

## Venham mais cinco

21 Dezembro 2010 | 11:36  
Miguel LebreDe Freitas -

### **Quando, em 1999, o Tribunal de Contas recusou o visto a cinco novas concessões rodoviárias**

*Duma assentada.  
Que eu pago já.*  
[José Afonso].

Quando, em 1999, o Tribunal de Contas recusou o visto a cinco novas concessões rodoviárias, pensei que nos tinha saído a sorte grande. Afinal, estava ali uma pipa de massa, equivalente a muitos TGV; numa altura em que o País mergulhava numa profunda crise orçamental, o Governo poderia ter aproveitado a deixa para recuar. Mas, afinal, as obras nem pararam: os contratos foram simplesmente revistos, tendo o polémico aumento de custos dado lugar a uma cláusula que estabelece a obrigação de o Estado compensar os privados no futuro, pelo agravamento dos encargos financeiros. A única diferença é que a avaliação do dano terá lugar à posteriori, mantendo-se a filosofia de distribuição assimétrica dos riscos, tão característica das nossas parcerias público privadas. Entretanto, de cinco passaram a sete, e lá continuamos nós, alegremente, na senda de nos tornarmos a miss universo das auto-estradas de tráfego reduzido.

Como é evidente, é interessante um país ter auto-estradas. Mas se há coisa que a presente crise tem ilustrado é que todas as decisões de despesa envolvem sacrifícios. Ora, numa altura em que a escassez de recursos públicos se revela de forma tão dramática junto do contribuinte, seria no mínimo exigível que, em matéria de despesa pública, fosse dada prioridade a projectos de elevada rentabilidade social. Ora não é nada evidente que a construção de auto-estradas preencha o requisito.

Por um lado, o nosso país está já muito bem servido em matéria de auto-estradas. A título de exemplo, o último estudo da Ernst and Young sobre as intenções de investimento estrangeiro, revela que Portugal é particularmente atractivo no que respeita a infra-estruturas rodoviárias. O estudo revela também que Portugal compete deficientemente em matérias como a carga fiscal, a qualidade da burocracia e o funcionamento da justiça. Tendo tal em conta, fará sentido viabilizar a construção de mais sete auto-estradas, num quadro em que se suspendem os prémios de desempenho na função pública, se agrava a repressão fiscal e se estrangulam financeiramente os tribunais? De custo de oportunidade, falamos.

Poder-se-á argumentar que a decisão de construir auto-estradas não obedeceu a um critério de eficiência, mas sim a um critério de equidade: isto é, que o principal motivo para a sua construção não terá sido o impacto na produtividade das empresas, mas sim a solidariedade para com os cidadãos do interior. No entanto - e mais uma vez - num quadro de escassez de recursos, o mérito social dos investimentos não pode ser avaliado isoladamente. E não é nada óbvio que, do ponto de vista da solidariedade, seja vantajoso para o país envolver-se na construção de sete auto-estradas num contexto em que, por falta de recursos públicos, diminuem as pensões de reforma e se retiram apoios sociais aos mais desfavorecidos.

Acresce que este modelo de construção de auto-estradas agrava a dívida externa e a restrição financeira da economia: para implementar o projecto, o consórcio privado endivida-se junto dos bancos e estes, por sua vez, endividam-se junto do exterior. Ora, num contexto em que o financiamento à economia se tornou particularmente oneroso, teria sido certamente mais ajuizado aproveitar a boleia do Tribunal de Contas e anular os concursos do que avançar com os projectos e acomodar o aumento de encargos financeiros com mais impostos no futuro.

Aliás, um aspecto interessante destes contratos é o facto de escamotearem o verdadeiro montante da dívida pública: quando olhamos para as estatísticas e nos indagamos o que leva as empresas portuguesas a endividarem-se tanto, será bom não esquecer que muitas dessas dívidas estão caucionadas por contratos que conferem às empresas o direito de receber rendas do Estado durante longos períodos de tempo (repare-se que o argumento é extensível à construção de infra-estruturas de produção de energia, com a diferença de que, naqueles casos, a dívida implícita não é do contribuinte, mas sim do consumidor de electricidade).

Afinal, os nossos empresário poderão não ser assim tão irracionais...

Finalmente, nunca é demais notar que, numa altura em que tudo devia ser feito para orientar o sector produtivo no sentido das exportações, esta política actua precisamente no sentido contrário. Aliás, nesta matéria, as concessões rodoviárias são apenas um exemplo: seja através de contratos imbatíveis do ponto de vista da rendibilidade privada (mas não social), seja através de uma política muito permissiva em matéria de concorrência, seja agora através de um novo programa de apoio à recuperação de fachadas de edifícios urbanos (cujo impacto na produtividade e nas exportações não se vislumbra...), o Estado tem sido um indutor da produção de bens não transaccionáveis, concorrendo assim para a preservação do desequilíbrio externo. Repare-se que os incentivos implícitos nessa política são de natureza real, isto é, não se resolveriam com uma hipotética desvalorização cambial. O mesmo não é dizer que a política é neutra do ponto de vista salarial: pelo contrário, o salário compatível com o equilíbrio externo resulta menor.

Em suma, a política traduz-se no desvio de recursos públicos para investimentos com produtividade baixa, ao mesmo tempo que o Estado diminui a sua prestação em áreas essenciais para a competitividade do país e para a coesão social. Os contratos distribuem assimetricamente o risco e promovem o desvio de talentos para sectores protegidos, ao mesmo tempo que aumenta o endividamento externo, tornando mais urgente a redução salarial.

Bem me diziam, bem me avisavam, como era a lei. Na minha terra, quem trepa no coqueiro é o rei.  
Tiriririri buririririri, Tiriririri paraburibaie.

*Docente Universitário*

*Assina esta coluna quinzenalmente às terças-feiras*