

Braga Lino e Silva Peneda estiveram envolvidos na decisão de contratar derivados financeiros na Metro do Porto. Há mais membros do Governo que contribuíram para um "buraco" que ultrapassa já três mil milhões

A mais recente remodelação do Governo, que resultará na saída dos dois secretários de Estado da Defesa e da Administração Interna, foi precipitada pela bomba-relógio criada com a contratação de financiamentos de alto risco que acumulam já perdas potenciais de três mil milhões de euros em 15 empresas públicas. Mas há mais envolvidos além daqueles ex-gestores da Metro do Porto. Dois deles ainda fazem parte do actual executivo: Maria Luís Albuquerque, secretária de Estado do Tesouro, e Marco António Costa, secretário de Estado da Segurança Social.

A principal razão para a saída de Paulo Braga Lino (Defesa) - que será substituído pela antiga líder do PSD-Açores, Berta Cabral - e de Juvenal da Silva Peneda (Administração Interna) prende-se com a responsabilidade que tiveram na celebração de contratos de cobertura de financiamento que invadiram as empresas públicas e que estão agora a ser investigados pela Inspecção-Geral de Finanças, como o PÚBLICO avançou na semana passada. Estes instrumentos, designados por *swaps*, foram adoptados em massa para proteger os empréstimos do risco de subida das taxas de juro, numa altura em que a Euribor disparava para 4% (ver texto na pág. 4).

O resultado foi dramático. Estima-se que os *swaps* acumulem neste momento perdas potenciais superiores a três mil milhões de euros. Estas perdas poderão tornar-se reais, se os bancos decidirem liquidar os contratos. O PÚBLICO sabe que algumas instituições financeiras já informaram o Governo que pretendem avançar para a liquidação. Sobre estes prejuízos existem ainda muitos milhões já gastos com pagamentos de juros. Nas empresas públicas de transportes, por exemplo, há mais 160 milhões a amortizar só este ano com este tipo de encargos (ver infografia).

Braga Lino foi um dos responsáveis pela contratação destes produtos na Metro do Porto, onde desempenhou o cargo de director administrativo e financeiro entre 2006 e 2011, depois de cinco anos como *controller* (consultor interno na área financeira) da transportadora do Estado. Os 15 *swaps* desta empresa, a segunda que acumula maiores perdas potenciais (832,4 milhões de euros até Setembro de 2012), foram celebrados entre 2003 e 2009. A negociação com os bancos era feita pela direcção financeira, pelouro que Braga Lino repartia com Mário Coutinho dos Santos, hoje director da Efacec nos EUA.

Embora o processo começasse neste nível da hierarquia, quem assinava por baixo era, em primeira instância, a comissão executiva da Metro do Porto. E é aqui que se começa a desfiar o novelo de responsabilidades por detrás desta verdadeira roleta russa. Um dos três lugares nesse comité pertencia a Juvenal da Silva Peneda, o secretário de Estado adjunto de Miguel Macedo, ministro da Administração Interna, que também sai agora do Governo, e para o qual não há ainda substituto.

Silva Peneda foi administrador executivo da empresa entre 2004 e 2008. Antes disso, tinha sido presidente da STCP (2003 a 2006), outra transportadora do Estado que até Setembro do ano passado tinha dois *swaps* activos com perdas potenciais de 107,2 milhões de euros.

Há mais casos no Governo

Acima da comissão executiva estava o conselho de administração da Metro do Porto, pelo qual obrigatoriamente passavam estes contratos, a título de ratificação. Ao longo dos anos dourados dos *swaps*, as cadeiras foram ocupadas por personalidades como Valentim Loureiro (presidente da Câmara de Gondomar, que liderava o conselho), Rui Rio (presidente da Câmara do Porto) e Mário Almeida (presidente da Câmara de Vila do Conde). Foram todos nomeados pela Junta Metropolitana do Porto, maior accionista da transportadora.

Havia ainda outro lugar no conselho de administração, que foi ocupado entre 2007 e 2010 por Marco António Costa, que é hoje secretário de Estado da Solidariedade e da Segurança Social do ministério tutelado por Pedro Mota Soares. Apesar do seu envolvimento na aprovação destes produtos de alto risco, o Governo decidiu mantê-lo em funções, ao contrário do que aconteceu com Braga Lino e Silva Peneda. O facto de ser, na altura, administrador não executivo terá pesado na decisão.

Mas o caso de Marco António Costa não é único. Também ainda no Governo está Maria Luísa Albuquerque, secretária de Estado do Tesouro, que entre 2001 e 2007 foi directora financeira da Refer, outra empresa pública que contratou *swaps*. No caso desta operadora, que gere a rede ferroviária nacional, a aposta nestes instrumentos financeiros começou em 2003, ano em que foram celebrados três contratos. Em 2007, altura em que deixou o cargo para entrar no Instituto de Gestão da Tesouraria e do Crédito Público (IGCP), contabilizavam-se já 14 contratos. Neste momento, há ainda oito produtos deste tipo e as perdas estão estimadas em

40,2 milhões de euros.

A decisão de manter Maria Luís Albuquerque na Secretaria de Estado do Tesouro prendeu-se com o facto de a situação da Refer ser uma das menos explosivas, em comparação com a da Metro do Porto e ainda mais com a da Metro de Lisboa (a empresa que mais perdas potenciais acumula, superando os 1,1 mil milhões até Setembro). O PÚBLICO sabe que a sua saída chegou a ser analisada, mas o Governo acabou por não avançar, também pelo importante papel que tem tido nos últimos meses, nomeadamente quanto às privatizações.

No entanto, o facto de ser uma das principais responsáveis pela auditoria que está a ser conduzida a estes contratos de alto risco causou inquietação. Além de estimar perdas e avaliar se é preferível avançar já com a liquidação destes contratos, um dos objectivos desta investigação é precisamente apurar responsabilidades sobre a celebração de *swaps* e o executivo pretende tomar medidas sérias a este respeito.

Dedo difícil de apontar

O Ministério das Finanças tem tentado conter ao máximo a informação, pressionando as empresas para não divulgarem dados. A publicação de relatórios sobre as contas das empresas do Estado, da responsabilidade da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) e nos quais são analisados estes derivados financeiros, tem sido adiada mês após mês. O documento relativo ao último trimestre de 2012 já deveria ter sido tornado público no final de Fevereiro.

Também na DGTF há ligações a estes instrumentos que têm sido questionadas. A directora-geral do organismo, nomeada pelo actual Governo, passou pela administração de diversas empresas públicas de transportes. O último cargo que exerceu foi a presidência dos conselhos fiscais da CP Carga e da EMEF, participadas do grupo CP, que tinha oito *swaps* activos até Setembro, com um prejuízo potencial de 140,8 milhões.

As ramificações deste caso estendem-se também ao actual presidente da Metro de Lisboa-Carris, que nasceu no ano passado da fusão das duas transportadoras públicas. José Silva Rodrigues liderou a Carris desde 2003 e durante o seu mandato foram contratados derivados financeiros. A DGTF reportava, em Setembro, que quatro estavam activos,

acumulando perdas de 116,5 milhões.

Até ao terceiro trimestre de 2012, o "buraco" criado à conta de *swaps* atingia já 2,6 mil milhões de euros, mas agora já deverá ter ultrapassado os três mil milhões. O contágio destes derivados a 15 empresas (grupo onde se inclui também a TAP e a Estradas de Portugal) foi visto, na altura, como uma opção sensata, tendo em conta o ritmo que as taxas de juro levavam. Aliás, os governos da altura (primeiro, o de Durão Barroso e, depois, o de José Sócrates) não só consentiram, como instigaram à contratação destes instrumentos. Houve casos em que as empresas tiveram o aval do IGCP.

A auditoria da Inspeção-Geral de Finanças, que estará terminada em breve, poderá esbarrar neste dilema: como responsabilizar os gestores que aderiram aos *swaps* com anuência política? Pode, no entanto, haver casos em que a prática é considerada abusiva, porque nem todos os bancos exigiam a contratação destes produtos para conceder financiamento. E até há situações em que nem todo o procedimento está suficientemente certificado.

O que é certo é que a *troika* está atenta ao desenrolar deste caso, até porque o Governo se comprometeu há já vários meses a encontrar uma estratégia para travar o endividamento das empresas do Estado, que já atingiu os 30 mil milhões de euros (dos quais 18 mil milhões pertencem ao sector dos transportes).

Por Raquel Almeida Correia *in* Público de 22 de Abril de 2013