

Obras públicas: remédio para a crise ou manada de elefantes brancos?

Lisboa, 12 de Fevereiro de 2009

O Governo tem defendido que a promoção de obras públicas é essencial para vencer a actual conjuntura de crise económica. Muitas vezes se têm levantado contra esta política, alegando que o País não tem dinheiro para tais aventuras e portanto deve cortar drasticamente nesses investimentos.

Para o GEOTA, a questão não é se a obra é grande ou não, mas sim se (i) é efectivamente necessária; (ii) está suficientemente fundamentada; e (iii) é oportuna apesar da crise.

Para enquadrar a questão, podemos rever prós e contras gerais das grandes obras públicas:

- Têm a virtude de injectar dinheiro na economia e gerar emprego de curto prazo, (principalmente emprego não qualificado);
- Têm o defeito de aumentar o défice público e portanto diminuir os fundos directamente disponíveis para as famílias ou para o investimento noutros sectores da economia; os modelos de financiamento que têm sido adoptados atiram com o grosso do custo para as gerações futuras durante décadas;
- São um fraco "motor de desenvolvimento" porque não são investimentos reprodutíveis, ou seja, não geram por si desenvolvimento local duradouro (embora nalguns casos possam ser uma condição favorável a esse desenvolvimento);
- Beneficiam de forma significativa apenas um leque estreito de sectores, com destaque para as mega-empresas da energia, dos transportes, da construção e da banca (curiosamente as mesmas que têm ligações mais fortes ao poder político). Em demasiados casos, o benefício para a população e para o tecido empresarial em geral é marginal.

Assim, podemos classificar as propostas de obras públicas em três grupos, de acordo com o cumprimento de objectivos, a relação custo/eficácia, o impacte ambiental e social, e os riscos de derrapagem financeira.

O primeiro grupo, caracterizado pela má relação custo/benefício, inclui as obras públicas "da moda", as preferidas do Governo e das empresas amigas do poder:

- Auto-estradas: somos um dos países da Europa com mais km de auto-estrada por habitante, algumas delas ridículas (p.e. a vazia A13 ou a prevista auto-estrada Sines-Beja, que poderiam ser substituídas com vantagem por ICs); mais auto-estradas são um desincentivo ao transporte colectivo e ferroviário;
- Terceira travessia rodoviária do Tejo: profundamente prejudicial para a cidade e a área metropolitana de Lisboa em matéria de qualidade do ar, congestionamento e desordenamento, além de um buraco financeiro, devido à situação de monopólio das travessias actuais;
- Grandes barragens: pouco úteis (representando menos de 4% da electroprodução), muito caras (10 vezes mais caras por kWh que investimentos em uso eficiente da energia), destrutivas do ambiente e do desenvolvimento local, desincentivadoras da eficiência energética;
- Novo Aeroporto de Lisboa: é razoável existir em carteira uma alternativa ao aeroporto actual; mas não é nada razoável a pressa de construir um aeroporto megalómano com um custo elevado, num cenário de crise económica, mercado da aviação em queda, pico do petróleo a aproximar-se,

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

competição directa contra a alta velocidade ferroviária, e completa ausência de políticas coerentes de ordenamento e mobilidade.

O segundo grupo corresponde a obras que, embora tenham uma clara dimensão estratégica para o País, têm sofrido de insuficiências de fundamentação e de análise de alternativas. É o caso do projecto da alta velocidade ferroviária (AV). Transparência e diálogo precisam-se!

O terceiro grupo, que lamentavelmente tem sido em Portugal o parente pobre do investimento público, inclui as obras de utilidade indiscutível, boa relação custo/eficácia, efeito positivo sobre o ordenamento, ambiente e desenvolvimento regional:

- Requalificação urbana, através de iniciativas públicas directas ou apoios às famílias: cria emprego qualificado duradouro no sector da construção e noutros, privilegia as pequenas empresas, beneficia os cidadãos em geral, melhora a qualidade de vida nas cidades, combate a desertificação e a suburbanização;
- Investimento em uso eficiente da energia e energias descentralizadas, a começar pelos edifícios públicos, e complementado por esquemas de incentivo à indústria, aos serviços e às famílias. Isto é estratégico tanto para a eficiência económica como para reduzir a dependência energética, sendo também em muitos casos o tipo de investimento mais rentável em matéria de energia;
- Transportes públicos urbanos e suburbanos, em especial os modos ferroviários ligeiros (metro, eléctrico): essencial para resolver simultaneamente o congestionamento, ineficiência energética e poluição atmosférica nas cidades;
- Criação de uma rede ferroviária nacional moderna, caminhando progressivamente para bitola europeia, para passageiros e carga, integrando mas não se limitando à AV, conjugada com os outros modos de transporte em plataformas logísticas.

Em síntese, a questão não é SE precisamos de obras públicas, mas sim QUE obras públicas queremos. Não é possível fazer tudo nem desperdiçar recursos, especialmente em tempo de crise! Há que estabelecer prioridades claras e compatíveis com os proclamados (mas raramente levados a sério) objectivos de desenvolvimento sustentável.

GEOTA - João Joanaz de Melo