

Economia

34

fogos por circunscrever em 11 distritos

Era este o balanço feito ontem, ao final da tarde, pelo Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil (SNBPC). Encontravam-se envolvidos em

acções de combate, rescaldo e vigilância a incêndios 3.259 bombeiros, 894 veículos e 38 meios aéreos. A ajudar no combate às chamas estavam ainda 25 pelotões das Forças Armadas, num total de 600 homens, e quatro máquinas de rasto. Portugal contava com a ajuda de sete meios aéreos da União Europeia na sequência do pedido de ajuda internacional feito domingo pelo Governo português.

|| **ESTUDO** Nove em cada dez projectos ferroviários sobreavaliaram número de passageiros

Projeções demasiado optimistas “viabilizam” megaprojectos

Um estudo realizado com base na experiência de 210 projectos internacionais demonstra que se sobreavalia a procura e subestima os custos.

SÉRGIO ANÍBAL
sergioanibal@mediain.pt

OS MEGAPROJECTOS de infra-estruturas de transportes realizados em todo o Mundo são, na grande maioria dos casos, decididos com base em previsões erradas para os custos e para o nível futuro de utilização, mostra um trabalho realizado por três economistas dinamarqueses.

O estudo, publicado no “Journal of the American Planning Association” e efectuado com base numa amostra de 210 projectos em 14 países, mostra que nove em



Miguel Baltazar

Alta velocidade, os maiores erros de previsão verificam-se nos projectos ferroviários.

cada dez projectos de infra-estruturas ferroviárias de grande dimensão foram aprovados pelas autoridades competentes partindo do princípio que o número de passageiros seria superior ao que se veio a veri-

ficar ser a realidade. E o erro nas projecções está longe de ser negligenciável. Em 72% dos casos a sobreavaliação do número de passageiros foi superior a dois terços. As previsões efectuadas raramente

apresentam erros de subavaliação dos passageiros. Em nenhum dos casos estudados se verifica, posteriormente, que o grau de utilização das infra-estruturas foi 20% superior ao projectado.

Os autores – Bent Flyvbjerg, Mette Holm e Soren Buhl – concluem que, para a construção de estradas, a sobreavaliação do grau de utilização é menos significativa. Ainda assim, as previsões para o tráfico ficam em média 9,5% acima da realidade.

Outro estudo, feito com uma base de dados de 258 projectos que ascenderam a 90 mil milhões de dólares, conclui que nove em dez infra-estruturas de transporte construídas registam uma derrapagem nos custos estimados. Mais uma vez, o tipo de infra-estrutura com pior desempenho é o ferroviário, com os custos a ficarem, em média, 45% acima do projectado, contra 34% nas pontes e nos túneis e 20% nas estradas.

Os autores assinalam que a derrapagem de custos é uma característica verificada nos 20 países analisados, verificando-se apenas valores mais acen-

conclui-se que, ao contrário do que normalmente se assume, não existe uma diferença substancial entre a capacidade de conter os custos dentro do orçamentado nos casos em que a propriedade é privada e nos casos em que o detentor do projecto é o Estado. O estudo demonstra ainda que nos últimos 70 anos não se tem verificado uma melhoria ao nível das previsões de custos, concluindo-se que “não haver qualquer tipo de aprendizagem”.

Estes resultados de sobreavaliação do número de utilizadores e dos custos, podem servir de exemplo para os projectos de grande dimensão planeados pelo Governo português – o aeroporto da OTA e o comboio de alta velocidade. Os críticos destes projectos colocam em causa principalmente a possibilidade do número de passageiros que vão utilizar estas infra-estruturas ser o suficiente para as viabilizar.

Decidir e contruir grandes projectos de infra-estruturas traz muito prestígio

BENT FLYVBJERG é professor na Universidade de Aalborg na Dinamarca e tem-se dedicado, nos últimos anos, à investigação da forma como são decididos os grandes projectos de infra-estruturas a nível mundial, comparando as estimativas de custos e de utilização com o que, na realidade, se vem depois a verificar. Numa entrevista realizada por “e-mail”, este economista diz que as principais razões para os erros de cálculo frequentes estão na tendência para o optimismo por parte dos decisores políticos e no interesse estratégico dos promotores do projecto em subestimarem os custos e sobreavaliarem as receitas.

Nos seus estudos afirma que é cada vez mais evidente que os grandes projectos de infra-estruturas têm um desempenho abaixo do esperado, mas que ao mesmo tempo são cada vez mais frequentes. Porque é que acha que isto acontece?

Os mega projectos estão a tornar-se cada vez maiores e mais frequentes porque muitos países estão mais ricos e os desenvolvimentos tecnológicos permitem a construção de unidades de maior dimensão. Os decisores muitas vezes acreditam que os projectos vão trazer elevados benefícios, sendo esta a razão para darem início aos projectos. Os estudos mostram, contudo, que os benefícios efectivos são tipica-

mente muito mais baixos do que os benefícios previstos. E os custos efectivos são tipicamente muito mais altos do que os custos previstos. Nove em cada dez projectos tem derrapagens de custos, de acordo com os nossos estudos. Ainda assim, decidir e construir mega projectos traz muito prestígio. Além de que existe muito dinheiro envolvido. Não nos devemos esquecer que mesmo que o desempenho dos projectos seja fraco e mesmo que apresentem prejuízo, muitos grupos podem fazer dinheiro por construir e operacionalizarem os projectos, como por exemplo, os empreiteiros. E os políticos ganham o direito de fazerem

as inaugurações. Os problemas geralmente apenas aparecem mais tarde, quando menos pessoas que o esperado usam o projecto, os custos de manutenção se revelam mais elevados e os problemas ambientais são mais graves.

Existem dados que permitam concluir que os projectos de grande dimensão, tal como as infra-estruturas de transporte públicas, têm um pior desempenho que os projectos de média e pequena dimensão? E os projectos privado têm melhores resultados do que os públicos?

Os nossos estudos mostram que os projectos de maior dimensão para pontes e túneis têm derrapagens nos



Bent Flyvbjerg, economista dinamarquês, diz que a existência de pressões políticas ajuda a que as previsões sejam melhores do que a realidade.

Portugal pode recorrer novamente ao Fundo de Solidariedade Europeu

A Comissão Europeia deverá este ano voltar a apoiar Portugal com verbas do Fundo de Solidariedade quando, daqui a semanas, for feito o balanço dos prejuízos causados no país pelos incêndios. disse à Lusa Paula Laissy, porta-voz da CE para a Política Regional. Portugal tem 10

semanas, após o fim do desastre natural, para introduzir o pedido que lhe permita beneficiar das verbas, como já aconteceu em 2003. Um Estado pode recorrer a este mecanismo quando o desastre natural provoca despesas de mais de 3 mil milhões de euros (ou 0,6% do Rendimento Nacional Bruto).

António Costa defende construção de avião bombardeiro de água europeu

O ministro português de Estado e da Administração Interna, António Costa, defendeu ontem que os países da União Europeia devem desenvolver um avião bombardeiro de água, a ser "construído pela Europa para a Europa". Numa entrevista à rádio Europe 1, António Costa defendeu uma cooperação

entre os países europeus no combate aos incêndios e a construção de um avião bombardeiro de água fabricado na Europa. Os aviões mais usados no combate aos incêndios pelos governos europeus são fabricados pela empresa canadiana Canadair.

custos em termos percentuais superiores às dos projectos mais pequenos. No caso dos caminhos-de-ferro e das estradas, este parece não ser o caso. Aqui a derrapagem em termos percentuais é a mesma para os projectos de pequena e grande dimensão. Não nos podemos esquecer, contudo, que, por exemplo, uma derrapagem de 50% num projecto de 5 mil milhões de euros cria muito mais problemas políticos, administrativos e financeiros do que uma derrapagem de 50% num projecto de 5 milhões. Por isso, mesmo que a percentagem seja a mesma, as consequências são muito diferentes.

Qual a razão por trás dos erros de previsão, tanto nos custos como na procura? Qual o papel que as questões políticas desempenham?

Os nossos estudos demonstram que o problema não está relacionado com a existência de dados inadequados ou de modelos de previsão inadequados, apesar de estes serem apresentados normalmente como a causa para as previsões erradas. O problema está antes relacionado com a tendência para o optimismo, ou seja, as pessoas tendem a ser mais optimistas em relação ao futuro do que aquilo que a experiência poderia aconselhar. Uma previsão optimista para a procura leva a uma sobreavaliação, enquanto uma previsão optimista dos custos leva a uma subestimação. A segunda razão tem a ver com a existência de uma estratégia de representação errada da realidade. Isto acontece quando os promotores dos projectos deliberadamente subestimam os custos e sobreavaliam a procura para que os seus projectos sejam aprovados, financiados e construídos. Quando se está a falar de projectos com uma forte componente política, isto é, quando são apoiados por uma pressão política, a estratégia de representação errada da realidade é a principal razão para a existência de derrapagem nos custos e escassez de procura. Quando não existe pressão política, a principal razão para os erros é a tendência para o optimismo. Concluímos que a estratégia de representação errada da realidade é a mais frequente nos grandes projectos de infra-estruturas de transporte.

Nota-se alguma diferença en-

tre países ou entre sistemas políticos?

O padrão é surpreendentemente semelhante em todos os países. A única diferença geográfica que até agora encontramos é a tendência para maiores derrapagens nos custos nos países em desenvolvimento, provavelmente devido aos maiores riscos políticos e à maior incidência da corrupção.

Qual a importância que se deve dar à viabilidade financeira do projecto público? Não deveria antes estar no centro das preocupações os benefícios económicos e sociais?

Os benefícios económicos e sociais – assim como os custos – devem ser incluídos na análise custo/benefício. Pode-se muito bem ter projectos que não são viáveis financeiramente, mas que o são do ponto de vista social e económico. A viabilidade financeira é uma das principais preocupações quando se pretende responder à questão sobre como é que se vai pagar o projecto. Muitos benefícios económicos e sociais não podem ser transformados em "cash-flow" que sirva para financiar o projecto. Por isso, o dinheiro tem de se encontrar noutro lugar, mesmo que o projecto tenha um rácio custo-benefício.

O que é que aconselharia ao Governo português no planeamento e na decisão sobre os projectos do comboio de alta velocidade e do aeroporto?

O meu conselho seria o de procurar uma avaliação independente de custos e benefícios, incluindo uma comparação destes projectos com projectos semelhantes noutro lugar. Recomendo igualmente a utilização de uma metodologia chamada "Reference Class Forecasting" para produzir projecções seguras. Esta metodologia é baseada nas teorias económicas que ganharam o prémio Nobel em 2002 e, actualmente, é o método de previsão mais exacto que existe. O Tesouro e o Departamento de Transporte britânicos começaram a utilizar esta metodologia em 2004. Há alguns meses atrás a Associação Americana de Planeamento recomendou a sua utilização para os projectos de infra-estruturas. Se é suficientemente bom para o Reino Unido e para os EUA, deve pelo menos ser considerado para Portugal. SA

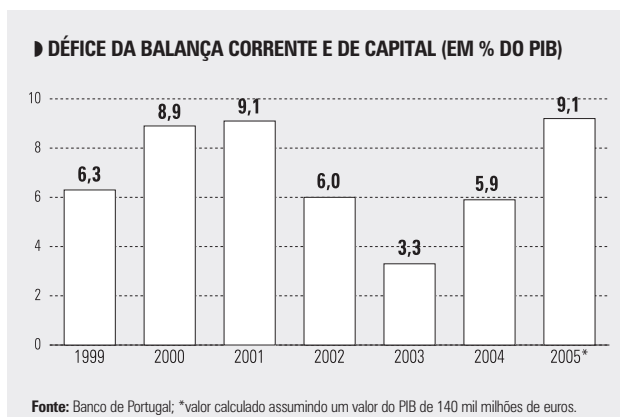
Reequilíbrio conseguido em 2002 e 2003 já está totalmente perdido

Défice da Balança externa portuguesa ultrapassa máximo de 2001

SÉRGIO ANÍBAL
sergioanibal@mediainfin.pt

A BALANÇA EXTERNA portuguesa agravou-se na primeira metade deste ano a um ritmo que a coloca já acima do valor máximo de 2001 e a aproxima dos recordes registados no início dos anos oitenta. De acordo com o boletim estatístico publicado ontem pelo Banco de Portugal, a soma da balança corrente e de capital registou de Janeiro a Junho deste ano um défice de 6.437 milhões de euros. Este número representa um agravamento de 60,1% face ao saldo negativo de 3.999 milhões de euros apresentado no período homólogo do ano passado.

Assumindo que o Produto Interno Bruto (PIB) português no final deste ano será, em preços correntes, de 140.000 milhões de euros (valor previsto no Programa de



Estabilidade e Crescimento e que é considerado optimista), o défice externo português situa-se nesta primeira metade do ano nos 9,2% do PIB, superando desde já os 9,1% registados em 2001.

Desta forma, está desde já perdida toda a melhoria registada nas contas externas portuguesas em 2002 e 2003, período de tempo em que, com

o forte abrandamento da procura interna e com os ganhos de quota de mercado conseguidos pelas empresas exportadoras, Portugal conseguiu reequilibrar as suas relações com o estrangeiro, trazendo o défice da balança corrente e de capital para os 3,3%.

O agravamento do défice externo português está a resultar de uma deterioração si-

multânea do saldo da balança corrente e do saldo da balança de capital. O défice corrente aumentou 42,9% face ao período homólogo do ano passado, o que coloca o seu valor já acima dos 10% do PIB, igualando também o máximo de 2001.

O saldo de bens deteriorou-se 16%, muito por força de um crescimento acima do esperado das importações, em particular das relacionadas com os produtos petrolíferos. O saldo de serviços, ainda positivo, caiu 16,3%. O défice da balança de rendimentos aumentou, durante a primeira metade de 2005, a uma taxa de 37,7%.

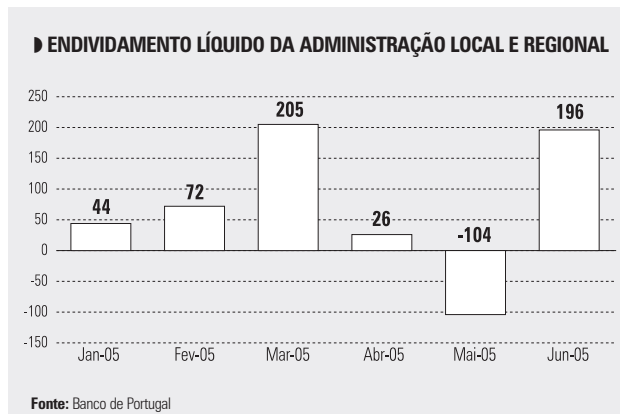
A balança de capital portuguesa, que registou de janeiro a Junho de 2004 um valor positivo de 919 milhões de euros, caiu agora para 593 milhões, ou seja uma variação negativa de 44,2%.

Agravamento de 58% face a período homólogo do ano passado

Endividamento da administração local e regional dispara no mês de Junho

O NÍVEL DE ENDIVIDAMENTO da administração Regional e Local disparou durante o mês de Junho, revelam os últimos números disponibilizados pelo Banco de Portugal. O boletim estatístico ontem publicado revela que, de um saldo positivo de 104 milhões de euros até Maio, se passou em Junho a registar um nível de financiamento acumulado desde o início do ano de 196 milhões de euros negativos. Este valor representa o endividamento líquido das autarquias e dos governos regionais durante a primeira metade do ano. Em comparação com o período homólogo do ano anterior registou-se um agravamento de 58%.

A subida repentina verificada em Junho é uma repetição do que sucedeu durante o ano passado, tendo-se assistido então a uma correcção do nível de endividamento na segunda metade do ano.



Até Junho de 2005, a administração regional apresentou um nível de endividamento líquido de 22 milhões de euros, que compararam com o saldo positivo de 59 milhões até Maio.

Em relação às autarquias, passou-se igualmente de uma situação em que o balanço entre amortizações e créditos era positivo em 45 milhões de euros para um nível de endividamento mais preocupante de

174 milhões.

Como é habitual em ano de eleições, uma das maiores ameaças para a execução orçamental das Administrações Públicas é a ocorrência de uma corrida ao endividamento por parte das autarquias para o financiamento de obras de fim de mandato. Há quatro anos, as eleições autárquicas deram o seu contributo para a derrapagem do défice de 2001.

No entanto, até agora, os dados disponibilizados pelo Banco de Portugal parecem mostrar que as restrições ao endividamento bancário em vigor desde 2002 estão a produzir os efeitos desejados.

As autarquias e os governos regionais estão impedidos de endividarem em termos líquidos junto de instituições de crédito. Algumas formas de endividamento escapam, no entanto, a esta definição.

No final de 2004, o endividamento líquido registou mesmo um valor negativo, o que significa que o montante das amortizações de empréstimos foi superior ao recurso a novo crédito. E em 2005, tem-se verificado variações acentuadas de mês para mês, sendo difícil definir uma tendência. O resultado negativo de Junho, no entanto, não é um bom indicador para os meses pré-eleitorais que se seguem.