



## DESTAQUE ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2010

# Governo afina discurso e corta novas estradas

Cinco concessões rodoviárias suspensas e a reanálise do troço de TGV entre o Porto e Vigo marcam um recuo.

Nuno Miguel Silva  
nuno.silva@economico.pt

As obras públicas e os grandes projectos de investimento regressaram à primeira linha da discussão política, depois do Governo ter anunciado, ontem, a suspensão do lançamento dos concursos públicos internacionais para a construção e exploração de cinco concessões rodoviárias, anunciadas para este ano. Sob pressão, interna e externa, José Sócrates afinou o tom do discurso: o Governo vai manter os investimentos em infraestruturas, nomeadamente no TGV e no novo aeroporto de Lisboa, mas não vai lançar novas parcerias público-privadas.

Na conferência promovida pelo Diário Económico e Ordem dos Técnicos Oficiais de Conta sobre o Orçamento do Estado para 2010, no Centro Cultural de Belém, José Sócrates foi claro: "Portugal não pode e não deve desistir de modernizar as suas infra-estruturas para ficar bem ligado ao mundo". O primeiro-ministro definiu cinco áreas de investimento para os próximos anos. As barragens, as escolas, os hospitais, os equipamentos sociais e, finalmente, as infraestruturas. Em tom irónico, aliás, Sócrates referiu que os críticos do investimento público centram as suas atenções nas infraestruturas para "esconder" os outros investimentos. Mesmo assim, disse, o TGV e o novo aeroporto são para avançar.

Sem desmentir as palavras do primeiro-ministro, António Mendonça ficou com a responsabilidade de anunciar que o Governo não promoveria novos lançamentos de concursos de estradas. O ministro das Obras Públicas esteve num almoço da Ordem dos Economistas e deu os sinais que o país e os investidores internacionais aguardavam. Tendo em conta a situação económica e financeira de Portugal e a necessidade de controlar as contas públicas, não haverá novos projectos de estradas e novas concessões para lá das que já estavam em curso.

António Mendonça acrescentou que o projecto de alta velocidade ferroviária e o novo aeroporto internacional de Lisboa são projectos cujos calendários de lançamento se mantêm, considerando-os "prioridades" do actual Governo. Mas, no caso do TGV, o

**"Portugal tem de se inserir numa visão mundial e europeia dos seus mercados e precisa de ter um sistema de logística e de transportes para colocar os seus produtos junto dos seus clientes. A rede de alta velocidade é absolutamente essencial."**

José Sócrates  
Primeiro-ministro

**"Não há aqui qualquer regressão nas opções do Governo, agora, estes objectivos têm que ser levados a cabo tendo em conta o quadro orçamental."**

Teixeira dos Santos  
Ministro das Finanças

**"Todos os investimentos implicam numa primeira fase o endividamento, necessário para realizar a obra. O país está numa fase em que precisa de fazer escolhas estruturantes e modernizar."**

Pedro Silva Pereira  
Ministro-Adjunto

**"Os objectivos que estão definidos em alta velocidade são para ser levados para a frente."**

António Mendonça  
Ministro das Obras Públicas

ministro das Obras Públicas fez uma ressalva: no caso da linha Porto-Vigo, o governante anunciou que será feita uma reavaliação da análise custo-benefício para concluir se compensa construir uma linha mista, para mercadorias e passageiros (ver página 8).

Também Pedro Silva Pereira afinou pelo mesmo tom. Reagindo a um estudo do Ministério das Finanças que evidenciou a possibilidade de algumas das grandes obras apresentarem défices de exploração e prejuízos, o ministro da Presidência rejeitou a possibilidade de cancelamento desses projectos. "Não podemos continuar com a situação em que demoramos anos a discutir os projectos, 20 anos para a alta velocidade, quando os estudos dizem que precisamos deles".

"Se estes investimentos são úteis a prazo, o Governo não vai abandoná-los", afirmou o ministro-adjunto, na conferência após a realização do Conselho de Ministros de ontem.

Mais cuidadoso, Teixeira dos Santos preocupa-se sobretudo por falar para os mercados internacionais. Sem se comprometer com nenhuma resposta clara à questão do calendário das grandes obras públicas, o ministro das Finanças é bastante menos assertivo que os seus pares do Governo.

Ontem, na comissão parlamentar de Economia e Finanças, na primeira reunião sobre a proposta de orçamento para o próximo ano, Teixeira dos Santos concordou que "o TGV é um projecto importante para o reforço da competitividade e para melhorar as acessibilidades do País", mas alertou para o facto de ser "um esforço de investimento que tem de ser levado a cabo dentro do quadro orçamental que temos".

E, sobre calendários, foi ainda mais distante. "Este é um primeiro debate e iremos discutir isto mais na especialidade. Remeto para o colega das Obras Públicas as respostas mais específicas que foram colocadas [referentes a calendários], para que ele possa entrar em mais detalhe. Estamos perfeitamente alinhados quanto ao sentido genérico, mas não que tem a ver com política sectorial gostaria que fosse ele a falar e não eu. Mas no quadro geral temos perfeita consonância." ■ com M.G., M.P. e P.C.S.



José Sócrates abriu ontem a conferência do Diário Económico, no Centro Cultural de Belém.

## REACÇÕES AO ANÚNCIO DE DESACELERAÇÃO DOS INVESTIMENTOS



Jorge Costa  
Deputado do PSD



Heitor de Sousa  
Deputado do Bloco de Esquerda

"Tudo isto vem dar razão àquilo que andámos a dizer meses a fio. O país não tem condições para avançar para investimentos públicos com este modelo de financiamento que implica elevados custos para o país."

"O recuo do Governo é em relação a algo que já tínhamos considerado escandaloso e óbvio, que foi a criação de um mercado de negócio para as empresas de obras públicas crescerem e se desenvolverem com custos para a população."

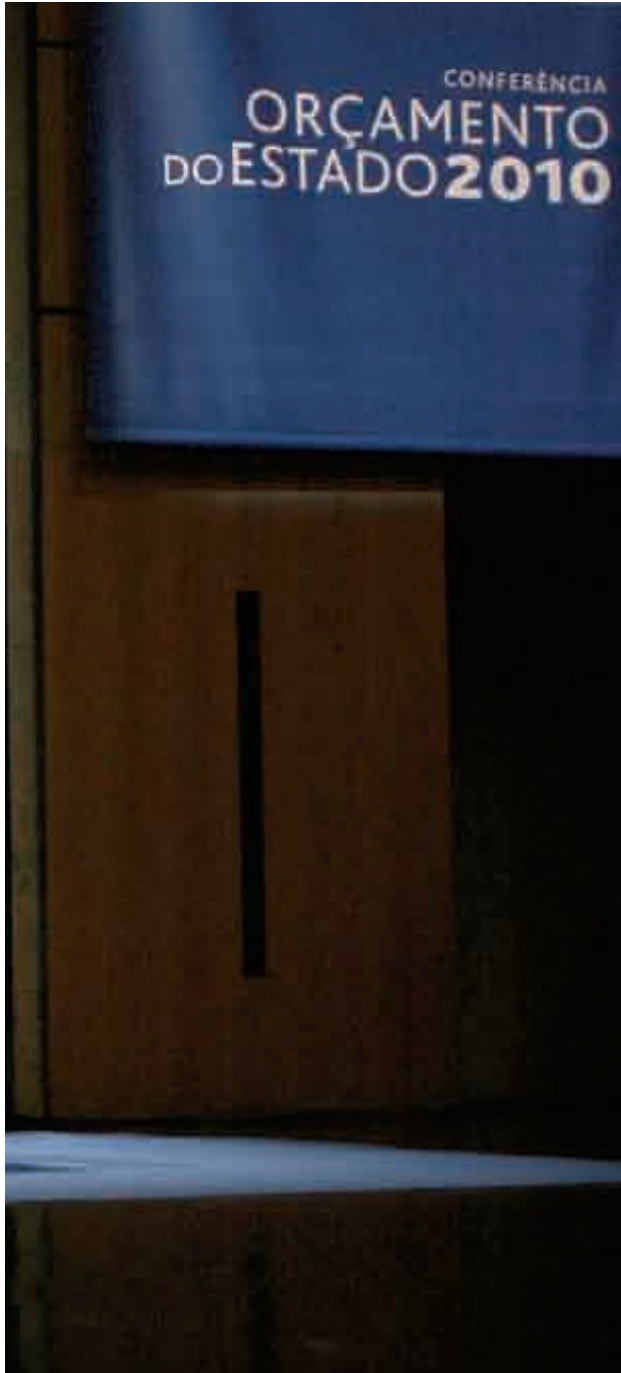
PONTOS-CHAVE

O investimento em grandes obras voltou a marcar a agenda política no dia em que o Governo confirmou o adiamento de cinco concessões rodoviárias.

O ministro das Obras Públicas afirmou ontem que faz sentido voltar a discutir as características da linha de alta velocidade ferroviária entre Porto e Vigo.

Os estímulos à economia vão continuar, pelo menos durante este ano, garantiu ontem o primeiro-ministro na conferência organizada pelo Diário Económico.

João Paulo Dias



TRÊS PERGUNTAS A...



PEDRO ADÃO E SILVA

Sociólogo

“Faz todo o sentido cortar nas novas estradas”

O sociólogo Pedro Adão e Silva aplaude a decisão do Governo. Apesar de fazer parte do manifesto a favor das obras públicas, Adão e Silva defende que este não é o momento.

A suspensão de novas concessões rodoviárias foi um

recuo do Governo?

As condições de financiamento alteraram-se e, por isso, faz todo o sentido que, tendo que cortar em alguma coisa, então que se corte nas concessões rodoviárias. Sobretudo porque muitas delas eram semelhantes às SCUT, ou seja, não eram portajadas. Por outro lado, não pode haver uma retracção brutal no investimento público e o TGV e o novo aeroporto parecem-me prioritários sobre muitas dessas concessões rodoviárias que estavam previstas. Parece-me que, mesmo aquelas que eram mais prioritárias, como a de Trás-os-Montes, poderão esperar por condições financeiras mais favoráveis.

A opção do Governo foi, então, a mais correcta?

Penso que sim. Se é preciso desistir de alguma coisa, faz todo o sentido desistir das novas estradas e não do TGV ou do novo

aeroporto, já que estes projectos são estratégicos do ponto de vista de serem importantes pontos de ligação à rede europeia.

A decisão do Governo poderá ter ocorrido por pressão do Partido Social Democrata ou do Presidente da República?

Penso que não. Na minha opinião, penso que a decisão agora anunciada terá tido mais pressão financeira do ministro das Finanças, Fernando Teixeira dos Santos. O que é natural, nesta altura. Aliás, o ministro das Finanças já tinha dado a entender que as concessões rodoviárias iam ser suspensas. O ministro das Finanças está a chamar mais poderes para si próprio, o que é justificável. E não é só na economia. Por isso penso que aqui é mais relevante o ganhar de peso político do ministro das Finanças do que de qualquer outras forças políticas. ■ D.F.

TRÊS PERGUNTAS A...



EDUARDO CATROGA

Economista e ex-ministro das Finanças

“O Governo começa a ouvir, embora com muito atraso”

Eduardo Catroga diz que é necessário redefinir prioridades, mas não de forma cega.

As declarações dos ministros das finanças e obras públicas podem ser lidas como um recuo?

Fui subscritor de um manifesto cuja mensagem era a de que era

necessário redefinir prioridades. Parece que o Governo começa a querer ouvir, mas os seus membros ainda não ouvem todos pelo mesmo diapasão. Embora comece a ouvir com muito atraso porque os compromissos assumidos em relação às parcerias público-privadas já são muito importantes. Mas vale mais tarde do que nunca.

A opção de não avançar com mais estradas está correcta?

Redefinir prioridades não é ser cego. Há estradas, como os acessos a centros urbanos que são absolutamente necessárias até para aumentar a produtividade de investimentos rodoviários já feitos. Mas o plano rodoviário nacional de auto-estradas precisa de ser visto. Cada quilómetro custa 16 milhões de euros, 500 quilómetros desnecessários, pelo menos em função da procura nos próximos 10 anos, são 8.000 milhões de euros... É necessário redefinir prioridades nas auto-estradas, nos troços do TGV e o modelo de execução das

parcerias público-privadas. Mesmo no caso do troço do TGV para Madrid devia haver um contrato concessão-exploração e não com o risco do lado do contribuinte.

O Governo sempre disse que o investimento era fundamental. Esta escolha pode condicionar a retoma?

O Governo disse isso mas já não acreditava. É necessário investimento público de qualidade para a recuperação, mas isso vê-se sobretudo na recuperação do investimento empresarial. O Governo tem vindo a reduzir fortemente nos últimos anos o investimento no sector público administrativo. E ainda perdemos investimento público fora do Orçamento. E não é por falta destes investimento que o País não tem crescido. É preciso começar a pensar no modelo de desenvolvimento, em investimento de qualidade, para o sector de bens transaccionáveis, para o crédito bancário para as empresas... ■ C.O.S.

PÚBLICOS



Pedro Mota Soares  
Deputado do CDS-PP

“Sempre defendemos que os investimentos deviam ser revistos globalmente em termos de prioridades e de calendário. Confirma-se que o Governo tinha um discurso antes das eleições e outro discurso depois.”



Bruno Dias  
Deputado do PCP

“O Governo insiste numa atitude que levanta dois problemas: só há investimento da base de PPP, que já demonstraram ser lesivas para o Estado e faz chantagem dizendo que só há investimento através deste modelo de financiamento.”



Manuel Teixeira  
vice-presidente da ANJE

“É preferível o adiamento do que uma insistência cega num investimento que ia prejudicar o financiamento da economia. Estamos numa fase em que não se podem cometer erros. Temos que ser muito selectivos.”



António Saraiva  
Presidente da CIP

António Saraiva defendeu uma rigorosa análise à relação entre custos e benefícios do projecto ferroviário de alta velocidade, considerando que só poderá haver retorno com uma aposta no transporte de mercadorias.



Fernando Santo  
Bastonário do Ordem dos Engenheiros

“Se as receitas de exploração do TGV forem inferiores ao previsto, quem assume esse risco é o Estado ou os privados? É preciso um trabalho aprofundado sobre o investimento do Estado e a forma como o dinheiro vai ser recuperado.”



## DESTAQUE ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2010

Paula Nunes



# Linha de TGV Porto-Vigo vai ser

Esta é a única linha de alta velocidade que o Governo admite vir a mexer. Tudo o resto será, pelo

**Nuno Miguel Silva**  
nuno.silva@economico.pt

Após anos e anos de estudos e análises custo-benefício, o ministro das Obras Públicas surpreendeu ontem ao anunciar, no almoço organizado pela Ordem dos Economistas, uma reanálise da viabilidade económico-financeira da construção da linha de alta velocidade no eixo Porto-Vigo, na vertente de mercadorias.

“Vamos rediscutir a possibilidade da via mista para passageiros e mercadorias. Neste momento, os dados que temos apontam para dois ou três comboios por semana entre a Galiza e o Norte de Portugal. As estimativas mais optimistas apontam para que em 2020 possa haver entre dois e três comboios de mercadorias por dia nesta linha”, explicou António Mendonça.

Face aos fracos índices de procura existentes e previstos no segmento ferroviário de mercadorias entre o Norte de Portugal e a Galiza, o novo ministro das Obras Públicas decidiu refrear os ânimos e reequacionar o projecto. “Construir uma linha para mercadorias levanta questões técnicas por causa das pendentes [desníveis do traçado] e é mais cara entre 150 e 200 milhões de euros”, justificou o governante. Recorde-se que o preço de referência previsto pela RAVE - Rede de Alta Velocidade -

empresa pública responsável pela condução do projecto - para a construção deste troço de TGV aponta para um custo de cerca de 1.400 milhões de euros.

António Mendonça vai avançar para este novo estudo de viabilidade e de procura aproveitando o facto de, em Espanha, o troço de alta velocidade ter sofrido um chumbo por parte das autoridades ambientais do país vizinho.

Esse novo obstáculo já levou os dois governos ibéricos a assumir que será impossível concretizar o compromisso de ter a linha operacional em 2015. Mas, quer o Governo de Zapatero, quer o de Sócrates, se escusam, por enquanto, a arriscar nova data previsível de inauguração do serviço.

Diversas fontes contactadas pelo Diário Económico que solicitaram o anonimato consideram que, “se for por uma questão de viabilidade económico-financeira, então, é melhor optarem já por não fazer qualquer linha de alta velocidade entre o Porto e Vigo”. Segundo sublinham, “o importante do projecto é o impacto macro-económico que gera, a jusante e a montante, e ao longo de muitas décadas”.

Outras fontes conhecedoras do processo contactadas pelo Diário Económico alertam para o facto de a linha Porto-Vigo só fazer sentido como linha mista, para pas-

**Além da suspensão das cinco concessões rodoviárias e da reanálise sobre a linha de TGV entre o Porto e Vigo, o ministro das Obras Públicas omitiu qualquer referência aos planos de expansão dos vários metropolitanos.**

sageiros e mercadorias, ou então só para mercadorias. “Construir uma linha de alta velocidade que implica aquele montante de investimento só para transportar passageiros, é que não faz sentido nenhum”.

Todavia, a linha Porto-Vigo é a única em que o actual Governo admite vir a mexer. Nos restantes aspectos, todo o projecto de alta velocidade se mantém, por agora, como estava previsto desde há vários meses. António Mendonça garante a assinatura do contrato para a construção e exploração do troço Poceirão-Caia já nas próximas semanas. A decisão sobre o consórcio vencedor da construção e exploração do troço Lisboa-Poceirão, incluindo a TTT - Terceira Travessia sobre o Tejo deverá ser anunciada nos próximos meses. Assim, deverá cumprir-se o prazo de 2015 para a linha Lisboa-Madrid estar a funcionar.

Os concursos para as estações de alta velocidade de Lisboa (ampliação da Gare do Oriente) e do Caia deverão também ser lançados este ano, assim como o concurso para o fornecimento de telecomunicações e sinalização para toda a rede de TGV. Em preparação para os respectivos lançamentos vão estar os concursos para os troços Lisboa-Pombal e Pombal-Porto, no eixo Lisboa-Porto, e para a estação de alta velocidade do Porto.

Além da suspensão das cinco concessões rodoviárias e da reanálise sobre a linha de TGV entre o Porto e Vigo, o discurso ontem proferido por António Mendonça é sintomático também pelo que não disse. O ministro omitiu qualquer referência aos planos de expansão dos vários metropolitanos, os quais haviam sido anunciados com pompa e circunstância nos últimos meses do mandato do anterior Governo de José Sócrates.

Só nos planos de expansão dos metros de Lisboa e do Porto os investimentos previstos eram de 3,5 mil milhões de euros, um valor superior aos 3,1 mil milhões de euros que estão previstos ser aplicados no novo aeroporto internacional de Lisboa. A estes, há que juntar os investimentos estimados para o metro do Mondego, na região de Coimbra, e a segunda fase de expansão do metro Sul do Tejo, de Almada para a Costa de Caparica, na margem Sul do Tejo.

Estes projectos, embora de menor dimensão que os dos metropolitanos de Lisboa e do Porto, deverão (ou deveriam) envolver um investimento de várias centenas de milhões de euros.

Até ao fecho da edição, não foi possível obter uma resposta do Ministério das Obras Públicas sobre qual o posicionamento actual em relação a estes investimentos em infra-estruturas. ■



## AS ESTRADAS SUSPENSAS

São cinco as concessões rodoviárias que o Governo decidiu suspender. Alto Alentejo, Tejo Internacional, Serra da Estrela, Ribatejo e Vouga foram anunciadas em Agosto passado, mas não vão sair do papel tão cedo devido à crise financeira.

**CONCESSÕES**

As concessões rodoviárias que serão suspensas por situavam-se principalmente no interior de Portugal, abrangendo distritos como Portalegre, Castelo Branco, Guarda e Viseu. Tinham uma extensão superior a 800 quilómetros.

- VOUGA**  
Penafiel ..... S. J. Madeira
- SERRA DA ESTRELA**  
Viseu ..... Covilhã ..... de Algodres
- TEJO INTERNACIONAL**  
A23 ..... Monfortinho
- RIBATEJO**  
Santarém ..... Abrantes ..... Ponte Sôr
- ALTO ALENTEJO**  
Estremoz ..... Portalegre ..... A23

**METROPOLITANO**

O futuro dos planos de expansão das redes de metro continuam a ser uma incógnita.

- Porto
- Mondego (Coimbra)
- Lisboa
- Sul do Tejo (Almada)

**ALTA VELOCIDADE**

A fraca procura poderá levar ao abandono da vertente de mercadorias na linha Porto-Vigo.

- Porto - Vigo

Fonte: MOPIC

Infografia: Mário Malhão | mario.malhao@economico.pt

# Estudo para avaliar grandes obras foi pedido após as eleições

## Aeroporto e alta velocidade para Madrid deverão manter-se.

Margarida Peixoto  
margarida.peixoto@economico.pt

O primeiro-ministro, José Sócrates, após a sua reeleição encomendou um estudo para avaliar o impacto económico dos grandes investimentos públicos.

Este estudo que acompanha parcialmente a proposta de Orçamento do Estado para este ano - e que pretende avaliar o interesse dos investimentos públicos no sentido de redefinir prioridades - começou a ser preparado em Outubro do ano passado, logo a seguir às eleições legislativas, ganhas pelo PS a 27 de Setembro.

O primeiro-ministro continua a defender a importância de prosseguir com os investimentos planeados, como forma de contrariar a crise e melhorar a competitividade da economia no médio-longo prazo. "Todos sabemos ao que conduz o isolamento económico, que apenas significa pobreza, atraso e subdesenvolvimento", dizia o então candidato a primeiro-ministro, criticando Ferreira Leite por defender a suspensão do TGV. Os grandes investimentos públicos sempre opuseram os dois líderes. No último frente-a-frente entre Sócrates e Ferreira Leite antes das eleições legislativas, o primeiro-ministro defendia a manutenção dos investimentos, enquanto Ferreira Leite exigia um pé a fundo no travão.

Mas este novo estudo, que poderá servir para posteriormente reavaliar os grandes projectos, vem lançar alguma confusão na mensagem do Executivo.

O próprio actual ministro das Obras Públicas, antes de ser eleito, também tinha assinado o último de três manifestos sobre os grandes investimentos na calha - alta velocidade, aeroporto, mais estradas, barragens, entre outros - onde criticava duramente a opção de suspender ou reavaliar as grandes obras.

"A proposta de suspensão e reavaliação dos investimentos públicos em infra-estruturas viárias e aeroportuárias pode colher uma fácil adesão, na actual conjuntura de crise e de restrições económicas acrescidas. Mas, na realidade, revela uma atitude demissionista e de impotência relativamente ao que pode e deve ser feito no sentido de melhor preparar o País para a recuperação sustentada da economia portuguesa", lê-se no manifesto liderado por António Men-



Manuel Cabral, co-autor do estudo que reavalia as grandes obras

"Tem de haver selectividade nos investimentos públicos para saber quais podem ser lançados mais rapidamente e quais podem ser adiados", sublinhou o economista e professor da Universidade do Minho.

donça, Luís Nazaré e José Maria Brandão de Brito.

Contudo, depois da guerra aberta em período de campanha eleitoral sobre a eventual interrupção dos grandes investimentos públicos, o Executivo de José Sócrates assume agora a necessidade de enquadrar as obras nas actuais restrições orçamentais.

O estudo encomendado pelas Finanças a Manuel Cabral, professor da Universidade do Minho, e Joana Taveira Almodovar, que faz parte da equipa das Finanças, revela quais são os investimentos com maior impacto no endividamento público e dá pistas sobre aqueles que fará mais sentido adiar numa conjuntura de fortes restrições orçamentais.

"Há muitos projectos de investimentos interessantes, mas havendo dificuldades orçamentais nem todos podem ser feitos", explica Manuel Cabral, ao Diário Económico. "Tem de haver critérios de selectividade para sabermos quais os investimentos que podem ser lançados mais rapidamente e quais podem ser adiados", acrescenta.

E nesta matéria, há algumas conclusões claras: a linha de alta-velocidade que ligará Porto a Vigo é a que implica um impacto mais elevado no endividamento do país. "Esta linha não gera receitas que paguem os custos do projecto, dará lucros muito baixos, ou até ligeiros prejuízos", explica Manuel Cabral. Esta poderá ser uma das linhas na calha para um adiamento. Também a ligação de Lisboa ao Porto favorece sobretudo as ligações internas, ao mesmo tempo que tem um impacto elevado no endividamento, podendo por isso ficar para mais tarde.

Já a linha de alta velocidade para Madrid está entre as que representa um custo mais baixo para o Estado, ao mesmo tempo que gera mais dinamismo económico e garante o aumento das acessibilidades à Europa, defende o estudo. O mesmo acontece com o novo aeroporto: "parar o aeroporto por questões de endividamento seria errado", sublinha Manuel Cabral.

O Governo já deu sinais que a recalendrarização pode estar em cima da mesa para algumas das grandes obras, mas ainda não estará definido nenhum novo calendário, nem está completamente claro quais serão os grandes investimentos adiados. Ao que o Diário Económico apurou, o assunto está a ser sobretudo debatido internamente, entre o ministro das Obras Públicas e Teixeira dos Santos. ■

# reanalizada

menos por agora, para manter.

## PONTO DA SITUAÇÃO SOBRE GRANDES INVESTIMENTOS

- 1** Projecto do TGV quase a 100%
- 2** Aeroporto em força sem data para a ANA
- 3** Estradas sob pressão do Tribunal de Contas
- 4** Um vazio sobre transportadoras

Se não fosse a reanálise do investimento na linha mista, com a vertente de mercadorias em causa, da linha Porto-Vigo, poder-se-ia dizer que o projecto nacional de TGV permaneceu intacto face ao que estava anteriormente previsto. António Mendonça até acrescentou a possibilidade de ligar o aeroporto Sá Carneiro à alta velocidade.

Já não é a primeira vez que António Mendonça sublinha que o projecto para a construção e exploração do novo aeroporto internacional de Lisboa é uma das maiores prioridades deste Governo. Ontem voltou a insistir nesta tónica, mas continuou a não querer revelar mais pormenores do processo, incluindo qual a data prevista para a privatização da ANA.

Não são só os constrangimentos financeiros e a racionalidade dos investimentos em obras públicas que preocupam António Mendonça e que o levaram a suspender cinco concessões rodoviárias. Também o imbróglio jurídico levantado pelos chumbos do Tribunal de Contas ao visto prévio de outras cinco concessões terá pesado nesta suspensão.

Não foram só os planos de investimentos em expansões das redes de metros de Lisboa, do Porto, do Mondego e Sul do Tejo que não mereceram uma palavra do ministro António Mendonça. Os planos de investimento de CP, Refer, Transtejo, Carris, STCP e outras transportadoras públicas continuam incógnitos. A limpeza dos passivos é a maior prioridade.

## CONCLUSÕES DO ESTUDO

- Adiar a construção do novo aeroporto por questões de endividamento público não faria sentido.
- A linha de alta-velocidade para Vigo é a que pesa mais na dívida pública. Mais caro para o Estado só os investimentos na saúde.
- A linha de TGV para Madrid é a que custa menos ao Estado, de entre todos os investimentos que significam agravamento da dívida.
- Os investimentos nas escolas são os que criam mais empregos e os que mais contribuem para o crescimento económico.



## DESTAQUE ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2010



O economista João Salgueiro afirmou que "Sócrates passou ao lado do problema".

# Governo mantém estímulos à economia

Sócrates reconhece que "a crise ainda não acabou" e sublinhou a importância das ajudas do Estado.

Paula Cravina de Sousa  
paula.cravina@economico.pt

Os estímulos à economia vão continuar, pelo menos durante este ano. A garantia foi dada ontem pelo primeiro-ministro, José Sócrates na conferência organizada pelo Diário Económico. "A crise ainda não acabou", afirmou o chefe do Executivo. "Teremos um crescimento económico este ano, mas será débil, por isso é necessário que o Estado dê uma ajuda", acrescentou.

Com um discurso baseado no optimismo e confiança, Sócrates explicou que o Orçamento do Estado para 2010 (OE/10) tem dois objectivos: um de responder à crise e outro de sinali-

zar e fazer um esforço no sentido de equilibrar as contas públicas. Sobre as Finanças Públicas, o primeiro-ministro considera que o "défice pode aumentar numa altura de emergência", referindo-se às medidas anti-crise destinadas às famílias e às empresas. "E o facto de isso ter sido feito produziu bons resultados na economia", garantiu.

Sócrates realçou que Portugal foi dos "primeiros países a sair da recessão técnica", ao contrário do que muitos previam, e preferiu sublinhar que há países com uma conjuntura pior que a portuguesa. "A dívida subiu 13,1%, mas subiu 16,9% nos países da OCDE ou 14,4% nos da União Europeia a 27", exemplificou.

**João Salgueiro aponta a falta de competitividade como o principal problema da economia nacional.**

"O Estado agiu com estímulos orçamentais para aguentar a queda do emprego e do Produto Interno Bruto", disse o chefe de Governo, acrescentando que "o nosso défice aumentou não por descontrolo mas para ajudar as empresas e as famílias". Ainda assim, os efeitos das medidas anti-crise ainda deverão demorar até se fazerem sentir no emprego. A taxa de desemprego prevista pelo Governo para 2009 é de 9,5% e para este ano é de 9,8%.

Sócrates referiu ainda o investimento que tem sido feito no país, como as barragens, escolas, hospitais, equipamentos sociais e

as grandes obras públicas como o TGV e as auto-estradas (ver pág. 6). "O impacto do défice depende mais do sítio onde se gasta o dinheiro".

Já o ex-presidente da Associação Portuguesa de Bancos, João Salgueiro apontou a falta de competitividade como um dos problemas mais graves do país. "Apesar de ser uma época de grande mudança, o modelo económico português está gasto e têm-se concedido apoios a empresas ineficazes, com ajudas do Estado, em prejuízo de outras que poderiam introduzir competitividade", disse. ■

Conferência do Diário Económico

OS PROTAGONISTAS DA CONFERÊNCIA

1

Simplificação e aproximação ao contribuinte

O secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, Sérgio Vasques, frisou as medidas de simplificação e de aproximação ao contribuinte do OE/10. "Com os constrangimentos orçamentais optou-se por dar esse apoio". O responsável referia-se, por exemplo, à agilização do regime simplificado do IRS e à dispensa da entrega das declarações de IRS, para os contribuintes cujos rendimentos não ultrapassem os cerca de quatro mil euros. A eliminação do imposto de selo num conjunto de operações também foi referido.



Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, Sérgio Vasques.

2

"Sócrates passou ao lado do problema"

Para o ex-presidente da APB, o "principal problema" de Portugal é "a falta de competitividade". E, para João Salgueiro, o discurso do primeiro-ministro "passou ao lado deste problema". Para o economista, é sobretudo a falta de competitividade das nossas empresas que impede Portugal de atrair mais investimentos. Para além disso, "condiciona, já que leva ao desemprego, que faz com que o país não tenha crescido para poder reduzir a carga fiscal e não permite pagar mais depressa a dívida".



Economista e ex-presidente da Associação Portuguesa de Bancos, João Salgueiro.

3

Orçamento "vai criar dificuldades à banca"

Para Mira Amaral, "2010 vai ser um ano difícil para a banca", uma vez que "verá certamente diminuída a rentabilidade dos seus capitais próprios e terá de enfrentar alguns desafios e ajustamentos estruturais". Nesse contexto, o presidente do BIC não tem dúvidas: "A proposta do OE de 2010 não vai ajudar". Para o banqueiro, o défice apontado é "surpreendentemente elevado" e a proposta do OE "não nos vai afastar dos radares das agências de 'rating' e dos mercados financeiros".



Presidente da comissão executiva do Banco BIC Português, Mira Amaral.

4

"Um PEC austero e virtuoso é determinante"

Para Paulo Macedo, a proposta do OE para 2010 "não se diferencia de uma forma muito substantiva da evolução proposta dos principais agregados orçamentais de outros Estados-membro". O vice-presidente do Millennium bcp defende o sector, ao afirmar que "o sistema financeiro tem desempenhado adequadamente o seu papel de financiador da economia". Na opinião do banqueiro, um Pacto de Estabilidade e Crescimento "austero mas virtuoso é determinante".

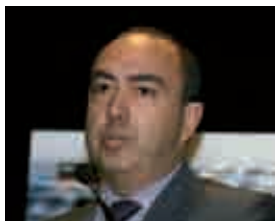


Vice-presidente do conselho de administração executivo do Millennium bcp, Paulo Macedo.

5

Sector bancário mostra resistência à crise

"Abençoados sejam os jovens, pois eles vão herdar a dívida pública". Foi citando Herbert Hoover, que o vice-presidente do conselho de administração do Banif terminou a sua intervenção. Para Carlos Duarte de Almeida, o OE para 2010 não altera a dinâmica recente da dívida pública, cujo nível é preocupante em termos históricos. Não obstante a crise económica e financeira, o banqueiro afirmou que "os principais indicadores do sector têm mostrado forte contributo para a economia portuguesa".

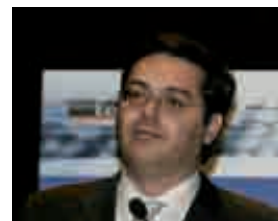


Vice-presidente do conselho de administração do Banif, Carlos Duarte de Almeida.

6

Reequilíbrio entre Fisco e contribuintes

O ex-secretário de Estado, Rogério M. Fernandes Ferreira, optou por destacar as medidas de justiça fiscal e de reequilíbrio das relações entre a Administração Tributária e os contribuintes incluídas no OE/10. O especialista exemplificou com as novas regras de compensação de créditos e de suspensão de penhoras e as notificações por transmissão electrónica de dados. "Trata-se de uma medida de desmaterialização de louvar, mas o conteúdo deveria ser feito com uma linguagem mais simples e objectiva".

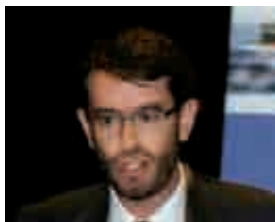


Fiscalista e ex-secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, Rogério M. Fernandes Ferreira.

7

Carga fiscal muito elevada em Portugal

O deputado do PSD, Miguel Frasquilho, criticou o aumento da carga fiscal em Portugal. O responsável afirmou que "a tendência na Europa tem sido para um peso progressivamente crescente da tributação indirecta, o que também tem acontecido em Portugal - e para uma redução ao nível dos impostos directos, o que já não aconteceu no nosso país". "Para reduzir a carga fiscal é preciso reduzir igualmente a despesa pública para níveis comportáveis, o que não foi feito ao longo dos últimos anos", acrescentou.



Deputado do PSD e ex-secretário de Estado do Tesouro e Finanças, Miguel Frasquilho.

8

"Portugal continua a assistir a fuga de capitais"

O partner da KPMG, Luís Magalhães, está optimista quanto ao sucesso do 'perdão fiscal' previsto no OE/10 para os capitais repatriados. "Há fortes razões para as pessoas poderem repatriar os capitais", afirmou. A conjuntura é actualmente diferente do verificado aquando da amnistia fiscal de 2005. "Hoje há trocas de informação com 'offshores', por exemplo". O especialista relembrou ainda que Itália conseguiu 95 mil milhões de euros com o perdão dado, sendo que 93 mil milhões foram repatriados.



Partner da KPMG, Luís Magalhães.

DEFÍCITE

9,3%

Depois de ter apontado para um défice de 8,3%, o Governo apresentou um défice de 9,3% no OE/10. A justificar o aumento surpresa está a quebra das receitas fiscais e o fraco crescimento do saldo da Segurança Social.

DESEMPREGO

9,8%

Este ano, o desemprego deverá continuar a agravar-se, apesar da previsão de retoma. O Presidente da República, Cavaco Silva, já o elegeu como o maior problema da economia portuguesa.

PRODUTO INTERNO BRUTO

0,7%

Para este ano, o Governo prevê um crescimento da economia de 0,7%, que compara com um desempenho negativo de 2,6% no ano passado.



## DESTAQUE ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2010



Paulo Alexandre Coelho

Paulo Macedo, vice-presidente do BCP, diz que a banca tem sido alvo de "legislação intensa".

## Propostas do OE para a banca

A proposta de Orçamento do Estado para 2010 prevê, recorde-se, a criação de uma nova taxa de imposto para os gestores bancários. O Governo quer aprovar uma taxa autónoma de IRC de 35% sobre os bónus e outras remunerações variáveis pagas a gestores, administradores ou gerentes. Para além deste imposto, o OE prevê ainda uma taxa, semelhante à aplicada por países como a França ou o Reino Unido, de tributação de 50% dos "gastos ou encargos relativos a bónus e outras remunerações variáveis, pagas ou apuradas no ano de 2010 por instituições de crédito e sociedades financeiras, a administradores ou gerentes". Ambos os impostos só serão aplicados a gestores em que a remuneração variável represente mais de 25% da remuneração anual e possuam valor superior a 27,5 mil euros anuais. Outras das medidas previstas no Orçamento visa reduzir os benefícios fiscais que a banca pode deduzir em impostos. O Executivo de José Sócrates quer ainda alterar de 60% para 75% o valor mínimo que as entidades terão de pagar de IRC, independentemente dos benefícios fiscais de que usufruam.

# Banqueiros apelidam tributação dos bónus de "medida política"

O objectivo "moralizador" do agravamento de impostos na banca suscita muitas dúvidas ao sector.

Sandra Almeida Simões  
sandra.simoeseconomico.pt

"Medida política". Foi desta forma que a quase generalidade dos gestores da banca apelidou ontem a tributação aos bónus dos gestores do sector. Na conferência "Orçamento do Estado 2010", organizada pelo Diário Económico e pela Ordem dos Técnicos Oficiais de Contas (OTOC), os banqueiros, quase em uníssono, salientaram ainda a produção legislativa intensa, questionaram o objectivo "moralizador" das medidas de agravamento da tributação da banca e a sua constitucionalidade.

No painel, dedicado às consequências do orçamento no sistema financeiro, os banqueiros centraram grande parte do discurso nas medidas mais "polémicas" e com impacto directo na banca. Falamos, recorde-se, da proposta do Orçamento do Estado (OE) para este ano que introduz uma taxa autónoma de 35% sobre os bónus e outras remunerações variáveis pagas a gestores, administradores ou gerentes, para além

**"Verifica-se uma produção legislativa intensa, direccionada ao sistema financeiro, complexa e de impacto genericamente desfavorável nos factores de atracção do sector", afirmou Paulo Macedo, vice-presidente do Millennium bcp.**

de um imposto de 50% para os prémios dos banqueiros atribuídos em 2010.

João Salgueiro, antigo presidente da Associação Portuguesa de Bancos, contestou a lógica da decisão do Governo. "A nossa banca oferece produtos financeiros nas mesmas condições que a banca estrangeira. No entanto, há sectores que têm lucros e que estão a vender mais caro que os concorrentes estrangeiros", afirmou.

Já o presidente do Banco BIC quis demarcar-se da opinião dos restantes banqueiros, que apelidam a medida de "discriminatória", apesar de insistir no carácter político da medida. "É apenas uma manobra política para gerir o Bloco de Esquerda", repetiu Mira Amaral. O banqueiro recordou que a banca, mesmo quando privada, não pode ser vista como um assunto apenas entre os seus gestores e os seus accionistas: "Quando há um problema sério, o Estado intervém e

os contribuintes pagam a factura, socializando os prejuízos". Daí que considere que há "legitimidade" para o Governo intervir na banca privada. Contudo, Mira Amaral destacou que a proposta é "perfeitamente desajustada pela exiguidade do valor em causa" (a partir de 27.500 euros) e que irá afectar o "gerente de balcão a quem tenha sido atribuído esse pequeno bónus de 30 mil euros e não os gestores.

Nesta matéria, Paulo Macedo, vice-presidente do conselho de administração executivo do BCP e anterior Director-geral dos Impostos, citou a proposta de OE para mostrar as incoerências. "Essas medidas mostram-se especialmente justificadas no tocante ao sector financeiro, pelo papel que teve na criação do risco sistémico subjacente à presente crise económica", justificou o Governo, apesar de ter salientado que a "crise in-

ternacional que temos vindo a atravessar, sendo largamente devida a falhas de regulação dos mercados financeiros". Ora, para o banqueiro, "verifica-se uma produção legislativa intensa - interna e externa - direccionada ao sistema financeiro, complexa e de impacto genericamente desfavorável nos factores de atracção do sector". Nesse sentido, no seu entender, "as medidas discriminatórias, contribuem para distorções de mercado importantes, lesivas do bom funcionamento e da reputação do sistema financeiro e da economia".

O vice-presidente do conselho de administração do Banif recordou que o sector bancário nacional paga uma das mais altas taxas de tributação efectiva, de entre os diversos sectores de actividade económica. Carlos Duarte de Almeida afirmou, por isso, que "a medida é irrelevante do ponto de vista financeiro para o Estado", "negativa para o sector", ao afectar a capacidade de premiar o mérito, e inclusive apelidando de "discriminação injusta" para o sector. ■ **Com P.C.S.**

Conferência do Diário Económico



ID: 28663696

02-02-2010



1 Aspecto da conferência sobre o Orçamento de 2010, organizada pela OTOC e pelo Diário Económico, que levou mais de 1.300 pessoas ao grande auditório do Centro Cultural de Belém.

2 Fernando Gomes, administrador da Galp Energia, foi uma das personalidades presentes.

3 Diogo Ortigão Ramos, advogado, sócio da Cuatrecasas, Gonçalves Pereira.

4 João Coutinho, administrador do Barclays e João Peleteiro, director de business marketing do mesmo banco.

5 Luís Mira Amaral, presidente do Banco BIC Português conversa com Joaquim Silva Correia, presidente da Finangeste.

6 Carlos Duarte de Almeida, vice-presidente do Banif, troca impressões com Luís Magalhães, 'partner' da KPMG.

7 Norberto Rosa, administrador da Caixa Geral de Depósitos, à chegada à conferência.

8 Os participantes interessados na edição do Diário Económico.

9 Azevedo Pereira, director-geral dos Impostos, conversa com Domingues de Azevedo, presidente da OTOC.

10 O primeiro-ministro à entrada para a conferência acompanhado pelo director do Económico, António Costa.

Fotos: João Paulo Dias e Paulo Albuquerque Coelho