

ÍNDICE

| | |
|--|-----|
| Preâmbulo — O jogo viciado das instituições extractivas | 11 |
| Capítulo I — Os proventos do exercício de cargos governativos | 29 |
| Capítulo II — O círculo vicioso do clientelismo partidário | 193 |
| Capítulo III — A máquina reprodutiva de condecorações | 203 |
| Capítulo IV — A mentira como instrumento político | 219 |
| Agradecimentos | 311 |
| Notas | 313 |

Preâmbulo

O JOGO VICIADO DAS INSTITUIÇÕES EXTRACTIVAS

No dia 1 de Junho de 2016 foi inaugurado o maior (57,1 quilómetros de extensão) e mais profundo (2,3 quilómetros no seu ponto mais baixo) túnel ferroviário do mundo, sob os Alpes suíços, ligando as comunas de Erstfeld (no cantão de Uri) e Bodio (no cantão de Tessino) em apenas 20 minutos de comboio. O túnel de São Gotardo demorou 17 anos a ser construído e resulta de um investimento de 11 mil milhões de euros. O projecto foi aprovado directamente pelos cidadãos suíços, através de um referendo popular, visando o objectivo estratégico de desviar o intenso tráfego rodoviário de mercadorias (ano após ano, em média, cerca de um milhão de camiões atravessavam o maciço de São Gotardo) para a nova linha ferroviária no subsolo. Garantindo assim uma maior eficiência económica e segurança, a par da diminuição do consumo energético e do impacto ambiental.

O financiamento do túnel de São Gotardo proveio de impostos aplicados aos combustíveis fósseis, taxas sobre os veículos rodoviários pesados e empréstimos ao nível federal que serão totalmente saldados em menos de uma década. O prazo de construção e o orçamento inicial da obra foram rigorosamente cumpridos. Na cerimónia de inauguração, além dos governantes suíços, marcaram presença o presidente francês, François Hollande, a chanceler alemã, Angela Merkel, o primeiro-ministro italiano, Matteo Renzi, e o chanceler austríaco, Christian Kern, assinalando o carácter transnacional da infra-estrutura.

Em comparação, o túnel ferroviário de São Gotardo é cerca de dez vezes maior do que o túnel rodoviário do Marão (5,6 quilómetros de extensão), parte integrante da nova auto-estrada entre as cidades de Amarante e Vila Real, em Portugal. Foi inaugurado no dia 7 de Maio de 2016, mas era suposto ter ficado pronto em 2012. O governo de José Sócrates lançou o projecto em 2007 e a construção arrancou em 2008. No entanto, desde então as obras pararam três vezes: na sequência de duas providências cautelares interpostas pela empresa Águas do Marão, que detinha captações para engarrafamento de água próximas da zona do túnel; e devido a problemas de financiamento do consórcio liderado pelas empresas Somague e MSF, ao qual fora atribuída a concessão do túnel.

O governo de Pedro Passos Coelho herdou o problema e em Junho de 2013 decidiu rescindir o contrato de concessão, entregando a gestão do projecto à empresa pública IP — Infraestruturas de Portugal (sucedânea da EP — Estradas de Portugal, após a fusão com a Rede Ferroviária Nacional — Refer, concretizada em 2015). As obras no túnel do Marão seriam retomadas em Novembro de 2014, após 42 meses de paragem, desde Junho de 2011. O orçamento inicial de 350 milhões de euros derrapou para 400 milhões e o rombo no erário público só não foi mais expressivo porque se obteve entretanto um financiamento de cerca de 90 milhões de euros da União Europeia.

Contudo, o atribulado túnel do Marão não é um caso excepcional de derrapagem orçamental nas obras públicas realizadas em Portugal. A título de exemplo, em 2009, o Tribunal de Contas detectou encargos adicionais de 241 milhões de euros em cinco obras públicas: «Três das obras auditadas registaram desvios superiores a 50% nas empreitadas e no fornecimento de bens e serviços. A Casa da Música, no Porto, surge em primeiro lugar com uma derrapagem de 235,3%, a Ponte Rainha Santa Isabel, em Coimbra, terminou com um desvio de 117,6% e o túnel do Terreiro do Paço com uma derrapagem de 59,1%. A ampliação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a reabilitação do túnel do Rossio tiveram desvios de 30%.»¹ Trata-se de um fenómeno sistemático.

De qualquer modo, as contas referentes à construção do túnel do Marão ainda não estão fechadas: o consórcio Somague/MSF responsabiliza o Estado pelas interrupções das obras e a subsequente

incapacidade de cumprir o contrato, tendo avançado para os tribunais com um pedido de indemnização de 535 milhões de euros. Quanto à empresa Águas do Marão, faliu em 2015, assolada pelo impacto ambiental do túnel.

A nova auto-estrada vai facilitar a deslocação de pessoas e mercadorias. Importa salientar, porém, que a última linha ferroviária que ainda servia a cidade de Vila Real foi encerrada em 2009. Aliás, a província de Trás-os-Montes e Alto Douro ficou praticamente sem comboios, tal como outras regiões do interior, cada vez mais despovoadas. «A aposta das últimas décadas na rede viária, a par do encerramento de centenas de quilómetros de linhas férreas, fez de Portugal um caso único na Europa, ao possuir mais quilómetros de auto-estradas do que de caminhos-de-ferro.»² Sim, ao ponto de terem sido construídas auto-estradas paralelas, algumas cronicamente semidesertas, com especial incidência na faixa litoral. Em 2015, não por acaso, a Comissão Europeia destacou que «Portugal já completou 100% da sua rede rodoviária principal e a qualidade das infra-estruturas rodoviárias portuguesas está classificada como a melhor da União Europeia».³

Entre as diversas linhas ferroviárias transmontanas que foram desactivadas nos últimos anos sobressai a do vale do Tua (cujo primeiro troço, ligando Tua a Mirandela, data de 1887), prestes a ficar submersa por causa da construção da barragem de Foz Tua, concessionada à EDP — Energias de Portugal. Faz parte do Plano Nacional de Barragens de Elevado Potencial Hidroeléctrico, implementado em 2007 pelo governo de Sócrates. De acordo com os cálculos de uma plataforma de dez associações ambientalistas, «as novas barragens vão custar aos consumidores-contribuintes 16,3 mil milhões de euros, através da tarifa eléctrica ou dos impostos que alimentam o Orçamento de Estado», além de um aumento do custo da electricidade em 10%.⁴ Estes valores resultam da análise de factores como a taxa de juro bancária dos promotores das obras (3,5%), os subsídios do Estado à garantia de potência (20 mil euros anuais por cada megawatt), os prazos das concessões (entre 65 e 75 anos) e o preço de venda à rede em hora de ponta (110 euros à hora por cada megawatt).⁵ A barragem de Foz

Tua deverá ter uma potência instalada de 270 megawatts, pelo que a concessionária receberá um subsídio anual de 5,4 milhões de euros.

Vários especialistas do sector da energia alertam que as novas barragens vão ser consumidoras líquidas de electricidade, isto é, vão gastar mais electricidade (a bombear a água dos rios) do que aquela que vão produzir (a turbinar a água). Na prática, servirão para armazenar o excesso de electricidade produzida nos parques eólicos. Trata-se de um negócio com lucros garantidos (além dos subsídios) para as concessionárias, na medida em que «irão comprar electricidade, muitas vezes a custo zero, nomeadamente quando há muito vento, repõem água nas albufeiras e depois produzem nas horas de pico de procura, em que se chega a vender no mercado grossista a 120 euros por MW/h».⁶

«É como construir uma terceira auto-estrada Lisboa-Porto ao lado das outras duas que já existem»⁷, critica João Joanaz de Melo, dirigente da associação GEOTA — Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente. «E, como é óbvio, a factura vai sempre recair sobre os do costume: os consumidores. Tudo isto é uma fraude e um embuste e os nossos governantes têm medo da EDP.» Por sua vez, Clemente Pedro Nunes, professor do Instituto Superior Técnico, salienta que os pontos de interligação entre as barragens, os parques eólicos e a rede eléctrica nacional «não estavam previstos nos custos das novas barragens». Nunes questiona: «Serão os donos das barragens que vão pagar todas as ligações em linhas de muito alta tensão que sejam necessárias a estas novas barragens?»⁸

O referido Plano Nacional de Barragens de Elevado Potencial Hidroeléctrico foi apresentado no dia 4 de Outubro de 2007 pelo ministro da Economia e da Inovação, Manuel Pinho, o qual declarou na altura que se tratava de «um momento histórico para Portugal».⁹ Depois de sair do governo em 2009, Pinho tornou-se professor visitante da Universidade de Columbia de Nova Iorque, cidade onde passou a residir, até hoje, no âmbito de um seminário sobre energias renováveis patrocinado pela EDP.

Em Junho de 2012, o Comité do Património Mundial da UNESCO — Organização das Nações Unidas para a Educação,

a Ciência e a Cultura debateu uma resolução em que se apelava à suspensão das obras de construção da barragem de Foz Tua, por colocar em risco o equilíbrio global da região do Alto Douro Vinhateiro, classificada pela UNESCO como Património Mundial desde 2001. O Estado português, representado por Francisco Seixas da Costa (embaixador na UNESCO), defendeu que a construção da barragem era compatível com a manutenção do estatuto de Património Mundial da região do Alto Douro Vinhateiro. Pretensão que viria a ser aceite pela UNESCO em Outubro de 2012, ainda que exigindo a aplicação de uma série de medidas de salvaguarda. O diplomata Seixas da Costa cumpriu então as orientações do poder político. Em 2013 reformou-se da carreira diplomática e passou a integrar o Conselho Consultivo Estratégico da empresa Mota-Engil, que, por coincidência, está a construir a barragem de Foz Tua, em consórcio com a Somague e a MSF. No ano seguinte tornou-se administrador da Mota-Engil África e já em 2016 assumiu o cargo de administrador da EDP Renováveis.

Seixas da Costa fora nomeado embaixador português na UNESCO, em 2012, pelo ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, Paulo Portas. As instruções que recebeu nesse mesmo ano para defender a construção da barragem de Foz Tua emanaram do ministro Portas. Os percursos de ambos voltaram a entrecruzar-se em 2016, quando Portas abandonou a liderança do CDS-PP e cessou a actividade política. Renunciou ao mandato de deputado e despediu-se do Parlamento no dia 2 de Junho. Apenas quatro dias depois surgiu a notícia de que vai trabalhar para a Mota-Engil, tal como Seixas da Costa, assumindo as funções de conselheiro estratégico para a internacionalização.

Fundada em 2013 por um conjunto de associações locais e ambientalistas com o objectivo de suspender as obras de construção da barragem de Foz Tua, a Plataforma Salvar o Tua denunciou entretanto que Assunção Cristas «era a ministra do Ambiente quando autorizou o primeiro abate de 1104 sobreiros e 4134 azinheiras» no vale do Tua, em 2011. «Prestou declarações erradas ao Parlamento, em 2011, dizendo que o paredão [da barragem] estaria feito, quando nada havia no terreno. Podia ter

parado a barragem. Cristas, hoje presidente do CDS-PP, vinha do escritório de advogados Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva & Associados (MLGTS), onde trabalhou antes de ir para o governo. Esta firma de advocacia tem como cliente a concessionária da barragem de Foz Tua, a EDP.»¹⁰

De facto, a EDP contrata regularmente os serviços jurídicos da MLGTS (aliás, outra coincidência, um dos sócios da MLGTS, António Lobo Xavier, é vogal do Conselho de Administração da Mota-Engil) em diversas matérias. No que concerne ao processo das novas barragens, porém, quem representou os interesses da EDP foi outra sociedade de advogados: a Cuatrecasas, Gonçalves Pereira & Associados. A edição de 2013 do directório *The Legal 500* realça que «Paulo Rangel assessorou a EDP no licenciamento, construção e implementação de várias instalações hidroeléctricas». E a edição de 2014 volta a destacar que «Paulo Rangel assessorou a EDP em vários projectos hidroeléctricos».

Rangel é sócio e advogado da Cuatrecasas, deputado ao Parlamento Europeu, vogal da Comissão Política Nacional do PSD e ainda membro da direcção da Associação Comercial do Porto, tudo em simultâneo. Anteriormente foi secretário de Estado adjunto do ministro da Justiça e deputado à Assembleia da República. Além de Rangel, a Cuatrecasas tem outro sócio com ligações políticas: António Vitorino, ex-ministro da Presidência e da Defesa Nacional, ex-secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares, ex-dirigente nacional do PS, ex-deputado ao Parlamento Europeu e à Assembleia da República, entre outros cargos políticos. Em Março de 2016, Vitorino assumiu as funções de presidente da Mesa da Assembleia Geral e vogal do Conselho Geral e de Supervisão da EDP.

A extinção de linhas ferroviárias não se cinge à região transmontana. No distrito de Coimbra, o ramal da Lousã (outra infra-estrutura centenária, inaugurada em 1906) começou a ser desmantelado em 2009. Não por causa da construção de uma barragem, mas para a instalação de um metro ligeiro de superfície. O problema é que o projecto, iniciado em 1996 (através da criação da Metro Mondego, sociedade de capitais públicos), nunca chegou a ser concretizado e as populações locais (Coimbra, Miranda do

Corvo, Lousã, etc.) ficaram sem comboios e sem metro ligeiro de superfície. Ao longo de 24 anos «foram feitos 97 estudos e projectos de execução e investidos 107 milhões de euros».¹¹

Somam-se ainda as despesas do Conselho de Administração da Metro Mondego, por onde passaram dezenas de políticos locais (sobretudo do PS e do PSD). «Em mais de duas décadas de existência, o projecto da Metro Mondego quase não saiu do papel, mas das suas contas saíram cerca de 100 mil euros que ex-administradores usaram em despesas pessoais pagas com cartões de crédito da empresa pública. Seis ex-administradores, dois anteriores presidentes e quatro antigos vogais executivos são arguidos num inquérito do Departamento de Investigação e Acção Penal de Coimbra em que estão em causa crimes de administração danosa, peculato e participação económica em negócio que terão ocorrido entre 2004 e 2010.»¹²

«Num caso, um dos administradores usou o cartão de crédito, que lhe tinha sido distribuído pela empresa para despesas inerentes ao cargo, para gastar 72 mil euros em jogos de computador, perfumes, artigos de decoração, estadas em hotéis, compras no supermercado, vinho, material de *surf* e até para pagar serviços numa empresa organizadora de eventos, especializada em festas infantis. [...] Este responsável foi avisado pela empresa de que as despesas que pagou eram pessoais. Apesar da advertência, continuou a usar o cartão para o mesmo tipo de pagamentos. [...] A Polícia Judiciária sustenta que os cartões de crédito eram “usados despudoradamente” e os inspectores foram mesmo surpreendidos por uma despesa inesperada para uma empresa pública. Em Dezembro de 2005, um dos arguidos deslocou-se ao bar de *striptease* Elefante Branco, em Lisboa, e pagou uma conta de 139 euros com um dos cartões da empresa.»¹³

A captura do poder político pelo poder económico

O contraste entre os túneis de São Gotardo e do Marão serve para ilustrar que, ao contrário da Suíça, o modelo de desenvolvimento de Portugal consiste em promover o tráfego rodoviário,

através de parcerias público-privadas (PPP) ruinosas para o Estado, em detrimento do tráfego ferroviário. A fusão da EP com a Refer é sintomática. Ao que não será alheio o recrutamento sistemático de ex-governantes (sobretudo ex-ministros e ex-secretários de Estado das Obras Públicas e Transportes) pelos grupos empresariais que mais beneficiaram com essa opção estratégica, detentores das principais concessionárias de PPP rodoviárias: a Ascendi (do Grupo Mota-Engil, em parceria com o Grupo Espírito Santo) e a Brisa (do Grupo José de Mello, em parceria com o fundo britânico Arcus).

Listagem de ex-políticos recrutados pelo Grupo Mota-Engil:

Ângelo Correia (ex-ministro da Administração Interna)
António Lobo Xavier (ex-deputado à Assembleia da República)
Daniel Proença de Carvalho (ex-ministro da Comunicação Social)
Francisco Seixas da Costa (ex-secretário de Estado dos Assuntos Europeus)
Joaquim Ferreira do Amaral (ex-ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações)
Jorge Coelho (ex-ministro de Estado, da Presidência e do Equipamento Social)
Luís Filipe Menezes (ex-presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia)
Luís Parreirão (ex-secretário de Estado adjunto e das Obras Públicas)
Luís Valente de Oliveira (ex-ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação)
Mário David (ex-secretário de Estado dos Assuntos Europeus)
Paulo Pereira Coelho (ex-secretário de Estado adjunto do ministro da Administração Interna)
Paulo Portas (ex-vice-primeiro-ministro)

Listagem de ex-políticos recrutados pelo Grupo José de Mello:

Alberto António Justiniano (ex-secretário de Estado da Indústria)
Alexandre Vaz Pinto (ex-ministro do Comércio e Turismo)
Álvaro Barreto (ex-ministro de Estado e das Actividades Económicas e do Trabalho)
António Castro Guerra (ex-secretário de Estado adjunto, da Indústria e da Inovação)

António Couto dos Santos (ex-ministro da Educação)
António de Sousa (ex-secretário de Estado adjunto e das Finanças)
António Escaja Gonçalves (ex-secretário de Estado do Comércio Interno)
António Nogueira Leite (ex-secretário de Estado do Tesouro e das Finanças)
António Vitorino (ex-ministro da Presidência e da Defesa Nacional)
Daniel Bessa (ex-ministro da Economia)
Daniel Proença de Carvalho (ex-ministro da Comunicação Social)
Eduardo Catroga (ex-ministro das Finanças)
Emanuel Maranha das Neves (ex-secretário de Estado das Obras Públicas)
João Salgueiro (ex-ministro de Estado, das Finanças e do Plano)
José Lopes Martins (ex-secretário de Estado da Saúde)
Luís Filipe Pereira (ex-ministro da Saúde)
Luís Marques Mendes (ex-ministro dos Assuntos Parlamentares)
Luís Valente de Oliveira (ex-ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação)
Maria Corrêa de Aguiar (ex-secretária de Estado da Segurança Social)
Maria Rosário Ventura (ex-secretária de Estado da Indústria, Comércio e Serviços)
Pedro Dias Alves (ex-secretário de Estado da Administração da Saúde)
Walter Pego Marques (ex-secretário de Estado adjunto do Tesouro)

No Grupo Mota-Engil é notória a predominância de ex-governantes que tutelaram as pastas das Obras Públicas e dos Transportes, embora as mais recentes contratações de Seixas da Costa e de Portas já se insiram no plano estratégico «Ambição 2.0» (implementado em 2012 pelo então presidente executivo da Mota-Engil, Jorge Coelho)¹⁴, que colocou o enfoque na internacionalização dos negócios da empresa. Ou seja, em vez de governantes que contratualizam PPP rodoviárias — recorde-se que «Portugal já completou 100% da sua rede rodoviária principal»¹⁵ —, a nova prioridade consiste em governantes com experiência ao nível da diplomacia económica nas áreas geográficas para as quais a Mota-Engil expandiu os seus negócios: vários países de África, América Latina e Europa Central.

Por seu lado, no Grupo José de Mello verifica-se uma maior amplitude nos critérios de selecção de ex-governantes. Além das obras públicas e dos transportes, com ligação directa aos negócios das auto-estradas em regime de PPP da Brisa, o Grupo José de Mello também recruta frequentemente no sector da saúde, com ligação directa aos negócios dos hospitais privados e em regime de PPP que estão integrados na José de Mello Saúde.

É um fenómeno sistemático e extensível a outros grupos empresariais e outros sectores de actividade económica. O qual pode ser benigno — atendendo a motivações estritamente baseadas no mérito e competência dos ex-governantes contratados — ou maligno — enquanto mecanismo de captura do poder político, visando o estabelecimento de negócios rentistas.

Mas quem é que paga as melhores auto-estradas da Europa? Os contribuintes portugueses, em dose dupla: através de impostos e portagens. A factura final, aliás, não se limita aos respectivos custos de construção e manutenção das infra-estruturas. É dezenas de vezes superior e estende-se por 30, 40, 50 ou mais anos de rendas garantidas para as concessionárias. Atente-se no caso recente da Auto-Estrada Transmontana (AET) que liga Vila Real a Bragança. O consórcio liderado pelas empresas Soares da Costa e Globalia investiu 540 milhões de euros na construção da AET, «mas os pagamentos ao longo da vida da concessão representam 2,3 mil milhões de euros».¹⁶ Os contribuintes vão pagar cerca de 1,7 mil milhões de euros adicionais, mais do que o triplo. De resto, em Outubro de 2015, a União Europeia acabou por conceder um subsídio de 164 milhões de euros para a AET, quase um terço do custo inicial da empreitada.

De acordo com os últimos dados que foram apurados, os encargos líquidos do Estado com as PPP do sector rodoviário aumentaram 43% nos primeiros nove meses de 2015 — perfazendo um valor de 819 milhões de euros —, em comparação com o mesmo período do ano anterior.¹⁷ Em 2014, os encargos ascenderam a 1069 milhões de euros, consumando um incremento de 555 milhões de euros relativamente a 2013. Esse incremento (quase o dobro do valor) deveu-se ao início do pagamento das subconcessões rodoviárias, que, ao serem lançadas em 2009, previam um período de carência de cinco

anos.¹⁸ Ou seja, o governo de Sócrates protelou os encargos das subconcessões rodoviárias para o ciclo político seguinte. A vigência dos contratos estende-se até ao ano de 2040.

No contexto da aplicação de um programa de austeridade e reequilíbrio das contas públicas, o governo de Passos Coelho decidiu renegociar os contratos de concessão de nove PPP rodoviárias e anunciou ter garantido poupanças a longo prazo de 2500 milhões de euros. Contudo, o actual governo de António Costa verificou as contas e aponta para uma poupança mais reduzida: 700 milhões de euros.¹⁹ Em suma, um valor inferior aos encargos dos primeiros nove meses de 2015, tratando-se de concessões com validade até três décadas. Aliás, os 700 milhões de euros são apenas uma estimativa. Na maior parte dos casos, a alegada poupança deriva da transferência de responsabilidades para o Estado ao nível da fiscalização, manutenção e reparação das auto-estradas.

Os processos de renegociação foram intermediados por sociedades de advogados com evidentes conflitos de interesses na matéria em causa.²⁰ Em representação do Estado, supostamente defendendo o interesse público, negociaram com empresas que eram suas clientes em simultâneo. Por vezes tendo sócios que exerciam cargos nos órgãos sociais dessas mesmas empresas. E em algumas situações lidando com contratos que tinham estruturado e blindado anteriormente, ao serviço das empresas concessionárias. Ora, «uma intensa e desagradável sensação de jogo viciado».²¹

Ao que acrescem as múltiplas situações de governantes que atribuíram concessões a empresas e que depois se tornaram administradores dessas mesmas empresas, gerindo os contratos que tinham firmado no governo. Por exemplo, as três primeiras concessões de PPP rodoviárias — Norte, Costa de Prata e Beiras Litoral e Alta — da Ascendi foram celebradas em 1999, 2000 e 2001, respectivamente. Os governantes com a tutela do sector e que intervieram directamente na estruturação desses três contratos eram Jorge Coelho (ministro de Estado e do Equipamento Social) e Luís Parreirão (secretário de Estado adjunto e das Obras Públicas). Em 2002, Parreirão tornou-se administrador de várias empresas do Grupo Mota-Engil, incluindo a própria Ascendi. E em 2008 foi a vez de Coelho assumir a presidência executiva da Mota-Engil.

Seguiu-se a Concessão Grande Porto, atribuída à Ascendi em 2002. Nessa altura, Luís Valente de Oliveira era ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, cargo que exerceu até 2003. Cerca de três anos depois saltou para o Conselho de Administração da Mota-Engil, onde permanece actualmente. Em 2010 foi noticiado que o Departamento Central de Investigação e Acção Penal estava a «investigar indícios de que houve pagamento de “luvas” no valor de seis milhões de euros, em 2002, na entrega da Concessão Grande Porto ao consórcio liderado pela Mota-Engil. [...] A investigação teve início em 2005, quando, nas buscas efectuadas a alguns bancos no âmbito da “Operação Furacão”, os investigadores descobriram facturas falsas emitidas a sociedades *offshore* pela Lusoscut — o consórcio de empresas liderado pela Mota-Engil, a quem foi adjudicada a SCUT do Grande Porto. Buscas realizadas posteriormente às empresas do grupo liderado por António Mota e dos seus parceiros no consórcio permitiram a apreensão de nova documentação, indiciando agora a existência de pagamentos de “luvas” num total de seis milhões de euros a quatro decisores políticos que, directa ou indirectamente, estiveram relacionados com o concurso» referente à Concessão Grande Porto.²²

Na grande maioria das PPP rodoviárias verifica-se o seguinte padrão: o Estado assume todos os riscos e as concessionárias obtêm rendas garantidas ao longo de décadas. Os governantes não defendem o interesse público ao firmarem contratos blindados contra todas as variáveis. A título de exemplo, a Lusoponte (detida pela Mota-Engil, em parceria com o Grupo Vinci, e presidida por Joaquim Ferreira do Amaral, outro ex-ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações) moveu uma acção judicial contra o Estado em que exige uma compensação financeira de 100 milhões de euros devido a alterações nas taxas de IRC entre 2010 e 2012.²³ Ou seja, as rendas das concessionárias estão garantidas até em relação a variações nos impostos. É um exemplo paradigmático das instituições extractivas que contribuem decisivamente para o falhanço de Portugal, na medida em que «visam extrair os rendimentos e a riqueza de um subconjunto da sociedade, para beneficiar outro subconjunto».²⁴

O capitalismo de compadrio

A transumância de agentes privilegiados²⁵ entre cargos governativos e cargos de administração em empresas com negócios protegidos na órbita do Estado constitui um mecanismo essencial nesse processo extractivo — o capitalismo de compadrio. Desde as auto-estradas e hospitais em regime de PPP até aos monopólios naturais, entretanto privatizados, da gestão aeroportuária (ANA — Aeroportos de Portugal) e do transporte (REN — Redes Energéticas Nacionais) e produção (EDP — Energias de Portugal) de energia, passando tudo pelos canais financeiros do sector bancário. Com a intermediação a ser assegurada pelas maiores sociedades de advogados (às quais é subcontratada a pressuposta defesa do interesse público, numa espécie de PPP informal que gera largos milhões de euros de encargos anuais para o Estado), onde também se encontram dezenas de políticos no activo ou ex-governantes — os agentes facilitadores.²⁶

A capacidade extractiva do sector bancário é impressionante. De 2007 a 2015, «as rondas sucessivas de medidas de apoio ao sistema financeiro obrigaram o Estado a endividar os contribuintes em mais 20,7 mil milhões de euros», segundo o Banco de Portugal (BdP), «equivalente a 7% do PIB no défice e 11,5% do PIB na dívida pública». ²⁷ O mesmo sector bancário que dificulta o acesso ao crédito por parte de pequenas e médias empresas «com boas perspectivas de crescimento»²⁸, tal como o Fundo Monetário Internacional alertou em 2012. Em contraste, entre muitos outros exemplos que poderiam ser referidos, com os avultados empréstimos que a Caixa Geral de Depósitos (CGD) concedeu em 2007 a um grupo de empresários para comprarem acções do Millennium BCP, tendo como garantia esses mesmos títulos adquiridos.²⁹

«Em plena guerra de poder no Millennium BCP, Joe Berardo, a família Moniz da Maia (Sogema), Manuel Fino, Pedro Teixeira Duarte e José Goes Ferreira foram financiados pela CGD para comprarem acções do maior banco privado. E, só no primeiro semestre de 2007, as operações chegaram a 500 milhões de euros, que serviram para 22 accionistas do Millennium BCP comprarem 5% do banco financiados pela CGD (então presidida por Carlos

Santos Ferreira). No grupo encontravam-se os primeiros proponentes da transferência (da CGD) de Carlos Santos Ferreira e Armando Vara para a presidência e vice-presidência do Millennium BCP, que ocorreu meses depois.»³⁰

Essas operações de crédito ruinosas para a CGD foram autorizadas na altura pelo Conselho Alargado de Crédito, formado por cinco administradores: Carlos Santos Ferreira, António Maldonado Gonelha, Armando Vara (que tinha o pelouro do crédito bancário), Celeste Cardona e Francisco Bandeira.³¹ Mais uma vez, repete-se o padrão do envolvimento de ex-políticos: um ex-deputado à Assembleia da República (Santos Ferreira), um ex-ministro da Saúde (Maldonado Gonelha), um ex-ministro da Juventude e do Desporto (Vara) e uma ex-ministra da Justiça (Cardona). Nas últimas décadas, a gestão da CGD tem sido assumida sobretudo por ex-políticos do PSD, do PS e, em menor número, do CDS-PP.

Listagem de ex-políticos nomeados para a Caixa Geral de Depósitos:

Alexandre Sobral Torres (ex-subsecretário de Estado adjunto do ministro das Finanças)

Alexandre Vaz Pinto (ex-ministro do Comércio e Turismo)

Almerindo Marques (ex-secretário de Estado da Administração Escolar)

Álvaro Pinto Correia (ex-secretário de Estado da Habitação e Urbanismo)

António Castro Guerra (ex-secretário de Estado adjunto, da Indústria e da Inovação)

António de Sousa (ex-secretário de Estado adjunto e das Finanças)

António Maldonado Gonelha (ex-ministro da Saúde)

António Nogueira Leite (ex-secretário de Estado do Tesouro e das Finanças)

António Vitorino (ex-ministro da Presidência e da Defesa Nacional)

Armando Vara (ex-ministro da Juventude e do Desporto)

Carlos Oliveira Cruz (ex-secretário de Estado da Coordenação Económica)

Carlos Santos Ferreira (ex-deputado à Assembleia da República)

Carlos Tavares (ex-secretário de Estado do Tesouro)
Daniel Proença de Carvalho (ex-ministro da Comunicação Social)
Diogo Freitas do Amaral (ex-ministro da Defesa Nacional)
Emílio Rui Vilar (ex-ministro dos Transportes e Comunicações)
Eugénio Santos Ramos (ex-secretário de Estado do Equipamento e Tecnologias de Defesa)
Fernando Faria de Oliveira (ex-ministro do Comércio e Turismo)
Francisco Esteves de Carvalho (ex-secretário de Estado do Tesouro e das Finanças)
Francisco Murteira Nabo (ex-secretário de Estado dos Transportes)
Herlânder Estrela (ex-secretário de Estado do Tesouro)
João Salgueiro (ex-ministro de Estado, das Finanças e do Plano)
Jorge de Figueiredo Dias (ex-deputado à Assembleia da República)
José Tavares Moreira (ex-secretário de Estado do Tesouro)
Luís Alves Monteiro (ex-secretário de Estado da Indústria)
Luís Mira Amaral (ex-ministro da Indústria e Energia)
Manuel Lopes Porto (ex-deputado ao Parlamento Europeu)
Maria Celeste Cardona (ex-ministra da Justiça)
Mário Cristina de Sousa (ex-ministro da Economia)
Mário Lino (ex-ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações)
Norberto Rosa (ex-secretário de Estado do Orçamento)
Nuno Fernandes Thomaz (ex-secretário de Estado para os Assuntos do Mar)
Pedro Dias Alves (ex-secretário de Estado da Administração da Saúde)
Rodolfo Lavrador (ex-secretário de Estado do Tesouro e das Finanças)
Rui Carp (ex-secretário de Estado do Orçamento)
Rui Machete (ex-vice-primeiro-ministro e ex-ministro da Defesa Nacional)
Vítor Martins (ex-secretário de Estado para os Assuntos Europeus)

Além das sucessivas derrocadas de bancos privados (outra ramificação do fluxo de ex-políticos para o mundo dos negócios), resgatados pelo Estado, por entre falhas graves ao nível da regulação e supervisão do BdP, também o banco público tem gerado

encargos pesados para os contribuintes. O mais recente plano de recapitalização da CGD implica a transferência de quatro mil milhões de euros, «que elevará para 7,6 mil milhões de euros o montante injectado pelo Estado na CGD desde 2008».³² A par da remodelação do Conselho de Administração, que vai passar a ter 19 elementos (em vez dos actuais 14) e remunerações mais elevadas (alinhadas com o sector privado), verificando-se a entrada de três antigos governantes do PSD e do PS: os vice-presidentes Leonor Bezeira (ex-ministra da Saúde) e Emílio Rui Vilar (ex-ministro dos Transportes e Comunicações) e o vogal Bernardo Trindade (ex-secretário de Estado do Turismo). É um círculo vicioso.

Entre os maiores devedores à CGD, na origem da necessidade de recapitalização, destacam-se três empresas do Grupo José de Mello: 303,2 milhões de euros da Efacec, 271,3 milhões de euros da Auto-Estradas do Douro Litoral (AEDL) e 37,9 milhões de euros da Brisal — Auto-Estradas do Litoral.³³ Tanto a AEDL como a Brisal pertencem à Brisa e exploram concessões de auto-estradas em regime de PPP, atribuídas em 2007 e 2004, respectivamente. Atente-se no fluxo de ex-governantes entre o Grupo José de Mello (com especial incidência na Brisa) e a CGD, no mesmo período temporal do crédito malparado que agora vai onerar os contribuintes (quanto às PPP rodoviárias, uma tripla oneração através de impostos, portagens e imparidades bancárias). Em 1998, Alexandre Vaz Pinto saltou directamente da vice-presidência da CGD para o Conselho de Administração da Brisa. Já António de Sousa deixou a presidência da CGD em 2004 e, dois anos mais tarde, assumiu a presidência da Comissão de Auditoria da Brisa. Por sua vez, António Castro Guerra percorreu o caminho inverso, transitando do Conselho de Administração da Brisa para um cargo directivo na CGD em 2010.

Há mais exemplos de transumância. António Nogueira Leite foi administrador da Brisa (2002-2011), da Efacec (2005-2011) e da José de Mello Investimentos (2010-2011), até ter sido nomeado, em 2011, para os cargos de vice-presidente da CGD e presidente do Caixa Banco de Investimento. João Salgueiro presidiu à CGD de 1996 a 2000 e logo a seguir tornou-se vogal do Conselho de Administração do Grupo José de Mello. Pedro Dias Alves exerceu

funções de administrador do Hospital Amadora-Sintra (2002-2006), quando era gerido pela José de Mello Saúde (regime de PPP), e em 2009 passou a integrar o Conselho de Administração da HPP — Hospitais Privados de Portugal (do Grupo CGD).

As instituições extractivas também estabeleceram negócios protegidos e rentistas no sector da energia. Desde as novas barragens subsidiadas pelo Estado, que vão consumir mais electricidade do que aquela que vão produzir, até ao pagamento dos Custos para a Manutenção do Equilíbrio Contratual (CMEC) à EDP, passando pelas margens de lucro da EDP Renováveis (mais do triplo relativamente aos outros países em que a mesma empresa opera).³⁴ Não por acaso, os preços da electricidade e do gás natural em Portugal «são os mais caros da zona euro», atendendo ao respectivo poder de compra.³⁵ Os mercados foram liberalizados, as empresas públicas dominantes (produção, distribuição, transporte, armazenamento, redes e infra-estruturas) foram privatizadas, mas os preços continuam a aumentar. No mercado da electricidade, a EDP tem uma quota de 85% no número de clientes e de 44% no consumo. Por sua vez, a Galp Energia lidera o mercado do gás natural, com uma quota de 55% no consumo e de 27% no número de clientes, seguida pela EDP, com 50% no número de clientes e 10,5% no consumo. Quanto à REN, outra empresa pública recentemente privatizada, explora dois monopólios naturais: as redes e infra-estruturas do transporte de electricidade e do transporte e armazenamento de gás natural.

Retornando ao poder simbólico do túnel do Marão. O actual primeiro-ministro António Costa fez questão de convidar os seus dois antecessores, Passos Coelho e Sócrates, para a cerimónia de inauguração. Passos Coelho declinou o convite e afirmou então que «nunca» tinha participado em inaugurações enquanto liderou o governo. «Nem de estradas, nem de auto-estradas, nem de pontes, nem de coisa nenhuma»³⁶, garantiu, contribuindo para o fenómeno de banalização da mentira no âmbito do discurso político.

Pelo contrário, Sócrates marcou presença na referida cerimónia e aproveitou para enaltecer a importância do investimento público. «Estas duas palavrinhas, “investimento público”, são muito importantes e parece que ninguém tem coragem para as dizer.

O que o país precisa é mesmo de investimento público. Porque, para recuperar investimento, acho muito difícil só com investimento privado»³⁷, defendeu o antigo primeiro-ministro, responsável político pela situação de pré-bancarota do Estado português em 2011 que desencadeou o pedido de assistência financeira à Comissão Europeia.

O mesmo Sócrates que, aliás, esteve sujeito a prisão preventiva durante cerca de nove meses (entre Novembro de 2014 e Setembro de 2015), seguindo-se mais dois meses de prisão domiciliária. Permanece ainda sob suspeita de alegados crimes de corrupção, tráfico de influências, branqueamento de capitais e fraude fiscal. E aguarda pela acusação do Ministério Público há mais de 20 meses.

Porque falha Portugal?

Capítulo I

OS PROVENTOS DO EXERCÍCIO DE CARGOS GOVERNATIVOS

Governantes que se servem da política? Conflitos de interesses durante e após o exercício de cargos públicos? Negócios ruinosos para o Estado? Rendas garantidas para as empresas que mais recrutam ex-políticos? Processos de enriquecimento pessoal após a passagem pelo Governo? Transformações radicais de carreiras profissionais? Beneficiários directos de contratos firmados quando eram governantes? Os casos de Joaquim Ferreira do Amaral (Lusoponte), Joaquim Pina Moura (Iberdrola) e Jorge Coelho (Mota-Engil) são os mais paradigmáticos. Mas não são, de todo, excepcionais. Integram-se num fenómeno sistemático que abrange todos os governos constitucionais desde 1976, embora se tenha intensificado a partir do final da década de 1980, com a abertura da economia portuguesa e as sucessivas vagas de privatização de empresas públicas. Até à ascensão ao poder de uma nova geração de governantes híbridos, com um pé na política e outro nos negócios privados.

Procedemos a uma análise curricular de todos os governantes desde 1976, com enfoque nos períodos transitórios de entrada e saída dos respectivos cargos. Ou seja, a identificação de onde é que trabalhavam imediatamente antes e para onde é que foram trabalhar imediatamente depois da actividade política. A partir da análise desse fluxo verificou-se a existência de três efeitos recorrentes:

Efeito de trampolim profissional: Há um antes e um depois, ou seja, os pontos de chegada ao governo e os pontos de

partida, unidos por linhas que descrevem movimentos de ascensão, com repercussões significativas ao nível dos rendimentos obtidos. Por economistas que são recrutados para conselhos de administração de grandes empresas (públicas ou privadas), por carreiristas políticos que conseguem alcançar o estatuto de banqueiros ou ainda por engenheiros que se transformam instantaneamente em consultores e facilitadores de negócios. O exercício de cargos governativos serve como um instrumento de promoção social e profissional que se traduz, muitas vezes, em mudanças radicais de sector de actividade. É um fenómeno recorrente, com fronteiras difusas entre a componente meritocrática (baseada em competências), o costume de premiação da lealdade político-partidária (sobretudo através de nomeações para cargos no sector público) e a potencial exploração da influência política adquirida pelos ex-governantes.

Efeito de porta giratória: Do sector privado para o sector público e vice-versa, com ou sem período de nojo, num movimento pendular que propicia a germinação de conflitos de interesses. Esta transumância é muito comum em juristas que vão saltando entre firmas de advocacia e cargos governativos, passando também pelo exercício de mandatos em órgãos de regulação sectorial e de funções de assessoria em gabinetes ministeriais. Ao que acresce o recrutamento habitual de quadros de empresas privadas que operam nos sectores da energia, telecomunicações, saúde, banca, transportes, construção civil e obras públicas, entre outros, os quais tendem a retornar a essas empresas após a experiência governativa.

Efeito de benefício directo: Verifica-se quando um governante é politicamente responsável pelo processo de privatização de uma empresa pública e, mais tarde, acaba por se tornar administrador dessa mesma empresa já privatizada. Ou quando estabelece uma parceria público-privada ou um contrato de concessão (cuja vigência se prolonga durante várias décadas) que depois vai gerir no sector privado, ao ser recrutado pela empresa com a qual tinha negociado enquanto ministro ou secretário de Estado,

em representação do interesse público. O mesmo se aplica a um qualquer governante que intervenha directamente na adjudicação de empreitadas de obras públicas ou de aquisição de bens e serviços à empresa que o vai empregar logo a seguir à cessação de funções no governo. Entre outros arquétipos.

XX Governo Constitucional (2015) **Pedro Passos Coelho, PSD/CDS-PP**

Adolfo Mesquita Nunes

Secretário de Estado do Turismo

Antes:

Consultor da Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva & Associados

Depois:

Advogado e sócio da Gama Glória

Efeito de porta giratória ✓

O deputado-advogado que brilhou na Secretaria de Estado do Turismo

Iniciou a XII Legislatura, em 2011, como deputado do CDS-PP à Assembleia da República (AR), mas renunciou ao mandato em 2013, para assumir o cargo de secretário de Estado do Turismo no XIX Governo Constitucional (2011-2015), baseado numa coligação PSD/CDS-PP. Desde 2005 que Adolfo Mesquita Nunes era um dos advogados associados da Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva & Associados (MLGTS) e, ao entrar na AR, continuou a trabalhar para essa firma, passando ao estatuto de consultor. Ou seja, durante dois anos acumulou as funções de deputado e consultor da MLGTS, a qual se destaca como uma das principais fornecedoras de serviços jurídicos ao Estado — a título de exemplo, no portal Base estão registados 81 contratos por ajuste directo celebrados entre a MLGTS e várias entidades públicas (desde Outubro de

2008 até Maio de 2016), perfazendo um valor global superior a 3,3 milhões de euros.¹ Estes números não são exaustivos.

No Parlamento, o deputado Mesquita Nunes integrou a Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública (COFAP), lidando com diversas matérias que envolviam interesses da MLGTS e respectivos clientes privados: quadros regulatórios de actividades económicas, privatizações de empresas públicas, legislação ao nível fiscal, entre outras fontes de informação privilegiada. Atente-se, por exemplo, na proposta de lei que «procede à segunda alteração à Lei-Quadro das Privatizações, aprovada pela Lei n.º 11/90, de 5 de Abril». Foi desenvolvida entre Julho e Setembro de 2011, quando Mesquita Nunes se desdobrava nas actividades simultâneas de deputado, membro da COFAP e consultor da MLGTS, a firma que assessorou o Estado português no âmbito das maiores operações de privatização que se seguiram: as vendas das empresas públicas EDP — Energias de Portugal e REN — Redes Energéticas Nacionais, consumadas em Dezembro de 2011 e Fevereiro de 2012.

Ao tornar-se secretário de Estado do Turismo, Mesquita Nunes cessou a relação profissional que mantinha com a MLGTS, atendendo à obrigação de exclusividade no exercício de cargos governativos. Contudo, não deixou de lançar iniciativas em parceria com clientes privados da MLGTS, onde trabalhava desde 2005. «Sonae recebe 500 mil euros para campanha oficial de turismo», noticiou o jornal *Expresso*, na edição de 5 de Abril de 2014. «É a primeira vez que o Turismo de Portugal se associa a um organismo privado numa campanha de dimensão destinada a promover o turismo interno. Os hipermercados Continente, da Sonae, dão o nome à campanha “Escolha Portugal”, que vai ser lançada em Outubro, assente na venda exclusiva nas agências de viagens Geostar, também da Sonae, de dormidas em hotéis a preços aliantes, [...] em que 20% do valor da compra é creditado no “cartão Continente”...»² Através dessa parceria inédita, a Sonae beneficiou de 500 mil euros de verbas estatais de promoção turística.

Na lista dos principais clientes da MLGTS figuram várias empresas que integram o Grupo Sonae. Mais, António Lobo Xavier, advogado e sócio da MLGTS, acumula as funções de

administrador executivo de uma dessas empresas, a Sonaecom. Por sua vez, Agostinho Cardoso Guedes, consultor da MLGTS, preside à Mesa da Assembleia Geral da Sonae Capital (que controla os negócios do Grupo Sonae no sector do turismo) e possui 3724 acções dessa sociedade. A par do Grupo Sonae, a MLGTS tem mais clientes que operam no sector do turismo. Reconheça-se, aliás, que para um advogado proveniente de alguma das maiores firmas nacionais é praticamente impossível, ao desempenhar um cargo governativo, não se deparar com interesses directos de clientes dessa firma.

Mesquita Nunes transitou para o XX Governo Constitucional (2015) no mesmo cargo de secretário de Estado do Turismo. Não se recandidatou a deputado nas eleições legislativas de 4 de Outubro de 2015 e por esse motivo, quando o governo de coligação PSD/CDS-PP foi derrubado, a 10 de Novembro de 2015, mediante a aprovação de uma moção de rejeição na AR, o ex-governante optou por voltar a trabalhar no sector privado. O regresso imediato à equipa da MLGTS teria sido problemático no que concerne aos eventuais conflitos de interesses, ainda que estritamente legal. Porém, Mesquita Nunes surpreendeu ao mudar-se em Janeiro de 2016 para a sociedade de advogados Gama Glória, com o estatuto de sócio.³ Na cena política, a sucessão de Paulo Portas por Assunção Cristas na presidência do CDS-PP, em Março de 2016, reforçou a posição de Mesquita Nunes na cúpula do aparelho partidário: foi promovido a vice-presidente da Comissão Executiva.

Eduardo Nogueira Pinto

Secretário de Estado adjunto do vice-primeiro-ministro

Antes:

Advogado e sócio da PLMJ — A. M. Pereira, Sáragga Leal, Oliveira Martins, Júdice e Associados, Sociedade de Advogados

Depois:

Advogado e sócio da PLMJ — A. M. Pereira, Sáragga Leal, Oliveira Martins, Júdice e Associados, Sociedade de Advogados

Efeito de porta giratória ✓

João Taborda da Gama

Secretário de Estado da Administração Local

Antes:

Advogado e sócio fundador da Gama Glória

Depois:

Advogado e sócio fundador da Gama Glória

Efeito de porta giratória ✓

José Pedro Aguiar-Branco

Ministro da Defesa Nacional

Antes:

Advogado e sócio fundador da JPAB — José Pedro Aguiar-Branco & Associados

Depois:

Advogado e sócio fundador da JPAB — José Pedro Aguiar-Branco & Associados

Efeito de porta giratória ✓

Efeito de benefício directo ✓

Diplomacia económica além-fronteiras e os *drones* do ex-assessor

No dia 29 de Outubro de 2014, José Pedro Aguiar-Branco inscreveu o seu nome na História de Portugal ao tornar-se o primeiro ministro da Defesa Nacional a realizar uma visita oficial à Colômbia. Objectivo da viagem: estabelecer relações bilaterais e promover a internacionalização de empresas portuguesas do sector da defesa. Cerca de uma semana antes dessa viagem inédita, a 22 de Outubro, o departamento de assessoria internacional e apoio à internacionalização de empresas da JPAB — José Pedro Aguiar-Branco & Associados organizou, em Lisboa, um seminário com o seguinte tema: «Oportunidades de investimento na Colômbia e em Moçambique — Portugal como plataforma estratégica.»

Mera coincidência? A sociedade de advogados de Aguiar-Branco, estabelecida na cidade do Porto, tem várias parcerias com escritórios estrangeiros, nomeadamente a Arciniegas, Lara, Briceño, Plana Abogados, com sede em Bogotá, na Colômbia, e filial em Caracas, na Venezuela. Os advogados colombianos Ismael Arciniegas e Jorge Lara estiveram em Lisboa para participar no seminário da JPAB, tal como a presidente da Câmara de Comércio e Indústria Luso-Colombiana, Rosário Marques. Em Janeiro de 2014, aliás, a mesma JPAB tinha publicado um guia direccionado aos empresários que pretendessem fazer negócios naquele país sul-americano, intitulado *As Perguntas Mais Frequentes sobre o Investimento na Colômbia*. O documento visava conferir «ferramentas de trabalho a investidores portugueses que facilitem o acesso a este mercado».⁴

Não foi a primeira vez, porém, que Arciniegas e Lara participaram numa iniciativa da firma de advocacia JPAB. Em Outubro de 2013, no âmbito de um colóquio subordinado ao mesmo tema (e organizado pela JPAB em parceria com a AEP — Associação Empresarial de Portugal), os dois advogados colombianos também já tinham marcado presença como oradores. Questionado sobre estas interligações entre as actividades da JPAB e a agenda do Ministério da Defesa Nacional, Aguiar-Branco garantiu que não participou nas referidas iniciativas e não se encontrou com Arciniegas e Lara durante a visita oficial à Colômbia.⁵

O ministro Aguiar-Branco visitou Bogotá, durante três dias, para se reunir com o homólogo colombiano e assistir à inauguração da Expodefensa IV — Feria Internacional de Defensa y Seguridad, na qual participou a IDD — Indústria de Desmilitarização e Defesa (empresa estatal que Aguiar-Branco converteu em agência de promoção das exportações portuguesas no sector da defesa, rebaptizando-a como idD — Plataforma das Indústrias de Defesa Nacionais), juntamente com 12 empresas portuguesas. «Trata-se de abrir o caminho para novos mercados, para a capacidade de exportação e internacionalização» das empresas portuguesas, afirmou o ministro, realçando que «o mercado da Colômbia é importantíssimo» e expressando o desejo de que «saíam bons negócios para Portugal».⁶