

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

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados,

Começo por registar a oportunidade que esta ocasião para mim representa de poder, em sede própria, com base na informação de que disponho e dentro dos limites de responsabilidade e atribuições que me eram conferidos à época, esclarecer toda a temática sobre as operações de gestão de risco de taxa de juro celebradas pela Metro do Porto, entre Julho de 2006 e Junho de 2011, período durante o qual fiz parte da equipa que assegurou a direcção administrativa e financeira da empresa, nas suas diferentes vertentes – recursos humanos, gestão corrente, patrimonial, contabilística e de financiamento.

Esta ocasião representa, também, a oportunidade de clarificar a situação da empresa naquela fase, contextualizar o momento ou período em que as decisões de financiamento foram tomadas, os diferentes níveis de decisão e de responsabilidade existentes, bem como procurar identificar os procedimentos então adoptados.

Representa ainda a possibilidade de explicar toda a minha participação nos processos em causa e, simultaneamente, poder tentar reduzir os danos reputacionais que me foram causados por tão injusta quanto injustificada campanha após a minha saída do Governo.

Permitam-me que, sem prejuízo de procurar esclarecer todas as questões que possam ser entendidas como convenientes e, sobretudo, pertinentes, mantenha o registo que habitualmente pratico e que é o de relatar factos, dispensando-me de considerações adicionais, sempre que entenda não poderem contribuir para o cabal esclarecimento daqueles, mas antes perturbar o normal e pleno entendimento dos mesmos.

Metro do Porto – O Projecto

O projecto do Metro do Porto, na prática iniciado em 1998 com a celebração do contrato de “Projecto, Construção, Equipamento e Operação do SMLAMP”, sofreu inúmeras alterações e extensões, visando tornar a rede inicialmente prevista num sistema abrangente e destinado a melhor satisfazer as necessidades das populações da Área Metropolitana do Porto.

De um contrato com um valor inicial global de cerca de 860 milhões de euros a que correspondiam 4 linhas e 68 kms, dos quais 41 em via simples, passámos para um sistema com idêntica extensão mas integralmente em via dupla, e um valor global de investimento superior a 2,5 mil milhões de euros.

Não sendo âmbito de discussão da presente Comissão, dispensar-me-ia de enumerar ou identificar exaustivamente todas as alterações, sempre estando disponível para algum breve esclarecimento que os Senhores Deputados possam eventualmente solicitar e que eu me sinta capaz de prestar.

Metro do Porto – O Financiamento – Situação até Julho de 2006

Sem prejuízo do mérito das alterações introduzidas – Duplicação das linhas Verde – Maia e Vermelha – Póvoa de Varzim, numa extensão superior a 40 kms, Prolongamento da Linha Amarela – Vila Nova de Gaia, Extensão ao Estádio do Dragão aquando do Euro 2004, entre outras – tais alterações originaram um sobre esforço inicialmente não previsto e não antecipado, para o qual não terá sido possível assegurar a manutenção de uma estrutura de financiamento similar à inicialmente desenhada e na qual se previa uma comparticipação de verbas a fundo perdido superior a 50% do investimento.

Com uma progressiva degradação da estrutura de financiamento da empresa, registou-se a criação de uma situação potencialmente explosiva e insustentável: aumento do investimento, redução da comparticipação comunitária e um praticamente inexistente suporte financeiro do Estado

face às decisões que o próprio Estado vinha tomando ao nível do investimento.

Em Julho de 2006, a Metro do Porto estava face a uma situação de eminente ruptura financeira, havendo ainda muita obra por realizar e, sobretudo, muita obra realizada por pagar.

Esta era a situação com que nos deparámos no momento em que houve a reformulação da estrutura interna da empresa e se preparava a transição para a nova equipa responsável pela gestão do Departamento Administrativo e Financeiro.

Metro do Porto – A conjuntura financeira nacional e internacional

Às progressivas restrições anteriormente referidas associou-se um momento de mercado no qual as entidades financeiras nacionais não se manifestavam dispostas a apoiar o projecto ou, quando o faziam, tendencialmente apresentavam soluções de curto ou médio prazos, claramente desajustadas das necessidades da empresa.

Por contrapartida e até meados de 2007, apesar do excesso de liquidez sentido no mercado financeiro internacional, à contratação de financiamento de mais longo prazo estava normalmente associada, numa primeira fase, a prestação de Garantia da República e, numa segunda fase, a contratação de operações de gestão do risco de taxa de juro.

Refiro, a propósito, que o limite estabelecido nas Bases da Concessão para a concessão de Garantia da República à empresa se encontrava esgotado desde 2005, intensificando-se assim a utilização de linhas de financiamento de curto prazo. De 17 milhões de euros de passivo financeiro de curto prazo em 2004, passou-se para 285 milhões de euros em 2005. A limitação referida – concessão de Garantia da República - manteve-se até final de 2008, momento de alteração das referidas bases da concessão.

Neste contexto, tendo as sucessivas administrações da empresa entendido dar cumprimento às orientações tutelares para a realização de

novos investimentos, admito que outra alternativa não houvesse que não fosse a de encontrar, em mercado, financiamento capaz de assegurar o cumprimento das orientações e dos projectos contratados.

Metro do Porto – A organização do Departamento Administrativo e Financeiro

Como já tive oportunidade de referir, em 2006 e na sequência da conclusão e entrada em serviço da quase totalidade da primeira fase da execução do sistema de metro ligeiro, foi reformulada a estrutura interna da empresa, passando a haver uma estrutura de direcção com um primeiro e um segundo responsáveis, com atribuições próprias, ainda que sem prejuízo de uma hierarquia departamental perfeitamente definida e resultante de directivas internas produzidas pela Administração da empresa.

Ao nível do Departamento Administrativo e Financeiro e sem descurar a referida hierarquia, a divisão de responsabilidades assentou na atribuição, ao primeiro responsável do departamento e reconhecido professor universitário e especialista, da gestão da área de financiamento que, por simplicidade de expressão, identificaria por financiamento estratégico, estrutural ou de médio e longo prazos e, ao segundo responsável – eu próprio – de toda a gestão corrente do departamento – tesouraria, administrativa, recursos humanos e património.

Não obstante a divisão existente, facilmente demonstrável e largamente documentada, refiro que o Departamento Administrativo e Financeiro não tinha, nem nunca veio a ter durante aquele período, qualquer responsabilidade na definição da política de financiamento da empresa, cabendo esta, como adiante melhor procurarei explicar, à Administração da sociedade.

Metro do Porto – O processo decisório e a delegação de competências

Apesar da alteração das Bases da Concessão e da estrutura accionista da empresa, em 2008, da qual resultou a concentração na mesma pessoa das

funções de Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva, no período aqui em análise – 2006-2011 – a matriz decisória na Metro do Porto não sofreu alteração expressiva.

No que se refere à delegação de competências da Administração sobre as Direcções formalmente constituídas, manteve-se, entre Abril de 2008 e Junho de 2011, rigorosamente a situação que antes se verificava: Inexistência de qualquer descentralização ou delegação de competências de decisão a nível hierárquico inferior ao da Comissão Executiva.

Assim, tanto quanto é do meu conhecimento em relação a outros departamentos, independentemente da natureza da contratação a realizar, todas as operações, adjudicações, aquisições, contratos e outros compromissos tinham que ser, invariavelmente, autorizados e aprovados pela Comissão Executiva e, em algumas situações, pelo Conselho de Administração.

Esclarecendo, não tinham os Directores da empresa qualquer competência para assumir compromissos em nome da sociedade.

Como forma de garantir o escrupuloso cumprimento deste procedimento, jamais algum pagamento poderia ser realizado sem a prévia aprovação de algum dos membros da Administração da empresa, sendo o Departamento Administrativo e Financeiro – na sub-área por mim próprio coordenada – responsável pelo controlo e garantia da execução desta política.

No caso específico do Departamento Administrativo e Financeiro, muito para além das normais e correntes adjudicações, aquisições e contratos – estas, repito, na minha esfera de responsabilidade – de todas as propostas e negociações encetadas com entidades financeiras das quais eu próprio tenha tomado conhecimento e que não tenham sido, à partida, rejeitadas, era dado conhecimento à Administração da Metro do Porto, designadamente no momento da submissão, a esta, do resultado das análises realizadas sobre aquelas mesmas propostas ou soluções de financiamento.

Permitam-me que refira que, repetidamente, foram formalmente apresentadas, à Administração da empresa, as necessidades de financiamento resultantes dos orçamentos e planos de actividade por aquela aprovados, às quais se associava pedido expresso de autorização para a realização de consultas junto de entidades financeiras a operar no mercado.

Por maioria de razão, todas, repito, todas as soluções de financiamento que não foram à partida rejeitadas, foram tecnicamente analisadas e submetidas a discussão, avaliação e decisão dos órgãos de Administração da sociedade.

Não obstante jamais eu ter participado em qualquer Conselho de Administração da Metro do Porto, reuniões houve nas quais participou o 1º Director Financeiro e responsável pela área de financiamento, aí apresentando as soluções submetidas a decisão e explicando o racional subjacente à sua análise, conforme consta das actas de reunião do referido Conselho de Administração.

Pela sumária descrição de procedimentos que aqui apresentei bem se pode aferir o nível decisório em vigor na empresa no período em que integrei a Direcção Financeira da empresa – Julho de 2006 - Junho de 2011.

De forma séria e inequívoca se poderá concluir que, ao contrário do que tem sido veiculado, nunca fui administrador da Metro do Porto, S.A. e nunca poderia ter aprovado, celebrado ou assinado qualquer contrato, desta ou de qualquer outra natureza.

Repito: Não aprovei, não celebrei e não assinei qualquer contrato de financiamento ou de outra natureza em nome da Metro do Porto.

Metro do Porto – Os instrumentos financeiros derivados – Julho de 2006 – Junho de 2011

Procurarei referir-me, neste momento, à actividade e operações de gestão do risco de taxa de juro contratadas entre Julho de 2006 e Junho de 2011.

Em qualquer circunstância, entendo ser da maior relevância referir que, apesar de ter feito parte da Direcção Financeira da empresa entre Julho de 2006 e Junho de 2011 e, por isso mesmo só me poder pronunciar sobre o período referido, dentro desse período apenas foram aprovadas contratações de novas operações – que não reestruturações – entre Julho de 2006 e Julho de 2009, como adiante melhor poderei explicar. A partir desta última data – Julho de 2009 – repito, não foi contratada qualquer nova operação.

De forma sumária e entre Julho de 2006 e Julho de 2009, poderemos resumir a actividade nesta área da seguinte forma:

9 (nove) operações originais contratadas com 8 (oito) operações de financiamento associadas

Valor do financiamento global contratado e associado: 952 M€

Dezenas de entidades financeiras consultadas

Inúmeras entidades financeiras proponentes

7 (sete) entidades financeiras contratadas

Nas operações contratadas e que acompanhei – e refiro-me, naturalmente, apenas a estas – sempre existiu o designado *matching* entre os valores dos financiamentos e os valores dos contratos de derivados que lhes estavam associados.

Adicionalmente, para o período em que integrei a Direcção Financeira da Metro do Porto – Julho de 2006 – Junho de 2011 – e para operações nas quais intervim, nunca existiu a contratação original de qualquer estrutura de derivado que não tivesse financiamento novo associado.

De igual modo e para as mesmas operações que acompanhei, sempre se garantiu o ajustamento da maturidade dos financiamentos às estruturas de derivado que lhes estavam associadas.

A política de gestão do risco financeiro, segundo a interpretação seguida pelo 1º Director Financeiro responsável por esta área de actividade e

devidamente descrita nos Relatórios e Contas da empresa desde 2008, assentou na protecção dos Cash-Flows associados às operações, como forma de redução dos encargos financeiros resultantes do elevado volume de endividamento.

Sem prejuízo desta orientação, desde o ano de 2007 que, na Metro do Porto, se iniciou a reestruturação de operações anteriormente celebradas, sobre as quais, naquele momento de mercado, foi entendido poder obter melhor performance, isto é, reduzir o custo de financiamento subjacente aos contratos respectivos, mitigar os riscos associados ou sobre as quais se procurou melhor proteger os interesses da empresa.

Falo, obviamente, de uma gestão activa da carteira de dívida da empresa, num contexto de investimento crescente a que anteriormente me referi e num momento de mercado bem conhecido.

Por uma questão de seriedade intelectual e credibilidade técnica, diga-se que a pura descontextualização de uma ou outra operações de uma carteira global onde se insiram, mais não pode senão conduzir a análises distorcidas e a raciocínios enviesados e indutores de erróneas conclusões.

Refira-se, a propósito, que aquela visão – gestão activa da carteira de dívida e reestruturação de operações antes contratadas - estava alinhada com a orientação recolhida no relatório emitido pelo Tribunal de Contas em Outubro de 2006, o qual, relativamente à operação *plain vanilla* contratada em 2003, referia, e cito: *“Diligencie no sentido da reavaliação das opções ao nível do regime de taxa de juro fixa acordada com o BEI e ao nível do swap de taxa de juro referente ao contrato de leasing operacional”*.

Na sequência desta orientação é celebrada a primeira operação de reestruturação, contratada em Janeiro de 2007. Sobre esta operação e as restantes celebradas até final de 2007, a Inspeção Geral de Finanças, no Ponto 3 do Sumário Executivo seu relatório emitido em Dezembro de 2008, escreve que *“O resultado das operações de swaps de taxa de juro tem-se reflectido positivamente nos resultados”* e no Ponto 2.3.3 do mesmo documento, e cito *“A análise ao benefício obtido com o conjunto*

dos swaps acima identificado, parece confirmar, para o exercício de 2007, uma estratégia eficaz na cobertura do risco de taxa de juro”.

Mais adiante, no Ponto 8 das Conclusões do documento é referido, a propósito do agravamento dos encargos financeiros em 2007, e cito “*Esse agravamento só não atingiu maiores proporções, pelo facto da MP ter apurado um benefício financeiro relativo a operações de cobertura de risco de taxas de juro que ascendeu a m€ 6 787”.*

Explicado que fica o racional subjacente às contratações das primeiras operações de derivados após Julho de 2006, refiro que aquela prática – reestruturação de operações para redução do custo de financiamento – se manteve, pelo menos, até Junho de 2011, podendo, de forma resumida, registar-se:

5 (cinco) Operações originais reestruturadas

Diversas entidades financeiras consultadas

Diversas entidades financeiras proponentes

6 (seis) entidades financeiras contratadas

Independentemente de todas as comunicações realizadas pela empresa sobre estas operações, não obstante a aparente não obrigatoriedade legal em o fazer, como anteriormente referi, a partir do exercício de 2008 e nos Relatórios e Contas da sociedade passou-se a uma divulgação mais extensa da política de gestão do risco de taxa de juro, bem como dos impactos potenciais que as operações contratadas poderiam acarretar.

Já mesmo em 2007, a própria Certificação Legal de Contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas fazia expressa referência a tais operações, bem como ao valor dos financiamentos àquelas associados. À época, cerca de 536 milhões de euros.

Não poderá, pois, ninguém invocar que, em relação à Metro do Porto, não era conhecida a situação – órgãos de gestão, órgãos de fiscalização

internos e externos, entidades tutelares ou todas as restantes entidades com quem a Metro se relaciona ou relacionava.

Todas estas divulgações constam dos Relatórios e Contas oportunamente submetidos e unanimemente aprovados pelos accionistas em Assembleia Geral.

Sempre houve, pois, a preocupação de divulgação desta informação sendo que, a partir do exercício de 2010, todos os impactos passaram a ter relevação nas contas de resultados ou no balanço da empresa, segundo a classificação contabilística atribuída a cada uma das operações em vigor.

Como bem se compreenderá, desconheço se esta foi a prática seguida por todas as entidades, públicas e privadas, que detinham em carteira operações de idêntica natureza. Esta foi, repito, a prática adoptada pela Metro do Porto, a partir de 2008.

Metro do Porto – O período pós-2009

Já em 2009, e após a contratação da então última operação (Julho de 2009) tive oportunidade de defender o fim da realização de operações desta natureza, na sequência das profundas e anteriormente imprevisíveis alterações que os mercados financeiros registavam, não sem que com alguma divergência pontual sobre o tema.

O facto é que, após esse momento – Julho de 2009 – não existiu nenhuma outra contratação original de instrumentos financeiros derivados.

A este propósito, recordo mesmo documento por mim subscrito já em Maio de 2011 e no âmbito de análise de propostas de financiamento recebidas pela empresa, na qual se considerou, e cito: *“A operação sem garantia do banco X (Schuldhschein + swap) obriga à realização de uma operação de swap, tornando esta hipótese menos interessante do que as restantes”*.

Ainda em 2009 e na sequência das profundas e, até então, inimagináveis alterações ocorridas nos mercados financeiros, tive oportunidade de iniciar o processo de proposta de contratação de assessoria financeira

especializada internacional para as renegociações e reestruturações em avaliação. Também sobre esta matéria, sobre a qual tanto se tem recentemente falado e escrito, estou particularmente à vontade.

Não foi agora ou recentemente mas há já quase quatro anos que o propus e tal se concretizou, com resultados bastante favoráveis e visíveis para a empresa.

Admito mesmo que estes resultados pudessem ter sido ainda mais expressivos caso tivesse sido aprovada a proposta de contratação desta assessoria, submetida à Administração da Metro do Porto igualmente em 2011, para reestruturação de outra operação.

Fazendo referência à dificuldade, expressa nos Relatórios e Contas da empresa a partir do ano de 2008, de validação dos valores apresentados pelas contrapartes das operações – hoje comumente designados por perdas potenciais e, sublinho, potenciais – e considerando a reserva dos auditores externos nas contas de 2010, propus, em Maio de 2011, a contratação de entidade independente especializada na avaliação de operações da natureza das celebradas.

Permito-me referir e relevar o facto de a entidade então proposta e posteriormente contratada, ser entidade independente, internacionalmente credível e especializada na avaliação deste tipo de instrumentos, devidamente certificada e previamente validada pela empresa internacional responsável pela auditoria às contas da Metro do Porto.

As avaliações obtidas com esta contratação, de acordo com os dados constantes do Relatório e Contas de 2010 permitem identificar uma diferença para as avaliações apresentadas pelas contrapartes – entidades financeiras – da ordem dos 30%, à data de 31 de Dezembro de 2010.

Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados,

Permitam-me alguns breves comentários ou interrogações sobre a muita desinformação que tem sido veiculada pelos mais diversos actores que sobre este tema têm falado e/ou escrito.

Iniciaram a abordagem ao tema falando de *swaps*. Sucessivamente foram ajustando a qualificação das operações, passando a operações de risco, operações de alto risco, operações especulativas, operações altamente especulativas e, por fim, produtos tóxicos. Haverá alguma lógica ou intenção deliberada para esta evolução qualificativa?

Natural e compreensivelmente, desconheço em absoluto o racional para o fecho já concretizado de algumas operações, bem como a comparação entre perdas potenciais a prazo e perdas reais imediatas resultantes desse mesmo fecho. Por esta mesma razão não posso, ou não devo, pronunciarme ou fazer juízos valorativos sobre tais decisões.

Da mesma forma, desconheço o racional para a definição dos critérios de classificação das operações, por quem foram definidos e qual a base para a atribuição de tal classificação.

Uma referência ainda para os sucessivos ajustamentos de informações sobre as operações e suas valorizações. Seria totalmente despropositado compreender o racional base e poder aferir da comparabilidade entre relatórios sucessivos?

A descontextualização e a pretensa análise de operações de forma isolada, sem uma visão integrada no contexto das carteiras em que se inserem e com as quais, necessariamente, se têm que articular, mais não pode senão conduzir a conclusões enviesadas, distorcidas e, por isso mesmo, indutoras de raciocínios precipitados e tecnicamente questionáveis.

Como resumo final deixaria ou repetiria algumas ideias base sobre o processo das operações realizadas e o enquadramento em que as mesmas foram feitas:

Nove operações originais contratadas, realizadas entre Julho de 2006 e Julho de 2009.

Primeira renegociação / reestruturação realizada em Janeiro de 2007. Há, pois, já cerca de sete anos.

Início do apoio externo especializado em reestruturações em Março de 2010, com início de negociação em Julho de 2009. Há, pois, já quase quatro anos.

Início da avaliação externa independente da carteira de derivados em Julho de 2011.

Registando-se igualmente:

- a) Necessidade de financiamento de investimentos decididos pelo Estado sem o suporte financeiro assegurado;
- b) Atribuição da responsabilidade pelo financiamento dos projectos à empresa, traduzida numa desorçamentação recorrente, contrariamente ao actualmente previsto no Plano Estratégico dos Transportes aprovado em Outubro de 2011;
- c) Esgotamento do plafond de Garantia da República durante vários anos – dificuldade acrescida de financiamento;
- d) Indisponibilidade da banca nacional para financiamento estrutural de médio e longo prazos;
- e) Inviabilidade para encontrar soluções de financiamento na banca internacional, para maturidades aceitáveis, sem contratação de instrumentos financeiros derivados associados.

Este era o cenário. Este era o enquadramento no qual foi necessário encontrar alternativas para submeter à decisão dos órgãos de gestão da Metro do Porto.

Termino, pois, como comecei esta minha intervenção. Esta é uma boa oportunidade para esclarecer o envolvimento, que tão apregoado tem sido, que tive nas operações celebradas pela Metro do Porto, bem como a responsabilidade que tantos e de tantas formas me têm procurado imputar.

É, igualmente, a oportunidade para se esclarecer que, no que à Metro do Porto diz respeito e tanto quanto é do meu conhecimento, não existem nenhuma irregularidades processuais, muito menos ao nível da análise técnica realizada, no que diz respeito ao escrupuloso cumprimento dos procedimentos internos estabelecidos e à prestação de informação

completa, transparente e rigorosa aos órgãos de decisão da empresa, que sobre o tema, válida e unanimemente, deliberaram.

Espero, como não podia deixar de ser, que esta Comissão sirva, do melhor modo possível, para salvaguardar o bom nome e a honorabilidade de todos os que, como eu, assumindo as suas responsabilidades, dando o seu melhor e sabendo colocar-se no seu devido lugar, se sentiram injusta e lamentavelmente atacados por tão tremenda campanha de desacreditação.