

Governo deve abandonar medidas paliativas e desenhar uma estratégia para enfrentar a crise

- O início desta semana foi particularmente marcado pelo ambiente de caos na zona metropolitana do Grande Maputo, na sequência da paralisação dos transportes de passageiros. Esta foi a forma encontrada pelos transportadores para pressionar o Governo a autorizar o agravamento das tarifas de transporte para compensar as perdas causadas pela escalada dos preços de combustíveis¹.



¹ <https://cddmoz.org/caos-em-maputo-transportadores-paralisam-atividade-para-exigir-subida-de-tarifas-e-deixam-milhares-de-passageiros-sem-alternativa-2/>

A paralisação afectou mais de 600 mil pessoas que diariamente procuram por transporte para vários destinos nas cidades de Maputo e Matola e nas vilas de Boane e Marracuene – que no seu conjunto constituem a zona metropolitana do Grande Maputo. A ausência forçada de funcionários do Estado e trabalhadores do sector privado afectou o funcionamento de serviços em vários sectores, como educação, saúde e comércio.

Em reacção à paralisação, o Governo anunciou um subsídio directo aos passageiros por um período de seis meses como forma de apoiar as pessoas vulneráveis a suportarem o agravamento das tarifas do transporte. Além da zona metropolitana do Grande Maputo, o mecanismo de subsídio ao transportado será implementado nas capitais provinciais e conta com o financiamento do Banco Mundial. Cada passageiro irá beneficiar de um subsídio para quatro viagens por dia, através do uso do sistema de bilhética electrónica denominado “Famba”².

O Ministério dos Transportes e Comunicações não revelou o valor disponibilizado pelo Banco Mundial para subsidiar os passageiros das zonas urbanas, concretamente do Grande Maputo e das capitais provinciais, muito menos o valor que cada beneficiário irá receber para subsidiar as quatro viagens diárias. Os critérios a serem usados para identificar os utentes de transporte de passageiros que efectivamente precisam de subsídio também são desconhecidos.

Introduzido pela Agência Metropolitana de Transportes de Maputo para facilitar o controlo das receitas dos autocarros de transporte de passageiros, o “Famba” é um sistema electrónico de pagamento que não teve adesão por parte dos operadores de transporte e dos passageiros. O sistema foi instalado em alguns autocarros das empresas municipais e de cooperativas de trans-

portes, e os operadores queixam-se de avarias constantes.

Resultado: poucos passageiros têm cartões “Famba”. Estimativas de usuários do sistema apontam para menos de mil, numa área metropolitana onde diariamente são transportadas mais de 600 mil pessoas. Em outras palavras, o sistema não é eficaz nem eficiente. Ainda assim, o Governo disse que o “Famba” será instalado em todos os autocarros licenciados para o transporte de passageiros, mas os operadores de “mini-buses” já manifestaram as suas reservas.

Enquanto decorrem trabalhos para instalar e operacionalizar o sistema de bilhética electrónica em todos os autocarros, as actuais tarifas de transporte na zona metropolitana do Grande Maputo (12 meticais para distâncias iguais ou inferiores a 10 km e 15 meticais para distâncias superiores a 10 km)³ serão mantidas.

Para tal, o Governo deverá pagar uma compensação aos transportadores para evitar perdas devido à manutenção das actuais tarifas até à operacionalização do sistema de subsídio ao transportado. O Executivo afirma que só vão receber a compensação os operadores devidamente licenciados para exercer a actividade de transporte de passageiros. Sucede, porém, que muitos transportadores não estão licenciados, o que pode provocar uma nova agitação.

Em Maio último, quando o Governo anunciou a segunda subida do ano dos preços de combustíveis, os transportadores de passageiros da zona metropolitana do Grande Maputo ameaçaram paralisar as actividades como forma de pressionar as autoridades a aprovarem novas tarifas. Na altura, os transportadores propunham uma subida de três meticais, isto é, a tarifa de 12 passaria para 15 meticais (para distâncias até 10 quilómetros) e a tarifa de 15 passaria para 18 meticais (para distâncias acima de 10 quilómetros)⁴.

² <https://www.cartamz.com/index.php/sociedade/item/11135-greve-dos-transportadores-governo-confirma-subsidio-aos-passageiros-atraves-de-um-sistema-falido>

³ <https://cddmoz.org/caos-em-maputo-transportadores-paralisam-actividade-para-exigir-subida-de-tarifas-e-deixam-milhares-de-passageiros-sem-alternativa-2/>

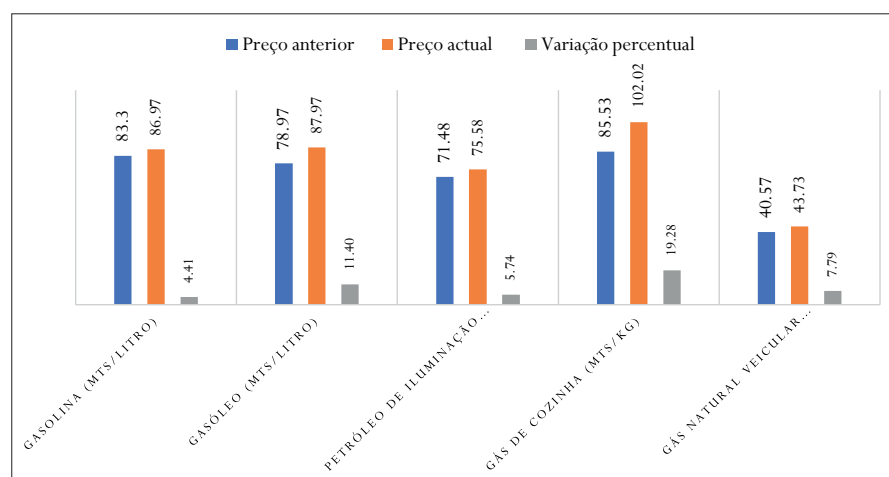
⁴ <https://www.opais.co.mz/preco-do-chapa-podera-subir-em-tres-meticais-nos-proximos-dias-em-maputo/>

Sobre a revisão dos preços de combustíveis e os seus impactos na economia

Nos últimos seis meses o Governo agravou os preços de combustíveis por três vezes, sendo que a última subida foi anunciada na semana passada, no dia 2 de Julho. A gasolina subiu de 83,30 para 86,97 meticais por litro, o gasóleo passou de 78,97

para 87,97 meticais por litro. O gás de cozinha registou a maior subida, passando de 85,53 para 102,2 meticais por quilo, o gás veicular passou 40,57 para 43,73 meticais por quilo, o petróleo de iluminação subiu de 71,48 para 75,58 meticais por litro⁵.

Gráfico 1: Última actualização dos preços dos produtos petrolíferos

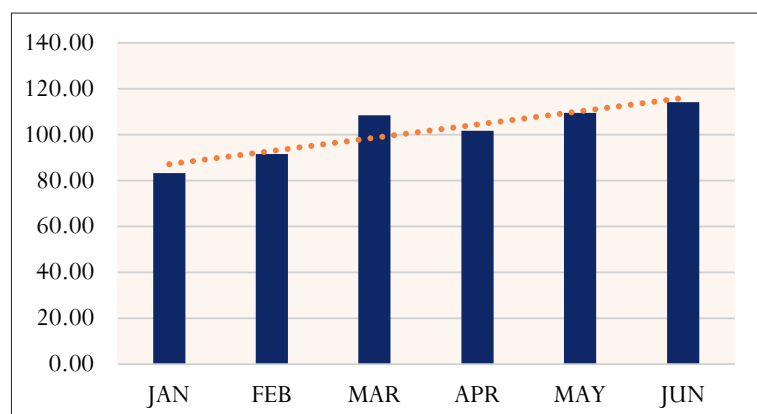


Fonte: Autoridade Reguladora de Energia (ARENE)

À semelhança das duas primeiras revisões, esta última foi justificada pela escalada do preço do crude no mercado internacional, um im-

pacto directo da crise energética desencadeada pelo conflito geopolítico entre a Rússia e a Ucrânia.

Gráfico 2 – Evolução do preço médio mensal do crude (dólar por barril) no mercado internacional⁶



Fonte: Federal Reserve Bank of St. Louis ([tps://fred.stlouisfed.org/series/MCOILWTICO](https://fred.stlouisfed.org/series/MCOILWTICO)) e macrotends (<https://www.macrotrends.net>)

⁵ <https://www.dw.com/pt-002/mo-%C3%A7ambique-aumenta-o-pre%C3%A7o-dos-combust%C3%A9is-g%C3%A1s-de-cozinha-%C3%A9-maior-subida/a-62334892>

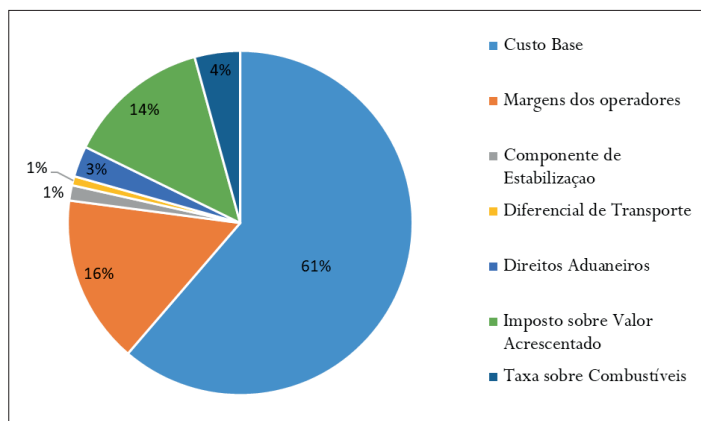
⁶ Adota-se o West Texas Intermediate (WTI) como proxy para o preço de referência do barril no mercado internacional

Os mecanismos de fixação de preços dos produtos petrolíferos são regulados pelo Decreto no 89/2019, de 18 Novembro. Esse decreto prevê uma revisão mensal sempre que se verifique uma variação do custo base (soma do preço base, sua correção e outros custos de importação) superior a 3%, ou caso haja alteração do valor das imposições fiscais aplicáveis.

Nesta terceira revisão anual, o Governo não alterou a sua receita fiscal, que perfaz pouco mais

de 21% do total do valor pago pelo consumidor final de combustíveis. No lugar de sacrificar as suas receitas como havia feito na segunda revisão, o Governo decidiu remover a correção do preço base, um instrumento previsto no Decreto 89/2019 e que determina a compensação dos operadores por perdas e ganhos do período anterior. Paralelamente, colocou fim ao processo de acumulação de dívidas com as gasolinas.

Gráfico 3. Estrutura do preço de combustíveis (Gasolina Mt/litro)



Fonte: Autor com base em dados da Entidade Reguladora de Energia

Os impactos do último aumento dos preços de combustíveis são directamente sentidos pelo sector dos transportes de passageiros e carga, onerando a sua estrutura de custos, com efeitos para toda a economia, o que encarece os preços de outros bens (com destaque para produtos alimentares básicos) e, em última instância, resultando em condições mais proibitivas de crédito bancário.

As implicações sobre o poder de compra das famílias, sobretudo as mais vulneráveis, são adversas. Dados do Instituto Nacional de Estatística

(INE) indicam que Moçambique registou, só nos primeiros cinco meses do ano, um aumento de preços na ordem de 5,56%, uma subida impulsionada principalmente pelas divisões de produtos alimentares e bebidas não alcoólicas (3,05 pontos percentuais) e transportes (1,56 pp). Considerando a natureza pouco flexível das remunerações, este aumento generalizado de preços implica uma deterioração significativa do poder de compra das famílias e um aumento da vulnerabilidade social.

Sobre as medidas tomadas pelo Governo

Embora afecte de forma diferente as economias, a actual escalada de preços de produtos representa uma crise global. Do ponto de vista teórico, a recomendação geral das instituições financeiras internacionais, como o Fundo Monetário Internacional (FMI), tem sido no sentido de as economias evitarem políticas distorcivas que procuram limitar a repercussão dos preços

internacionais, incluindo através de subsídios e isenções fiscais.

Esta recomendação assenta na ideia de que os sinais de preço são cruciais para permitir que a demanda e a oferta se ajustem e induzam uma resposta à demanda, na qual os preços altos incentivam as pessoas a serem mais eficientes em termos energéticos. Mas esta não é uma solução

one size fit all e a economia moçambicana é prova disso.

O facto é que há algum tempo os preços de combustíveis em Moçambique são administrados. Portanto, devido aos custos sociais que tal medida implicaria não seria esta a altura para ensaiar uma “liberalização” do sector de combustíveis.

Reconhecendo este facto, o Governo tem feito intervenções pontuais no sector para controlar a evolução dos preços desta commodity no mercado doméstico. Um esforço com reconhecido mérito. Entretanto, uma análise às medidas tomadas nos últimos meses parece sugerir uma abordagem mais reactiva do que proactiva do Governo nas suas intervenções no sector. Isto é, de forma ad hoc o Executivo vai usando medidas paliativas para mitigar o impacto dos choques externos.

Foi precisamente essa abordagem assente em medidas paliativas “reactivas” que criou condições para a recente paralisação dos transportes no Grande Maputo. É que não se pode dar resposta a um choque persistente sem uma estratégia consistente e sustentável.

Uma análise retrospectiva das intervenções do Governo no sector revela pelo menos três tipos de medidas. A primeira consistiu no subsídio às gasolineiras. Desde logo, esta medida mostrou-se insustentável, levando o Governo a acumular uma dívida na ordem de 125 milhões de dólares em subsídios. Uma dívida que colocou em risco a segurança no fornecimento de combustíveis, uma vez que a compensação incompleta aos fornecedores é frequentemente associada à escassez de oferta.

A segunda medida surgiu na sequência da segunda revisão anual dos preços de combustíveis, em Maio último. O Governo anunciou um novo pacote de medidas de redução de taxas, custos e outros valores associados aos preços de combustíveis, incluindo a redução da taxa de manuseamento portuário em 5%, redução dos

custos da infra-estrutura logística do combustível destinado aos postos de abastecimento em 60%, a redução das margens de instalações de armazenagem em 30%, corte de 15% das margens do distribuidor e de 15% das margens do retalhista, e a redução temporária da taxa sobre combustíveis em 4 meticais por litro de gasolina e de gasóleo.

Após a aprovação do referido pacote de medidas, e no calor da retoma do apoio programático ao Orçamento do Estado, a retórica do Governo começou a estar mais alinhada com a do FMI⁷, segundo a qual os subsídios às gasolineiras eram, de facto, ineficientes e insustentáveis⁸ pois, além do custo fiscal, a medida beneficiava a todos, ricos e pobres, e não aos que realmente precisam.

Embora as medidas não tenham sido integralmente implementadas, mormente a redução das margens dos distribuidores, elas contiveram, por algum tempo, os ânimos. O fim do período de relativa calma foi precipitado pelo anúncio do terceiro agravamento dos preços de combustíveis.

Mais uma vez, e agora dando resposta a uma situação de paralisação das actividades dos transportadores e de agitação social, o Governo reuniu com os transportadores e anunciou outra medida: o pagamento de um subsídio ao transportado para enfrentar a subida das tarifas de transporte, por um período de seis meses. Aqui, e recordando a experiência do subsídio às gasolineiras, prevalece um certo cepticismo quanto à canalização integral dos subsídios aos beneficiários.

E mais: pelo facto de limitar-se apenas aos transportes devidamente licenciados e que operam na zona metropolitana do Grande Maputo e nas capitais provinciais, o mecanismo de subsídio ao transportado não será capaz de evitar uma nova deterioração do poder de compra das famílias, antevendo-se um agravamento dos preços dos bens e serviços para reflectir os novos custos de transporte fora das grandes cidades.

⁷ <https://www.voaportugues.com/a/mo%C3%A7ambique-fmi-imp%C3%B5e-fim-de-subs%C3%ADdios-que-n%C3%A3o-t%C3%A3o-efeitos-positivos/6578391.html>

⁸ <https://www.diarioeconomico.co.mz/2022/05/06/economia/governo-afasta-hipotese-de-subsidio-as-gasolineiras-e-panificadoras-face-aos-precos/>

Necessárias medidas urgentes e consistentes de protecção do poder de compra das famílias

Como se pode depreender, o Governo ainda não encontrou uma estratégia consistente para, de forma sustentável, responder a este choque externo persistente que afecta o sector de combustíveis e de produtos alimentares e, sobretudo, evitar que o seu ônus seja sentido desproporcionalmente pelos pobres.

Considerações sobre a referida estratégia são particularmente importantes devido à limitada margem fiscal que o Governo apresenta actualmente, dificultando/inviabilizando a canalização de subsídios para mitigar por um longo período de tempo o impacto do aumento de preços no mercado internacional e transferências para assegurar a manutenção do poder de compra do segmento da população mais vulnerável.

Face à reduzida margem existente – o Orça-

mento do Estado para 2022 foi aprovado com um défice de quase 156 mil milhões de Meticais, medidas fiscais na forma de novas reduções/suspensões de elementos que contribuem para o encarecimento dos combustíveis e principais bens alimentares – com destaque para o IVA e os direitos aduaneiros – podem ajudar a mitigar o impacto do choque sobre o poder de compra das famílias.

A agitação social vivenciada esta segunda-feira deve ser entendida como um sinal de um problema maior de deterioração do poder de compra e do padrão de vida dos moçambicanos. Dada a magnitude do choque para os rendimentos reais das famílias, uma consequência directa do elevado grau de vulnerabilidade externa, uma resposta política acertada é neste momento urgente.



INFORMAÇÃO EDITORIAL:

Propriedade: CDD – Centro para Democracia e Desenvolvimento
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: Emídio Beula
Autor: Gabriel Manguela
Equipa Técnica: Emídio Beula, Dimas Sinoa, Américo Maluana
Layout: CDD

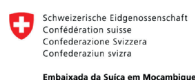
Contacto:
Rua Dar-Es-Salaam Nº 279, Bairro da Sommerschild, Cidade de Maputo.
Telefone: +258 21 085 797

CDD_moz
E-mail: info@cddmoz.org
Website: <http://www.cddmoz.org>

PARCEIRO PROGRAMÁTICO



PARCEIROS DE FINANCIAMENTO



Embaixada da Suíça em Moçambique

