

ARTIGO REF: 7014

A SUSTENTABILIDADE DOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

António S. Matos^(*)

Faculdade de Engenharia da Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, Moçambique

^(*)*Email:* antoniomatos61@gmail.com

RESUMO

Ao nível mundial assiste-se a um fenómeno da urbanização que se caracteriza por cifras, acima de 50% da população mundial, que habita em cidades com tendências a crescer. Prevê-se o surgimento de mais de 50 mega cidades (+ 3 milhões habitantes, sendo 9 cidades Africanas), constatando-se ainda que mais de 50% dos 40 países com maior taxa de crescimento populacional, são Africanos. Constata-se que as redes urbanas Africanas são bastante rarefeitas e incompletas na maioria dos Estados. Considerando que este crescimento urbano é na sua maioria, realizado de forma desordenada, perigando equilíbrio ambiental, coesão social e competitividade há pois a considerar os impactos que este fenómeno acarreta, entre outros, na mobilidade. A resposta das sociedades Africanas traduz-se fortemente na preferência das populações pelo transporte individual motorizado o que provoca, em síntese, perda de tempo (congestionamentos), stress (nervosismo, ansiedade, esgotamento mental), poluição (atmosférica, visual e auditiva), acidentes de trânsito (uma tragédia despercebida), desperdício do espaço (ciclos de sobre uso e ociosidade), consumo de recursos naturais não renováveis (especialmente, energia), segregação social (incluindo o usufruto desigual da cidade), custos e externalidades negativas, etc..

Os prognósticos, mantidas as actuais tendências de posse e uso de solo versus uso intensivo do transporte individual, no grande Maputo (área metropolitana de Maputo), indicam que iremos sofrer perda significativa de desempenho económico, atractividade turística, património ambiental e arquitectónico, qualidade de vida e harmonia social. Estudos de vários autores apontam, em síntese, que cerca de 75% dos passageiros transportados, via autocarros ou “chapas”, são cativos do sistema, que o Transporte Colectivo de Passageiros (TCP) é usado fundamentalmente pela população de baixa renda, que os passageiros poderão que vir a despendar cerca de três horas por dia (média) ou gastar até 40% do seu salário (média), em viagem de e para o trabalho e que, mesmo nas horas de pico, o fluxo de passageiros no grande Maputo não ultrapassa ainda os 3,5 mil passageiros x hora x sentido, na grande maioria das linhas. É notório o esforço do Governo Moçambicano para melhorar a prestação de serviços de TCP à população. Este esforço é visível através da compra de autocarros e sua distribuição pelo País, na regulamentação dos serviços, quer na forma de leis, como na forma de posturas municipais e “orientações” estratégicas, no contínuo subsidio de combustível aos operadores de TCP, no estabelecimento de parcerias com o sector privado a fim de melhorar os esquemas de financiamento de veículos, no incentivo ao uso de gás, como combustível de referência, para os veículos de TCP, etc. Porém, a vontade política e a estratégia, assentes numa base de longo termo, não é ainda sentida, principalmente, pelas comunidades. A sensação é que o governo procura soluções de carácter efêmero, com impacto, é verdade, mas pouco duradouras. Creio que não existe nenhuma dúvida que o problema de TCP em Moçambique não é de diagnóstico. O conhecimento das raízes dos problemas, suas relações

de causas e efeitos, enfim, tudo que é necessário para um bom diagnóstico, já consta em diversos estudos já realizados e que não foram implementados. O problema, claramente, é de gestão.

As opções / soluções / recomendações, face à complexa panóplia de problemas, devem assim estar assentes no aprimoramento da gestão pública, na profissionalização e financiamento da operação, nos investimentos, no incentivo e protecção aos deslocamentos não motorizados e no melhoramento e priorização do sistema integrado dos transportes colectivos de passageiros. Devemos ter um programa que compreenda acções de curto, médio e longo prazo. A solução terá sempre uma complexidade espacial considerável, será assente em funções multiobjectivo e deverá ser dinâmica, no tempo e na afectação das linhas (rotas), de elevada complexidade. O transporte ferroviário, de autocarros de trânsito rápido (BRT), autocarros e de “chapas” tem que figurar na solução, a curto médio prazo, seja ela qual for, devendo prever três níveis de “estações/paragens” de autocarros. O primeiro nível compreende as conexões Comboio-Autocarro, o segundo as conexões de BRT e de transporte interprovincial ou intermunicipal e o terceiro, entre as conexões comuns de chapas e autocarro que servem principalmente como colectores de passageiros. O esforço de coordenação entre as instituições do Estado e privadas, entre os planos dos Municípios, dos Distritos Urbanos, Ministério dos Transportes, Províncias (cidade) e Administrações (Marracuene, Administração Nacional de Estradas, Caminhos Ferro Moçambique, etc.), preocupações da comunidade, empresas operadoras, a planificação territorial desenhada no plano Director da urbe e os beneficiários principais (trabalhadores, estudantes e informais) deve ser priorizada. Os operadores privados de transportes públicos de passageiros devem passar a ter estatuto de empresas de TCP. O subsistema de transporte dos trabalhadores do Estado, e não só, devem estar integrados no sistema geral de TCP, massificando ainda o passe escolar, criando condições para que as rotas passem a ser adjudicadas ao sector privado via concurso público - concessões, que o novo sistema de cobrança das tarifas seja por zonas e de forma integrada. É hoje, mais do que nunca, imperioso ter um único órgão, dotado de poderes de lei, que seja capaz de traduzir a política e estratégia do governo e das áreas metropolitanas, assegurando os interesses dos utentes (garantindo a estes os serviços de transporte público adequado e com tarifas sustentáveis) e, ao mesmo tempo, garantindo a viabilidade financeira a longo prazo das companhias de TCP.

REFERÊNCIAS

[1]-Matos, António; “Estratégia para implementação de um sistema de transporte público urbano. O caso da cidade de Maputo - Moçambique”, VI Congresso Luso Moçambicano de Engenharia, 2011.

[2]-Matos, António; Oliveira, Cavalcanti Oliveira e Silva, Jorge “Infra-estruturas urbanas. Experiências mundiais e desafios para Moçambique”, Ordem dos Engenheiros de Moçambique, INATTER, Maputo, Dezembro de 2012.