

ARTIGO REF: 7021

## **A RELEVÂNCIA DE UMA AGÊNCIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLECTIVOS DE PASSAGEIROS URBANOS EM MOÇAMBIQUE**

**António S. Matos<sup>(\*)</sup>**

Faculdade de Engenharia da Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, Moçambique

<sup>(\*)</sup>*Email:* antoniomatos61@gmail.com

### **RESUMO:**

Não existe nenhuma dúvida que o problema de transportes colectivos de passageiros (TCP) em Moçambique não é de diagnóstico. O problema, claramente, é de gestão. Ele existe, é perfeitamente conhecido mas como fazer para resolvê-lo de imediato e de que forma proceder? Eis a questão! Os problemas dos TCP de Moçambique, em meios urbanos, estão associados, basicamente, às áreas de tecnologias, combustíveis, repartição modal, infra-estruturas e manutenção. Eles devem ser estruturados, analisados e implementadas as suas soluções alternativas a médio a longo prazo. Nunca a curto prazo, como por exemplo, num mandato eleitoral.

A criação de uma Autoridade Metropolitana de Transportes urbanos de passageiros, deverá ter sempre funções no planeamento de redes, no estabelecimento de contratos de concessão com operadores e no acompanhamento e fiscalização do cumprimento desses contratos (função reguladora). Esta Autoridade deverá sempre surgir por via do estabelecimento de acordos com Municípios e/ou Administrações locais, Associações de Municípios ou áreas metropolitanas, apadrinhada pelo Governo central. Para Moçambique, esta Autoridade terá como principal objectivo, a mobilidade sustentável. É fundamental a colaboração com os Municípios e as entidades que tenham a seu cargo o ordenamento do território com o fim de endogeneizar a preocupação da mobilidade sustentável.

A construção e exploração das infra-estruturas de transporte são promovidas por via do estabelecimento de parcerias com o sector privado, assegurando assim uma maior eficiência de gestão e promovendo o sector privado enquanto gerador de emprego e de riqueza. De notar que o sector privado não deverá beneficiar de situações de monopólio criadas pelos próprios contratos de concessão a vários níveis.

O modelo de financiamento do sistema integrado de transporte assenta na definição, aprovação e operacionalização de um conjunto de taxas a serem cobradas aos beneficiários directos e indirectos do sistema, designadamente, na co-participação dos Municípios através da colecta do valor dos manifestos (Imposto Autárquico, predial e de Veículos), na taxa municipal de transportes (recai sobre as empresas que operam), na taxa sobre portagens, nas receitas próprias a serem geradas pelo próprio sistema (venda de passagens, receitas de exploração de infra-estruturas e publicidade), nas parcerias público privadas e no orçamento geral do Estado, sempre que se justificar.

A exploração de serviços de transporte é responsabilidade preferencial dos operadores privados. A Autoridade de transportes, deverá, por razões conjunturais ou estruturais, assegurar que, directa ou indirectamente, existirá sempre a prestação dos serviços mínimos que garantam a coesão e a equidade dentro do território nacional. As tarifas que remuneram

os serviços de transporte serão estabelecidas de acordo com o funcionamento de um mercado de concorrência, competindo à Autoridade de transportes, prevenir distorções decorrentes de situações de monopólio. As tarifas praticadas não poderão nunca ser inibidoras do uso do transporte público pelas camadas da população menos favorecidas, competindo à Autoridade de transportes estabelecer formas de o garantir.

No caso de Maputo, a área metropolitana Maputo (AMM) deve comportar municípios Maputo, Matola, Boane e Administração de Marracuene. Estas áreas contêm, neste momento, vários decisores de TCP, a diferentes níveis, excluindo o papel dos Presidentes e das Assembleias. A presença de vários órgãos na AMM a “mandar” no sistema TCP, aumenta redundâncias administrativas inúteis e afecta gravemente o grau de operacionalidade, de efectividade e do seu desempenho. Propõe-se assim, que as medidas agrupadas pela Autoridade de Transportes, estejam agrupadas em quatro categorias, nomeadamente, das concessões e preços, da governância, dos investimentos públicos e privados e da investigação e desenvolvimento tecnológico.

É urgente criar condições para que os “Chapas” passem a ter um estatuto de empresas de transporte. A Autoridade pode apoiar esta transformação. Só com estas empresas (cooperativas, associações?) é que se assistirá ao sucesso, uma vez que a componente operacional ainda necessita de veículos de menor capacidade e de maior agilidade e manobrabilidade nas zonas rurais de difícil acesso. É importante e necessário incorporar diversas formas de transporte e diferentes operadores na rede. É igualmente importante que a Autoridade de Transportes verifique o papel das instituições do Estado (Ministérios, Institutos, Empresas Públicas, etc.) que exercem, actualmente, a função de transportadores de passageiros. Essas instituições devem proteger os seus trabalhadores aderindo ao renovado sistema de transportes de passageiros da AMM, dotado de maior confiança e rigor no cumprimento dos seus horários. Deve-se ainda criar condições para massificar o passe escolar em especial para o ensino primário e secundário.

Em síntese, esta Autoridade deverá apelar, a todos os actores do TCP a uma salutar convergência de interesses. As discordâncias são sempre pontuais ou momentâneas, comparadas com a oportunidade desperdiçada. Apela-se assim, à construção de uma visão metropolitana de futuro, à transformação da nossa capital numa referência nacional que abra caminho para a solidificação de um modelo de eficiência que interessa a todos, principalmente aos cativos do sistema TCP. Apela-se ainda à rara compreensão, esforço e iniciativas concretas para a melhoria da mobilidade provocando maior sustentabilidade e confiança no sistema TCP. Dada a complexidade do problema TCP e às diferentes características dos operadores ao longo do País, o discurso deve ser sempre o de unir forças dentro de um mercado onde há lugar para todos. Investir em transportes é investir nos problemas sociais que a cidade enfrenta, é dar prioridade ao interesse colectivo.

## REFERÊNCIAS

- [1]-Matos, António; Palestra sobre “Transporte colectivo de passageiros em Maputo. Principais actores e os seus deveres e responsabilidades”, Maputo, Novembro 2015.
- [2]-Ourém, Município “Acessibilidades, Mobilidade e Transportes. Revisão do plano Director municipal do município de Ourem ”, Município de Ourem, Dezembro de 2012.