



# **Investimento Público: Desenvolvimento ou Desperdício ?**

**Lisboa, 4 de Abril de 2013**

**Mário Lopes (Presidente da ADFERSIT)**

**[mlopes@civil.ist.utl.pt](mailto:mlopes@civil.ist.utl.pt)**

# Justifica-se pensar em investimento no actual ambiente de escassez de recursos ?

Crise  $\Leftarrow$  Juros elevados  $\Leftarrow$  falta de confiança  $\Leftarrow$  dúvidas sobre a capacidade para honrar compromissos (pagar dívidas)

$\Leftarrow$  relação entre a dívida e a capacidade para a pagar =

**rácio Dívida / PIB**

**Austeridade  $\Rightarrow$  menos dívida e menos PIB (efeitos recessivos)**

**Investimento é importante para contrariar tendência de descida do PIB devido a efeitos recessivos da austeridade**

**Investimento privado  $\Rightarrow$  SIM**

**Investimento público ?**

# 1ª hipótese: **Desperdício ?**

- **admita-se que todo o investimento público é desperdício**
- **admita-se que todos os nossos governantes desde D. Afonso Henriques, pensavam assim**
- ⇒ **não haveria em Portugal estradas, caminhos-de-ferro, portos e aeroportos**
- ⇒ **Portugal teria hoje menos infraestruturas do que na Idade Média, as pessoas deslocar-se-iam entre as cidades a cavalo pelos campos.**

## 2ª hipótese: **Desenvolvimento ?**

- admita-se que todo o investimento público traz desenvolvimento
- método da redução ao absurdo  $\Rightarrow$  admita-se o seguinte caso: estrada com 100km de comprimento; 1º fase: construir 100 rotundas espaçadas 1km; 2ª fase: demolir as rotundas e repor a estrada anteriormente existente; qual o desenvolvimento que resultaria ?
- construir Auto-estradas quase sem transito, deixando dívidas para pagar. Que desenvolvimento é que o pagamento destas dívidas traz ao país?

É necessário ser **assertivo** e distinguir investimentos que promovem o desenvolvimento de investimentos que são desperdícios de recursos. Pôr todos os investimentos públicos no mesmo “saco” é um erro.

# Conclusões:

**Não há uma resposta única. O investimento público tanto pode originar desenvolvimento económico como ser fonte de desperdício.**

**Cada caso é um caso; por isso os projectos devem ser analisados um a um e não com base em preconceitos (tendo em conta a interacção com outros projectos e infraestruturas existentes, se se justificar, e o enquadramento económico global)**

**Nenhum projecto se justifica só com base nos benefícios durante a construção; os benefícios da sua utilização após a construção é que são o principal factor que pode justificar um projecto**

# Exemplos de bom investimento público:

## Rede ferroviária de bitola europeia

### Opções:

1 – TGV (só passageiros)  $\Rightarrow$  ERRO (volume de tráfego não justifica)

2 – LTM (só mercadorias)  $\Rightarrow$  ERRO (volume de tráfego não justifica)

3 - Linhas Mistas (mercadorias e passageiros)



**Análise do projecto: comparar duas situações e todas as suas consequências, a curto, médio e longo prazo**

**1 – Não construir**

**2 – Construir**

# 1 – Não construir

Rede ferroviária portuguesa tornar-se-á uma

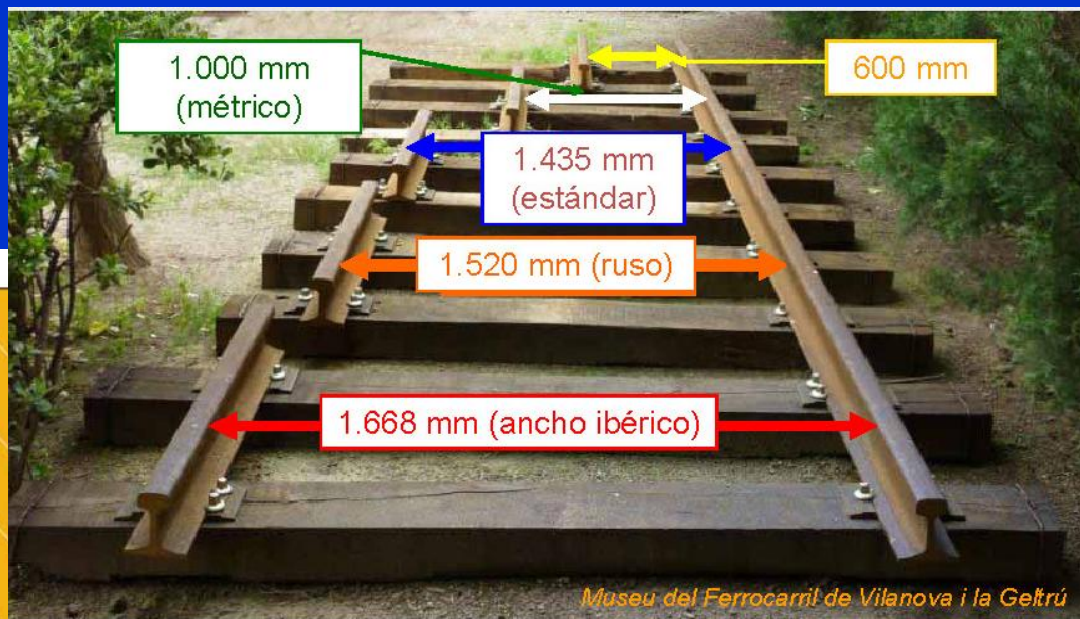
ilha ferroviária



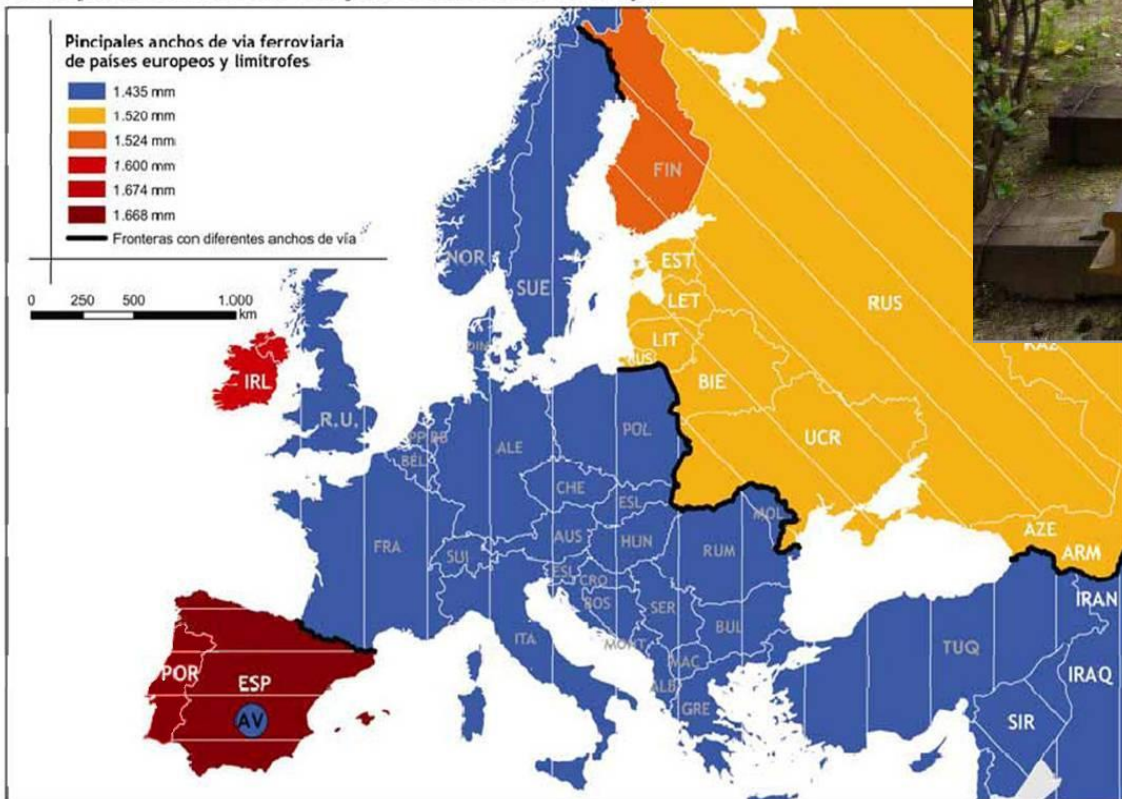
Falta de interoperabilidade ferroviária: problema principal ⇒

# BITOLA

afecta tanto o material rebocado (vagens) como de tracção (locomotivas).



Principales anchos de vía ferroviarios de Europa



Comboios portugueses não entram em França. Dentro de alguns anos, nem em Espanha entrarão.

⇒ Ilha ferroviária

# Consequências para a economia:

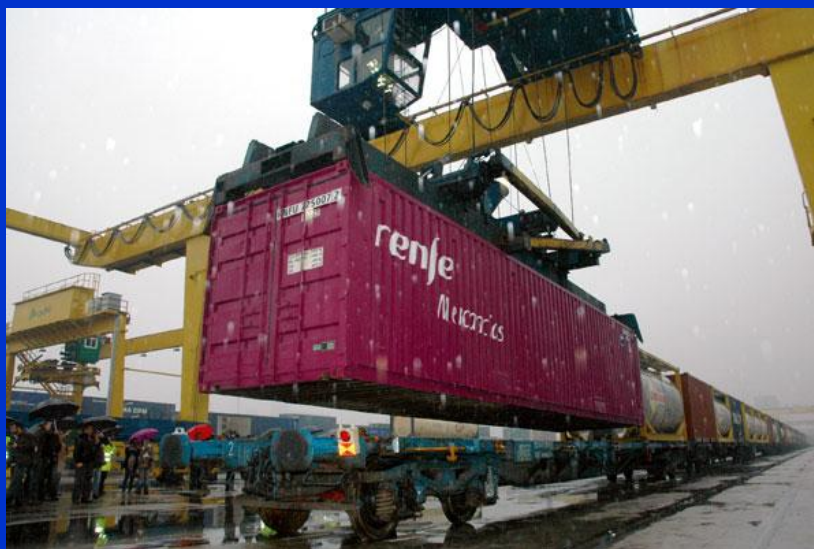
Devido aos problemas ambientais e energéticos a rodovia vai tornar-se cada vez menos competitiva

A ferrovia não interoperável é menos competitiva devido aos transbordos:

Percas de tempo

Sincronização de horários

Problemas de capacidade



**As empresas não disporão de meios de transporte terrestre de mercadorias competitivos, de que precisam para também serem competitivas nos mercados internacionais.**

**Esta situação será um incentivo à deslocalização de empresas e um desincentivo ao investimento estrangeiro**

## **1 – Não construir**

**⇒ Albanização progressiva e invisível da economia portuguesa**

# 2 – Construir

**Investimento: OE (15%) + Fundos UE (85%)**

**Se o Estado português poupasse e investisse 0,2% do OE (156 M euros), o investimento total rondaria os 1000 M euros /ano. Em cerca de 15 anos construir-se a rede acordada na Cimeira da Figueira da Foz.**

**Se as obras fossem divididas em pequenas empreitadas e não grandes PPP's, seriam muito mais acessíveis directamente a médias empresas portuguesas e seriam menos atractivas para grandes empresas estrangeiras. ⇒ O Estado recuperaria grande parte da sua comparticipação em impostos e redução de encargos sociais e promoveria a recuperação económica já no curto prazo.**

**Custos de operação e manutenção: não seriam cobertos pelas receitas operacionais nos primeiros anos de exploração. É plausível que a situação se invertesse posteriormente.**

## **Conclusão final**

**Investimento público  $\Rightarrow$  SIM, se:**

- 1 – Não puser em causa a sustentabilidade das contas públicas**
- 2 – Contribuir para a competitividade e sustentabilidade da economia e/ou do Estado.**

**Exemplo: construção da rede ferroviária de bitola europeia**



***“Ora, actualmente, os únicos projectos de obras públicas que poderão ajudar-nos a melhorar a competitividade das nossas exportações e, assim, diminuir o déficit e endividamento externos, são a construção da ligação ferroviária com a Europa em bitola europeia, e, possivelmente, uma melhoria da capacidade logística dos nossos portos”***

**Álvaro Santos Pereira, “Portugal na hora da verdade”, Gradiva,  
Abril de 2011**



**OBRIGADO PELA VOSSA**

**ATENÇÃO**