

## Editorial n.º 21 – Ambiente de negócios (parte 3)

### A LIBERDADE DE COMÉRCIO:

#### COMÉRCIO INTERNO:

A liberdade de comércio é **fundamental para a formação e acumulação de capital.**

**A transformação dos produtos em mercadorias**, que, em geral, está garantida nas cidades, é **essencial para esbater as assimetrias regionais, a desigualdade entre o campo e a cidade e o êxodo rural.** Podem **imaginar-se as políticas mais pródigas, com ofertas múltiplas** aos camponeses, **benefícios fiscais** de todo o tipo e espécie para cidadãos e empresas, **palestras e comícios** sobre o regresso ao campo ou os males da vida urbana e **tudo o mais** que a imaginação possa alcançar, **que, sem um comércio regular, as distorções só irão agravar-se.** Nas cidades, **se o comércio interno não funcionar, os produtos do campo tornam-se inacessíveis, agravando a pressão sobre as importações.**

**Sem comércio, a produção camponesa passa a ser de mera subsistência,** não garantindo sequer o mínimo de qualidade alimentar, por falta de variedade, condenando os camponeses a uma **vida de miséria e impedindo a conversão do seu património em capital.**

Há duas restrições fundamentais à liberdade de comércio interno: **o estado das vias e as restrições à liberdade de passagem.**

É primordial que o Estado priorize a resolução do problema do **estado das vias**, o que se faz **adequando a despesa corrente à sua manutenção e não com mais investimentos.**

Podem buscar-se as definições mais bonitas, usar-se as palavras mais caras do dicionário, que **estratégia é focarmo-nos num objectivo principal**, alguns poucos objectivos secundários e **decidir o que e quanto sacrificar: estratégia é decidir onde colocar os recursos!**

Ora, a nossa estratégia para o desenvolvimento das estradas tem sido a **ausência de estratégia: distribuir migalhas para todos, com o que conseguimos não ter quase nenhuma estrada boas condições.** Pensamos que **para os 6 eixos fundamentais**, que fazem a ligação Norte-Sul e Este-Oeste<sup>1</sup> e, a **ligação das restantes capitais provinciais a estes eixos há recursos suficientes: é aqui que eles devem ser colocados.** **Construídos ou reconstruídos os eixos e estradas principais, dotados das verbas necessárias para que não se deterioreem, então poderemos passar à construção ou reconstrução das vias secundárias e terciárias.** As estradas não são um fim, são **um meio de garantir o comércio e a liberdade de circulação das pessoas.** **Sem a ligação aos grandes centros o objectivo não se cumpre.** **Uma estrada secundária ou terciária que deságue num conjunto de buracos é um total desperdício que em nada contribui para o bem estar das populações que serve.**

É igualmente necessário **acabar com as restrições à livre circulação, eliminando todos os controlos e barreiras** nas estradas que, sob os mais diversos pretextos, **impedem a livre circulação.** Com **excepção das regras do código da estrada**, que devem incumbir à PN, todo o restante **controlo do cumprimento da Lei** deve ser da **exclusiva competência da ANIESA**<sup>2</sup>. A actividade de inspecção deve ser exclusivamente realizada através de **controlos aleatórios e ocasionais, já que os controlos fixos e permanentes são totalmente ineficazes, dispendiosos e prejudicam a livre circulação.**

<sup>1</sup> Luanda-Uige; Luanda-Saurimo, Luanda-Benguela-Lubango, Luanda-Huambo-Lubango; Lubango-Ongiva; Benguela-Huambo-Luena.

<sup>2</sup> PN – Polícia Nacional; ANIESA - Autoridade Nacional de Inspeção Económica e Segurança Alimentar

Também aqui é **fundamental eliminar autorizações prévias e fixar as obrigações de comerciantes e camionistas em listas de verificação** que permitam a **execução do transporte e comércio com a protecção dos recursos naturais, consumidores e concorrentes adequada ao nosso nível de desenvolvimento**, garantindo um **forte crescimento da actividade** e que se **formalizem os negócios** de tantos e tantos **operadores honestos** que se vêm **obrigados a viver numa semi-legalidade** que só aproveita a quem recebe as “gasosas”. Quanto a nós, apenas deve ser sujeito a **autorização** o transporte de produtos que afectem os **recursos naturais ou sejam perigosos** (madeiras, pedras, combustíveis, incluindo carvão) e a **única obrigatoriedade** o pagamento dos **impostos**. Tudo o resto só serve para **consumir recursos do Estado e dos camionistas**.

O **Ministro da Indústria e Comércio** deveria ser **avaliado**, no que respeita ao **comércio interno**, **exclusivamente pela quantidade de empresas de comércio e logística**, pela **formalização da actividade e pelo crescimento do valor acrescentado bruto destes dois sectores!**

Tentar resolver o problema do **desenvolvimento fora de Luanda de outra forma é pura utopia**: as **assimetrias resolvem-se com boas estradas e total liberdade para comerciar**, não com programas de desenvolvimento regional!

## **COMÉRCIO EXTERNO**

No que diz respeito ao **comércio externo**, somos **absolutamente favoráveis à protecção da produção nacional nascente**: todos os Estados de sucesso o fizeram. **Porém, com instrumentos que dinamizem a sua produtividade, não com os que a comprometem**. Qualquer **instrumento de aplicação casuística é desadequado**; o **instrumento adequado é uma pauta aduaneira regressiva**, isto é, um instrumento **imediatamente acessível e aplicável sem necessidade de contacto pessoal** de qualquer espécie, que **permita tomar decisões racionais com base em informação suficiente e atempada** e que **fixe níveis de protecção cada vez menores**, obrigando a produção nacional a **aumentar a produtividade**. Ao contrário da **proibição, fixação de quotas de importação ou obrigatoriedade de licenças de importação**, uma **pauta aduaneira regressiva garante a protecção simultânea dos consumidores e da produção interna**:

- a) porque **promove a concorrência** uma vez que os empresários irão dispor da **informação necessária para tomarem decisões racionais com base num conjunto perfeitamente conhecido de regras**; ao contrário, os **sistemas de proibições exigem um contacto pessoal e directo** para obter informações credíveis e **não existe uma perspectiva segura sobre o futuro** das regras, **limitando fortemente o investimento**: só serve para **manter o que já existe**;
- b) porque **promove a concorrência retirando poder aos empresários instalados que dominam os corredores governamentais e conhecem e percebem melhor o complexo conjunto de regras e os mecanismos de “poder”**, eliminando a **resistência à entrada de novos operadores e o potencial de corrupção** que resulta do **relacionamento directo entre o agente do Estado e o importador**;
- c) porque os **produtores nacionais** existentes e vindouros, **serão obrigados a tornarem-se cada vez mais competitivos à medida que o nível de protecção decresce**;
- d) porque o **sacrifício dos consumidores se torna perfeitamente conhecido e controlável**: **uma taxa de 20% significa que eu irei pagar mais 20% do que poderia pagar se comprasse um produto estrangeiro sem taxa**; e a **decisão de qual o sacrifício aceitável para proteger a produção nacional cabe, em última instância, à sociedade que é o conjunto dos consumidores**; com os **sistemas de proibições não há qualquer possibilidade de controlar a dimensão do sacrifício e ficamos todos sujeitos aos preços monopolistas dos**

poucos produtores nacionais, cujo **objectivo, como investidores, é apenas o aumento dos seus lucros;**

e) porque, **promove a nossa competitividade internacional**, o que resulta no **aumento do consumo sem aumentar a pressão** sobre as **importações, favorecendo a estabilidade da moeda nacional;**

f) porque **o Estado** obtém uma **receita** sob a forma de impostos sobre a importação **que pode ser usada para compensar o sacrifício que se exige aos consumidores**

A **suposta substituição das importações** que resultou da aplicação do DP 23/19 é, na nossa opinião **completamente contrariada pelos factos.**

**Tabela 1 — oferta total ao consumo**

	2017	2018	Cresc	2019	Cresc	2020	Cresc	Desde 17
Consumo	96 074	72 076	-25%	53 573	-26%	42 344	-21%	-56%

Fonte: BNA - PIB sem exportações + importações de bens finais

**Não houve qualquer substituição das importações pela produção interna, apenas uma substituição das importações por absolutamente nada, ou seja, por um descomunal decréscimo (-56% desde 2017) do consumo.** É certo que houve **poupança de divisas mas à custa da redução do consumo, não da substituição das importações.**

Uma **politica** de protecção **saudável torna as empresas competitivas e capazes de sobreviver sozinhas; tratar a iniciativa privada como crianças sem autonomia é, na nossa opinião, a forma errada de o fazer.**

**Há todas as razões para proteger a produção nacional; não há nenhuma razão para o fazer de maneira errada!**

É, por isso, nossa **opinião que o DP 23/19 deva ser urgentemente revogado e substituído por uma pauta aduaneira regressiva.**

Luanda, 21 de Fevereiro de 2021

Heitor Carvalho

**CINVESTEC**