Data: 31.10.2019
Titulo: "O Estado poderia beneficiar do setor privado na ferrovia"
Pub: O Jornal Económico
Tipo: Jornal Especializado Semanal
Secção: Nacional
Pág: 10
Área: 684cm²/ 82%
Tiragem: 20.000
FOTO
Cores: 4 Cores
ID: 6643735

ENTREVISTA CARLOS OLIVEIRA CRUZ **Professor auxiliar no Instituto Superior Técnico**

"O Estado poderia beneficiar do setor privado na ferrovia"

Co-autor do "Manual de Parcerias Público-Privadas" diz que estas tiveram sucesso na saúde, mas reconhece que houve setores onde tal não aconteceu.

Data: 31.10.2019

Titulo: "O Estado poderia beneficiar do setor privado na ferrovia"

Pub: O Jornal Económico

Tipo: Jornal Especializado Semanal Secção: Nacional Pág: 10

Área: 684cm²/ 82%

Tiragem: 20.000

FOTO

Cores: 4 Cores

ID: 6643735

ÂNIA ATAÍDE
aataide@jornaleconomico.pt

Professor no Instituto Superior Técnico e ex-vice presidente do Instituto Europeu de Reconstrução, Carlos Oliveira Cruz é o co-autor do livro "Manual de Parcerias Público-Privadas", com Joaquim Miranda Sarmento. Em entrevista ao JE explica que a discussão sobre as PPP em Portugal é demasiado ideológica, o que afeta a sua avaliação. Reconhece que o país tem muito investimento em PPP, mas justifica que são projetos que "não estão neste momento a criar valor para o país".

Como avalia as PPP em Portugal, desde a primeira em 1994, com a Ponte Vasco da Gama, até hoje?

As PPP em Portugal têm resultados muito contraditórios. Temos setores e experiências que correram muitíssimo bem, com grande benefício para o Estado, para os contribuintes e para os utentes e temos casos que correram mal. É sempre perigoso fazer avaliações globais quando temos projetos que se comportaram de forma muito distinta. No setor dos transportes, o caso da Fertagus, o caso do metro do Porto, que não é bem uma PPP típica, mas de subconcessão, são casos nos quais se consegue ter mais qualidade ou o mesmo nível de qualidade com custos mais baixos. Temos outros casos em que isso não aconteceu.

Como por exemplo?

O setor das águas e o setor das estradas. Não aconteceu também por razões diferentes. Há PPP que funcionaram pior pela própria parceria. Como o caso do sistema das águas de Barcelos, no qual a Câmara foi condenada a pagar uma indeminização altíssima ao concessionário. Há outros exemplos no setor das águas em que a PPP foi mal conseguida e há casos em que são os projetos que têm problemas, como é o caso nas rodoviárias em que foram um conjunto de estradas para as quais não temos tráfego.

Significa que as avaliações técnicas não têm sido suficientemente consideradas em algumas decisões?

Sem dúvida. Se há tema que está demasiado politizado é o tema das PPP. Acho muito perigoso partirmos para a avaliação e discussão sobre o que correu bem e o que correu mal, sobre a avaliação do desenvolvimento ou de eventuais parcerias com uma carga ideológica muito marcada. O que tem contaminado de alguma forma o debate em torno deste tema é que parece quase um jogo de futebol em que há uns contra e outros a favor das PPP. O modelo em abstracto é um modelo que pode funcionar ou não, dependendo da forma como é utilizado o projeto, da forma como é desenhado e do próprio mérito do projeto. Em Portugal não tem havido uma reflexão e uma análise técnica suficientemente distanciada, de uma discussão política e partidária e isso contamina completamente a discussão e a avaliação que se faz sobre os projetos.

Cada caso é um caso, mas de uma forma geral qual é que seria o modelo mais eficaz?

É difícil desenhar uma configuração geral de uma parceria. Dependente do setor e dos projetos, mas tem que garantir para o mesmo nível de gastos mais qualidade, ou para a mesma qualidade, um nível de custos inferior. Em alguns casos significa passar mais risco para o setor privado, noutros passar menos risco para o setor privado. Pode significar ter prazos maiores, ter prazos menores, mas o que tem que estar subjacente é garantir que o Estado consegue criar serviços para os quais gasta menos ou gastando o mesmo consegue obter um nível de serviços superior do que obteria quando faz a gestão direta. Um dos grandes problemas nas PPP, quando falamos de renegociações e de acréscimos de custos, teve a ver com decisões eminentemente políticas, que do ponto de vista técnico não estavam bem fundamentadas e que conduziram a resultados nalguns casos desastrosos, com custos enormes para o erário público. Temos casos de projetos que do ponto de vista da rentabilidade para os acionistas e para os funcionários estão a ser muitíssimo maus, alguns no caso das estradas.

O setor da saúde é diferente, segundo defende no livro.

A saúde é talvez dos casos mais complexos para desenvolver em PPP, sobretudo a primeira vaga porque englobavam a gestão dos serviços clínicos. Mas surgiram numa altura em que já haviam alguma experiência acumulada e é um bom exemplo da utilização das parcerias. Esse bom exemplo é de alguma forma atestado pelos resultados que se fazem e publicam relativamente à qualidade da prestação dos serviços médicos nestas parcerias. Têm sido para o Estado um exemplo de PPP que tem permitido obter *value for money*. Ao contrário do que se pensa quando se fala nas PPP na saúde, representam muito pouco daquilo que é a totalidade do Serviço Nacional de Saúde. Há a ideia de que grande parte do Sistema Nacional de Saúde está alavancado nas PPP, o que não é de todo verdade. Ao que tudo indica este governo não irá continuar com este modelo, mas é um modelo que merecia uma avaliação técnica mais distanciada relativamente àquilo que foram os resultados.

Em que setores é que espera novas PPP?

Há setores onde é quase inevitável que mais cedo ou mais tarde venham a surgir PPP, ainda que não se use o termo PPP. Uma das áreas onde o Estado poderia beneficiar do setor privado é na ferrovia e na gestão da rede ferroviária. Está ainda muito dependente das empresas públicas e dos ciclos de investimento, que em períodos de maior crise ou dificuldade económica os estados têm mais dificuldade em garantir o nível adequado. Isso conduziu nos últimos anos ao estado em que temos a ferrovia. Com o pacote de liberalização do setor ferroviário era um setor que beneficiaria do setor privado.

Mas lê-se no seu livro que Portugal é o país europeu com maiores encargos devido às PPP em percentagem do PIB. O que é que isto nos diz sobre o investimento público?

Este dado é um dado real, mas é

Data: 31.10.2019
Titulo: "O Estado poderia beneficiar do setor privado na ferrovia"
Pub: O Jornal Económico
Tipo: Jornal Especializado Semanal
Secção: Nacional
Pág: 10

Área: 684cm²/ 82%
Tiragem: 20.000
FOTO
Cores: 4 Cores
ID: 6643735

importante decompor para onde é que vão esses gastos. Oitenta por cento 80% desses gastos vem do setor rodoviário, vem da construção de autoestradas. Portugal tem uma densidade de autoestradas que é o dobro da densidade média na União Europeia. Se tivermos em conta que Portugal é um país periférico, esta densidade não faz muito sentido. Essa construção de autoestradas tem um custo porque tendo sido desenvolvidas em PPP pesa muito no orçamento. Olhar para esse valor e concluir que Portugal tem tido muito investimento em PPP é um facto, mas é em projetos que não estão neste momento a criar valor para o país. ●

“Há setores onde é quase inevitável que mais cedo ou mais tarde venham a surgir PPP, ainda que não se use o termo PPP”