nova que se criava tinha de ser articulada com a reestruturação da rede dos STCP e também para tratar da questão social, em que muitos trabalhadores da Metro do Porto passaram — praticamente «obriguei» — a operadores do metro, recrutando quem muito bem entendesse de uma lista de trabalhadores da STCP. E assim muitos deles foram transferidos de uma empresa para a outra.

O resultado... Enfim, não quero entrar aqui... Não fiz isto sozinho, de maneira nenhuma. Acho que consegui arrastar toda a empresa para esta aventura, que não foi nada, nada fácil, como imaginam. A STCP era uma empresa criada por militares, tinha uma cultura muitíssimo forte e, portanto, toda e qualquer coisa era entendida quase como uma traição àquilo que era a história da empresa. Recordo-me que, durante muito



tempo, eu e colegas meus do Conselho de Administração fazíamos plenários permanentes para explicar... Íamos para o auditório de Francos, aparecia quem quisesse e a sala estava sempre cheia, com 200 a 300 pessoas a discutirem até à 1 hora da manhã para explicar a toda a gente porque é que se estava a mudar e porque é que era necessário mudar e fazer essa mudança toda.

O resultado foi que, tal como nós prevíamos, iríamos aceitar a perda de 30% de clientes, mas com a nova rede iríamos recuperar, no mínimo, 10% desses clientes. Portanto, aquilo que imaginávamos era uma baixa crescente da atividade da STCP e foi para isso que ela foi projetada. Iríamos permitir que o metro crescesse muitíssimo mais do que aquilo que cresceria, se esta mudança não fosse feita.

Não quero aqui entrar em pormenores, mas, por exemplo, toda a nova rede STCP é uma rede, não radial mas orbital, em que tocam sempre duas estações de metro centrais, formando um quadrado à volta da cidade, o que permite que a acessibilidade de alguém que more na Areosa para ir a Matosinhos é extremamente fácil. Em dois passos chega a Matosinhos, porque apanha um autocarro qualquer que para, obrigatoriamente, no Marquês e vai, a seguir, à Casa da Música. Por isso, se sai no Marquês pode ir para o Hospital, para Gaia, para onde quiser; sai na Casa da Música, vai para Matosinhos... Pronto.

O sistema de transportes está a fluir e o que se pode ver é que, de 2003 ou 2008, o sistema passou de 144 milhões de viagens para 162, e até as próprias receitas tiveram um aumento muito significativo.

Mais do que isso, a própria conta de exploração da STCP também mercê da reestruturação que foi feita, que, enfim, também foi feita com... com juízo e não tivemos, mesmo nos despedimentos, foi tudo acompanhado, caso a caso, para que ninguém ficasse mal. E é uma das

coisas de que me orgulho, das cerca de 800 pessoas que saíram da empresa, em três anos, posso garantir que nenhuma delas ficou mal. Todos eles ficaram bem! Todos eles foram acompanhados! Coisas que, na altura, não se falava, como *outplacement* e essas coisas todas, foi tudo posto para que tudo funcionasse bem. O que quer dizer que as questões correram bem, de tal maneira que, no meu último mandato na SCTP, na apresentação do relatório e contas, é curioso que, se as indemnizações compensatórias se mantivessem aos novos dos anos anteriores, aí, a SCTP apresentaria resultados operacionais positivos. Enfim, parece mal a uma empresa de transportes apresentar resultados operacionais positivos, e o Estado, bem, reduziu as indemnizações compensatórias. Pronto! Tinha mais que fazer com esse dinheiro.

Entreí no Metro, um ano depois, para fazer esta operação.

Desde já, digo que quando terminei o meu mandato, em 2006, na STCP, naturalmente que pus imediatamente o meu lugar à disposição na administração da Metro do Porto, à Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado, Ana Paula Vitorino, porque considerava que era importante que a nova Presidente da STCP assumisse também um lugar na administração da Metro do Porto, exatamente com o mesmo pelouro.

Na altura, a explicação que a Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado dos Transportes me deu foi a de que isso não seria conveniente, porque estávamos em plena época de negociação, se bem se recordam, sobre o estatuto da Metro do Porto. E a participação do Estado e da Junta Metropolitana, que, como sabem, na altura, a Junta Metropolitana tinha 60% do capital, e o Estado, através das diversas entidades, tinha cerca de 40%. Havia a intenção de inverter essa posição. Inverter essa posição significava mexer na Administração, como se estaria a meses de isso acontecer, aquilo que a Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado dos Transportes me

transmitiu foi que «sim, senhora, que agradecia, que, naturalmente iria fazê-lo, que me iria substituir na Administração do Metro, nessa altura.»

«Nessa altura», acabou por se prolongar, e acabei por fazer um mandato completo na Metro do Porto, de quatro anos, e não ter saído ao fim de dois anos, que completava os três anos dos STCP.

Na Metro do Porto, e agora entrando diretamente nos swaps...

Ah! Só um pequenino pormenor: após isso, a minha saída da Metro do Porto é concomitante com a alteração dos estatutos, o que significava que o Estado passou a nomear quatro pessoas, a Junta Metropolitana, três, porque havia um acordo entre a Junta Metropolitana e o Governo, na altura, e em que os três membros, os novos três membros, nomeados pela Junta Metropolitana, naturalmente, estariam lá, enfim, a garantir a aplicação do acordo. Portanto, a «geometria» da Administração do Metro mudou.

Na altura, a «geometria» da Administração, quando lá cheguei, falava-se... eram quatro membros não executivos, quatro presidentes de câmara: o Sr. Presidente da Câmara de Gondomar, o Sr. Presidente da Câmara do Porto, o Sr. Presidente da Câmara de Matosinhos e o Sr. Presidente da Câmara de Vila do Conde, que funcionavam em Conselho de Administração. E, depois, três membros da chamada comissão executiva: eu próprio, que tinha a responsabilidade, como disse há pouco, da exploração, apenas; o meu amigo, infelizmente já falecido, Duarte Vieira, que tratava de tudo que eram obras e sistemas, e... pronto, frente de obra e da montagem e da criação da infraestrutura; e o Sr. Presidente da Comissão Executiva, que era o professor Oliveira Marques, que tinha por sua responsabilidade tudo o que era jurídico —, porque tratava-se... era um peso muito grande, não era só expropriações, mas todo o relacionamento com o consórcio passava por questões jurídicas complicadas — e a parte

financeira. Ele, como sabem, era professor catedrático de finanças e tratava da questão financeira. E funcionávamos nesta «geometria».

Na Metro do Porto, nunca houve nenhuma decisão que não fosse tomada por unanimidade, nos quatro anos que lá estava... E ao que me dizem, desde sempre, antes de eu lá ter chegado, todas as decisões eram tomadas por unanimidade.

Agora, «aterrando» nos *swaps*. Este é o contexto, espero que tenha sido exaustivo, para perceberem que situação é que se vivia no sistema de transportes, na altura. E agora, vamos «aterrar» nos *swaps*.

Quando cheguei aos STCP, em março de 2003, havia dois contratos de *swap* que tinham sido assinados, em janeiro desse ano. Entrei em março, e, a 23 de Janeiro, tinham sido feitos dois contratos *swap*, que, naturalmente, cumprimos, integralmente, até ao fim, a sua vigência.

Por duas vezes, foram feitas propostas formais à STCP para a elaboração de contratos *swap*, e por duas vezes, pronunciámo-nos sobre isso. Posso ler extrato da ata, de uma delas, que são praticamente fotocópia uma da outra: «O Conselho de Administração analisou a proposta de *swap* de taxa de juro anexa, sob o n.º 14, com o objetivo de reduzir o custo de algumas operações de financiamento em curso.

Tendo em consideração o perfil conservador de risco financeiro, definido para a empresa, e os benefícios potenciais que poderiam advir da celebração destes contratos *swap*, decidiu o Conselho de Administração não negociar esta operação.»

A STCP, no meu mandato, não fez nenhum contrato *swap*.

Na Metro do Porto, na minha vigência — e, pronto, isto foi coisas de... isto é «ciência» recente, porque, sinceramente, já não me recordava rigorosamente nada do que se tinha passado, mas depois disto, pedi informação à Metro do Porto sobre o que se tinha passado, e andei a

vasculhar as atas e a pôr a memória fresca sobre este assunto — existem três operações financeiras que deram origem a quatro contratos swap.

Não vou comentá-los, porque os meus amigos têm esta informação, e a informação que aí está é a informação que recolhi das respetivas atas.

Aquilo que queria transmitir era mais a sensação e a posição em que estava, porque, na altura, qual era a situação que eu vivia? E desculpem pôr as coisas tão pessoalmente, «olhando mais para o meu umbigo».

Havia uma coisa de alto risco que eu estava encarregue de fazer, que era dar «uma vida nova» ao sistema de transportes, articulando as duas coisas. Tratava da exploração do Metro, pronto, muito bem. E quem é que eu tinha, quem é que a Metro do Porto tinha, como responsáveis pela gestão financeira?

O Diretor Financeiro era o Professor Coutinho dos Santos, que é Professor Doutorado e Professor de Finanças da Universidade Católica.

O Administrador Financeiro, o Professor Oliveira Marques, Professor de Finanças da Faculdade de Economia, enfim, Catedrático, acho eu, na altura já.

Apresentam propostas ao Conselho de Administração em que se sentavam os quatro presidentes de câmara, eu próprio, e o Eng.º Duarte Vieira, com pareceres do revisor oficial de contas, que alguns deles eu tenho aqui citados: «Damos pleno acordo à cobertura das necessidades de financiamento para 2008, porque além do mais permite uma flexibilidade notável, no que se refere à maturidade da operação».

Noutro: «Dou o meu acordo à operação em causa, relevando o elevado grau técnico-financeiro, na preparação dessa operação e o seu relevante interesse para a imagem da situação financeira da Metro do Porto SA» — o revisor oficial de contas dizia isto.

A tutela estava sempre informada. Nalguns casos, há despacho da tutela a dizer «Visto. Concordo» — o que significa uma coisa muito simples: «eu aprovei estas operações». E, portanto, usando a regra da unanimidade, que sempre pautou as decisões no Conselho de Administração na Metro do Porto, embora na STCP eu nunca tivesse permitido a elaboração deste tipo de instrumentos de cobertura de risco, na Metro do Porto, por estes motivos que estou agora aqui a explicitar, não tinha condições nem argumentação que bastasse, como se imagina, para me opor a estas decisões.

Esta é a minha intervenção inicial. Naturalmente, estou à disposição de todos os Srs. Deputados para esclarecer tudo aquilo que entenderem sobre isto. Muito obrigado!

O Sr. Presidente: — Muito obrigado também!

Vamos, então, passar a essa fase dos nossos trabalhos e, de acordo com o método da rotação, tem hoje o início o Sr. Deputado Paulo Sá.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Obrigado, Sr. Presidente.

Começo por cumprimentar o Eng.º Juvenal da Silva Peneda, dar-lhe as boas vindas a esta Comissão.

Não posso deixar de fazer um reparo relativamente ao facto de o Sr. Engenheiro ter, durante os primeiros 25 minutos da sua intervenção, falado sobre o sistema de transportes do Porto, e não ter dito uma palavra sobre *swaps*, dedicando a este tema apenas cinco minutos, das 10 horas e 28 minutos às 10 horas e 33 minutos.

Esta é uma Comissão para apuramento do que se passou com os *swaps*. Agradecemos as informações sobre o sistema de transportes do

Porto, um assunto muito importante e interessante, mas não é objeto desta Comissão.

Começava, então, sobre as suas funções, que exerceu na Metro do Porto. Podia precisar-me exatamente o período, mês ou dia, em que iniciou funções e terminou funções na Metro do Porto, e que órgãos sociais integrava nessa empresa.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sou direto: peço desculpa, objetivamente, o que se passou relativamente aos *swaps* da Metro do Porto, esta Comissão tem toda a informação, porque julgo que a empresa enviou para cá a informação toda.

Aquilo que julgo que poderia ser a mais-valia daqui, do que poderia transmitir, eram os contextos em que as decisões são tomadas. E foi por causa disso que demorei 25 minutos — peço desculpa, não cronometrei —, a explicar o contexto em que as decisões eram tomadas.

Relativamente, agora, à questão da minha interferência nos *swaps*, acho que está clara. São quatro contratos *swaps*, em que a minha assinatura existe nas atas, de aprovação destas quatro operações, no contexto que disse há pouco. Agora, podemos depois esmiuçá-las completamente.

Mês e dia, a minha memória não consegue lá chegar. Mês é as alturas de assembleias gerais. Recordo — portanto, estamos a falar de 2004 —, imagino algures, entre março e abril de 2004, entrei na Metro do Porto. Sai em 2008. Sei que houve alguns adiamentos dos momentos normais da assembleia geral, portanto, não terá sido em março, provavelmente abril ou maio de 2008 é que sai da Administração da Metro do Porto.

O que é que eu lá fazia?...

O Sr. Paulo Sá (PCP): — *(Por não ter falado para o microfone não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — O órgão?... O órgão é muito simples: eu era administrador... portanto, pertencia ao Conselho de Administração, conforme disse há pouco.

O Conselho de Administração desdobrava-se em dois sub-órgãos.

O Conselho de Administração tinha uma comissão executiva de três membros e eu, enquanto Conselho de Administração, pertencia a essa comissão executiva.

Durante dois anos, acumulei essa função — atenção, não acumulei salário, é pena! —, como presidente da STCP, durante dois anos, e durante os dois anos finais estava exclusivamente como administrador da Metro do Porto.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Paulo Sá, tem a palavra.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Obrigado, Sr. Presidente.

Eng.º Juvenal da Silva Peneda, reconhece que o Conselho de Administração da empresa Metro do Porto é, de acordo com o Código do Procedimento Administrativo, um órgão colegial, pelo que as decisões aí aprovadas corresponsabilizam todos os membros do Conselho de Administração?

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Não, não! Todos, todos!



Eu pus aqui no meu papelinho, se teve a oportunidade de ler, que me considero plenamente responsável e solidariamente responsável por todos os atos praticado pelo Conselho de Administração. Eu era um dos sete. Não votei contra. Tinha condições para votar contra, como imaginam. E, portanto, considero-me responsável por esses quatro contratos *swap* assinados pelo Conselho de Administração. Sem dúvida!

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Afirma que enquanto esteve no Conselho de Administração a Metro do Porto contratou quatro *swaps*. Podia identificar esses quatro *swaps*, por favor?

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Pela informação que tenho, em janeiro de 2007, a Metro do Porto celebrou um financiamento com o Santander Central Hispano em substituição de um *swap* previamente contratado ao BCP, de março de 2003, pois este contrato *swap* foi considerado pelo Tribunal de Contas como passível de ser melhorado. Portanto, havia uma recomendação do Tribunal de Contas para a Metro do Porto renovar, entre aspas, o *swap* contratado com o BCP em março em 2003. Na sequência desse alerta do Tribunal de Contas, em 2007, após consulta do departamento financeiro a seis instituições, decidiu-se iniciar negociações com o Santander Central Hispano para realização deste *swap*.

O segundo *swap* foi contratado em julho de 2007, com o Santander/Depfa Bank, no valor de 100 milhões de euros, que foi

formalizado a 12 de setembro, depois de consulta ao revisor oficial de contas, etc.

A terceira operação financeira, julgo que a maior de todas, e que depois deu origem a dois *swaps*, foi contratada com o Deutsche Bank e com o Goldman Sachs, no valor de 252 milhões de euros, para dar cobertura às necessidades de financiamento do ano de 2008. Começa a ser analisada em janeiro; o revisor oficial de contas dá o seu parecer; a Direção-Geral do Tesouro e Finanças dá o seu «ok» a 7 de fevereiro; neste caso o então Secretário de Estado do Tesouro e Finanças autoriza; e a Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado dos Transportes diz que não tem nada a opor. A 13 de fevereiro o Conselho de Administração assina um contrato de financiamento, com *swaps* associados no montante de 126 milhões de euros cada um.

Esta é a informação que recolhi das atas. Chamo a atenção para o seguinte: provavelmente — não faço ideia —, alguns destes contratos *swaps*, posteriormente, podem ter tido outras alterações, que, como é natural, desconheço.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Por uma questão de rigor, os quatro contratos que referiu aparecem identificados no relatório do IGCP como sendo seis contratos *swap* distintos. Mas não é relevante para o caso.

Sr. Engenheiro, queria questioná-lo sobre o primeiro dos *swaps* que referiu, com o Banco Santander, de 11 de janeiro de 2007, aprovado a 10 de janeiro de 2007 na Metro do Porto. Este é, sem dúvida, um dos *swaps* mais daninhos que foram contratos pelas empresas públicas desde 2003. É um *swap snowball* alegadamente para fazer cobertura de risco do

empréstimo de 89 milhões de euros, mas o próprio *swap* tinha um valor de mercado, a 31 de dezembro de 2012, de menos 507 milhões de euros. Ou seja, o valor negativo do *swap* era 5,7 vezes superior ao empréstimo subjacente.

Pedia-lhe para explicar o funcionamento do *swap* que foi contratado em janeiro de 2007.

O Sr. Presidente: — Faça o favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Gostava de o ajudar, mas, em primeiro lugar, não tenho o relatório do IGCP, nunca ninguém mo deu.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Não é preciso!

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Não, não é isso!

Depois, sobre este contrato *swap*, peço desculpa, mas o que sei é aquilo que escrevi. O que sei é aquilo que escrevi no documento!

Não conheço o contrato, não o analisei. É evidente que isto não me desresponsabiliza das consequências do mesmo, porque o aprovei em Conselho de Administração, mas todos esses pormenores estou a sabê-los agora. Não fazia ideia que era um contrato em *snowball*, aliás, nem sei exatamente, não domino esses termos, peço desculpa. E não fazia a mínima ideia desse tipo de danos de que me está a falar.

Sei que já depois de eu ter saído da Metro do Porto, há um relatório — não sei se da IGF ou do Tribunal de Contas — a elogiar os *swaps* feitos na Metro do Porto, porque permitiram uma poupança de não sei quantos milhões.

Peço desculpa, mas sendo engenheiro eletrotécnico e com as funções que eu desempenhava na Metro do Porto, como imaginam, quando aparecia uma proposta do Sr. Administrador financeiro a dizer «proponho que se faça isto», não era minha competência — nem tinha conhecimentos para tal, como se imagina — estar a verificar e a refazer as contas do meu colega de administração.

Portanto, tudo o que está dizer, peço desculpa, mas não posso esclarecer; não conheço, estou a saber agora.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Estou perplexo com aquilo que acabo de ouvir!

O senhor era membro de um Conselho de Administração,...

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — sim!

O Sr. Paulo Sá (PCP): — ... participou num ato de gestão que se revelou extremamente danoso para o interesse público, com prejuízos de centenas de milhões de euros, peço-lhe para explicar em linguagem simples, acessível, porque não vamos entrar em detalhes técnicos, o que é esse ato administrativo e o Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda diz-me que não sabe, que é engenheiro eletrotécnico de formação, que estava lá e que tinha outras funções!...

Mas, insisto, o senhor é corresponsável, votou favoravelmente no Conselho de Administração a contratação deste elemento, pelo que deve saber alguma coisa do que votou. Porque não acredito, tenho dificuldade em acreditar, que um gestor público, no exercício das suas funções, assina

de cruz. Portanto, peço-lhe mais uma vez, sem entrar em grandes pormenores técnicos, porque aqui não somos especialistas nas questões dos *swaps*, que explique, pelo menos, que tipo de instrumento financeiro é este, que riscos pretendia cobrir, que riscos assumia. É o mínimo que posso pedir-lhe e o mínimo que o Sr. Engenheiro poderá dizer aqui.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Não sei como é que hei de explicar-me melhor!

Demorei 25 minutos da minha intervenção inicial, conforme disse, a dizer o que é que fazia na Metro do Porto, e pela explicação que dei imagino que a conclusão que se pode tirar é que trabalho não me faltava. E não me faltava trabalho porque a cada seis meses era aberta uma nova linha de metro, era preciso pôr aquilo tudo a funcionar e, ao mesmo tempo, tratar que os autocarros chegassem às estações de metro e que tudo ficasse a funcionar de forma plena. Isso absorvia-me a 150%.

Num Conselho de Administração e numa comissão executiva existe solidariedade entre colegas de Conselho de Administração. Havia uma pessoa extremamente competente, professor catedrático de Finanças, que tratava destas questões, que tratava dos contratos, que apresentava o seu trabalho, e o mínimo dos mínimos que podia esperar dos seus colegas de administração... Podiam-se discutir as condições ou a oportunidade de se fazer aquilo naquele momento, mas o conteúdo do contrato, os seus pormenores, tudo isso, por amor de Deus!...

Eu também não partilhava com os meus colegas de administração como é que estávamos quanto ao sistema de fiscalização de títulos, se funcionava às segundas, quartas e sextas ou às terças, quintas e sábados,

como é evidente! Ou seja, há uma especialização num Conselho de Administração.

Não nego a minha responsabilidade — mais uma vez o digo —, com todas as consequências que isso terá, de ter aprovado, de a minha assinatura estar na aprovação desse contrato. Sem dúvida! Quanto aos seus pormenores, peço desculpa, mas eu confiava plenamente no meu colega de administração que tinha competências muitíssimo superiores às minhas para poder dizer que aquele era o melhor caminho. E então há, num Conselho de Administração, uma coisa chamada confiança mútua; naturalmente, confiei.

Diz-me agora que as consequências são essas. Olhe, meu caro, sou culpado! Sou culpado, mas confesso — peço desculpa de há bocado ter falado em engenheiro eletrotécnico — que acho que um Conselho de Administração tem de funcionar assim. Em todos aqueles por que passei havia especializações e havia confiança mútua. Se alguém tem um pelouro, tratará das coisas, naturalmente em representação sempre de um órgão colegial, mas cada um sabe, entre aspas, da sua matéria. Essa matéria, sinceramente, eu não dominava, ignorava e confiava, como é evidente.

Com o que digo, mais uma vez sublinho, não estou a alijar nenhuma das minhas responsabilidades; um sétimo da responsabilidade desse contrato é meu! Éramos sete, sim, senhor, votámos, sim senhor. Muito bem...

E se fosse agora? Se fosse agora, é evidente que olhava para aquilo, chamava especialistas — tudo bem! —, mas recordo que na altura... É que também há modas! Não quero entrar aqui em conversas informais, mas no sistema de transportes, quando eu era presidente da STCP, todos olhavam para mim porque eu era o único que não fazia *swaps*! E, pelos vistos, a única empresa do setor dos transportes que não fez *swaps* foi a STCP, no

período em que eu lá estava, porque não me sentia confortável com isso. Contudo, havendo pessoas que sabiam, que dominavam o assunto e estavam à vontade com ele, era o que faltava, estar com qualquer grau de desconfiança relativamente a alguém que tinha esse pelouro, o qual estava muito bem entregue.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado Paulo Sá.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Concluo, então, que assinou de cruz, sem saber o que estava a assinar. Mesmo assim, não perguntou ao seu colega que apresentou a proposta se havia riscos envolvidos? Qual era a dimensão desses riscos? Qual era a probabilidade de esses riscos se concretizarem?

Posso dizer-lhe que os riscos envolvidos eram colossais e que, infelizmente, se materializaram todos.

Nessa decisão, o seu colega que apresentou a proposta não o informou dos riscos? Os outros 6/7 do Conselho de Administração não perguntaram nada sobre isto? Assinava-se de cruz? É assim que se fazem estes contratos, ou seja, alguém propõe e os outros vão atrás sem questionar? Perguntou alguma coisa sobre os riscos? Tentou informar-se ou assinou mesmo de cruz sem querer saber?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Estamos aqui na psicologia de funcionamento do Conselho de Administração. E acho bem que façam a anatomia desse tipo de decisões!

Vamos mudar de assunto.

*Aparte inaudível do Deputado do PCP Paulo Sá.*

Não, não, mudo de assunto para explicar melhor!

Na STCP, quando vieram propor a celebração de contratos *swap*, como é evidente, todos os bancos diziam: historicamente, a Euribor está assim, nos próximos anos nunca mais na vida há de variar para não sei o quê, não é expetável, não há perspectivas, não há não sei o quê, não há não sei que mais!...

Realmente, olhando pelo espelho retrovisor, o andamento da Euribor e tudo mais nada, nada levaria a esperar que houvesse riscos de grande dimensão envolvidos nisso. Estou a falar não destes contratos *swap* em particular mas das duas propostas de contratos *swaps* que não subscrevi.

O que posso dizer-lhe é que a banca que apresentou estas propostas apresentava todas as condições para dizer: não é expetável e não sei o quê. Portanto, minimizava o risco.

A minha abordagem pessoal relativamente a isto é muito simples: eu não subscrevi os contratos de *swap* da STCP por um motivo, e o motivo é muito simples. Tenho por princípio que quando se está num lugar a tomar uma decisão qualquer, essa decisão deve ter dois critérios de avaliação. O primeiro deles é que, se calhar, no dia seguinte não estamos lá e, portanto, a decisão tem de ser completa, não pode ser «decido agora porque daqui a 15 dias corrijo». Não, a decisão tem de ser completa e definitiva.

O segundo é que a decisão tem de ser tomada como se passado 20 anos lá estivéssemos, ou seja, não pode haver decisões tomadas nesta lógica: isto pode ter efeitos daqui a quatro ou cinco anos. Daqui a quatro ou cinco anos não estou cá, por isso, tudo bem, alguém que resolva.

Este é o meu princípio. Em qualquer sítio onde esteja, tento guiar-me sempre por estes critérios e, por causa disso, nos STCP recusámos esses



contratos porque estávamos a falar de tentar entrar num negócio de um risco em que me sentia desconfortável e que não dominava. Não dominava, sabia lá o que ia acontecer à Euribor, não faço a mínima ideia, porque acho que as empresas de transportes têm de se focar naquilo que sabem e têm de saber gerir os seus eixos próprios e sabem-no fazer, riscos que são completamente fora do seu âmbito, acho que as empresas de transportes — na altura já achava — não os deviam assumir.

Recordo que em discussões informais na comissão executiva sobre estas coisas *swaps* eu desabafava, mas era mero desabafo, nunca foi por mim numa ata, que não achava correto que as empresas de transportes tivessem de se dotar de capacidade técnica e humana para poder mexer neste tipo de instrumentos sofisticados.

Vamos ver se me faço explicar — na altura, até em conversa informal dizia: «Pronto, eu percebo, uma empresa têxtil antigamente, antes do euro, tinha de ter gente que soubesse mexer em câmbios», porque compravam o algodão em dólares, vendiam depois em libras ou em marcos e era uma confusão em que julgavam que estavam a ganhar dinheiro e estavam a perdê-lo. Lembro-me que muito do têxtil do Vale do Ave tinha muitos gestores de câmbios porque fazia parte do risco do negócio.

Numa empresa de transportes, o risco e aquilo em que deve ser especializada é em transportes. E sobre este tipo de questões que, na altura, ainda eram desabafos, dizia: «Mas, que diabo, o Estado, que é o nosso acionista, por que não arranja maneira de alguém, centralmente, gerir estas coisas e concentrar este tipo de atividade que seguramente saberá gerir muito melhor do que de forma espalhada, cada uma das empresas, por assim dizer, a gerir por si?». Esta era a minha opinião pessoal e agora, pelos vistos, chegou-se a esse ponto, em que há uma gestão centralizada da dívida, o que acho muito bem, porque não faz sentido haver especialistas

de contratação de contratação de risco de seja do que for, um na empresa *a*, na empresa *b*, na empresa *c*, na empresa *d*...Não faz sentido. Juntam-se, nem que seja preciso, essas pessoas todas e haverá alguma ideologia comum relativamente à maneira como o assunto deve ser tratado.

Sr. Deputado Paulo Sá, dizer que eu assinei, levianamente, de cruz, estes contratos, sobre isso direi que os assinei, enfim, que aprovei, em Conselho de Administração, a celebração destes contratos, não levianamente mas consciente do que estava a fazer por fidelidade e solidariedade que é normal no Conselho de Administração.

Recordo-me que, na altura, o Estado também deixava a Metro do Porto, entre aspas, enfim, como hei de dizer, não é para aqui chamado, mas...Recordo que a Metro do Porto fez aquele enorme e brutal investimento, e esse investimento nunca foi acompanhado dos meios financeiros necessários para o fazer, por exemplo, o que expôs a Metro do Porto à banca de uma forma, se calhar, muito pouco recomendável. Recordo que as dotações do Orçamento do Estado para a construção de novas linhas, fundos comunitários, e tudo isso, eram sempre em valor residual. É por causa disso que a Metro do Porto, sendo uma operação relativamente recente, na altura, acumule aquele enorme volume de dívida, foi tudo feito com base em dívida, o que significa que, se calhar, era por causa disso que tinham um departamento financeiro tão robustecido e com gente tão capaz, porque tinha de o fazer.

Eu, nos STCP, pelo amor de Deus, a dívida que tinha a meu cargo não tinha nada a ver com isto. Portanto, o trabalho, entre aspas, do departamento financeiro dos STCP era incomparavelmente inferior ao da Metro do Porto.

Assinei a ata de aprovação, sem dúvida, mas não de forma inconsciente, tinha plena consciência de que havia riscos, senão tinha

recusado fazê-lo nos STCP, seria incoerente da minha parte. Sabia que havia riscos, que alguém os tinha analisado e que os achava suportáveis e confiei. Foi tão simples como isto. Não posso dar outra explicação.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Paulo Sá, tem a palavra.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Eng.º Juvenal da Silva Peneda, fiz-lhe uma pergunta simples: se tinha pressionado o seu colega Manuel de Oliveira Marques sobre os riscos e da sua longa resposta depreendo que não, que não tinha conhecimento desses riscos e assinou, sem saber os riscos que estava a correr.

Na sua intervenção referiu, a dado momento, que assumia integralmente um sétimo da responsabilidade.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Sim, mas é uma maneira de dizer. Penso que se estava a referir ao facto, tendo em conta o Conselho de Administração ter sete elementos. Pedia-lhe que identificasse, pelo nome, os outros seis elementos do Conselho de Administração, corresponsáveis, como o senhor, pela contratação desse *swap*.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Imagino que a Assembleia tenha conhecimento. Eu tenho acesso a eles, mas...

O Sr. Paulo Sá (PCP): — *(Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador).*

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Pronto, ok, então vou ser eu. Vamos ver se a memória não me falha.

Na altura, o Conselho de Administração era constituído pelo Sr. Presidente da Câmara de Gondomar, como já disse há pouco,...

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Valentim Loureiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Exatamente.

Continuando: pelo Sr. Presidente da Câmara do Porto...

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Rui Rio.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Exatamente; o Sr. Presidente da Câmara de Vila do Conde, Mário Almeida e o Sr. Presidente da Câmara de Matosinhos.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Narciso Miranda.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Exatamente. Era, ainda o Prof. Dr. Oliveira Marques, o Eng.º Duarte Vieira e eu próprio. Enfim, peço desculpa, mas estou a dizer o que já está escrito e que toda a gente conhece.

Volto a sublinhar que nenhuma decisão do Conselho de Administração do Metro alguma vez tenha sido assumida que não seja por unanimidade. Portanto, tudo funcionava para que a decisão fosse sempre com votos positivos de toda a gente, o que significava, naturalmente e desculpem o desabafo, que acertar no totoloto ao sábado é fácil. Se,

eventualmente, houvesse alguma noção mais precisa dos riscos que se estavam a correr, essas sete pessoas, naturalmente,... Nem acredito, sequer, que o administrador financeiro fizesse qualquer tipo de proposta de algo se tivesse noção que poderia, de alguma forma, pôr em causa o interesse da empresa.

O Sr. Presidente: — Queira continuar, Sr. Deputado Paulo Sá.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Sr. Eng.º Juvenal Silva Peneda, agradeço-lhe a identificação dos sete responsáveis pela contratação deste *swap* que acarretou, ou que poderá acarretar, centenas de milhões de prejuízos ao erário público, na realidade acima de 450 milhões de euros, de acordo com os números atualmente disponíveis.

Na altura em que o senhor e os seus colegas do Conselho de Administração, as sete pessoas que acabou de identificar, assinaram esse *swap*, o valor da taxa a pagar pela Metro do Porto era 1,76%. Tem a ideia de quanto é a taxa atualmente?

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Nenhuma, não faço ideia nenhuma.

O Sr. Presidente: — A resposta está dada. Sr. Deputado, quer continuar? Tem a palavra.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — O senhor saiu da Metro do Porto entre maio e abril de 2008. Tinha uma ideia de quanto é que a Metro pagava pela taxa nessa altura?

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Não, senhor. Não, senhor.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, tem a palavra.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Então, informo-o que em setembro de 2012, de acordo com o relatório do IGCP, a taxa já era de 23,3% e continuava a crescer. Visto que é um *snowball*, esta taxa nunca desce, acumula sempre. Atualmente e com os valores da Euribor a três meses (e não tenho os dados oficiais), mas um simples cálculo aponta que irá já acima dos 30%, continuando a crescer se se mantiverem as condições de mercado. É isto que explica que num empréstimo de 89 milhões tenha sido feita uma alegada cobertura de risco que custa já centenas de milhões de euros, porque a taxa a pagar é, atualmente, superior à da ordem de 30%, começando em 1,76%. Isto é um ato de gestão danosa.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda, começou por dizer, na sua intervenção inicial, que não admite que ninguém associe o seu nome à gestão danosa, mas vou sempre, perante isto, associar o seu nome a um ato de gestão danosa, assim como o nome dos restantes nomes membros do Conselho de Administração que aprovaram este *swap*.

O Sr. Presidente: — Antes de dar a palavra ao Sr. Eng.º Silva Peneda, quero apenas fazer salientar perante a Comissão que o conceito legal de gestão danosa implica a ponderação de uma intenção dolosa por parte de responsável por esse ato. E, portanto, é preciso que todos tenhamos consciência dos conceitos que utilizamos e das consequências que eles têm.

O Sr. Engenheiro quer comentar?

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Depois do que o Sr. Presidente disse, prefiro não responder. Não respondo e, já agora, peço desculpa: quer dizer, a acusação de gestão danosa é... Eu não posso aceitar isso. Peço desculpa, mas, pessoalmente, não posso aceitar isso, por um motivo muito simples: trabalho no Estado desde 1977. Em todos os sítios onde estive sempre defendi o interesse do Estado. Em todos os sítios onde estive, orgulho-me de ter gerado poupanças muito significativas para o Estado. Mesmo aquilo que fiz no sistema de transportes, neste momento ainda se pode ver, e temos um sistema de transportes no Porto que pede meças a qualquer cidade europeia. O simples facto de ter votado favoravelmente uma proposta de cobertura de risco de um empréstimo de não sei o quê, confiando nos técnicos reputadíssimos que a Metro do Porto tinha, não pode, de maneira nenhuma (e peço imensa desculpa) pôr-me qualquer mancha no meu currículo de qualquer coisa parecida com uma gestão danosa.

Não houve nenhuma intenção minha e, seguramente, de nenhum dos meus colegas do Conselho de Administração de prejudicar a empresa fosse no que fosse, e muito menos da minha parte, que trabalhei afincadamente para que a fusão da Metro do Porto com os STCP fosse, para o cliente, um sucesso da cidade do Porto.

Desculpe lá, mas acho que é minorizar o esforço do trabalho das outras pessoas. Peço desculpa pelo desabafo, mas sou funcionário público há 36 anos e em todos os sítios onde estive sempre me orgulhei daquilo que fiz e não esperava ter de ouvir qualquer intenção dolosa de lesar o Estado seja no que for. Com o meu dinheiro, faço aquilo que quiser, com o dinheiro dos contribuintes tenho de ser triplamente cauteloso, o que sempre demonstrei em todos os sítios onde estive.

Peço desculpa, mas chegar aqui, agora, à Assembleia e ser acusado de gestão danosa, enfim, prefiro parar aqui.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Paulo Sá, queira continuar.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — o Sr. Engenheiro acabou de dizer que com o dinheiro dos contribuintes é triplamente cauteloso, mas tinha dito, uns minutos antes, que assinou este contrato sem questionar, sequer, se ele envolvia riscos e que tipos de riscos eram esses. Não posso considerar, com isso, ser cauteloso... Eu ainda não terminei a pergunta, peço-lhe que aguarde. Não reconhece, então, aquilo que eu disse, pelo que reformulo a pergunta de outra forma: considera que aquele ato de gestão no qual o senhor participou é compatível com o interesse público?

O Sr. Presidente: — Sr. Engenheiro, faça favor.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Ó Sr. Deputado, eu demorei 25 minutos da minha intervenção inicial a explicar o contexto.

Vamos lá ver: sou responsável, sim, senhor. Ó meu caro (e peço desculpa por esta informalidade), estou num conselho, tenho um diretor financeiro que é Professor de Finanças da Católica, tenho um colega de administração que é Professor Catedrático de Finanças, peço desculpa — são os responsáveis pelo seguimento daquelas matérias, fazem uma proposta... Não fizeram uma proposta, mas dezenas e centenas de propostas: de renegociações de linhas de crédito, de não sei quê, não sei que mais... A Metro do Porto tinha contas em 42 bancos diferentes, é gente extremamente competente e está à espera que um colega de administração,



que está muito longe de poder dominar esse tipo de matérias, vá pôr em causa a proposta vigente ou reputada?

Eu tentei explicar mais do que isso e, ainda por cima, estando eu na Metro, a meio tempo, entre aspas, com a missão específica, que era gigantesca, de gerir um crescimento vertiginoso do Metro (que seja do meu conhecimento, nunca houve nenhum Metro que crescesse tão depressa na Europa, no País e no mundo, não faço ideia), ter de, ao mesmo tempo, articular com uma reestruturação profundíssima dos STCP, não só internamente, mas com uma rede nova, tudo isso estava a meu cargo.

Repito: aparece um Professor da Católica como diretor financeiro, um Professor Catedrático de Finanças a dizer: «Vai fazer-se isto» e eu devia ter posto isso em causa! Desculpe, mas não compreendo. Eu, na altura, optei por não me opor a essa intervenção, porque não tinha condições objetivas para me opor a ela. Punha-me a ler o contrato? Como? Com quem? Com que apoios? Provavelmente, iria ter o apoio de quem? Do diretor financeiro e do administrador financeiro, que estavam convictos de que aquela era a melhor decisão para a empresa?

Dizer aqui que essas pessoas (e peço desculpa por estar aqui a dizer nomes, pois eu queria falar de mim e de mais ninguém), quando estavam a propor isso, estavam, de alguma forma, a pôr em causa a empresa ou a assumir riscos que achavam que não deviam assumir, peço desculpa mas acho que é uma leviandade. Não acredito qualquer membro do Conselho de Administração de uma empresa, quando assume riscos (e, ainda por cima, sendo conhecedores como estes), se imaginasse que a solução final era esta, alguma vez o fizesse.

Por isso, quanto a lesar o interesse público, peço desculpa mas é como referi há pouco: ao sábado, é fácil acertar na chave do Totoloto.

Aliás, chamo a atenção para o facto de as administrações terem sido louvadas, todas elas. Inclusivamente, um relatório da Inspeção-Geral de Finanças de 2008 louvava os *swaps* que tinham sido feitos nesta altura, porque tinham provocado uma baixa de financiamento da Metro — uma baixa instantânea talvez, não faço ideia, mas os encargos financeiros da Metro tinham baixado de forma significativa com estas operações. Esta era a fotografia, em 2008, já depois de eu ter saído da Metro do Porto.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado Paulo Sá.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Reformulei a minha pergunta e perguntei-lhe diretamente se considera que o ato de gestão de celebração deste contrato *swap* é compatível ou não com o interesse público. Da sua resposta, não depreendi se sim, se não, pelo que insisto. E não lhe estou a perguntar pela sua participação, estou a perguntar-lhe se considera que o ato cometido pelo órgão de gestão, que é a celebração deste contrato, era um ato compatível com o interesse público.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr. Deputado, à luz da informação existente na altura, e com o contexto da altura, acredito que a proposta de celebração deste *swap* era em defesa do interesse público, analisado pelas pessoas que assim o consideravam.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado Paulo Sá.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Tendo em conta essa resposta, vou mostrar-lhe um estudo, constante do relatório do IGCP, uma simulação Monte Carlo, com todos os cenários imagináveis e possíveis para a evolução futura desse *swap*, desde o momento da contratação até à maturidade.

A parte do [gráfico](#) que corresponde a cenários positivos para a Metro do Porto, em que a Metro do Porto ganhava alguma coisa, é esta aqui em cima (é esta aqui, acima da linha 0.00); toda a parte para baixo corresponde a cenários negativos para a Metro do Porto.

Esta é uma simulação Monte Carlo — e os Srs. Deputados conhecem este gráfico —, onde se pode ver claramente uma total assimetria entre aquilo que podiam ser os ganhos possíveis e as perdas possíveis para a Metro do Porto.

Só em cenários cor-de-rosa, extremamente otimistas, de acordo com a informação do IGCP, é que a Metro do Porto ganharia alguma coisa. Na maior parte dos cenários, intermédios ou maus, a Metro do Porto perdia, podendo essas perdas atingir 450 milhões de euros.

Na realidade, o cenário mais negativo aqui previsto foi aquele que se verificou, sendo as perdas neste momento da ordem dos 450 milhões de euros.

Portanto, era possível, na altura, estimar os riscos, fazendo simulações deste género, e verificava-se que havia uma total assimetria. Foi feita alguma simulação deste género? Concorde que era possível estimar os riscos?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Paulo Sá, estamos a utilizar o critério, já ontem seguido, de, quando um documento é exibido, ser mostrado ao interlocutor e, por outro lado, também fotocopiado para

constar da ata da reunião, embora o mesmo faça parte dos documentos gerais.

Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr. Deputado, com todo o respeito, acho que estamos na audição errada.

É que eu nunca tive responsabilidades de gestão financeira da Metro do Porto. Quanto a simulações de contratos *swap*, nunca fiz. E relativamente ao relatório do IGCP, é a primeira vez que vejo uma página do relatório do IGCP.

Sr. Deputado, desculpe, mas eu não tenho respostas a dar-lhe. Isto não era da minha responsabilidade — é tão simples como isto!

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Mas não disse que tinha um sétimo da responsabilidade?!

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — E quantos atos é que o meu amigo assume solidariamente num órgão colegial? Quando alguém propõe uma coisa, estuda-a e diz «eu proponho que seja assim» e, depois, no instante seguinte, essa decisão é tomada por um coletivo. Muito bem. Mas eu tenho responsabilidades, tenho! Agora, por amor de Deus, não me ponha a mim a responder sobre análises de sensibilidade a contratos *swap* e perspectivas de não sei quê... Por amor de Deus! Não sei nada disso, nunca soube, nunca estudei, nunca me meti nesse assunto — ponto!

O Sr. Presidente: — Tem, agora, a palavra a Sr.ª Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — Sr. Presidente, quero agradecer a disponibilidade do Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda para estar aqui, numa Comissão que se tem revelado no mínimo complexa. Aparentemente, temos um problema grave em mãos, com graves prejuízos para os contribuintes e para o Estado, e a culpa não é de ninguém. Temos aqui um passa-culpas de dia para dia, sem que consigamos apurar, de facto, de quem é a culpa.

Sr. Engenheiro, começo por lhe fazer uma pergunta relativamente ao seu afastamento do cargo de Secretário de Estado. Gostaria de saber que motivos é que lhe foram apresentados pelo Ministério para o seu afastamento do cargo de Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Administração Interna.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Os critérios para convidar alguém para o Governo ou para afastar alguém do Governo não são do próprio.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — Não lhe perguntei se eram seus; perguntei que argumentos é que lhe foram apresentados.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Isso é uma questão do foro interno do funcionamento do Governo, que me escuso de comentar aqui.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª Mariana Mortágua (BE): — Portanto, também não quer comentar se, à semelhança do que aconteceu com vários outros gestores públicos, lhe foi apresentado o argumento de que estava a ser demitido para evitar constrangimentos na Comissão de Inquérito?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Muito bem. Então, vou só colocar a seguinte questão: supondo que, hoje, eu era Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Administração Interna, será que eu teria tempo para tratar do Ministério da Administração Interna?

Imagine que eu continuava a exercer esse cargo e vinha aqui repetidamente, várias vezes, falar do orçamento do Ministério, dos bombeiros, da polícia, etc., e simultaneamente vinha também cá falar dos *swaps*. Certamente que metade do meu pensamento andava sempre à volta dos *swaps* e que não tinha tempo para me dedicar ao Ministério da Administração Interna.

Isto é o máximo de resposta que lhe posso dar relativamente a isso.

O que lhe posso dizer é que o juízo formulado internamente no Governo para a minha saída teve a ver naturalmente com duas coisas: com a minha proteção pessoal, para ter tempo para me dedicar a outras coisas; e também para ter, de alguma forma, um Ministério mais sossegado. É que se

alguém viesse, hoje, a esta Comissão de Inquérito e, amanhã, viesse cá à Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias para falar do que se passa no MAI, isso não faria qualquer sentido.

Isto é o máximo que lhe posso dizer sobre esta matéria.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — Não tem qualquer sentido para um Secretário de Estado, mas tem sentido para uma Ministra, o que não deixa de ser estranho, não é? É que, extrapolando o seu argumento, a Ministra das Finanças, ou não tem tempo para ser Ministra das Finanças e para lidar com o problema, ou não tem tempo para vir a esta Comissão e dedicar a atenção necessária a esta Comissão. É exatamente o mesmo argumento, extrapolado para uma pessoa que está exatamente em circunstâncias semelhantes, até, aliás, com mais responsabilidade nesta matéria.

Gostava ainda de lhe perguntar se, até ao momento da demissão, o Governo alguma vez manifestou desagrado pelo seu comportamento tanto na STCP como na Metro do Porto.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Importa-se de repetir, Sr.<sup>a</sup> Deputada?

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — Gostaria de saber se, até ao momento em que foi demitido de Secretário de Estado, o Governo alguma

vez lhe manifestou algum desagrado relativamente ao seu desempenho anterior nas duas empresas públicas em que exerceu funções.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr.ª Deputada, o que lhe posso dizer — e gostava que isto fosse bem entendido, e não como um autoelogio — é que tenho tido uma enorme sorte porque os sítios onde trabalhei e em que constituí equipas e encontrei pessoas para trabalhar comigo, quando saí de lá, esses sítios estavam muito melhores do que quando entrei. Tenho tido essa sorte. O que significa que, relativamente aos transportes (e já passei pelos transportes há tanto tempo), ainda há gente que me convida para moderar debates, etc., ou seja, gostaram do trabalho que foi feito.

O que lhe posso dizer é que toda a gente (a saber, a tutela da altura, de todos os partidos) achou que o trabalho feito na STCP e na Metro do Porto foi um trabalho notável — isto, contrariamente à opinião do seu colega do lado. Assim, recebi elogios por aquilo que fiz na altura — e ainda agora.

Por isso, quanto a reparos, nunca ninguém me fez reparos, antes pelo contrário. Recordo que até houve uma *gaffe*, porque fui convidado para o Governo e, entretanto, estava um artigo meu em publicação, que saiu, quando eu já era membro do Governo, na revista *Transportes em Revista*, que é mais ou menos a bíblia desta matéria, e ainda me convidaram para escrever para o n.º 100 dessa revista. E, há dois meses, ainda tive de ir moderar um painel... Quer dizer, as pessoas gostaram do trabalho que fiz no domínio dos transportes.



Agora, reparos nunca tive nenhum. Evidentemente, não posso dizer que tudo o que fiz foi perfeito, pois, se fosse agora, se calhar, faria muita coisa de maneira diferente.

Mas esta minha breve passagem pelos transportes, de três anos na STCP e de quatro anos na Metro do Porto, alguns dos quais exerci os dois cargos em sobreposição, para além de ter sido um trabalho que me deu um grande gozo pessoal, acho que contribuiu muito para que o Porto tenha, neste momento, um excelente sistema de transportes. Por isso, as pessoas não fazem reparos e eu gostei muito do trabalho.

Uma das coisas de que mais me orgulho é de haver pessoas, que foram despedidas da STCP na altura em que eu lá estava e que, quando me encontram na rua, vêm ter comigo.

Portanto, durmo perfeitamente descansado, não tenho qualquer dúvida sobre aquilo que fiz, incluindo (e peço desculpa por esta ousadia) neste *dossier* de *swaps*. Quando tinha condições para os recusar, recusei; quando não tinha condições para recusar, aceitei que fossem feitos (e já explicitarei longamente porquê).

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — Não deixo de ficar um pouco perplexa, uma vez que, se foi demitido porque fez algo de errado nas empresas onde esteve, não percebo porque é que o Governo não demitiu outras pessoas que fizeram operações semelhantes; e se fez tudo bem, então, não percebo a sua demissão, a não ser num quadro de gestão puramente política e arbitrária deste processo por parte do Governo e para tentar proteger outras pessoas envolvidas no processo. Portanto, de uma

maneira ou de outra, confesso-lhe que não percebo estes critérios utilizados pelo Governo.

Mas, passando à frente, quero perguntar-lhe como é que, tanto na STCP com na Metro do Porto, era feito o acompanhamento da empresa por parte da tutela, quantas vezes é que reunia com a tutela e que obrigações tinha de reporte à tutela dos instrumentos derivados, das suas condições, dos valores de mercado e da sua estrutura. E, além disto, gostaria de saber se, enquanto Secretário de Estado, alguma vez teve uma conversa no seio do Governo sobre derivados ou sobre este tipo de produtos nas empresas do Estado ou nos órgãos do Estado.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, enquanto presidente da STCP, havia o hábito de ter despacho mensal com os secretários de Estado da altura (e, em três anos, trabalhei com três secretários de Estado e quatro ministros). Assim, mensalmente, conversávamos, durante uma tarde inteira, sobre o que se passava com a empresa.

A questão STCP/instrumentos derivados nunca foi falada, porque sempre recusei e informei disso a tutela, dizendo «essa coisa de *swaps* não é comigo, não me sinto confortável» e a tutela não me deu nenhuma indicação do género «veja lá, é capaz de ser melhor fazer». Nunca me deu essa indicação, e também estava perfeitamente de acordo comigo.

Portanto, que me lembre, nunca tive qualquer reporte das variadíssimas reuniões com os três Secretários de Estado que tive na altura para tratar de questões financeiras.

Houve apenas uma questão, que foi uma «autorização» dada à STCP de um financiamento adicional que fomos buscar ao banco de cerca de 20 milhões de euros, que serviu para financiar a reestruturação da empresa.

Portanto, no orçamento da STCP, num determinado ano, já não sei precisar se foi o primeiro ou o segundo, houve autorização para contrairmos um empréstimo de 20 milhões de euros, que foi o que permitiu depois pôr a empresa em condições económicas muito interessantes.

Na Metro do Porto eu era o sétimo administrador e não tinha nenhum contacto com a tutela. Nunca tive qualquer contacto com a tutela!

Recordo-me, uma única vez, quando houve a crise dos carris à volta do Hospital de S. João, em que eu era o único que não estava de férias e, na altura, a Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado dos Transportes, Eng.<sup>a</sup> Ana Paula Vitorino, precisava de alguém da administração da Metro do Porto. Mas esse foi o único contacto que tive com a tutela, enquanto membro da administração da Metro do Porto, que foi para resolver um problema, uma «epiderme mais acesa», que foi resolvido passados dois ou três dias.

Portanto, enquanto presidente da STCP eu tinha contactos regulares, mensais e quantos mais fossem necessários com a tutela — a parte financeira nunca foi tratada porque não era relevante, não havia nada a tratar —, na Metro do Porto nunca tive qualquer contacto com a tutela.

Enquanto estive no Governo... Repare, quando entrei no Governo não vim dos transportes para cá. Como sabem, sou funcionário da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, que é o meu local de trabalho, onde faço sempre questão de voltar. E dos transportes quis voltar para a minha casa-mãe.

Depois, entretanto, meti-me noutras aventuras. A CCDR emprestou-me à Comunidade Intermunicipal do Alto Minho, para organizar aquela

comunidade intermunicipal, onde estive com muito gosto, e foi daí que vim para o Governo.

No Governo nunca ninguém me falou de instrumentos derivados. O MAI não fazia instrumentos derivados. Não tinha nada a ver com isso. Portanto, nunca tive nenhuma informação sobre instrumentos derivados.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — Relativamente à STCP, disse na declaração inicial que quando entrou para a STCP havia dois contratos *swap*.

A informação que temos do IGCP é que havia quatro contratos *swap*, todos assinados no dia 20 de janeiro de 2003, três com o BCP, um com o Santander,...

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Em 2003?

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — ... todos com perdas reais. Ou seja, chegaram ao final do contrato e todos tiveram perdas reais na ordem dos 900 milhões, 900 milhões, 1000 milhões e 700 milhões.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — 900 milhões para o STCP? Isso é impossível!

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — 900 000, peço desculpa! Estamos habituados a falar noutra escala.

Portanto, temos aqui cerca de 3 milhões, quase 4 milhões de perdas em quatro contratos diferentes. Queria saber qual é a razão para esta

disparidade de informações.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — A informação que me deram é que tudo isto se passou antes da minha entrada na STCP. Pedi informação à STCP porque nestas coisas o tempo passa e a memória falha. Eu tinha a certeza que não tinha feito nenhum *swap* na STCP, mas pedi aos atuais responsáveis da STCP para verificarem todas as atas. Todas as atas foram verificadas e, efetivamente, tal como eu dizia não há nenhum *swap* subscrito pela minha administração.

O que me informaram na altura foi: «Olhe, em 2003 houve dois, mas foi em janeiro!» Portanto, tomei essa informação como boa.

A Sr.ª Deputada está a dizer-me que foram quatro, pronto, estou a corrigir a informação. A informação que tinha era que tinha havido dois contratos *swap* assinados a 23 de janeiro de 2003, antes de eu ter entrado, porque entrei em março. Mas se me está a dizer que são quatro, seguramente que são quatro. Peço desculpa, mas a informação que tinha é que eram dois.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª Mariana Mortágua (BE): — Não estou só a dizer que são quatro. Estou a dizer que foram quatro contratos de *swap*, que estiveram ativos durante todo o tempo em que foi presidente do Conselho de Administração da STCP e que deram um prejuízo de 4 milhões à empresa. Portanto, não é só uma questão de subscrição ou não, porque eles foram geridos pela sua administração e deram prejuízos decorrentes dessa gestão.

Relativamente à subscrição de *swaps*, disse várias vezes que em duas situações recusou contratar *swaps* na STCP.

Consegue-me reproduzir os argumentos que usou ou a principal razão para ter recusado os *swaps* na STCP?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr.ª Deputada, está na ata, que posso repetir. Tenho aqui a argumentação e a argumentação é muito simples: «Tendo em consideração o perfil conservador de risco financeiro definido para a empresa e os benefícios potenciais que poderiam advir da celebração destes contratos, decidiu o Conselho de Administração não negociar esta operação». O critério era este!

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª Mariana Mortágua (BE): — Portanto, o critério para contratar *swaps* nas empresas públicas, neste caso na STCP, não tem a ver com a existência ou não de técnicos especializados, tem a ver com o perfil conservador da empresa relativamente ao risco, que são critérios diferentes. Gostava que me confirmasse isto.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — É a minha posição! A minha posição é essa. Eu defini para a STCP um perfil de risco conservador, com o apoio da tutela.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — E esse perfil conservador não existia na Metro do Porto?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Tal como disse há pouco ao seu colega, acho que quando se mexe no dinheiro dos contribuintes, é preciso ter três vezes mais cautelas do que quando se mexe com dinheiro próprio. Por isso, na STCP, o perfil de risco que estava definido para a empresa era conservador.

Naturalmente, não me competia a mim definir qual era o perfil de risco da Metro do Porto.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — Recusou contratos na STCP porque a empresa tinha um perfil conservador relativamente à assunção de risco. A empresa Metro do Porto também tem um perfil conservador, mas isso já não leva à recusa...

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Não!

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — Acabou de dizer que tinha! Acabou de me afirmar que tinha.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Não, não! Eu não disse isso!

Na STCP, eu defini um perfil de risco conservador, por todos os argumentos que já aqui expus. Na Metro do Porto, o que eu disse é que não me competia a mim, enquanto sétimo administrador, definir qual era o perfil de risco da empresa.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª Mariana Mortágua (BE): — Nem me sabe dizer qual era o perfil de risco da empresa?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Pela prática que a empresa assumiu, não era tão conservador como a STCP. Pela prática, vê-se!

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª Mariana Mortágua (BE): — Bom, eu diria que o perfil da Metro do Porto era tudo menos conservador!

Já aqui foram dadas informações sobre um dos *swaps* que contratou. Vou dar-lhe algumas informações muito básicas sobre este *swap*, que qualquer leigo na matéria consegue perceber quando olha para a ficha ou para o contrato.

A primeira é que nos primeiros oito trimestres este *swap* tem um custo zero. Ou seja, do trimestre zero até ao oito: custo zero! Uma pessoa fica desconfiada!...



A seguinte é que o cupão de um mês depende sempre do cupão anterior, mais qualquer coisa. Portanto, se alguma coisa corre mal, isso reflete-se no cupão de um mês e, mesmo que volte a correr bem nas taxas de juro, vou sempre pagar aquilo que aconteceu num mês.

Tem um outro problema que é: tinha um *day one PV*, isto é, tinha um valor de mercado no dia em que foi negociado, que já era de menos 100 milhões. Ou seja, é um instrumento que não só serve para cobrir taxa de juro, mas tem o que se chama uma alavancagem ou um endividamento associado ao próprio instrumento.

E depois tem outro problema: é um contrato a mais de 20 anos em que toda a segurança do contrato depende de as taxas variarem entre 2% e 6%. Portanto, se houver um mês, em 25 anos, em que a taxa saia deste intervalo, os juros disparam.

E a minha pergunta é: quando assina um contrato, não pergunta à pessoa que o apresenta o mínimo de avaliação de risco? Um mínimo de simulação? Um mínimo de certezas?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — A minha resposta vai ser um bocadinho longa.

Nas STCP, quando a banca veio apresentar aqueles *swaps*, eu fiz exatamente essa avaliação de que a Sr.ª Deputada está a falar. E eu dizia: «Havia uma coisa que era 3,1%... Ok, nós pagávamos 3,1% de juro de não sei quê, que baixava para 2,1%. Mas acontece que se um dia se passasse não sei quê, passava para 6,1%». E eu fiz contas e disse: «É pá, se isto sai fora da variação de 40 e não sei quantos dias por ano, já estamos a perder! Eu sei lá se isto sai fora da variação, se não sai... Não fazemos!»

Portanto, essa análise eu fi-la, na STCP. Estas coisas não são feitas com fé.

Mas eu recordo que na Metro do Porto o *dossier* financeiro era um *dossier* pesadíssimo.

Posso até contar aqui uma história, que seguramente será do vosso conhecimento.

Por exemplo, o Prof. Oliveira Marques arranjava maneira de nós pagarmos juros negativos! Isto é uma coisa notável, que eu não fazia ideia que existia. Foi uma descoberta para mim.

As composições da Metro do Porto foram compradas e foram postas num veículo financeiro qualquer, não sei qual é, à disposição... Peço desculpa, se calhar vou dizer uma data de asneiras, mas aquilo era assim: empresas que gerassem muito lucro e precisassem de prejuízo, compravam prejuízos. Isto quer dizer que as carruagens da Metro do Porto que andavam a circular pelo Porto, algures, tinham uma propriedade muito estranha, uma coisa chamada *cross-border*, não sei quê, nos Estados Unidos, em que empresas americanas, para abater aos lucros e não pagarem muitos impostos, compravam prejuízos e pagavam por isso. O que significava que... Isto é verdade! O *cross-border* não sei quê... Depois foi alterada a lei e não sei que mais... Não percebo nada disso. Só sei que o Prof. Oliveira Marques me garantia que a taxa de juro que se pagava nos veículos do Metro, que era muito dinheiro, era menos 2%. Era a taxa de juro que se pagava. Uma taxa de juro negativa. É pá, para mim foi uma descoberta, quando cheguei à Metro do Porto e passados uns tempos descobri que havia taxas de juro negativas porque se tinha inventado um veículo que andava lá pelos *cross-border* não sei quê, não sei que mais.

Isto só para lhe dizer que a gestão financeira na Metro do Porto era uma gestão com imenso que fazer, porque se tratava de uma

empresa... Também devemos ser justos, quando olhamos agora para o passado. O desafio era construir infraestrutura num volume de 2000 ou 3000 milhões de euros, sem dinheiro! E era preciso ir buscar à banca, era preciso renegociar linhas de crédito. Neste tipo de operações, nalguns casos com grande sofisticação... Quando um dia o Prof. Oliveira Marques me explicou como é que tinha taxas de juro negativas, eu não percebi metade, mas percebi que, efetivamente, parece que é verdade, assim é. Por isso, a pressão naquele departamento de gestão financeira era muito grande e portanto daí até derivados e análises de risco e não sei que mais, seguramente fariam.

Agora, é conforme lhe digo. Uma análise muito superficial, fi-la na STCP. Na Metro do Porto não era suposto eu fazê-lo. Era suposto haver gente, conforme lhe disse, muito mais numerosa e muitíssimo mais qualificada do que as pessoas que eu tinha na STCP.

É daquelas questões que aqui não se pode falar. Enfim, eu se calhar não devia dizer isto, não é? Mas aqui não há simetria de informação. Porque se calhar os bancos que conversavam sobre isto tinham à frente dois professores de finanças que eram especialistas nestas matérias.

O Sr. Presidente: — Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua, o nosso interlocutor não tem provavelmente conhecimento da informação.

Apenas para lhe dar esta indicação, dado que numa das suas perguntas, a pergunta que acabou de fazer há pouco, se referia a um prejuízo inicial de 100 milhões de euros num dos contratos *swap* do Comércio do Porto, no *day one PV*, que foi precisamente aquilo que a instituição bancária em causa veio informar esta Comissão, a partir dos documentos que ontem foram distribuídos aos Srs. Deputados que tinha aberto um contencioso com o IGCP em relação a esse ponto. É pelo menos

uma questão em aberto e, portanto, para não induzirmos, eventualmente, também aqui numa informação de todo não concretizada, clarificando, pelo menos essa parte da questão que a Sr.<sup>a</sup> Deputada colocou.

Devolvo-lhe a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua: — Mesmo que seja o *day one PV*, era um *swap* que, feitas as contas — já foi referido —, no máximo dava um lucro de 34 milhões e, na pior das hipóteses, dava um prejuízo de 500 milhões. Portanto, algo estava errado se a coisa corresse mal.

Fiquei a saber que, de facto, a gestão financeira da STCP tinha muito que fazer; entre participar em negócios para empresas americanas fugirem ao fisco, a ter negócios,...

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — A Metro do Porto, a STCP, não!

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua: —... para ter juros negativos, ou seja, receber por usar dinheiro... Isto não é só uma gestão negligente, isto é pura especulação e engenharia financeira com dinheiros públicos.

Deixe-me que lhe diga que é responsável quem faz, é co-irresponsável quem está no mesmo Conselho de Administração e não tem uma palavra a dizer relativamente a esta gestão financeira.

Pergunto-lhe, muito sinceramente: quando o seu administrador financeiro lhe diz que tem uma taxa de juro negativa, e que o consegue através de um investimento num produto estruturado ou num veículo financeiro nos Estados Unidos para compra e venda de prejuízos entre empresas internacionais para pagarem menos impostos, acha isto uma prática normal, prudente para uma empresa com capitais públicos?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Eng.º Juvenal Silva Peneda.

O Sr. Eng.º Juvenal Silva Peneda: — A tutela estava ao corrente.

Eu tinha duas alternativas. Minha senhora, vamos pôr as coisas muito claras: eu estava na Metro do Porto para salvar o sistema de transportes e para salvar a STCP. Se nada fosse feito na altura, teríamos neste momento uma empresa em cacos.

Aquilo que me movia era articular o sistema de transportes e tratar da articulação da exploração das duas coisas. Agora, na STCP, o meu perfil de risco era conservador, era assim que eu geria a empresa e sentia-me muito bem com esse perfil de risco. A minha amiga pergunta: «Sentia-se bem?». Não, não me sentia bem. Sentia-me desconfortável! Claro que me sentia desconfortável! Não achava bem que a tutela embarcasse nesse tipo de coisas. Não, não achava. Que alternativa é que tinha? Apresentar a minha demissão, claro! Foi o que fiz. Foi o que fiz! Mal terminei o mandato na STCP apresentei a demissão à Sr.ª Secretária de Estado a dizer: «Afaste-me disto, liberte-me disto». A Sr.ª Secretária de Estado dos Transportes pediu, dizendo: «Estamos a fazer a alteração estatutos para modificar forma de governança. Se não se importa, a seu tempo, será afastado».

Quando um administrador entra em «choque» em termos da sua consciência com as orientações do patrão, aquilo que tem a fazer é muito simples: demitir-se! Tão simples como isso!

Agora, aquilo que quero demonstrar é que todas estas operações eram do conhecimento da tutela — não falo dos relatórios trimestrais que o ROC (como sabem os revisores oficiais de contas fazem relatórios trimestrais para os acionistas e essas questões todas)... O que é um facto é que as propostas de contratação que chegavam ao Conselho de

Administração chegavam com informação à tutela, a tutela muitas vezes respondia a dizer: «visto, concordo», apareciam com todas as bênçãos do revisor oficial de contas, das empresas que fazem aquelas auditorias aos relatórios e contas, e não sei quê, todas elas a dizerem que sim. Qual era a minha alternativa? Se não estou de acordo, saio! Foi isso que eu fiz. Demorei dois anos! O que é que podia fazer mais?!

Desculpem lá estar aqui quase a fazer desabafos pessoais. Às vezes chegava a casa e desabafava: «Acho que isto vai correr mal, não sei quê...». O que é que eu podia fazer mais? Apresentar a minha demissão. Claro! Foi o que eu fiz. Em 2008...

Além, disso, mesmo quando estava no STCP; cada vez que havia mudança de ministro, eu era o primeiro a telefonar exatamente a apresentar a minha demissão, por um motivo, mas aí o motivo era diferente; a guerra era tão grande, podia dar tanta complicação, era um assunto tão sério que era o que faltava haver qualquer veleidade de qualquer tipo de desconfiança entre quem estava na frente da guerra, que era eu, e a tutela da altura. E, na altura, eu tentei explicar várias vezes a novos ministros que a melhor coisa que podiam fazer era demitir-me.

Ainda me recordo de dizer à Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado dos Transportes: «Ó Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado, é muito simples, isto vai dar tanta confusão, vamos combinar aqui uma coisa: implementamos aqui a nova rede, dá confusão e, no dia seguinte, demite o presidente da empresa, mas a nova rede fica, porque essa é que é essencial. Arranje uma escapatória, demite-me no dia seguinte, mas deixe a nova rede ficar». Lembro-me muito bem de conversas destas.

Portanto, nunca nada me apegou aos lugares. Eu, na Metro do Porto, pedi á Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado dos Transportes para sair na altura em que saí da STCP porque achava muito importante que o novo presidente do

STCP estivesse na administração da Metro do Porto. Avizinhavam-se para daí a três meses, conforme disse na minha intervenção inicial, mudanças estatutárias da Metro e os três meses estenderam-se por dois anos.

Que tenha tido uma vida, como é que hei de dizer... E peço desculpa mas é uma mania minha. Outros gestores têm outro tipo de atitude, mas a minha atitude e o meu perfil de risco é conservador, sempre foi e sempre o demonstrei em todos os sítios onde estive. Portanto, pode dizer-se... Quer dizer, eu não tinha uma vida fácil na Metro do Porto sobre estas questões. Agora, eram questões que não eram do meu pelouro e tenho o dever de lealdade para com os meus colegas de administração, sempre, assim como eles têm para comigo, e nunca eles levantaram qualquer dívida relativamente a decisões que tomei e que partilhei com eles na área da exploração do metro do Porto.

Quando disse à empresa operadora: «Está proibida de admitir gente de fora, tem de admitir gente da STCP», é evidente que eles também foram solidários comigo. E era uma proibição que não estava no contrato. Mas como dizia que a admissão de pessoal tem de ter o acordo da Metro do Porto, eu disse: «Olhe, não estou de acordo com ninguém, a não ser que esteja nesta lista». E aí tive a solidariedade dos meus colegas, como é evidente.

Agora — peço desculpa, isto é muito difícil de explicar, é quase do foro íntimo —, efetivamente, não me sentia confortável. Tive muitas insónias. Tive! Não quero dizer que eu é que acertava e que dissesse «olha se fizessem como eu disse...». Não é nada disso!

Reconheço, com a informação da altura... E não é por acaso que todas as empresas de transportes fizeram este tipo de instrumentos, não estavam todos doidos...! Pronto, ok, torno a dizer, eu é que era... Isto está a ser transmitido pela televisão?! Então não digo! Ok, pronto, eu era um ser

assim um bocado fora do normal porque era o único que não fazia *swaps*. Eu era o que não fazia *swaps*. Toda a gente fazia *swap*, eu não fazia *swaps* e agora apanho com isto na cabeça por causa dos *swaps*?! Tenham dó de mim, por amor de Deus! E não me venham agora falar de...

Mais uma vez, alijar responsabilidade na contratualização desse *swap*, não alijo nenhuma. É da minha responsabilidade. É sim, senhor!

O Sr. Presidente: — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Elsa Cordeiro.

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Sr. Presidente, agradeço desde já a disponibilidade do Eng.º Juvenal da Silva Peneda para estar nesta Comissão de Inquérito a ajudar de uma forma clara a esclarecer-nos. Isso é muito importante.

Não o queria fazer, mas, devido à intervenção do Deputado Paulo Sá e no sentido de o esclarecermos melhor, todos os presentes e também que nos está a ver e a ouvir neste momento, penso que será importante abordarmos a forma e o funcionamento de um Conselho de Administração com as características que tinha o da Metro do Porto.

Queria que começasse por confirmar, ou não, que o funcionamento era o seguinte: uma comissão executiva com três elementos e quatro administradores não executivos, que eram representantes da Junta Metropolitana do Porto e todos eram presidentes de câmara. Os administradores não executivos não tinham qualquer função e responsabilidade executiva na empresa e a sua presença e intervenção no Conselho de Administração limitava-se às decisões relativas à expansão da rede do metro e, como presidentes de câmara, as suas preocupações eram as de que o metro do Porto efetuasse uma expansão da sua atividade no sentido de servir melhor a população da Área Metropolitana do Porto.



Esses administradores nunca interferiram em questões executivas e na gestão da empresa, as quais eram da responsabilidade da comissão executiva.

Uma comissão executiva de qualquer sociedade anónima funciona por pelouros, sendo cada administrador responsável direto pelas decisões relativas à sua área específica.

Essas decisões eram apresentadas à comissão executiva de forma genérica e, como os Srs. Deputados devem imaginar, um especialista em finanças não terá conhecimentos para opinar sobre a gestão da rede de transportes ou a gestão de estruturas, e vice-versa.

Eng.º Juvenal da Silva, confirma que a comissão executiva era composta pelo Dr. Oliveira Marques, que tinha o pelouro financeiro, pelo Eng.º Duarte Vieira, que tinha o pelouro das estruturas, e pelo Sr. Engenheiro que tinha o pelouro das operações ou da exploração, como acabou de dizer? Ou seja, as decisões da área financeira eram coordenadas e analisadas entre os administradores do pelouro e o diretor financeiro.

Pergunto-lhe, novamente, para que este assunto fique clarificado: quem eram os responsáveis pelas decisões financeiras da Metro do Porto nessa altura?

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Vai-me permitir só uma pequenina...

A mudança de estatutos da Metro do Porto, em 2008, teve algum significado, portanto, depois da minha saída. Aí, efetivamente, os representantes da Junta Metropolitana preocupavam-se quase em exclusivo, conforme disse, com a expansão. Houve um «acordo» entre o Governo e a

Junta Metropolitana em que o Governo disse: «Nós damos a segunda fase da expansão e vocês deixam de participar na gestão direta da empresa». Basicamente, foi isto. E foi a partir daí que os três representantes da Junta Metropolitana efetivamente estavam no Conselho de Administração unicamente a controlar a expansão do metro.

Anteriormente, não era exatamente conforme está a dizer, embora o espírito seja esse; havia competências exclusivas do Conselho de Administração e depois havia competências da comissão executiva. A comissão executiva é exatamente composta pelo Dr. Oliveira Marques, que era o presidente da comissão executiva, o meu falecido amigo Duarte Vieira, e eu próprio, com esses pelouros que acabou de dizer.

Havia decisões que não eram da comissão executiva e que iam diretamente ao Conselho de Administração — não sei se me faço explicar —, ou seja, algumas delas nem sequer passavam pela comissão executiva; outras passavam informalmente, mas nem sequer estavam na ata da comissão executiva. Havia uma delegação de competências do Conselho de Administração na comissão executiva para uma série de coisas, naturalmente, e havia outras coisas em que havia uma reunião da comissão executiva que decidia não sei o quê e essa decisão só tomava forma a partir do momento em que ela ia ao Conselho de Administração e o conselho e administração dizia: «Bom, a comissão executiva acha que deve ser feito isto, está aqui, submeta-se à consideração» e o Conselho de Administração sempre aprovou aquilo que era da sua competência e que a comissão executiva lá levava. Isso é um facto.

Quanto ao funcionamento da parte financeira, o diretor financeiro na altura, torno a dizer, é o Prof. Coutinho dos Santos, que, posteriormente, foi coadjuvado pelo Dr. Paulo Braga Lino, mas, como disse, o responsável financeiro era o Prof. Coutinho dos Santos, que, na altura, era professor de

Finanças da Universidade Católica, agora julgo que está nos Estados Unidos a dar aulas, também numa universidade americana, e o administrador era o Prof. Oliveira Marques, que é da Faculdade de Economia e que já é professor há 40 anos e julgo que é catedrático de Finanças já há muito tempo.

Naturalmente, os pelouros... Não queria entrar aqui muito em pormenor, mas a Metro do Porto era uma empresa peculiar e, portanto, o que posso dizer, para além da total solidariedade... Como é que hei de explicar? Os pelouros eram bastante compartimentados e isso é bom. Conforme eu disse há pouco, na exploração do Metro, na exploração e não sei quê era eu quem procurava e perguntava aos meus colegas: o que é que achavam? Porque se eu também não perguntasse ninguém interferiria nas minhas decisões...

Portanto, havia uma segmentação bastante forte no funcionamento da Metro do Porto, sim senhor, e eu aí agradecia, porque eu tinha muito que fazer na área de operação, conforme disse há pouco, mas a lógica de funcionamento é essa que a Sr.<sup>a</sup> Deputada referiu.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Sr. Engenheiro, só para terminar esta matéria e peço-lhe uma resposta de «sim» ou «não»: confirma, então, que tanto o administrador do pelouro como o diretor financeiro é que tinham os conhecimentos técnicos necessários para a contratualização de instrumentos de gestão de risco financeiro?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr.ª Deputada, estou quase como dizia um amigo meu... Coitados dos bancos a falar com eles sobre *swaps*...! Coitados dos bancos, não é? Tinham dois professores de finanças, que ensinaram isso aos miúdos que, depois, iam para os bancos e que, depois, vinham falar com eles... Imagino, não sei!

O Sr. Presidente: — Tem a palavra a Sr.ª Deputada.

A Sr.ª Elsa Cordeiro (PSD): — Ficamos esclarecidos e vimos que a resposta é sim.

Sr. Engenheiro Juvenal da Silva Peneda, como já referiu na sua intervenção inicial, durante o seu mandato no Conselho de Administração da STCP pronunciou-se negativamente duas vezes sobre *swaps*.

Quem propunha a celebração deste tipo de contratos de instrumentos de gestão de risco financeiro na STCP?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Naturalmente, era o administrador financeiro.

O Dr. Miguel Macedo era administrador financeiro da STCP, apresentava as propostas que lhe tinham feito chegar e recorde que ele, por duas vezes — e isso está em ata —, fez duas propostas, mas, naturalmente... Bom, o que é que lhe posso dizer? Na STCP os pelouros não eram tão estanques e a proposta ficou em ata. E ficou em ata porquê? Porque havia uma proposta e era preciso dar uma resposta — aliás, todas as propostas têm de ter resposta —, porque, rapidamente, o Dr. Miguel Macedo também ficou perfeitamente sintonizado connosco no sentido de

que não se deveria avançar neste domínio.

Portanto, a proposta do administrador financeiro não se pode dizer que tenha tido um veto do presidente; não é isso! Foi em conversa entre nós os cinco, analisadas as vantagens e os inconvenientes, atendendo ao perfil conservador do risco definido para a empresa, que a resposta foi não e, naturalmente, o Dr. Miguel Macedo pegou na decisão do Conselho de Administração e fê-la chegar ao banco e disse: «Olhe, operação abortada, o Conselho de Administração não está de acordo» e sentiu-se perfeitamente confortável com essa posição do conselho, mas, depois, se quiserem, podem perguntar-lhe.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Sr. Engenheiro, em relação a estes dois contratos de instrumentos de gestão de risco financeiro já existentes na STCP e contratualizados dois meses antes da sua tomada de posse como presidente do Conselho de Administração desta empresa, teve conhecimento dos procedimentos de contratualização e de gestão destes instrumentos de gestão de risco financeiro?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Não. Quando lá chegámos era mais uma conta a pagar aos bancos, pura e simplesmente... Havia contas a pagar aos bancos, de juros, de não sei quê e de não sei que mais e havia essa conta para pagar, era preciso pagar e era paga, ponto final.

Aliás, eu recordo que na altura, e todos estes números, para mim, são sempre gigantescos, a dívida que a STCP tinha — agora, sem rigor — era

qualquer coisa da ordem dos 170 ou 180 milhões de euros, o que é muito! Mas a STCP, na altura, faturava à volta de 50 milhões. Por exemplo, só para ver a desproporção: na Metro do Porto estávamos a falar, na altura, de cerca de 1700 milhões e faturava 30 milhões.

Por isso, na STCP a dívida era bastante reduzida no universo do sistema de transportes e ainda acho que é das mais pequenas, portanto a gestão da dívida não era uma atividade muito absorvente.

Portanto, era possível fazer uma gestão cuidada e, mais uma vez, falo do momento crítico que se vivia. Eu, sinceramente, na STCP não queria saber — e vamos lá ver se isto me sai bem... — do andamento da gestão da dívida da STCP. É tão simples como isto! Isso não preocupava nada o Conselho de Administração da STCP; o que preocupava era a mudança estrutural que era vital. Ou se ganhava aquela guerra ou a STCP estava condenada a ser, neste momento, uma empresa moribunda e isso é que focava a nossa atenção.

A dívida era uma coisa que estava ali de lado, que estava a ser gerida, não havia más notícias dali, deixe-se estar quietinho, e pronto. *No news good news!* E dedicávamos a nossa atenção aos outros setores da empresa que já tive ocasião de qualificar.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — E quando esteve à frente da STCP e da Metro do Porto havia alguma preocupação da tutela em relação à contratação destes instrumentos de gestão de risco financeiro? Em algum momento o Sr. Engenheiro foi questionado pela tutela sobre a existência desses dois contratos de instrumentos de gestão de risco financeiro na STCP e sobre os seus riscos?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Não! Eu não sei se posso dizer isto, mas, como é verdade, vou dizer, tudo bem: quando chegámos à STCP apanhámos um susto, mas passados 15 dias já tínhamos uma resposta para dar a volta. O susto foi chegar a uma empresa que ia perder 30% do seu mercado daí a meses e que não tinha nada preparado para isso. Não estava nada preparada. Nada!

Mal cheguei: «Ok, vamos perder 30%. E agora? Alternativas? O que é que se vai fazer?!...» Não havia nada e tivemos de partir do zero. Partimos do zero e, felizmente, ao fim de 15 dias tínhamos, todos, uma ideia clara do que é que se ia fazer — e foi isto que acabei de descrever — e, rapidamente, começámos a trabalhar nisso, ponto final.

E quanto à parte financeira eu perguntei: «Como é que é? Qual é a dívida? Temos dinheiro para pagar os salários até ao final do ano?»... Foi-me dito que sim, senhor, que não havia problema, que estava tudo coberto e não sei que mais... «Então, vamos dedicar-nos a isto!»

Ora, e agora vou confessar, da parte financeira o Dr. Miguel Macedo tinha a responsabilidade financeira, passava os cheques, tratava das coisas e essa coisa desse *swap* era mais uma conta que era preciso pagar ao banco.

Quando, agora, veio esta coisa dos *swaps*, eu sempre disse que nos STCP não havia *swaps*. Eu tinha a certeza que não tinha feito *swap* nenhum; eu só descobri que a STCP tinha feito um *swap* em 2003 agora. Ok? Peço desculpa, podem chamar-me incompetente, mas eu só dei conta que a STCP tinha contratado um instrumento de risco financeiro em 2003 — e isto é que é ridículo, mas é verdade — em 2013, porque até ao momento (e também havia novidade e não sabia muito bem o que era essa

coisa) aquilo não era mais do que um contrato de financiamento de um banco, havendo que arranjar dinheiro para pagar trimestralmente aqueles montantes.

Portanto, ninguém me questionou nunca sobre esse *swap* — é um facto! — e confesso que internamente o Conselho de Administração da STCP nunca se questionou sobre esse *swap*, o diretor financeiro, seguramente, sabia que havia para lá um *swap* que era uma coisa, mas também não era problemático, porque era pequeninho, ia-se pagando e não sei quê e era mais uma aventura que a administração anterior tinha feito e que era preciso pagar trimestralmente  $x$  ao banco  $y$ .

Pronto, como havia dinheiro para pagar isso, muito bem! Nós estávamos completamente focados noutra coisa e a partir do momento em que a parte financeira da STP era uma parte suave, sem problemas, conforme ficou demonstrado, aquilo que nos interessava não eram as finanças era a economia da empresa. Aliás, foi por causa disso que ao fim de três anos conseguimos pôr os resultados operacionais da empresa aos níveis que eles estavam, focando-nos mais na economia e menos nas finanças, porque também a pressão não era grande.

Por isso, confesso aqui a minha incompetência, enquanto presidente de uma empresa durante três anos, por não ter dado conta que havia dois ou quatro instrumentos *swap*, que eram vistos — e estou a dizer isto e pode tomar nota e fazer as perguntas todas que quiser — pela administração como mais um compromisso bancário que era necessário satisfazer, sendo que havia provisão para a satisfação desse compromisso bancário.

De facto, o presidente da empresa estava preocupado com outras questões e o administrador financeiro as notícias que dava eram boas para cobrir as necessidades de financiamento da empresa, não havia problema nenhum e havia paz de espírito e dinheiro para poder supri-las.



Só quando esta coisa dos *swaps* veio à baila... E, por acaso, é curioso, porque houve gente que disse que eu tinha feito *swaps* nos STCP, porque efetivamente a STCP fez *swaps* em 2003 e eu não percebia porque é que diziam que eu tinha feito *swaps* nos STCP!.. STCP, *swaps*?!... A STCP fez *swaps* depois de eu sair... Não é verdade! Afinal, havia dois *swaps* feitos em janeiro de 2003, mas, conforme digo, a gestão deles nunca foi objeto de conversa com a tutela, nunca foi sequer objeto, não há nenhuma ata do Conselho de Administração que fale sobre ele, passaram despercebidos, eram pequeninos, felizmente, na gestão financeira da empresa.

Agora, seguramente, se estivesse aqui o meu administrador financeiro da altura é evidente que daria outra resposta e diria aquilo que tinha feito por eles.

O Sr. Presidente: — Queira continuar, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Sr. Engenheiro, como já referiu, nunca contratou um instrumento de gestão de risco financeiro na STCP enquanto fez parte dos seus órgãos sociais, porque, conforme já nos disse na sua apresentação inicial e como consta na ata do Conselho de Administração, teve em consideração o perfil conservador de risco financeiro definido para a empresa e os benefícios potenciais que poderiam advir na celebração destes contratos *swap*.

Pergunto-lhe e também é importante que nos clarifique: então, porque cedeu fazer, enquanto responsável pela gestão da Metro do Porto, essas operações? Foi porque a tutela autorizou a realização dessas operações, conforme consta da sua apresentação inicial, quando disse que houve um parecer no Despacho n.º 90/2008 onde a tutela, na pessoa do Sr.

Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, as autorizou?

Confirma que foi por isso que cedeu em fazer as *swaps* na Metro do Porto?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, vamos fazer um bocadinho a anatomia dessa coisa: eu, administrador da exploração, num Conselho de Administração com sete pessoas, todas bem-intencionadas, quatro delas não executivos, as minhas probabilidades de inverter a decisão para não se fazer *swaps*, com um diretor financeiro, torno a dizer, professor de finanças, com o administrador financeiro, catedrático em finanças, que argumentos é que eu conseguia pôr em cima da mesa para levar o Conselho de Administração a dizer: «se calhar, é melhor não fazer?!...»

Quer dizer, vamos ver quais são os limites... Isso era eu meter-me num pelouro que me era completamente alheio...

A questão da tutela: primeiro, vamos ao Conselho de Administração. Eu, no Conselho de Administração, perdia à vontade, porque todas as pessoas estão bem-intencionadas, há gente superqualificada, é da responsabilidade deles e eles dizem que deve ser feito daquela maneira... Vai o administrador do lado dizer: «Ah, eu acho que deve ser ao contrário...!»? Quer dizer, isso é leviandade! É leviandade quando esse administrador não tem dados suficientes sobre cada operação concreta nem tem capacidade para poder analisar essa operação concreta.

Está ali o Sr. Deputado a dizer que era a minha obrigação na altura apresentar a demissão, coisa que eu fiz!

A tutela é outra coisa!... Ainda antes de chegar à tutela, partir do momento em que essas decisões têm o revisor oficial de contas a dizer que aquilo é fantástico... Peço desculpa, agora é fácil, não é?, mas na altura eu era a ínfima minoria que achava que não se deveria fazer *swaps*!!

*Aparte inaudível por não ter falado para o microfone.*

Não eram os outros seis eram os outros 40, porque todas as empresas públicas faziam *swaps*! Eu era, repito, a ínfima minoria... Com a minha consciência... «Olhe, se não quer fazer *swaps* engula a sua consciência, se faz favor...». Desculpem este à vontade, mas eu sentia-me ostracizado, porque *swaps*... Eu sei lá o que é que acontece daqui a uns anos, não sei quê...

Percebo que há *swaps* que fazem sentido, felizmente a STCP não vivia essa situação, mas vamos imaginar uma empresa que está com um desequilíbrio grande relativamente à taxa fixa e à taxa variável, ou seja, tem tudo em taxa variável; então porque não transformar metade daquilo em taxa fixa?

No STCP vivemos essa situação naquilo que é mais normal e mais básico que é o curto e o longo prazo. Quando havia discussões no Conselho de Administração sobre a parte financeira era para tentar encontrar o justo equilíbrio entre aquilo que está a longo prazo e aquilo que está a curto prazo. E havia aí uma orientação que depois o administrador financeiro executava a dizer: «Cuidado, estamos com muito a curto prazo é melhor arranjar maneira de passar 30 ou 40 milhões a longo prazo para mantermos um equilíbrio nessas coisas»...

Portanto, imagino que possa haver uma discussão interessante sobre a necessidade de equilibrar taxa fixa/taxa variável num determinado cabaz

que seja relevante e o *swap* pode ser um instrumento capaz de o fazer. Mas nessa altura essa necessidade não existia no STCP, estávamos com um bom equilíbrio taxa fixa/taxa variável — admito perfeitamente que estivesse no Metro...

Portanto, primeira parte, as minhas probabilidades, em comissão executiva, em conversa informal — as decisões sobre isto julgo que eram do Conselho de Administração — de convencer o meu colega... Quer dizer, ele dava-me uma aula e ao fim da aula chumbava-me seguramente.

Depois, Conselho de Administração com quatro presidentes de câmara... Há dias o Dr. Rui Rio desabafava comigo a dizer «É pá *swaps*... Eu não fiz *swaps* nenhuns, eu nem sei o que aquilo era, porque se soubesse se calhar fazia». É uma questão de acesso à informação, era uma novidade tudo isto era uma moda...

A partir do momento em que as minhas probabilidades de convencer os meus colegas no Conselho de Administração são nulas, que tenho o revisor oficial de contas, que tenho essas consultoras de nomes famosos, que no relatório e contas relevam aquilo e acham bem e não sei o quê..., e tenho a tutela a dizer «sim, senhora»... Quer dizer, se fosse alguma coisa de exploração, aí isso aí batia-me até ao fim, como é evidente, se fosse preciso... Se fosse alguma coisa que tivesse que ver com a montagem do sistema de transportes do Porto, aí isso podem ter a certeza absoluta de que me batia até ao fim, mas numa questão sobre o financiamento de uma dívida colossal que a Metro do Porto tinha e havia gente que achava que o melhor caminho era aquele então façam como entenderem melhor.

E repito aquilo que disse: eu ia para casa às vezes preocupado, pelo que o que eu tinha a fazer era apresentar a minha demissão, coisa que já tinha feito e estava à espera...

Por isso, torno a dizer, eu sou responsável enquanto membro deste órgão colegial, sem dúvida alguma!, mas, pessoalmente, sentir-me a mim com responsabilidade por ter tomado a iniciativa ou ter pactuado com uma coisa que lesa o Estado português, isso desculpem, mas acho que estão a bater à porta errada!...

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Então confirma que à época o Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças era o Dr. Costa Pina e que o mesmo autorizou alguns destes *swaps*?

Isso é importante, porque o Dr. Costa Pina já esteve nesta Comissão e negou ter conhecimento destas operações.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda. — Sobre isso não sei. Na altura, não falava com a tutela, como é evidente, muito menos com a tutela financeira. Aquilo que eu transcrevi e que consta da página 13 do meu documento foram transcrições de coisas que andei a catar agora sobre informação que a Metro do Porto me transmitiu.

Como imagina, eu não tinha conhecimento das cartas que o Prof. Oliveira Marques mandava aos Ministros das Obras Públicas e das Finanças sobre este tipo de operações. Isto foram tudo coisas de ciência recente... Eu fiz este meu texto a 14 de maio... Saí do Governo no final de abril e dediquei os 15 dias seguintes da minha vida a pôr esta coisa toda em ordem. A 14 de maio obtive esta informação da Metro do Porto e naturalmente para o conhecimento dos Srs. Deputados está aqui um *digest* assinado por mim. E aí efetivamente encontrei despachos do Sr. Secretário

de Estado do Tesouro e das Finanças, Costa Pina, a dar o acordo, julgo eu que está a dar o acordo a tudo, que é ao financiamento associado a *swaps*.

Isto porque estas coisas de *swap* sozinho...É pá, eu não percebo nada disso, nem me quero meter nisso, mas julgo que os bancos não gostavam disso, gostavam era de fazer uma linha de financiamento já com *swap* associado. Julgo que era mais isso.

Foi isso que eu percebi quando estive a ler estas decisões todas do Conselho de Administração do Metro que, se repararem, é uma linha de financiamento de 252 milhões de euros com um *swap* associado. Não era um contrato *swap* era um contrato de financiamento mais um *swap* incluído.

Estas informações estão nos arquivos do Ministério das Finanças e eu retirei isto de informação que foi enviada à Metro do Porto e que a Metro do Porto fez o favor de me enviar. Na verdade, não era da minha responsabilidade nem do meu pelouro, mas fez parte do tempo em que eu era administrador da Metro do Porto e, portanto, aí a reproduzi.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Elsa Cordeiro.

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Pronto, confirma-se que o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças à época o Dr. Costa Pina autorizou a realização de instrumentos de gestão de risco financeiro, o que negou aqui nesta Comissão.

Passo agora a uma outra questão: face ao que já hoje nos disse, e vê-se, tem uma posição extremamente conservadora em relação a este tipo de contratos. Deixou algum documento escrito à sua sucessora? Alertou a sua sucessora para não fazer este tipo de contratos?

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda. — Um dos maiores elogios que eu recebi foi da Sr.ª Secretária de Estado Ana Paula Vitorino que me despediu e no momento em que me despediu... Eu deixei-lhe um *dossier*, deixei também uma cópia à Dr.ª Fernanda Meneses, que era mais ou menos qualquer coisa — por acaso acho que estava bem feito e acho que foi útil — como ao fim de duas horas poder «pilotar» a empresa sem problema algum.

De facto, todos os assuntos relevantes estavam lá previstos: a situação da nova rede, do acordo de empresa, enfim tudo isso... E recordo-me bem das palavras da Sr.ª Secretária de Estado dos Transportes que na audiência que o Conselho de Administração lhe pediu para apresentar as despedidas, quando lhe entregámos o *dossier* dizendo: «Olhe, deixámos cópia à nova Presidente da empresa», desabafou dizendo «Muito bem, profissionais até ao fim. Parabéns! Fiquei muito contente».

Portanto, tudo aquilo que havia de relevante na vida dos STCP constava desse *dossier*. Fizemos um *dossier* por camadas, qualquer coisa do género: cinco páginas e ao fim das cinco páginas sabia 90% do que era preciso; e depois, a seguir, outras 40 páginas para saber mais; e depois 150 páginas para saber tudo. Basicamente foi isto. Alertámos relativamente à gestão financeira, já não me recordo exatamente do que é que se passava, mas todo o retrato financeiro da STCP estava lá citado.

Agora, chamo a atenção para o seguinte: ninguém deve imaginar que dá como herança um estilo. Quando as pessoas saem de um sítio devem sair com desapego e alguém vem novo com novo estilo! Eu não posso, de modo algum, nos sítios de onde saio deixar como herança o meu estilo.

Saí de secretário de Estado, agora está alguém novo, com outras ideias, com outro tipo de atitudes seguramente — espero eu — que para melhor. E quem me dera que melhorassem aquilo que eu deixei. É sinal de que o trabalho que fiz tinha bases para isso.

A Dr.<sup>a</sup> Fernanda Meneses era uma pessoa muito conhecedora da SCTP, porque tinha estado em duas administrações anteriores a eu ter lá estado. Julgo que nas duas administrações anteriores com o Prof. Oliveira Marques, que era o Presidente da SCTP, a Dr.<sup>a</sup> Fernanda Meneses fez parte delas, pelo que conhecia bem a SCTP. E quando eu estava na STCP a Dr.<sup>a</sup> Fernanda Meneses não estava. A Dr.<sup>a</sup> Fernanda Meneses foi contratada como Secretária-Geral da Metro do Porto. Portanto, eu estava com ela todas as semanas, porque participava nas reuniões da comissão executiva, pelo que era uma pessoa que estava próxima do que se passava e mesmo os três anos em que estive fora da SCTP, em que houve esta confusão toda, ela acompanhou de perto, porque estava na altura como funcionária da Metro do Porto. E a Metro do Porto e a SCTP são em andares diferentes no mesmo edifício...

Agora se a Dr.<sup>a</sup> Fernanda Meneses posteriormente voltou a fazer *swaps* como já tinha feito em 2003... Julgo que sim, parece que sim, vi isso pelos jornais, mas aí são questões de estilo não tenho nenhuma crítica nem nenhuma sugestão a fazer.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Elsa Cordeiro.

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Então, se pudesse voltar atrás, acha que faria novamente tudo o que fez enquanto responsável por estas duas empresas?



O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda. — Quer dizer, asneiras fiz de certeza... Genericamente e no que se refere a isto, eu sou... Com a informação que eu detinha na altura fazia exatamente a mesma coisa, é evidente. A informação à data é uma informação datada...

Ó Sr.ª Deputada, não sei se faz sentido entrarmos aqui em diálogo..., mas por isso é que eu demorei 25 minutos a falar do contexto, porque temos de ver qual era o contexto que era vivido na altura e eu já disse (e repeti) que eu era uma *avis rara* que não fazia *swaps*. Portanto, a *avis rara* era eu, porque era «normal» usarem-se instrumentos de cobertura de taxa de risco. Pronto..., ok, tudo bem!...

Nunca ninguém me perguntou nada, nunca ninguém se meteu comigo, para saber porque é que eu não fazia *swaps*, porque o «normal» era ter esse tipo de atitude, conforme se está a ver agora.

Se os meus amigos olharem para a cronologia de quem contratou *swaps* e em que momentos, começando em 2003, eu não sei, mas devem escapar poucas empresas públicas que não o tenham feito, exceto — digo eu — de 2003 a 2006 a SCTP, que não os fez.

Por isso, desculpem este desabafo quase pessoal, é que eu quis muito vir a esta Comissão exatamente para dizer isto. Quer dizer tenho um «carimbo» e há uma coisa que me dói... Bem, era o que faltava era a Assembleia estar a analisar situações de espírito... Mas há uma coisa que me magoa e que é as pessoas olharem para mim como responsável por ter levado o Estado a perder milhões. Isso magoa-me por aquilo que fiz, pela minha postura relativamente a isto. Possô ser responsável, objetivamente... «Está ali a sua assinatura naquela decisão!»... Sim, é a vida, são os azares que se têm..., mas que a minha postura sempre foi de enorme

conservadorismo neste tipo de coisas, isso está demonstrado: foi! Não me opus a uma decisão que lesou o Estado, é um facto! E eu pergunto: nas circunstâncias em que eu estava, eu tinha condições para me opor?

Disse a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua: «Porque é que não se demitiu?». Claro, mas isso foi o que eu fiz!

O Sr. Presidente: — Peço que reconduza a resposta à Sr.<sup>a</sup> Deputada Elsa Cordeiro.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — As minhas desculpas, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Temos de procurar ser objetivos na medida do possível, sem prejuízo, obviamente, da disponibilidade para responder inteiramente às questões que são colocadas.

Sr.<sup>a</sup> Deputada Elsa Cordeiro, faça favor de continuar.

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda, desde a constituição desta Comissão de Inquérito, em maio de 2013, e desde a nossa primeira audição, em junho, até hoje, já ouvimos várias personalidades.

As declarações que pretendo agora aflorar são de alguns responsáveis pela supervisão no setor empresarial do Estado. Todos os que ouvimos até ao momento foram unânimes em afirmar a sobre autonomia de gestão dos órgãos das empresas públicas e que a matéria de cobertura de risco é uma matéria de gestão. Mas o Presidente do Tribunal de Contas, o Dr. Guilherme d'Oliveira Martins foi mais longe, aqui, nesta Comissão, ao afirmar que os gestores públicos não tiveram uma gestão prudente, uma vez

que não está nas atribuições do Estado fazer contratos especulativos (foi mais ou menos esta afirmação que ele fez na nossa Comissão).

A pergunta que lhe faço é esta: considera que, enquanto responsável pela gestão da STCP e da Metro do Porto, fez uma gestão prudente?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Considero, Sr.ª Deputada, e estou de acordo com a posição do Sr. Presidente do Tribunal de Contas.

Uma das coisas sobre as quais, na altura, desabafava, porque achava extraordinário — foi a minha primeira e única experiência em empresas públicas e não fiquei com vontade de repetir —, era a forma como o acionista (como hei de explicar?) se demitia de fixar orientações.

Na STCP, a gestão do risco era prudente, porque o Presidente assim o tinha definido, mas noutra empresa qualquer podia ser diferente.

É evidente que a gestão financeira é da responsabilidade das administrações, mas... Enfim, isto, se calhar, é genérico, mas é um desabafo que partilho aqui com os meus amigos, para, eventualmente, haver melhorias para o futuro, porque acho que, se o acionista é o mesmo, o acionista deve ter a obrigação de transmitir o perfil de risco desejado para as suas empresas. Não se trata, propriamente, de assumir a função de gestão financeira, mas parece-me que aquilo que qualquer empresa privada, que tem um patrão, faz — como a Sonae, seguramente, ou qualquer outra empresa —, para as empresas afiliadas, é definir um perfil de gestão de risco.

Efetivamente, as empresas públicas, na altura,... Agora, pode ser que seja diferente, mas, na altura, até me senti estranho, porque perguntei: «Como é com a gestão de risco?» e responderam-me: «Definimos nós».

«Está bem. Ok! E a empresa ao lado?» e responderam-me: «Define outro!»...

Entendo que a definição de um perfil de risco mais coerente, por parte do acionista, fazia todo o sentido, e esta é uma lição para o futuro. O acionista tem de dizer o que quer, porque é evidente que uma administração não se pode substituir ao acionista! Ela existe para proceder à gestão financeira, etc., mas não se pode substituir em relação a todos os seus atos e tem de haver uma emissão de orientações mais específicas relativamente à gestão das empresas do acionista Estado.

Estou perfeitamente de acordo.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Então, em sua opinião, entende que devia ter havido um controlo mais apertado da tutela, como o que agora está a ser feito por este Governo, mediante o qual as empresas públicas vão passar a ter de pedir um visto prévio, vinculativo, ao IGCP, para todos os contratos de financiamento ou de gestão de risco financeiro que queiram assinar?! Este Governo está a resolver um problema que herdou e é isso que lhe pergunto: se entende que, realmente, à época, devia ter havido um controlo mais apertado e que, neste momento, podemos dizer que situações iguais a esta não se vão repetir.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, disse, há pouco, *en passant*, se calhar, não fui explícito, que, naquela altura, sem estar em nenhuma ata — infelizmente, as minhas testemunhas não estão em

condições de o dizer..., aliás, há um jurista que pode, porque estava lá sempre e ainda há dias me falava a propósito disto —, em conversa informal, já advogava uma solução dessas. Mas quem era eu?!... Não falava com a tutela! Quem falava com a tutela era a comissão executiva! E, na altura, perguntava o porquê de cada empresa ter competências específicas para uma gestão financeira, que tinha de ser muito sofisticada, quando, se calhar, aquilo, feito em coletivo, era capaz de ser muito mais eficiente. É que, no fundo, estamos todos a gerir dinheiro público e dinheiro público que não é tão pouco como isso, porque, em qualquer dívida de uma empresa pública, é dinheiro público que está em causa.

Efetivamente, na altura, esta descentralização, sem emissão de orientações coletivas, e da forma como se via gerir a dívida, do meu ponto de vista, já o dizia, já o expressava, conforme referi, sem ditar para a ata, não fazia qualquer sentido, o que fazia sentido era a centralização dessa gestão. Por isso, não posso estar mais de acordo com a centralização da gestão que existe neste momento. Perfeitamente de acordo!

O Sr. Presidente: — Tem, agora, a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Catarina Mendonça.

A Sr.<sup>a</sup> Ana Catarina Mendonça (PS): — Sr. Presidente, Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda, quero agradecer alguns dos esclarecimentos que já pôde dar a esta nossa Comissão.

Tenho três blocos de perguntas para lhe fazer, mas começo por esta última, porque me parece bom recentrarmos, primeiro, o tema de análise desta Comissão de Inquérito, que foi constituída para analisar a evolução dos contratos *swap*, a forma como foram feitos e como se desenvolveu a relação com a tutela, e a análise caso a caso.

No caso da Metro do Porto, acho extraordinária a afirmação da Sr.<sup>a</sup> Deputada Elsa Cordeiro, de que, agora, sim, está tudo a ser feito para fiscalizar...! Quero recordar que o primeiro despacho sobre estas matérias tem data de janeiro de 2007 e é do, então, Ministro Teixeira dos Santos, que, na sequência de uma auditoria do Tribunal de Contas, precisamente à Metro do Porto, em outubro de 2006, entende que a Inspeção-Geral de Finanças e a DGTF devem estar mandatadas e mais alerta para um conjunto de operações financeiras e de controlo financeiro que está a ser feito pelas empresas públicas.

A Sr.<sup>a</sup> Elsa Cordeiro (PSD): — Notou-se!

A Sr.<sup>a</sup> Ana Catarina Mendonça (PS): — Mas, se isso não bastasse, há um conjunto de despachos, ao longo dos anos, e, designadamente, a alteração das regras contabilísticas, que também são importantes. E esta alteração das regras contabilísticas é de 2010.

O Sr. Engenheiro disse, há pouco, que teve autorização da tutela para *swaps*. Na altura, a tutela era do Sr. Secretário de Estado Costa Pina. Ora, gostava de voltar a centrar também esta discussão e a olhar, com rigor, para os despachos do, então, Secretário de Estado.

Em agosto de 2007, a Metro do Porto pede autorização para um financiamento de 110 milhões para aquisição de 30 veículos, para empréstimo de 100 milhões, a 20 anos, com um *swap* de cobertura de taxa de juro, para consolidar dívida de curto prazo. E refere ainda o Conselho de Administração, quando pede esta autorização, que, na verdade, não é uma autorização mas uma ratificação, que este *swap* já está aprovado e concretizado.

Sobre o pedido da Metro do Porto, há o despacho n.º 215/2008, do Sr. Secretário de Estado, que refere, sobre a questão do *swap*, que o financiamento de 100 milhões já contratado viola o despacho conjunto, do Sr. Ministro de Estado e das Finanças e do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de outubro de 2005. E passo a citar, neste despacho conjunto de outubro de 2005: «não serão tomadas decisões que impliquem despesa adicional ou endividamento adicional». Esse despacho pode considerar-se, mais tarde, ultrapassado, apenas e só em 2007, com um memorando de entendimento celebrado entre o Governo e a Junta Metropolitana do Porto, também sobre estas matérias.

Em janeiro de 2008, a Metro do Porto, dizendo também que a decisão já está tomada pelo Conselho de Administração, volta a pedir a ratificação para obtenção de financiamento de 150 milhões. Em fevereiro de 2008 a DGTF recomenda à Metro do Porto que pondere um instrumento mais adequado de cobertura de risco de taxa de juro e a melhor oportunidade para o concretizar.

Sobre esta mesma informação, de ponderação do instrumento mais adequado, há um despacho do Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, o Despacho n.º 90/2008, que diz: «Autorizo apenas financiamento e não os *swaps* para financiamento e reembolso das dívidas anteriores».

A pergunta que lhe faço sobre isto vai no sentido de saber se há ou não uma confusão. É que uma coisa é autorizar financiamento para a empresa, outra coisa é recomendar ponderação quanto aos derivados.

Depois desta leitura adequada dos despachos, o Sr. Engenheiro está em condições de dizer que houve autorização para financiamento, mas não para *swaps*.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr.ª Deputada, não estou nas melhores condições para lhe dar uma resposta, porque, conforme disse, era o sétimo administrador e tratava da exploração. Tudo isto que aqui está é ciência recente daquilo que tive de catar para saber o que se passava.

Já há pouco, numa resposta à Sr.ª Deputada Elsa Cordeiro, chamei a atenção de que, quando a Metro do Porto pedia autorização, não pedia autorização para fazer um contrato de *swap*, normalmente, era para celebrar um contrato de financiamento que tinha associado um *swap*. E até recordei, porque achei relevante, na súmula que fiz a propósito disto, que aquilo que Direção-Geral do Tesouro e Finanças disse — e a Inspeção-Geral de Finanças também terá dito qualquer coisa, mas não encontrei —, depois de dar o acordo ao financiamento, foi que recomendava à Metro do Porto que ponderasse o instrumento mais adequado de cobertura de risco, de oscilação de taxa de juro e a melhor oportunidade para o concretizar.

Mas também é preciso ver as coisas à época. E, por isso, gostava que o Srs. Deputados fizessem a fita do tempo andar para trás. Estávamos em janeiro de 2008, do que se estava a falar, neste contrato de 252 milhões — isto, pelo menos, eu sei, esta parte, pelo menos, era do meu conhecimento —, era do financiamento da empresa Metro do Porto para 2008. Havia cheques para passar, em março, de elevadíssimo volume e é por causa disso que o ROC diz que aquilo está perfeito, que é uma operação fantástica para as contas da empresa, porque pega no financiamento de 2008 e põe-no a longo prazo, e não sei quê, essa coisa toda.

Aquilo para que quero chamar a atenção — e quem sou eu para dizer isto?! — é o seguinte: se a Metro do Porto tivesse um financiamento adequado ao volume de investimento que foi chamada a assumir, a história,



se calhar, tinha sido outra, completamente diferente. É por causa disso que acho que o trabalho do Prof. Oliveira Marques foi muito meritório, nitidamente (desculpem-me usar o aforismo popular) a fazer «omeletas sem ovos».

O metro do Porto foi feito como se fazem omeletas sem ovos... Não havia dinheiro e as linhas apareciam, apareciam os veículos, aparecia a engenharia financeira sofisticadíssima que poucos mortais dominavam, porque, efetivamente, a pressão da dívida era brutal... E isto explica muito dessas decisões e estes 252 milhões que têm os tais *swaps* associados e tem esta troca de correspondência.

Agora, chamo a vossa atenção para o seguinte: as autarquias é que eram as donas, o Estado é que pagava...

O Sr. Presidente: — Queira continuar, Sr.<sup>a</sup> Deputada, dispondo ainda de cinco minutos, porque há pouco houve um erro no cronómetro que a partir de determinada altura não foi desligado. Aliás, creio que o Presidente já demonstrou condições suficientes de isenção para todos os Srs. Deputados.

Queira continuar, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Ana Catarina Mendonça (PS): — E os Srs. Deputados não se importam de me ouvir um bocadinho mais...

Sr. Engenheiro, a única coisa que eu queria que ficasse esclarecida, como me parece ter ficado, é que de facto não havia uma autorização; havia, sim, um procedimento que era normal nessa altura, questionando a DGTF, por despacho do Ministério das Finanças à época, e o resto do despacho que eu há pouco referi que diz que «a realização da operação deve ser feita desde que não resulte um acréscimo de endividamento da

Metro do Porto». Portanto, lendo estes despachos, creio que há aqui sinais de que de facto havia preocupação com o controlo das contas.

Mas eu gostava que explicasse aqui, por favor, o seguinte: além do Conselho de Administração, que tomava um conjunto de medidas, quem eram os acionistas, os representantes maioritários na Metro do Porto a quem também se pedia opinião e que, em última instância, tomavam estas decisões.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, há muitos diálogos sobrepostos e eu peço o favor de gerarem condições para os outros serem ouvidos.

Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Bom, eu imagino que quando o Prof. Oliveira Marques cá vier vai conseguir responder a estas coisas todas muitíssimo melhor do que eu,

Mas há uma coisa de que, se me permite, me lembrei quando a Sr.<sup>a</sup> Deputada estava a formular a sua pergunta e que é o seguinte: a Metro do Porto tinha ainda uma outra restrição complicada, porque, contrariamente a todas as empresas públicas, nos estatutos da Metro do Porto estava fixado um volume máximo de empréstimos com aval do Estado que, se não me engano, era da ordem dos 1000 milhões de euros e que já estava esgotado. Isso significava que, por exemplo, nos STCP podíamos contrair empréstimos com aval do Estado em condições bastante favoráveis, mas na Metro do Porto isso já não era possível por razões estatutárias, ou seja, no que respeita a muitas das operações que aqui são faladas, uma das vantagens que era muito apreciada era o facto de se poderem contrair empréstimos e os bancos não exigirem aval do Estado, porque a Metro do Porto não estava em condições de oferecer, porque já estava proibido, uma

vez que já tinha ultrapassado o limiar máximo de empréstimos com aval do Estado.

Relativamente à sua pergunta sobre os acionistas da Metro do Porto, a resposta é muito simples: 60% a Junta Metropolitana ou, melhor, 59,9999%, porque cada município onde o metro do Porto iria passar tinha uma ação, portanto, havia uma ação para Gaia, havia outra para Gondomar, outra para o Porto, outra para Matosinhos, outra para a Póvoa e outra para Vila do Conde, pelo que tinham direito a estar na assembleia geral, pois também eram acionistas. No que respeita ao resto dos outros 40%, 25% eram da STCP, e eu enquanto presidente da STCP sentava-me na assembleia geral, 15% eram da CP, julgo eu, e os outros 5% julgo que eram do Tesouro, mas agora não tenho bem a certeza. Alturas houve em que houve acionistas que depois o Estado mudou...

Na renegociação, aquela questão de que se falava na altura de paga quem manda, não manda quem paga, de haver um acionista maioritário e de a responsabilidade caber ao Estado como investimento público que era, foi o tal ajuste estatutário que reduziu a posição da Área Metropolitana para 25% e aumentou, não sei porque veículo, se pela STCP... Estamos a falar em meados de 2008, março ou abril de 2008, quando um novo Conselho de Administração da Metro do Porto tomou posse na altura em que eu saí da Metro do Porto, porque terminámos o mandato nessa altura com a recomposição acionista da empresa.

Perguntou-se sobre as responsabilidades numa empresa que tem acionistas, isso era se fosse uma empresa normal, que tinha um capital social, que respondia pelas dívidas, etc.; ali, o capital social da Metro do Porto era negativa em não sei quantos... Bom, mas, depois, também havia a demonstração a dizer: «Não, não, temos aqui muitos ativos, temos Carris, temos não sei quê... Ok, tudo bem!»... Portanto, não se pode dizer que a

Metro do Porto estivesse falida, não é esse o caso. Contudo, o que é um facto é que ocorria maciçamente a empréstimos da banca, como é evidente.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Ana Catarina Mendonça (PS): — Sr. Engenheiro, é legítimo concluir que as autarquias, que tinham assento no Conselho de Administração, também participavam nas decisões financeiras da empresa e tinham conhecimento destes contratos.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Sim, nas grandes decisões, Claro!

A grande decisão era sempre o orçamento do ano e o plano e essas coisas todas, que depois eram negociadas com a tutela e que tinham implicações graves, porque se não estivesse no orçamento não havia progressão da linha, não haveria abertura de estações e toda aquela imensidão de obra que foi feita, e isso, naturalmente, era discutido no plano. Isso, por exemplo, era assunto exclusivo do Conselho de Administração, assim como muitos destes contatos, ao que percebi depois, foram aprovados em Conselho de Administração. As grandes decisões financeiras ou outras era o Conselho de Administração que as tomava, naturalmente.

O Sr. Presidente: — Queira continuar, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Ana Catarina Mendonça (PS): — Sr. Engenheiro, eu só o questioneei sobre isto, porque há pouco pareceu-me ouvi-lo dizer que, em conversa privada com o Dr. Rui Rio, este lhe disse também que até agora

nunca tinha ouvido falar deste tipo de contatos, apesar de ter assento no Conselho de Administração e apesar de ter, obviamente, discutido esta questão. Mas esse não é o ponto relevante para esta nossa audição.

Para esta nossa audição eu não resisto a perguntar-lhe o seguinte: o Sr. Engenheiro afirmou aqui, hoje, e devo dizer que percebo exatamente o que quer dizer com isso, «não aceito que associem o meu nome a nenhum ato lesivo do Estado».

Ora, ao longo dos anos, nomeadamente da sua vida profissional, o Sr. Engenheiro já teve oportunidade de dizer que teve elogios das mais diversas personalidades, desde governantes a parceiros seus que consigo partilharam responsabilidades de trabalho. Quem coloca, neste momento, o seu nome em cheque — perdoe-me esta expressão — como estando associado a atos lesivos para o Estado é o mesmo Governo que o convida e que o demite.

A minha questão é a seguinte: há, hoje, uma notícia — e vale o que vale, é uma notícia que se fundamenta, pelos vistos, num conjunto de documentos, sendo que um desses documentos até já foi destruído — que diz que a Metro do Porto geriu bem os *swaps* e está a referir-se à Inspeção-Geral e Finanças de 2008, reportando-se a 2007, como boa prática da gestão da Metro do Porto, da qual, devo recordar, o Sr. Engenheiro era presidente.

Há um conjunto de gestores públicos que foram colocados em cheque por terem contratado *swaps*. Sei que há pouco disse à Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua, que remeteu para outra resposta. Não queria que levasse a mal o que vou dizer, mas estamos em Comissão de Inquérito, Sr. Engenheiro, e pedia-lhe que nos dissesse, da forma mais simples que puder, que justificação lhe foi dada para que fosse demitido, porque a justificação que está nos jornais lesa, sim, o seu bom nome.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr.ª Deputada, eu não posso responder a isso, peço desculpa.

Torno a dizer que não fui ouvido nos critérios que levaram ao meu convite para vir para o Governo e que não tenho nada a ver com os critérios que levaram a que eu tenha saído do Governo. Isto não é uma questão pessoal... Ou melhor, pergunte a quem de direito, se faz favor, não me pergunte a mim, porque a isso não posso responder.

O Sr. Filipe Neto Brandão (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra, para interpelar a Mesa.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Filipe Neto Brandão (PS): — Sr. Presidente, é a segunda vez que o Sr. Engenheiro se escusa a responder a uma pergunta que um deputado lhe dirige nesta Comissão de Inquérito, pelo que solicitava a V. Ex.ª, Sr. Presidente, que elucidasse o Sr. Engenheiro relativamente à natureza de uma comissão parlamentar de inquérito, sendo que nos poderes que a lei lhe confere apenas pode escusar-se a responder a uma pergunta se invocar que da resposta à mesma decorre a sua incriminação, sob pena de incorrer no crime de desobediência. Sr. Engenheiro é isto que está na lei. É isso que peço ao Sr. Presidente para transmitir ao Sr. Engenheiro e que, em sequência dessa informação, dê resposta à pergunta que lhe foi formulada.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Filipe Neto Brandão, é meu entendimento, enquanto Presidente da Comissão de Inquérito, que um inquirido deve responder a todas as questões que lhe forem colocadas relativamente a tudo o que tiver que ver com o apuramento direto dos atos por si praticados, ou que sejam do seu conhecimento, em relação ao objeto do inquérito em causa. Questões que possam relevar para outras interpretações políticas podem ser politicamente relevantes, mas entendo que não devem vincular o inquirido a ter que responder, ou seja, as relações políticas entre o inquirido, enquanto membro do Governo, e o Governo de que fez parte não são, em si e por si, uma questão do objeto de inquérito da Comissão.

Por isso, neste aspeto lamento não poder estar de acordo com a interpelação que o Sr. Deputado fez. Não direi ao inquirido que deve obrigatoriamente responder a essa questão, porque é uma questão do foro político que diz respeito à relação entre ele e o órgão de soberania do qual em determinado momento fez parte.

O Sr. Adão Silva (PSD). — Sr. Presidente, gostaria de usar da palavra, para interpelar a Mesa.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Adão Silva (PSD): — Sr. Presidente, intervenho para dizer que subscrevemos o entendimento que V. Ex.<sup>a</sup> acabou de dar a esta matéria. E quero acrescentar que, no rigor das palavras do Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda...

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, peço desculpa, mas só lhe dou a palavra se for para inquirir, se for para fazer outros comentários de concordância ou de discordância, eles não têm objeto neste momento.

Se tem alguma interpelação a fazer à Mesa, ou ao Presidente, dou-lhe a palavra para o efeito, mas só para esse efeito.

O Sr. Adão Silva (PSD): — Sr. Presidente, quero apenas para colocar duas questões: a primeira é que estamos de acordo com a interpretação que o Sr. Presidente acabou de fazer; e a segunda é que estamos em desacordo com a interpretação feita pelo Sr. Deputado Filipe Neto Brandão, porque o Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda não respondeu a essa matéria, pois, como ele disse, não sabe as razões que estão subjacentes à sua saída do Governo.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Adão Silva, não fez, como se viu, qualquer interpelação ao Presidente.

Passamos, então, à sequência normal dos nossos trabalhos, continuando a usar da palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Catarina Mendonça.

A Sr.<sup>a</sup> Ana Catarina Mendonça (PS): — Sr. Engenheiro, quando uma secretária de Estado que teve responsabilidades financeiras, que contratou *swaps*, que é hoje Ministra de Estado e das Finanças, diz nesta Comissão de Inquérito e neste Parlamento que quer apurar responsabilidades e que tirará as devidas consequências dessas responsabilidades e quando, ao mesmo tempo, há membros do Governo que por terem contratados *swaps*, segundo os jornais, saem do Governo, é evidente que todos os Srs. Deputados percebem e o Sr. Engenheiro também — e respeito a sua posição, embora discorde dela — que para esta Comissão e para o País há coisas por esclarecer.



O Sr. Engenheiro disse-nos até agora, durante esta manhã, que não se lembra dos contratos, que não tinha a noção do risco, que desconhecia, que não fez nenhum *swap*.

Ora, o que é lesivo para o seu bom nome, Sr. Engenheiro, com todo o respeito que tenho por si (e perdoe-me isto), é que a sua saída do Governo está diretamente associada a ter contratado *swaps*. O Sr. Engenheiro diz o seguinte: «Na STCP nunca contratei nenhum *swap*, na Metro do Porto contratei». Se é especulativo, ou não, ainda ontem o seu ex-colega presidente da Carris disse: «Bom, mas quem define os critérios do que é especulativo?»...

O Sr. Presidente: — Queira concluir, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> Ana Catarina Mendonça (PS): — Concluo já, Sr. Presidente.

Bom, fica a dúvida! Respeitando a sua opção, mas discordando em absoluto dela, fica mais uma vez a dúvida, para esta Comissão e para o País, sobre as razões que levam a que membros do Governo que contrataram *swaps* tenham que sair e membros do Governo que contrataram *swaps* tenham que ficar e até sejam promovidos.

O Sr. Presidente: — Sr. Engenheiro, faça favor.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Ó Sr.<sup>a</sup> Deputada, muito obrigado pela sua pergunta, isso permite-me esclarecer aqui uma coisa muito simples.

Eu, quando fui convidado para o Governo, fui o último dos Secretários de Estado a entrar, e recordo-me de que antes disso discutia, lá em casa, e dizia: «Acho inacreditável como é que há gente que, numa altura

em que o País está como está, se recusa a ir para o Governo!». Mal imaginava eu que, passados dois dias, alguém me telefonava, e tinha de «morder a língua»... Ou seja, eu vim para o Governo, porque alguém achava que eu era capaz de gerar aqui um valor acrescentado. Muito bem! Vim, pronto. Vim com muito gosto e também tenho orgulho no trabalho que fiz, nos amigos que fiz. E desde que seja a bem do interesse público, estou sempre disponível.

Agora, relativamente à minha saída, quer dizer, com quem falei, com quem deixei de falar, com quem não sei quê... Eu acho que não devo entrar em pormenores. A única coisa que posso dizer foi aquilo que disse numa entrevista ao *Diário de Notícias* — porque nunca mais havia Comissão de Inquérito, ia toda a gente para férias e eu sempre caladinho a propósito dos *swaps*, até que um dia decidi desabafar e dei uma entrevista ao *Diário de Notícias* de duas páginas. A única coisa que posso dizer é aquilo que disse ao *Diário de Notícias*: acho que o Primeiro-Ministro, enfim, quando isto se passou — não interessa saber quem tomou a decisão —, a intenção dele era a de proteger. Entendo..., entendo que a intenção do Primeiro-Ministro era a da minha proteção pessoal!... Se depois as coisas correram conforme a intenção ou não, bom, ok, isso agora é outra coisa. Mas acredito piamente que era isso, assim como — e desculpem voltar agora àquilo que já disse há pouco — se eu continuasse como Secretário de Estado deste Governo, a ser inquirido nestas coisas... Quer dizer... Eh pá!..., não fazia sentido nenhum! Pronto, ia ficar uma situação complicada. Mais uma vez, peço desculpa, mas aqui está alguém que sempre teve dúvidas existenciais a propósito dos *swaps*, que nunca fez nenhum *swap* e, agora, é apontado aqui como o maior culpado, o maior responsável do mundo e arredores...! E, se calhar, na convicção de alguns dos senhores que estão aqui à volta da mesa,

eu devia ter estudado aqueles contratos, eu devia ter adivinhado, eu devia ter sabido, e não sei quê, e dizer...

*Neste momento, regista-se algum burburinho na sala.*

Pronto, ok, e devia ir contra a opinião de todos os especialistas nacionais e mundiais na matéria. Eh pá, pronto... Ok...

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, ainda não entrámos na fase do «recreio», se me permitem a expressão...

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Muito bem!

*Neste momento, regista-se algum burburinho na sala.*

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados!... Estou a falar convosco!

O Sr. Eng.º Silva Peneda continua no exercício do seu depoimento e a reunião não acabou.

Queira continuar, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Conclusão, Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Catarina Mendes: o máximo da resposta que lhe posso dar é isto! Pronto!

Falando sobre mim: sei que a intenção era a de proteção, percebo que não havia condições objetivas para, quando isto aparecesse, continuar no Governo, porque não fazia sentido. Estou melhor no Porto, muito bem! Este ano tive férias, pela primeira vez há muitos anos... Portanto... Pronto, acho que...

Agora, os efeitos no meu currículo, no meu cadastro, enfim, tenho que viver com eles, é um facto objetivo. Torno aqui a repetir que a minha assinatura está na ata que aprovou aqueles quatro contratos *swap*. Nisso não quero passar aqui nenhuma esponja. É um facto. Está!

O Sr. Presidente: — Vamos, agora, passar à Sr.<sup>a</sup> Deputada Cecília Meireles, do CDS-PP.

A Sr.<sup>a</sup> Cecília Meireles (CDS-PP): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar, queria agradecer ao Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal Silva Peneda, o seu... Há aqui um problemazinho com o tempo, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — O cansaço toca a todos!

A Sr.<sup>a</sup> Cecília Meireles (CDS-PP): — Exatamente!

Bom, recomeçando, queria agradecer-lhe o facto de estar aqui, até — diria eu, porventura sendo um pouco atrevida — a franqueza e a candura com que tem estado a responder às perguntas. E, assim sendo, até muita coisa já está esclarecida. Há só aqui algumas precisões que eu gostava que fizesse.

Em primeiro lugar, começando pela empresa de que foi Presidente: STCP. Aquilo que nos diz é: «Enquanto Presidente dos STCP, nunca fiz um *swap*» Aliás, era, nas suas palavras, creio, a ave rara: «enquanto todas as empresas públicas faziam *swaps*, eu não os fazia». E disse: «Defini um perfil de risco conservador, com a concordância da tutela».

O que eu gostava de lhe perguntar, em primeiro lugar, é: como é que se expressava esta concordância da tutela? Com quem é que falava, como é que eram discutidas estas questões, enfim, como é que se processava esta

concordância e este acompanhamento por parte da tutela, quer em relação aos níveis de endividamento quer em relação aos instrumentos de gestão de risco desse mesmo endividamento.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Conforme transmiti, eu tinha reuniões, no mínimo, mensais, com o Secretário de Estado dos Transportes da altura, na altura em que iniciei funções, e essa questão foi objeto de conversa verbal. Não houve nenhuma informação escrita. E também a tutela transportes/finanças — como sabem, há sempre uma dupla tutela aqui —, com as finanças, praticamente não tive contacto, porque não havia problemas. O STCP não era problema. Mas recordo-me de, em conversas com o Sr. Secretário de Estado dos Transportes da altura, lhe ter dito, a dizer, pronto, de uma forma muito aberta e informal, a dizer «Eh, pá, há para aí gente a querer meter-se, não sei quê, mas eu acho que não nos devemos meter nisso». Ele disse: «Acho muito bem, temos é que nos concentrar naquilo que é preciso fazer». E basicamente a concordância foi isto, foi apenas isto: foi apenas informá-lo, como informava repetidamente.

Nem sei, sequer, se o informei da recusa de fazer *swaps* — provavelmente, sim, conforme estas atas —, mas também estava descansado, porque, como o nosso ROC, trimestralmente, informava sempre a tutela, o acionista, dos atos relevantes praticados pela Administração, por isso nem que tivesse cometido um lapso de não ter informado a tutela da altura que não... que tinha recusado fazer *swaps*, o ROC, seguramente, iria fazer isso nos relatórios trimestrais que enviava, a dizer que a Administração tinha recusado fazer *swaps*, portanto, não havia... Agora, não houve nenhuma orientação escrita. É um facto. E a minha conversa era, como é que hei de dizer, com as finanças, eventualmente, talvez nunca tenha ido a nenhuma reunião com as finanças;

eventualmente, o meu administrador financeiro terá ido a uma ou duas, a propósito de pormenores. Mas a tutela funcional, que era essencial aqui, era da Secretaria de Estado dos Transportes, que também estava longe deste tipo de problemas.

O Sr. Presidente: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, queira prosseguir.

A Sr.<sup>a</sup> Cecília Meireles (CDS-PP): — Muito obrigada. Era precisamente isso que eu gostava de confirmar, porque, por vezes, daquilo que se passa nesta Comissão, fica um bocadinho a ideia de que as relações entre as empresas públicas e os seus gestores e a respetiva tutela são relações meramente formais e por escrito, são feitas através de despacho de atas. Quando a realidade é que há, como é natural que haja, conversas e vai existindo um acompanhamento entre a tutela, nuns casos a financeira, noutros casos a setorial, e as administrações, e que isso faz parte da boa gestão quer do ponto de vista das empresas quer do ponto de vista dos governantes.

Naturalmente que será muito difícil governar, quando apenas se comunica por escrito com as empresas públicas que se tutela e através de atas ou despachos. Parece-me que a normalidade é bastante diferente e era precisamente isso que queria confirmar.

Agora, em relação à Metro do Porto, que é no fundo isso que motiva a sua vinda cá, porque certamente que está consciente que, se a sua passagem se cingisse aos STCP, não estaria, agora, aqui sentado. E, portanto, aquilo que mais nos importa é a Metro do Porto.

Em primeiro lugar, creio que importa perceber qual é a causa do problema, porque, como já foi aqui dito, e bem, *swaps* têm, normalmente, ou é desejável, pelo menos, que assim tenham, contratos de financiamento.

E enquanto, de facto, a STCP — já falou no endividamento, na altura, hoje em dia, é de 370 milhões, é superior, mas ainda assim bastante inferior à Metro do Porto que tem, hoje em dia, 2434 milhões de euros de endividamento.

Isto significa que o tal perfil de risco conservador, eu acho difícil uma empresa pública com estes montantes de endividamento ter um perfil de risco conservador. Torna-se muito difícil. E, de facto, aquilo que parece e que transparece das suas palavras é que se vivia, na altura, e viveu-se durante muito tempo, mais de uma década, um ambiente em que era quase um «milagre da multiplicação», eu não diria dos pães, mas dos transportes e das obras e dos carris. Porque havia cada vez mais obra, cada vez mais transportes, cada vez mais infraestruturas, e não era preciso gastar um único cêntimo... A dívida era assim uma coisa que ia acontecendo, mas com a qual ninguém se preocupava muito em saber nem se ia ser paga, nem quanto é que custava. Aliás, o Sr. Engenheiro já nos referiu que aquilo que acontecia, até, nalguns casos, eram juros negativos.

Ora, evidentemente, não só não sendo especialista, como percebendo muito pouco — creio que há um provérbio popular que nos diz que «quando a esmola é demais, o santo desconfia», e, portanto, quando há uma dívida descomunal que, aparentemente, não tem encargos, e há uma obra que aparece sem que isso não tenha nenhuma consequência, é porque alguma coisa não está a correr ou não vai correr bem. E, de facto, no futuro, não correu bem. Creio que o cerne do problema aqui é, precisamente, esse.

O que eu gostava de lhe perguntar era: a tutela que, na Metro do Porto é diferente da das outras empresas, mas a tutela, quando tomava as decisões de fazer obra, de autorizar obra, de autorizar obra, de autorizar endividamento, preocupava-se em saber quanto é que isso ia custar e o que é isso significava, em termos de encargos financeiros e de risco?

O Sr. Presidente: — Sr. Engenheiro, faça favor.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Ó Sr.<sup>a</sup> Deputada, recordo que eu, contactos com a tutela, enquanto metro do Porto, tive zero! E portanto, estou a reproduzir aquilo que o Prof. Oliveira Marques me contava e, efetivamente, aquilo que depois era a realidade que se via, nos relatórios e contas.

Efetivamente, houve duplicações de linhas, da Póvoa, que foram aprovadas, linhas de Gondomar e não sei quê, sem estar a respetiva contrapartida do respetivo custo. Ou seja, basicamente, na Metro do Porto — é um facto, subscrevo a leitura que a Sr.<sup>a</sup> Deputada faz — fazia-se obra e dizia-se à empresa «vá ao banco buscar dinheiro».

Foi isso que permitiu este crescimento brutal de 1700 milhões de euros de obra financiada, que, depois, foi crescendo e não sei quê e, agora, atinge esse montante de 2400 milhões de euros de dívida. É evidente, isso não... «não há almoços grátis», cedo ou tarde, tinha que aparecer. Tinha que aparecer! Era uma coisa que, a mim, pessoalmente, me preocupava, como é que, quer dizer, estamos a ir buscar dinheiro público, quando...

Enfim, eu, na comissão de coordenação, muitos anos, ainda tratei das ajudas pré-adesão, vejam lá! E montei o sistema todo do FEDER, lá em cima, e não sei quê! Ficava arrepiado de... «que diabo, mas não se arranjam, aí, 500 milhões de euros do FEDER para pôr no metro do Porto para aliviar a dívida e naos ei que mais...» Mas, enfim, eram inquietações pessoais. Porque achava que este sistema de dívida, cedo ou tarde, ia resultar numa insustentabilidade, conforme ele está.

Aliás, há uma discussão engraçada, uma vez, que é uma discussão curiosa — desculpem partilhar isso com os Srs. Deputados —, que é uma



empresa cuja exploração é deficitária, está quase no equilíbrio, quase, mas ainda é deficitária. Os *cash-flows* da exploração nunca, na vida, amortizarão qualquer dívida, nenhuma, não é? Porque são negativos! Tão simples, como isso! Pronto! E, na altura, chegou-se a pensar usar esses *cash-flows* para uma renegociação da dívida total.

Eu, na altura, com esta candura que me conhecem — pronto, ok! —, perguntava: «Desculpem lá, mas se os *cash-flows* são negativos, para que é que estão aí misturados?... Porque é que não se tira a operação da Metro para outro sítio, completamente diferente? Porquê? Porque o que está em causa é como amortizar uma dívida de cerca de 1000 milhões e, agora, estamos aqui a pôr receitas de exploração... Mas os custos de exploração são superiores às receitas, não sei quê... Estamos a misturar isto tudo para quê? Quer dizer, porque é que não encaramos de frente o problema que é como arranjar maneira de o Orçamento do Estado, os fundos comunitários, seja o que for, assumirem uma dívida para a construção de uma infraestrutura pública que está a funcionar? E, mais do que isso, porque é que há de uma empresa que pode ser extremamente eficiente, no domínio dos transportes, andar a «penar», com uma dívida brutal que nunca, na vida, terá instrumentos para a conseguir gerir?! Não faz sentido!».

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr.<sup>a</sup> Deputada Cecília Meireles...

A Sr.<sup>a</sup> Cecília Meireles (CDS-PP): — Mas, para tentar entender aquilo que era o espírito da altura, quer na Metro do Porto, quer, de uma forma generalizada, numa parte das empresas de transportes, era relativamente vulgar a existência de passivos muitíssimo elevados e de uma gestão financeira que era, eu diria, quase de engenharia financeira, ou seja, de utilizar a gestão financeira não apenas com endividamentos e

instrumentos de cobertura de risco simples, mas também de utilizar outro tipo de instrumentos, outro tipo de maneiras de tentar a todo o custo reduzir, por um lado, os encargos financeiros e, por outro, até conseguir algumas fontes de financiamento? Isto era assim?

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Na STCP não, ma nas outras era.

Sr.ª Deputada, há aqui uma questão...

Se o Sr. Presidente me permite, vou contar uma historinha de dois minutos, em que aprendi, na prática, uma coisa que vale a pena ser partilhada.

A história é muito simples.

Quando cheguei à STCP, um terço da frota era a gás natural e dois terços a gasóleo. Gás natural, gasóleo... Pronto, havia o objetivo, que eu prossegui — prossegui-o sem pestanejar —, de atingir um equilíbrio de 50/50%. Para isso fez-se um contrato, com concurso público internacional. Não assinei o contrato propositadamente, porque já estava no fim do meu mandato, mas deixei tudo em condições para poder ser assinado. Concorreu um consórcio e ganhou.

O gás natural tinha um problema, porque esses veículos têm de ser mantidos pela empresa que os fornece. Portanto, basicamente, estamos a falar de um aluguer operacional a 13 anos.

O concurso ficou concluído, teve um único concorrente, ganharam por um determinado montante, havia um aluguer de 13 anos, larguíssimas dezenas de autocarros a gás natural, 65 milhões de euros... Depois percebi uma coisa: aquilo estava cheio de penalidades e, como tal, percebi que

entre o banco e o fornecedor de autocarros havia problemas. E, na altura — espero que o Tribunal de Contas não esteja a ouvir isto —, eu e o meu outro administrador decidimos: «Vamos mexer na proposta deles. Não pode ser, 65 milhões é muito dinheiro.»

Iniciámos um processo, que não estava previsto, de negociação direta. E na negociação direta fizemos uma única coisa: como a penalidade de falha de um autocarro às 6 horas da manhã era de 1000 € por cada meia hora — isto, ao longo de 13 anos, podia ser um balúrdio —, isentámos o parceiro bancário da penalização dessa falha e pusemos essas penalizações apenas sob a responsabilidade do fornecedor de autocarros.

O fornecedor de autocarros fez uma coisa muito simples: em vez de fornecer, faz de conta, 150 autocarros, forneceu 154. Todos pintados, estavam lá — «falha não há, está ali outro, pegue...». Pronto, ok...

Ora bem, o consórcio bancário não conhecia o risco da operação do que é falhar um autocarro, por isso teve de se segurar. A partir do momento em que ficou isento desse risco o contrato passou de 65 milhões para 56 milhões. Poupámos 9 milhões de euros apenas nesta operação!

Com isto aprendi uma coisa: que o risco deve estar sempre sob a alçada de quem o controla melhor. Pronto, é um exemplo prático que se pode dar nas aulas de economia, que não frequentei. Mas o risco deve estar sob a alçada e a responsabilidade de quem o controla melhor.

Quer isto dizer que é por causa disso que eu, desculpe lá, na STCP não fazia *swaps*. Eu não controlava aquele risco, eu não tinha capacidade de controlar aquele risco! E não tendo capacidade de controlar aquele risco, não o dominando, não podendo ter mecanismos de conhecimento e de aferição daquilo..., eh pá, não, não entro neste filme, prefiro considerar isto uma invariante...

Podia poupar 50 000 € ou 100 000 € de juros e não sei o quê..., preferi poupar esses 50 000 €, ou 100 000 €, ou até muito mais, porque acabámos por cortar à empresa custos de 15 milhões de euros em três anos. Fomos buscar esse dinheiro à operação, que aí nós sabíamos dominar, e era nossa obrigação fazê-lo.

Peço desculpa por esta resposta tão grande, mas quando conto o exemplo de... Por isso, tenho muita dificuldade, ainda hoje — e peço desculpa desta candura —, em imaginar que eu transfiro um risco para alguém e vou receber dinheiro dele!... Não consigo perceber isto!! É incompetência minha, seguramente... Quando transfiro o seguro do carro e contrato uma companhia de seguros eu pago para transferir o risco. Mas nestas coisas, nos *swaps*, uma pessoa transfere o risco e recebe dinheiro?... Vai ganhar com isso? Enfim, talvez já seja velho demais para aprender essas coisas...!

Isso faz parte de uma área que se chama engenharia. Não sei porquê, não é dado na Faculdade de Engenharia... São umas engenharias financeiras..., pronto, que eu respeito... E admiro as pessoas que dominam isso.

Mas, voltando à minha história do concurso de autocarros, acho que o risco deve estar nas mãos de quem tem capacidade de o gerir melhor. Foi isso que eu aprendi.

O Sr. Presidente: — Queira continuar, Sr.<sup>a</sup> Deputada Cecília Meireles.

A Sr.<sup>a</sup> Cecília Meireles (CDS-PP): — Pegando nas suas palavras «transfere o risco e ganha dinheiro...», pois precisamente a finalidade dos *swaps* nunca deveria ter sido a de ganhar dinheiro, devia ser apenas a de

cobrir um risco — ganhava dinheiro se a taxa de juro evoluísse de determinada forma e eu estivesse a perder noutra sítio, e vice-versa; e os dois dever-se-iam equilibrar.

Aquilo que lhe perguntava é o seguinte: então, a realidade é que os contratos *swap* foram utilizados não para cobertura verdadeira de risco mas, sim, como fonte de financiamento para, dizendo as coisas como elas são, ganhar dinheiro?

O Sr. Presidente: — Faz favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr.ª Deputada, não faço ideia. Sei que era uma moda, pronto. Enfim...

O Sr. Presidente: — Queira continuar, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª Cecília Meireles (CDS-PP): — Vou já terminar.

Em relação a estas três operações de que nos falou, que terão gerado quatro *swaps*, a última de que fala é descrita com 126 milhões de euros de notional, um *swap* que, aliás, tem agora um valor negativo de 91 milhões. E temos outro que já não é do Deutsche Bank e que tem também um valor negativo bastante substancial. O que eu gostava de precisar — isto já foi aqui falado — era o seguinte: aquilo que a Metro do Porto faz é solicitar à tutela, quer financeira, quer dos transportes, porque é a sua tutela setorial, que autorize aquele financiamento, naturalmente, bem como a celebração de estruturas de cobertura de risco de taxa de juro assentes em diferentes estratégias que permitem subsidiar a taxa fixa de longo prazo. Ou seja, suscita autorização para o financiamento e acrescenta também que celebrará estruturas de cobertura de risco de taxa de juro.

E a tutela setorial, a Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado dos Transportes, responde — e eu percebo que este financiamento seria urgente; pelo encadeamento das datas, percebe-se que havia aqui uma grande urgência na aprovação disto — e, acrescento eu, sendo talvez ousada, de forma cautelosa, dizendo: «Desde que não haja acréscimo de endividamento e uma vez que há uma informação favorável da tutela financeira não tenho nada a opor».

É importante que se diga que a tutela financeira autoriza as operações de financiamento, ou seja, o crédito e, mais, recomenda à Metro do Porto que pondere o instrumento mais adequado de cobertura de risco de oscilação de taxa de juro e a melhor oportunidade de o concretizar. Ou seja, recomenda à Metro do Porto que celebre um *swap* que seja o mais adequado na altura que achar mais oportuno, tal como a própria Metro do Porto já tinha proposto. Foi isto que se passou?

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Juvenal da Silva Peneda: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, confirmo, embora eu tenha de confessar que tudo isto, este papel e esta construção, foi feito há dois meses atrás. Foram coisas que, na altura, me passavam completamente ao lado. Portanto, confrontado com esta coisa de ter assinado *swaps*, andei a ver na documentação que pedi à Metro do Porto — fez o favor de me enviar — toda a sequência, toda a história. Portanto, consegui reunir todas estas cartas à tutela. Foi uma construção, conforme disse, de maio de 2013. Na altura, quando estes contratos foram feitos, naturalmente não tinha conhecimento dos pormenores e dos detalhes, como é evidente.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, acabada esta ronda, pergunto se algum Sr. Deputado deseja usar de tempo para colocar uma pergunta direta ou se podemos fazer uma ronda final para aqueles que se inscreverem.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Sr. Presidente, é para dizer que pretendo usar da palavra na segunda ronda nos moldes que estão previstos.

O Sr. Presidente: — Muito bem, é de seu direito.  
Entretanto, vamos fazer uma pausa de 2 minutos.

*Pausa.*

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, retomando os nossos trabalhos, dou a palavra ao Sr. Deputado Paulo Sá para uma intervenção de 3 minutos.

O Sr. Paulo Sá (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda, na minha primeira intervenção, questionei-o sobre aquele *swap* com o Santander que analisámos de forma exhaustiva. Mas durante o período em que estive no Conselho de Administração da Metro do Porto não foi só esse *swap* que contratou, contratou outros *swaps* — aliás, identificou-os no início desta audição.

Esses *swaps* também são problemáticos e trouxeram elevados prejuízos. Posso apenas referir-lhe que, por exemplo, os *swaps* da Metro do Porto celebrados com a BNP Paribas foram cancelados em 16 de maio,

pagando ao banco 80,5 milhões de euros. Portanto, já não estamos a falar de uma perda potencial, mas real. E os *swaps* contratados pela Metro do Porto, na sua altura, com o Deutsche Bank foram cancelados no dia 28 de junho com um prejuízo de 55 milhões de euros.

A Metro do Porto é identificada no relatório do IGCP como tendo perdas potenciais nos *swaps* contratados superiores a 1000 milhões de euros, por si só mais de um terço ou cerca de um terço daquilo que são as perdas globais nas empresas públicas com os *swaps*. E o senhor tem responsabilidade na contratação de alguns dos *swaps* que entram neste lote, que dão uma perda potencial de 1000 milhões de euros, parte dos quais já se traduziu em perdas reais pagas pelos contribuintes.

O Sr. Engenheiro também assumiu aqui a responsabilidade pelo que fez na Metro do Porto. Louvo-lhe a frontalidade de ter assumido aqui uma quota-parte da responsabilidade, tendo até quantificado um sétimo de responsabilidade — foi o que fez —, e, assumindo essa responsabilidade, também foi acrescentando que não se tinha sentido à vontade, em nenhum momento em que esteve no Conselho de Administração, de contestar a política de gestão de crédito financeiro com a política altamente arriscada, como aliás se veio a confirmar, que o senhor não utilizava, por exemplo, na STCP na mesma altura.

O senhor assumiu uma quota-parte da responsabilidade — louvo-lhe a frontalidade — mas não a assumiu sozinho. Não disse aqui que foi o único responsável pela contratação destes *swaps* que geraram tantos prejuízos e repartiu a responsabilidade pelos restantes membros do Conselho de Administração, cujos nomes também já aqui identificou — três são executivos, sendo um deles o senhor, e quatro são não executivos.

Sr. Engenheiro, queria apenas colocar-lhe uma pergunta, que lhe faço muito diretamente, pedindo uma resposta também direta. Já nos disse que



enquanto esteve no Conselho de Administração da Metro do Porto nunca contestou, em sede de Conselho de Administração, esta política, embora tenha desabafado pessoalmente noutras instâncias. A pergunta que lhe faço é se, em algum momento, nos quatro anos em que esteve no Conselho de Administração da Metro do Porto, em alguma reunião, algum dos seis membros do Conselho de Administração, num determinado momento, contestou esta política de gestão de risco, questionou a contratação destes *swaps* de risco, solicitou avaliações mais profundas do risco. Em algum momento isto foi contestado por algum dos restantes seis membros do Conselho de Administração, durante esses quatro anos?

Esta é uma pergunta muito direta, uma única pergunta, para a qual lhe peço também uma resposta muito direta.

O Sr. Presidente: — Sr. Engenheiro, faça favor.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Não, nunca ninguém contestava. Tal como digo, propostas vindas...

Peço desculpa de estar sempre a tocar nesta tecla, mas estamos a falar de um professor de finanças prestigiado, da Universidade Católica, que preparava e negociava com os bancos. Estamos a falar de um professor catedrático de finanças. Quer dizer, apresentavam essa proposta. Nunca ninguém contestou.

Há pouco cometi um erro, mas muito rapidamente... Eu disse que todas as decisões tinham sido tomadas por unanimidade, mas houve uma que não foi, e fui eu que votei contra, quando era presidente da STCP. Estava em causa outra coisa completamente diferente, a famosa linha da Boavista. A Metro do Porto queria fazer a linha da Boavista em sítio que era reservado na concessão da STCP para meio elétrico. Aí, quer dizer,

«muito bem, fazem mas têm de pagar»; «ai não, não sei quê» — disseram. Pronto, *ok*, e eu, presidente da STCP, não podia aceitar que entrassem dentro de um valor patrimonial da STCP que, sem contestação... Aí vi-me obrigado a votar contra. Foi o único voto contra. Aí estava em causa uma coisa que...

Mas todas as outras decisões da Metro do Porto foram sempre tomadas por unanimidade.

Relativamente a isto, aquilo que eu posso dizer é que alguns dos membros não executivos — tal como eu, que era executivo — de vez em quando ficavam... — como hei de dizer?... — admirados, conforme disse a Sr.<sup>a</sup> Deputada há bocadinho, com a engenharia financeira que estava por trás disto. Ficavam também admirados: «Mas o quê? Taxas de juro negativas? Nunca ouvi falar. Ai isto é assim?...».

Portanto, estávamos a entrar num mundo novo, em que tudo estava a entrar num mundo novo, em que toda a gente andava com esta coisa dos *swaps*, e aquilo que eu posso dizer — não estou a falar em defesa de ninguém, por amor de Deus, depois cada um dirá conforme entender — é que o nosso grau de conhecimento sobre esta matéria era bastante básico. O que havia eram sensações apenas, não mais do que isso; e as sensações não se transcrevem em ata... Por isso, reafirmo que todas as decisões foram tomadas sempre por unanimidade sem nenhuma contestação.

Também recordo, quer dizer, outra vez,... Agora é fácil dizer que foi feita asneira, não é?!... E o que é curioso é que, se calhar, se não houvesse esta turbulência toda — não sei, digo eu, especulando, é mera especulação —, se calhar, neste momento, se a Euribor tivesse um comportamento diferente, esta gente estava a ser louvada pelas «excelentes» decisões que tinha tomado...! É uma dúvida que eu deixo. Tal como, em 2008, o

relatório do Tribunal de Contas dizia «Excelentes decisões que deram aqui uma poupança de...»....

Na STCP, conforme disse, não me importava isso, porque a dívida era pequena, era muito marginal. Aquilo que podia poupar em poupança de juros na STCP era muito pouco relativamente àquilo que eu podia poupar no resto da empresa. E as grandes poupanças que foram feitas, na tal ordem de 15 milhões de euros por ano, que é muito dinheiro — por isso é que as contas quase equilibravam no meu último ano de mandato —, foi olhando e mexendo na economia da empresa e não na parte financeira.

O Sr. Presidente: — Sr. Engenheiro já respondeu à questão que lhe foi colocada.

Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.<sup>a</sup> Mariana Mortágua (BE): — Sr. Engenheiro, muito obrigada pelas respostas que deu até aqui.

Registo a sua recusa em responder às razões da sua demissão. É, obviamente, uma escolha, mas também é verdade que aquilo que se torna público e a informação que temos é que, de facto, deu aval a vários contratos *swap*, um deles com perdas potenciais que equivalem a metade daquilo que o Governo pretende poupar com todos os despedimentos da função pública. Portanto, não estamos a falar de coisa pouca.

Disse também, como desabafo, que achava não fazer sentido um gestor que estava ligado aos *swaps* ser secretário de Estado e responder a uma comissão de inquérito nessa qualidade.

Gostava de saber se, com base nesse seu mesmo argumento, acha que a Ministra tem essas condições e se o que se aplica a si não se aplica à Ministra e porque é que não se aplica à Ministra. O que é faz com que a

Ministra, que está nas mesmas condições, não tenha este constrangimento relativamente à Comissão de Inquérito?

Em relação aos *swaps* da STCP, disse também aqui que só se deu conta que a STCP tinha um contrato *swap* em 2013. A STCP tinha quatro contratos *swap*, que estiveram ativos durante todos os anos em que foi presidente do Conselho de Administração e que vieram a custar 4 milhões. Portanto, pergunto-lhe se também acha normal o presidente do Conselho de Administração não se dar conta que tem nos seus balanços quatro *swaps* que vêm a dar prejuízo. Acha normal não se dar conta do que tem no balanço?

Para terminar, gostaria que esclarecesse algumas contradições.

A primeira é relativa à informação que a tutela tinha ou não tinha. A tutela tinha informação do derivado do Santander? Tinha informação das restantes operações de engenharia financeira? Em algum momento houve informação da tutela ou instruções da tutela para que este tipo de operações fosse usado para que houvesse uma gestão ativa de instrumentos financeiros, fosse usado para garantir mais financiamento, já que ele não vinha por via do Orçamento do Estado?

Por outro lado, queria também esclarecer uma outra contradição. Disse primeiro que não sabia o que é que estava a assinar, mas depois admitiu que se sentiu desconfortável muitas vezes relativamente a estas opções de engenharia financeira. Disse que esse desconforto levou-o a demitir-se, mas na sua carta justifica a sua demissão face a umas vantagens operacionais relativamente à ligação entre a STCP e a Metro do Porto. Portanto, não percebo em que é que esse desconforto se materializou, já que ele não se materializou num voto contra as decisões nem num pedido de demissão.

Disse também que não tinha qualidade para avaliar estes *swaps*, pelo que pergunto se os restantes gestores, tão bons e competentes que eram, tinham qualidade, competência e obrigação de saber o risco que estava envolvido com estes contratos, se sabiam ou não que estavam a pôr o interesse público em causa. Estes gestores tinham capacidade de o fazer.

Da mesma forma, gostava de saber se acha que um princípio de solidariedade perante outros gestores no Conselho de Administração deve ser sobreposto a um princípio de defesa do interesse público e se, portanto, não deveria ter pedido mais informação e garantir que estes contratos não eram lesivos para o Estado.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — A propósito da minha demissão, desculpe, mas não saio daqui... Falo por mim e tudo aquilo que tinha a dizer sobre a minha saída do Governo já disse.

Relativamente a eu ter no balanço quatro *swaps* sem me aperceber disso, explico-lhe como é que nós funcionávamos: havia um administrador financeiro, que tinha a responsabilidade de..., e depois o que havia e que o Conselho de Administração analisava — e analisava todos os anos — era o custo de financiamento global de todas as operações financeiras da STCP. Esse era escrutinado, naturalmente, e era visto o que é que subia, o que é que descia, que responsabilidades é que íamos assumir ou não.

O facto de eu dizer que os *swaps* passaram despercebidos se calhar foi mal entendido... Candura a mais, talvez..., mas acho que tem de ser assim. Nestas coisas, uma pessoa ou diz tudo ou, então, não está aqui a fazer nada.

Aquilo que havia — e eu tinha essa informação «*on-line*» — era as responsabilidades que a STCP tinha relativamente aos bancos. Se eram *swaps*, se eram amortizações de empréstimos, se eram juros não sei quê..., se eram não sei que mais..., o administrador financeiro preparava aquela informação e informava o Conselho de Administração.

Mas a que título é que nós devíamos ao banco x e tínhamos de pagar uma prestação de 150 000 € em março... Desculpem, esse era um assunto dele. Ele é que sabia qual era a razão disso. O que era, se era por causa de um contrato *swap*, se era por causa de um contrato de qualquer outra coisa era problema dele. Ele resolvia esse problema e, portanto, para nós, o *swap* não se distinguia de nenhuma outra obrigação financeira. Aquilo que sabíamos era que, naquele ano, tínhamos de reunir meios para pagar x aos bancos relativamente a isso.

E, como digo, atendendo ao volume de dívida que tínhamos, a questão financeira não era restrição importante para a atuação da administração da STCP.

Quanto à tutela, volto a dizer que na Metro do Porto não tive nenhuma relação com a tutela. As relações com a tutela eram feitas ou pelo Sr. Presidente do Conselho de Administração, quando se tratava de assuntos de grande relevância, ou pelo Sr. Presidente da Comissão Executiva, quando eram assuntos de gestão corrente, imagino. Eu era apenas informado das questões relevantes ou menos relevantes, conforme o caso, que me dissessem respeito. E como a exploração da Metro do Porto tinha pouco a ver com articulações com a tutela, basicamente posso dizer, à exceção daquele incidente que aconteceu com o Hospital de São João e a instalação da Metro do Porto nesse Hospital, que praticamente não tive nenhum contacto com a tutela enquanto administrador da Metro do Porto.

Relativamente à minha demissão, quero dizer que o meu pedido de demissão não foi provocado por nada destes instrumentos financeiros, mas por razões operacionais, como disse e muito bem.

Durante o meu mandato, aqueles três anos foram críticos. A STCP está na administração da Metro do Porto com este pelouro.

Chamo a atenção para o seguinte facto: a Metro do Porto e a STCP tinham o mesmo presidente, antes de eu ter ido para a STCP, e o resultado foi complicado, porque a absorção de trabalho, e também a nível financeiro, da Metro do Porto — peço desculpa, mas esta é uma opinião pessoal, não é nenhum demérito para quem lá esteve antes — fez com que a STCP tivesse ficado esquecida. As solicitações da Metro eram de tal maneira elevadas que, como é preciso fazer aqui, se esquece a outra empresa. Enfim, por algum motivo, quando me falaram em ir para a administração da Metro, eu exigi ficar apenas e exclusivamente com o pelouro da exploração, para poder ter capacidade de articular as duas coisas.

O meu pedido verbal, insistente, à Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado dos Transportes da altura para sair da administração da Metro do Porto teve a ver, única e exclusivamente, com razões operacionais, ou seja, eu considerava conveniente que a Dr.<sup>a</sup> Fernanda Meneses, a nova presidente da STCP, pudesse ser também administradora da Metro do Porto, nas condições em que eu tinha sido. Já expliquei porque é que ela não foi, e também reconheço agora que a fase crítica já tinha passado. A nova rede já estava a funcionar, enfim, já era menos premente essa questão, daí perceber que a Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado dos Transportes da altura não a considerasse uma prioridade absoluta. Isto significa uma coisa: quem põe o lugar à disposição por um motivo não vai pôr outra vez o lugar à disposição por outro motivo.

Relativamente aos contratos *swaps*, eu era uma *avis rara*: não os fazia, não os dominava, sentia-me..., como hei de dizer..., aflito. Mas as aflições, cada um que as resolva! As aflições não entram em ata, as aflições não são ditadas para a ata!... Mas eu não me sentia, de maneira nenhuma, com capacidade para estruturar uma defesa dos meus pontos de vista contra uma decisão, uma vez que não estava em causa.

Passo a outro aspeto. Cada um defende-se a si, não precisam da minha defesa, seguramente, porque sou ignorante nesta matéria, mas a Sr.<sup>a</sup> Deputada disse que gestores lesaram o interesse público e eu não me opus. Ó Sr.<sup>a</sup> Deputada, não acredito, nem por um momento, que quem teve papel ativo na preparação e contratação destes instrumentos tivesse intenção de lesar o interesse público. Não acredito! É uma questão de fé, talvez, mas não acredito!

Acredito que quisessem fazer uma coisa, talvez, moderna, interessante, uma coisa que estava na moda. Enfim, todos os argumentos e mais alguns, porém, conforme disse o Sr. Presidente há bocadinho, haver uma intenção de correr mal... Talvez tenha havido alguma leitura apressada do que são os riscos associados, talvez alguma formação de poder ser mais atreito a assumir riscos ou menos, mas, Sr.<sup>a</sup> Deputada, daí a passarmos para a intenção de lesar o interesse público e porque é que não me opus a essa intenção... Se eu detetasse qualquer intenção de lesar o interesse público, pode ter a certeza de que só por cima do meu cadáver!... Nem pensar!...

São decisões que lesaram o interesse público, sabemos-lo agora — e sublinho «agora» —, mas na altura não houve nenhuma voz que se levantasse!! E, novamente, esta *avis rara* do Porto, às vezes, dormia mal, mas eu era o único, todos achavam isto bem, conforme está demonstrado. Conforme está demonstrado, todos achavam bem! Todos os meus colegas



das outras empresas — havia reuniões de empresas de transportes, etc. — achavam bem os *swaps*! Por isso digo que eu era a *avis rara*!

Assinei, e confirmo aqui que assinei; sou responsável e vou responder por isso seguramente, aqui ou noutra instância qualquer, e estou disponível para isso. Mas isso é o objetivo. Como alguém dizia, «eu sou eu e minhas circunstâncias». Eu tentei demonstrar aqui quais eram as circunstâncias que me levaram a agir desta maneira. Espero que tenham compreendido.

O Sr. Presidente: — Uma vez que não há mais pedidos de palavra, dou por terminada esta audição. Voltaremos a reunir-nos às 15 horas.

Passo ainda a palavra ao Sr. Engenheiro, que deseja fazer um apontamento final.

O Sr. Eng.º Juvenal da Silva Peneda: — Sr. Presidente e Srs. Deputados, quero dizer que gostei imenso de aqui estar, pois nunca tinha estado numa comissão de inquérito.

Agradeço muito o esforço de me fazerem todas estas perguntas, de me terem «bombardeado». Acreditem que é, para mim, uma grande oportunidade, porque nunca na vida teria outra oportunidade de estar uma manhã inteira a justificar todo o meu comportamento. Por isso, o meu agradecimento a todos os Srs. Deputados por me terem «bombardeado» com tantas perguntas.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, terminámos os nossos trabalhos. Está encerrada a reunião.

*Eram 13 horas e 42 minutos.*

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.