

**Transportes públicos**

# Moçambique descentralizou para melhorar... e por cá?

Em Moçambique, apesar de ainda persistirem problemas, a aposta passou pela descentralização das empresas de transportes, nomeadamente através da entrega da sua gestão aos municípios públicos. Em Angola, os investimentos têm sido de monta, mas os resultados deixam dúvidas, como é visível a todos os cidadãos que se movem no país, em particular em Luanda. Porém, parece que não é apenas uma questão de investimento, pois só as empresas privadas investiram, entre 2010 e 2011, cerca de 34 milhões de dólares para a compra de 325 autocarros.

**Galiano Cahombo**  
galianocahombo.economiaemercado@gmail.com

**E**m Julho de 2011, o Governo moçambicano anunciou a extinção da empresa Transportes Públicos de Maputo (TPM), passando a gestão dos seus meios materiais, financeiros e humanos para os municípios de Maputo e Matola, através de uma empresa criada pelas autarquias. Segundo o porta-voz do Conselho de Ministros de Moçambique, Alberto Nkutumula, a dissolução e transição da empresa para as duas edilidades visava “permitir o estabelecimento de condições legais para que os municípios de Maputo e Matola pudessem exercer a responsabilidade de gestão dos transportes públicos nas duas autarquias”. A transferência da gestão dos transportes públicos para os

municípios foi feita ao abrigo da lei do país, depois de o Conselho de Administração da TPM ter anunciado o aumento do preço de viagem, em resultado da necessidade de acompanhar as constantes subidas dos preços dos combustíveis no país. Resultado, e embora o Conselho de Administração da TPM tenha recuado na decisão, o Governo suspendeu as deliberações e decidiu, mesmo, proceder com a extinção da empresa. No mesmo ano, o Governo do país municipalizou também os serviços de transportes urbanos da cidade de Inhambane, que contava com uma frota de seis autocarros, dos quais apenas um circulava, e era igualmente gerida, até então, pela TPM. Assim, o dirigente local reajustou em um metical (moeda nacional de Moçambique) o transporte interdistrital por quilómetro e em dois a circulação intradistrital, tendo ainda

prometido recuperar alguns dos cinco autocarros avariados. Adquiriu também, com a ajuda de parceiros, duas novas viaturas, e comprometeu-se em pagar a dívida acumulada, para vencer a situação herdada da TPM, com vista a tornar os serviços de transportes urbanos úteis para os municípios, mas também economicamente sustentáveis. Entretanto, na capital do país, segundo o presidente do Conselho Municipal, David Simango, o problema não tinha a ver apenas com a frota de autocarros, mas também com a mobilidade na cidade e fora dela, sendo, por isso, necessário construir-se mais estradas e melhorar a manutenção das viaturas existentes. Para aquele dirigente, a solução passava por um grande investimento, quer ao nível da empresa pública, quer das privadas, ao mesmo tempo que, já em 2012, o Governo reconhecia, no parlamento,

que “a crise dos transportes urbanos, apesar dos altos investimentos no sector, estava muito longe do fim”. Já antes tinha sido desenhado um plano para se solucionar este problema, tendo o Governo moçambicano investido cerca de 3 milhões de meticais, o equivalente a 1,5 milhões dólares, no sector dos transportes públicos, com a aquisição de 100 autocarros por ano, desde 2008. Nesse mesmo ano, as empresas públicas dispunham de um total de 105 autocarros a operar nas cidades de Maputo, Matola e Beira, número que subiu para 136 em 2009. Em 2010, a frota passou para 195 e, em 2011, para 400, de acordo com o pronunciamento do Governo no parlamento. Entretanto, em 2012, essa frota reduziu-se para 391 unidades como resultado do abate de parte dos autocarros que já tinham sido adquiridos em 2006. Em termos de disponibilidade, se se considerar apenas os autocarros em circulação, o aumento da oferta apresentava, em média anual, 70 autocarros em 2008, 78 em 2009, 94 em 2010, 102 em 2011 e 218 em 2012. As empresas públicas moçambicanas transportaram, em 2008, 16 mil 118 passageiros e 41 mil 918, em 2012.

**E em Angola?**  
Dados recolhidos pela Economia & Mercado indicam que, só entre 2010 e 2011, as seis transportadoras rodoviárias de passageiros que operam no nosso país investiram um total de 34 milhões dólares 146 mil na aquisição, na China, de 325 autocarros de marca. Em 2011 cerca de 50% dos mais de 30 milhões de dólares



## Realidade moçambicana



3 M



2012

de meticais, o equivalente a 1,5 milhões de dólares, foi quanto o Governo moçambicano investiu nos últimos cinco anos para a aquisição de 100 autocarros por ano, desde 2008.

As transportadoras públicas dispunham de um total de 105 autocarros a operar nas cidades de Maputo, Matola e Beira, número que subiu para 136 em 2009. Em 2010, a frota passou para 195 e, em 2011, para 400, de acordo ainda com o pronunciamento do Governo no parlamento.



2012



2008

essa frota reduziu-se para 391 unidades como resultado do abate de parte dos autocarros que já tinham sido adquiridos em 2006.

circulavam, em média anual, 70 autocarros, 78 em 2009, 94 em 2010, 102 em 2011 e 218 em 2012.



41 mil 918 em 2012.

As empresas públicas transportavam em 2008 16 mil 118 passageiros e

## Realidade angolana



2011

\$ 34 146 000

As 6 empresas de transportes colectivos (rodoviários de passageiros licenciadas) ofereciam diariamente uma média de 32 mil 810 lugares nas rotas inter-provinciais para diversos destinos do país. Cinco dessas instituições, nomeadamente a Macon, SGO, Ango-Real, TCUL e a TURA, disponibilizam 83% deste valor.

investimento das seis operadoras na aquisição, na China, de 325 autocarros Yutong e King Long, modernos e na sua maioria com caixa de mudança manual entre 2010 e 2011.



800

autocarros com uma capacidade média de 42 passageiros por unidade, cabendo, no topo, à SGO, empresa que opera neste segmento com um maior número de veículos, o correspondente a 33% do total dos lugares disponíveis.

investidos em meios pertenciam à Ango-Real. Esta empresa também pagou perto de 50% acima do preço médio por cada unidade, um valor superior ao desembolsado por qualquer outra operadora. O preço médio dos autocarros adquiridos nos dois mercados é de 113 mil 740 dólares.

Do ponto de vista estritamente financeiro, Vladimir Fortunato, administrador da SGO, que aplicou 12% do total dos investimentos das transportadoras, terá feito a melhor compra ao obter cada um dos 108 veículos por 37 mil e 38 dólares, um valor 68% inferior ao preço médio.

De acordo com as empresas, a China, apesar de não ter uma indústria automóvel tecnicamente robusta e competitiva, à luz dos padrões internacionais, é um bom mercado, tendo em conta o binómio custo-benefício, desde que o cliente saiba o que quer e tenha um bom nível de capacidade negocial.

Mesmo assim, para o director geral dos Transportes Urbanos Rodoviários de Angola

(TURA), a operadora mais recente a entrar no segmento interprovincial, com oito autocarros iniciais, o Governo e as empresas deviam apostar em marcas com representação em Angola, credíveis e que possam ser responsabilizadas. José Augusto Junça defende ainda que o processo de compra, pelo Governo, devia incluir os privados e os antigos responsáveis do órgão de tutela na escolha dos veículos que melhor se adaptem ao contexto nacional, para lançar as bases da indústria automóvel em Angola, já que, para ele, “é inaceitável que alguém nos proponha uma marca para a qual nem sequer tem uma estrutura de suporte”.

Um pouco mais longe, e em linha com melhores práticas de gestão e de racionalidade na operacionalização do binómio eficiência-eficácia, Décio Caetano, director-superintendente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros (Setransp), do Brasil, lembra que a evolução da qualidade do sistema de

transporte de qualquer grande metrópole não se consegue apenas com a renovação da frota, boa manutenção e maior disponibilidade de veículos, adiantando que o nível de prestação de serviços para a valorização dos passageiros são o “xeque-mate” para o desenvolvimento satisfatório do sector.

Para além de práticas de gestão adequadas, uma mudança no modo de atendimento do transporte urbano ao passageiro, tirando-o de uma posição de mero dependente do sistema para se tornar cliente, com exigências, questionamentos, preferências e poder de decisão, é decisiva para o desempenho e rentabilidade de qualquer empresa de transportes.

### Mais de 32 mil lugares disponíveis diariamente

A Economia & Mercado conseguiu apurar que, até finais de 2011, infelizmente parece que não existem dados mais recentes nem junto das entidades públicas

competentes, as seis empresas de transportes colectivos rodoviários de passageiros licenciadas ofereciam diariamente uma média de 32 mil 810 lugares nas rotas interprovinciais para diversos destinos. Cinco dessas instituições, nomeadamente, a Macon, SGO, Ango-Real, TCUL e a TURA, disponibilizam 83% deste valor.

A frota agregada das empresas era de cerca de 800 autocarros, com uma capacidade média de 42 passageiros por unidade, cabendo o topo à SGO, empresa que opera neste segmento com um maior número de veículos, o correspondente a 33% do total dos lugares disponíveis.

Mas uma coisa é a oferta de lugares e, outra, completamente distinta, é o transporte efectivo de passageiros. Para venderem lugares, gerando progressivamente mais receitas, as operadoras devem empenhar-se quer na ampliação e sofisticação da sua frota, quer no aumento de carreiras, quer ainda, como frisa o director geral da TCUL, Mário Silva, na melhoria dos seus métodos de organização e gestão.

O responsável adianta, a propósito, que, para além de lançar 25 autocarros em Dezembro, a TCUL iria descentralizar as operações interprovinciais, como forma de acelerar o crescimento desta área, ajustando a sua contribuição nas receitas da empresa à dimensão do mercado. Até agora, embora o segmento interprovincial seja teoricamente mais lucrativo, o interurbano representa cerca de 70% das receitas da operadora pública. É este quadro que o director geral da instituição quer inverter, concedendo ao primeiro, uma relativa autonomia. **6**