

Economia cresce bem mas famílias e empresas com dificuldades crescentes



Ricardo Cabral

O desempenho macroeconómico favorável parece não estar a refletir numa melhoria do rendimento das famílias

A síntese de execução orçamental mensal publicada pela DGO no final de novembro revela que o saldo das administrações públicas em contabilidade pública caiu de +5,2 mil milhões de euros nos primeiros nove meses do ano para +2,4 mil milhões nos primeiros dez meses do ano. Em outubro terá sido pago o grosso do pacote de apoio ao rendimento das famílias estimado pelo Governo em cerca de 2,4 mil milhões de euros, nomeadamente meia pensão aos pensionistas por conta da pensão de 2023.

No entanto, a melhoria das contas públicas nos primeiros dez meses do ano em relação ao período homólogo de 2021 foi de 9,2 mil milhões de euros, cerca de 700 milhões inferior ao observado nos primeiros nove meses do ano. Se não fosse o pacote de apoio às famílias, a despesa pública provavelmente teria caído nos primeiros dez meses do ano em relação ao período homólogo.

Se a execução orçamental em novembro e dezembro fosse exatamente análoga à de 2021, o saldo orçamental em 2022 em contabilidade pública seria positivo em talvez 400 milhões de euros. Contudo, há que contar com a injeção de cerca de mil milhões no mercado da energia nacional, com uma ligeira melhoria das contas públicas no final do ano em comparação com 2021 e com outros efeitos *ad hoc* que ocorrem sobretudo na despesa pública. Assim, um ligeiro excedente orçamental em contabilidade pública em 2022 parece alcançável.

Ventos favoráveis...

Esse desempenho orçamental é consequência do surpreendente desempenho macroeconómico do país. O INE publicou as estatísticas das contas nacionais trimestrais a 30 de novembro. Nos doze meses até setembro, o PIB cresceu 7,6% em termos reais, em comparação com os doze meses concluídos em setembro de 2021. Essa muito elevada taxa de crescimento ocorre apesar da muito significativa deterioração dos preços dos combustíveis que oneram as importações do país.

As estatísticas em termos nominais, isto é, não ajustadas do efeito da inflação, são ainda

mais interessantes que as estatísticas em termos reais. O PIB nominal cresceu 22,7 mil milhões de euros (+10,8%) no ano concluído em setembro de 2022. Contudo, o défice da balança comercial aumentou somente 885 milhões de euros, para 6,7 mil milhões, ainda assim, representando uns demasios elevados 2,9% do PIB. Isto porque as exportações de bens e serviços cresceram 36,3%, acima da taxa de crescimento de 34,9% das importações de bens e serviços. No passado, tais taxas de crescimento nominal e real resultariam num crescimento mais acentuado das importações do que das exportações, sobretudo no contexto de um choque adverso nos preços dos combustíveis e dos cereais de que a economia portuguesa depende.

... e ventos contrários

O desempenho macroeconómico favorável parece não se estar a refletir numa melhoria do rendimento disponível das famílias suficientemente significativa. Em particular de notar que, em resultado do aumento das taxas de juro de referência pelo Banco Central Europeu, as taxas Euribor a 3, 6 e 12 meses aumentaram 2,5, 2,9 e 3,3 pontos percentuais no último ano, respetivamente. A expectativa é que o BCE aumente as suas taxas de juro de referência em mais 0,5 pontos percentuais na próxima reunião de política monetária em dezembro.

O crédito à habitação das famílias é de 100 mil milhões de euros, sendo a quase totalidade contrária a taxas variáveis indexadas às taxas Euribor. Por conseguinte, no prazo de menos de um ano, a despesa com juros das famílias com os empréstimos à habitação aumentará pelo menos 3 mil milhões de euros por ano (i.e., 1,3% do PIB).

Algo similar provavelmente ocorrerá com o crédito a taxas variáveis do setor financeiro às empresas do sector não financeiro. Os empréstimos do setor financeiro residente às empresas não financeiras são de cerca de 94,5 mil milhões de euros, a que acresce o crédito contratado junto de instituições financeiras não residentes e o aumento da despesa com juros com outras formas de dívida das empresas. Por conseguinte, apesar do momento pujante da economia portuguesa, é de esperar um forte abrandamento ou mesmo uma retração do consumo das famílias e do investimento das empresas, sobretudo porque, como já insistido nesta coluna, as administrações públicas estão a aumentar a sua poupança de forma muito rápida.

Ungrofluxus pas

Na conferência sobre o novo aeroporto de Lisboa organizada pelo PÚBLICO e pelo Conselho Económico e Social e que decorreu na última terça-feira, o presidente executivo da ANA, Thierry Ligonnière, citando o PÚBLICO, "fez questão de, conforme afirmou, "acabar com alguns mitos" frisando que "o custo da expansão do novo aeroporto não está previsto" no contrato de "privatização" da ANA em fevereiro de 2013, em que a adquirente foi uma subsidiária (Vinci Airports) da multinacional francesa Vinci, que detinha e atualmente detém, através da sua subsidiária



Essa insistência da Vinci Airports na Portela + Montijo custou ao sistema aeroportuário do país talvez oito anos

Vinci Highways, 49,5% da Lusoponte.

A Lusoponte detém o monopólio das travessias rodoviárias sobre o Tejo na área de Lisboa, em regime de concessão até 2030. Porém, de acordo estimativas do Tribunal de Contas, essa concessão deveria ter terminado entre 2019 e 2023. O contrato de concessão da Lusoponte foi revisto em 2000 em termos muito adversos ao erário, segundo uma pertinente análise de Joaquim Miranda Sarmento. Esperemos que o contrato de concessão da Lusoponte não seja prorrogado mais uma vez.

Por seu lado, a ANA tem o monopólio sobre os aeroportos em Portugal, em regime de concessão até 2050.

A supraclada afirmação do presidente executivo da ANA foi uma surpresa mediática e de facto um mito que se desfaz porque, aquando da privatização da ANA, a mensagem que o Governo de então passou para a opinião pública é que o custo de construção do novo aeroporto de Lisboa seria suportado por essa empresa, aliás, como sugerido em relação a Portela + Montijo numa nota de imprensa de 2019 dessa empresa.

Thierry Ligonnière referiu ainda que a proposta Portela + Montijo defendida pela ANA é apenas uma proposta, "mas é o

concedente [o Estado] que decide". Contudo, esse gestor, embora técnica e formalmente correto, não tem razão, porque o mito é, na prática esse: *é o Estado que decide*.

A ANA não paga o novo aeroporto?

O grupo Vinci, que controla e detém 49,5% e 100% de dois monopólios estratégicos a operar em Portugal em regime de concessão, é nosso convidado. Esperamos que seja um bom cidadão. Bom cidadão não é andar a insistir pelo menos oito anos na tecla da Portela + Montijo para depois, presentindo a mudança de ventos, dizer que não paga.

É positivo que a Vinci Airports, com este discurso do presidente executivo da ANA, tenha finalmente reconhecido que a proposta Portela + Montijo foi e é um flop. TAP, Easyjet e Ryanair deram um contributo importante nesse processo ao afirmar que não estariam disponíveis para trocar Portela pelo Montijo, enterrando-o de vez. No entanto, a Vinci Airports/ANA, para além do mais, conseguiu: assinar com o Estado uma adenda ao contrato de concessão em 2019; convencer o Governo a mover a Força Aérea Portuguesa para fora da base aérea do Montijo; criar uma crise política e um braço de ferro entre o primeiro-ministro e o seu ministro das Infraestruturas; até uma reunião entre estes governantes, o líder do principal partido da oposição e o seu vice-presidente, com o objetivo de definir um processo para a escolha do novo aeroporto, em que Portela + Montijo continuavam como alternativa.

Essa insistência da Vinci Airports na Portela + Montijo custou ao sistema aeroportuário do país talvez 8 anos. Custou a Lisboa e ao seu desenvolvimento provavelmente mais de uma década. Por conseguinte, a Vinci Airports e a própria Vinci, se querem continuar por cá a deter e controlar monopólios (sem concorrência) e com rendas asseguradas não podem dizer não pago!

Deveriam ao invés dizer, desculpem portugueses, acreditávamos que Portela + Montijo seria a melhor solução, mas estávamos profundamente equivocados. Queremos ser parte da solução e estamos dispostos a pagar uma parte significativa da fatura com o novo aeroporto de Lisboa. Mas a clarificação de posições foi importante

Estávamos perante um mal-estar crescente sobre a realidade em que operam esses dois monopólios estratégicos controlados em 100% e 49,5% pelo grupo Vinci, em que ninguém sabia bem a quem apontar o dedo, tendo Thierry Ligonnière, com uma surpreendente falta de habilidade, acendido um potente holofote sobre uns desses monopólios.

Por isso, creio que é caso para dizer, *merci*, Thierry, por implicitamente reconhecer com o seu discurso que Portela + Montijo não é solução viável e por afirmar que a ANA (e a Vinci Airports) não suportará o custo de construção do novo aeroporto de Lisboa.

A ver vamos se será mesmo assim...

Professor de Economia do ISEG. Escreve à segunda-feira