

# Editorial 68 – Subsídios aos combustíveis: Quando retirar?

**Por: Agostinho Mateus**

A criação e a atribuição de subsídios à economia é um acto político necessário e praticado em todos os sistemas político-económicos. Consiste essencialmente na cobertura por parte do Estado, de parte do preço de venda real de alguns bens e serviços que em termos normais deveriam ser suportados pelo capital privado/público (empresas) nos seus processos produtivos, ou pelas famílias menos abastadas, mas que, no primeiro caso, tornariam a actividade inviável e, no segundo, inibiriam a procura e provocariam outros problemas sociais que exigiriam a criação de novas políticas públicas; ou seja, geraria em hipótese uma despesa pública igual ou superior a existente. Contudo, quando muito elevados o Estado perde a capacidade de suporta-los.

A rubrica subsídios no OGE, tem vindo a diminuir o seu peso nas receitas e nas despesas desde 2013, devido a retirada/diminuição paulatina de alguns subsídios. Desde aquele ano, a sua participação na execução apresenta uma tendência decrescente, saindo de 58% da receita não petrolíferas e 15% da despesa não financeira para aproximadamente 1%, em 2021, em ambos os casos. No entanto, ressalta-se a não inclusão dos subsídios aos combustíveis nessa rubrica.

Tem sido difícil saber qual é o peso dos subsídios aos combustíveis nas contas públicas pois essa despesa tem sido ocultada/não considerada nos orçamentos.

Porém, os dados preliminares do OGE 2022, indicam uma execução no valor de Akz 1,52 biliões de Kwanzas, cerca de 75% acima do previsto, o que, a se concretizar poderemos estar diante da reposição do valor desses subsídios no orçamento.

Nosso “ousado” raciocínio apoia-se no facto de os dados apresentados na Publicação Trimestral dos Custos com Combustíveis e Subsídios, do IGAPE, evidenciarem gastos com subsídios aos combustíveis em 2021, no valor Akz 1,23 biliões de Kwanzas e no 1.º Trimestre de 2022 no valor de Akz 339,75 mil milhões de Kwanzas (não dispomos de dados referentes aos trimestres seguintes).

Se considerarmos que o valor do 1.º Trimestre de 2022 manteve-se nos demais trimestres, o total dos subsídios aos combustíveis em 2022 será de Akz 1,36 biliões de Kwanzas; que adicionado ao valor médio dos subsídios a preço de Akz 200 mil milhões de Kwanzas, chegar-se-á muito próximo da execução preliminar de 2022 (Akz 1,52 biliões Kwanzas) apresentado no Relatório de Fundamentação do OGE 2023.

Achando-se um valor médio entre o ano de 2021 e 2022,  $\left(\frac{1,23+1,36}{2}\right)$ , pode estimar-se uma despesa de Akz 1,29 biliões de Kwanzas, com subsídios aos combustíveis em 2023, e encontrar-se o peso desses subsídios tanto na receita como na despesa.



Fonte: MINFIN/IGAPE

Em 2023 a comparação foi feita com o OGE

Como pode ser observado no quadro, os subsídios aos combustíveis consumiram nos últimos 2 anos entre 28% e 25% da receita não petrolífera e corresponderam entre 13% e 11% da Despesa não financeira. Estimamos que em 2023 esses subsídios consumam aproximadamente 21% das receitas não petrolíferas e absorvam cerca de 10% das despesas não financeiras.

Como se vê, o peso é bastante elevado e, como dizem vários economistas quase que consensualmente, isso é insustentável; é preciso que se retirem esses subsídios. Logo a partida por uma razão muito clara: Esses subsídios são para todos (todas empresas e todas famílias) e os mais carenciados não são os que se beneficiam.

No entanto, entendemos que algumas questões precisam ser consideradas: (1) Está resolvido o problema social que deu origem a essa política? (2) Que consequências podem advir com a retirada desses subsídios? (3) Como e quando deve ser retirado?

Quanto ao ponto 1, não cremos que alguém possa dizer. É necessário que se faça antes uma avaliação da política pública; o que envolve uma investigação metodológica (técnico-científica) das diferentes fases da sua formação para depois extinguir e formar uma nova política pública que crie os equilíbrios necessários à manutenção das relações sociais e formas de criar condições que facilitem o desenvolvimento e o bem-estar de toda sociedade.

Os debates a volta dos subsídios aos combustíveis gravitam, no geral, em torno da gasolina e do gasóleo. No entanto, também são subsidiados o petróleo iluminante, na ordem de 86%, e o gás de petróleo liquefeito (LPG) na ordem de 87%, representando os dois 18% do total dos subsídios aos combustíveis em 2021. Deverão os subsídios a esses combustíveis também serem retirados? Qual seria o impacto nas famílias?

A avaliação dessa política pública é um processo necessário e urgente.

Quanto ao ponto 2, se a retirada dos subsídios aos combustíveis não for precedida de uma avaliação metodológica, que procure, mesmo antes de se tomar a acção prever os possíveis efeitos, resistências, entraves burocráticos, etc, é previsível o aumento da inflação, o aumento do custo das actividades industriais, marítimas, portuárias, pesqueiras, agrícola, dos transportes públicos (incluindo taxistas e moto-taxistas) e na sequência, o surgimento de uma actividade comercial mais prejudicada do que já está.

Por isso o Estado precisa agir e rápido. Se assim o fizer, a retirada dos subsídios poderá trazer maior eficiência ao sector produtivo e aos transportes bem como melhoria a vida das famílias (em especial as mais desfavorecidas).

Embora se anuncie o aumento da capacidade de produção de energia, a verdade é que essa não chega ali onde estão as fábricas. E quando chega nem sempre é suficiente ou regular exigindo da actividade o uso de energia alternativa a base de gerador ou grupos geradores que muito gasóleo consome, encarecendo a produção e eliminando a competitividade.

A questão “como?” do ponto 3: Na economia, espera-se que o Estado seja um elemento atenuador dos possíveis choques que o ambiente interno ou externo produza. Não é expectável que seja o próprio Estado a criar tais choques. Assim, e pelo exposto nos pontos anteriores, a eliminação dos subsídios aos combustíveis deve ser progressiva seguindo um cronograma que deve ser criado agora.

Considerando a questão “quando?” ainda do ponto 3, embora a ciência política indique que uma não decisão também seja uma decisão, essa não deve ser a opção; pois, poderia representar um autêntico desleixo a gestão da coisa pública. Não é admissível que se mantenha essa “política de desperdício de recursos”, por mais tempo! As políticas de substituição dos subsídios aos combustíveis por políticas de apoio à produção – gasóleo de geradores das empresas e, sobretudo aos transportes de pessoas (taxistas e empresas de autocarros) – e mercadorias, já devia ter sido iniciada há muitos anos, antes mesmo de 2017. Nada se fez e não é possível adiar mais. Há que copiar rapidamente o que se fez noutras paragens e iniciar o processo de retirada gradual dos subsídios num horizonte máximo de 3 anos.

Os subsídios aos combustíveis em 2022, consumiram da receita não petrolífera, mais do que qualquer outra rubrica do sector social, no OGE: Educação (22%), Saúde (16%), Protecção social (11%), Habitação e serviços comunitários (12%) e Segurança pública (14%). Esses subsídios se estão a revelar nocivos à economia. Logo, devem ser retirados o mais rapidamente possível e atribuídos ao sector produtivo e aos transportes.

A avaliação dessa política, como considerada no ponto 1, não deve ser motivo para que se adie a retirada desses subsídios. A Administração Pública tem muitos técnicos, consultores e assessores a sua disposição. Por isso deve-se começar de imediato.

**Luanda, 16 de Janeiro de 2023**