



**FEMATRRO – Federação Moçambicana das
Associações de Transportes Rodoviários**

Documento de discussão

**Reflexão sobre a reorganização da Área de Transporte
Urbanos e Inter – provincial de Passageiros**

Maputo, Julho de 2006

1. Introdução

Este documento insere-se na necessidade de buscar soluções e propostas inovadoras para a reorganização dos transportes rodoviários urbano e inter - provincial de passageiros no âmbito do programa de reforma do sector para permitir aos operados exercer a actividade de acordo com a actual conjuntura económica, financeira e social.

O funcionamento dos transportes semi - colectivos nos centros urbanos e rurais vem oferecer a população meios rápidos e acessíveis de movimentação dos locais de residência para os locais de trabalho e vice-versa, ou de um ponto do país para outro, particularmente para as zonas onde pouco ou não existem os TPU – Transportes Públicos Urbanos ou empresas de transportes.

Daí a necessidade de o Governo definir as políticas de transportes rodoviários e o consequente planeamento de rotas que é importante não só para a sua melhor distribuição, mas também para garantir a devida segurança rodoviária e o controlo de tráfego.

Dentro da política de reforma institucional o sector que superintende a área de transportes rodoviários, a Direcção Nacional dos Transportes de Superfície, deve proceder a uma reflexão profunda para uma reforma contínua da política de transportes no sentido de responder e corresponder às exigências da actual situação do sector dos transportes.

Este documento tem como objectivo servir de base de reflexão para todos os operadores e autoridade de direito com vista a equacionar uma solução que garanta o provimento de transporte seguro, eficiente e confortável.

2. Organização

2.1. Transporte Urbano

Nos anos 1980, por iniciativa de alguns cidadãos começam a alocar os seus camiões e/ou carrinhas para o transporte de passageiros ao preço único de 100 meticais, que vem a ser designados por “Chapa 100”, transportando quase 90 % da população urbana.

Com a consolidação do processo, estes operadores foram, gradualmente, introduzindo veículos de 15 lugares substituindo as carrinhas de caixa aberta.

A partir do ano 1988, este sector conhece progressos significativos em termos do aumento do número de unidades e serviços prestados.

Note-se que nessa altura o TPU - Transporte Público Urbano veio a conhecer um reforço através do aumento das suas unidades, mas devido à pesada estrutura financeira aliada a baixas tarifas praticadas e à falta de peças sobressalentes esta empresa encontrou-se perante uma situação de incapacidade de reparação e reposição das unidades existentes para o aumento da frota pelos próprios meios.

Em reconhecimento da importância e do papel deste sector, o Governo através da resolução 5/96 de 2 de Abril aprovou a política de transportes na sua generalidade e

esta política veio alcançar o seu avanço com o estabelecimento do quadro jurídico através do Decreto nº 15/96 de 21 de Maio, que aprova a revisão do RTA – Regulamento de Transporte em Automóveis de modo a corresponder a demanda.

A presente regulamentação permitiu que operadores se organizassem em Associações e Cooperativas para garantir a movimentação da população urbana, primeiro na cidade de Maputo seguida pela cidade da Beira e hoje em todas as cidades capitais provinciais.

Assim organizados, ficam as entidades Municipais com a tarefa de licenciar e atribuir rotas aos operadores associados com o aval da respectiva associação ou cooperativa.

Não obstante a introdução de sistema de organização em Associações e Cooperativas devido ao actual desenvolvimento do sector, assiste-se ao aumento do número de veículos nos centros urbanos, o que provoca alguns constrangimentos, nomeadamente:

2.1.1. Congestionamento do tráfego

Resultante do elevado número de pequenos veículos – os chamados “Ten S” – associado ao crescimento do parque automóvel nas cidades, regista-se uma grande movimentação de veículos, particularmente nas horas de ponta, aliado a indisciplina dos motoristas que muitas vezes criam situações embaraçosas ao efectuarem paragens bruscas em lugares impróprios gerando insegurança rodoviária.

Para fazer face a esta situação, está em curso o processo de substituição gradual dos veículos de 15 lugares por veículos de 25 lugares.

A médio e longo prazos, afigura-se necessário o redimensionamento das redes viárias sobretudo as suburbanas para permitir uma movimentação eficiente de veículos, tornando o tráfego mais fluido.

2.1.2. Segurança rodoviária

Os motoristas de chapas, na sua maioria, concorrem entre si pela maior angariação de passageiros. Nesse exercício acabam por cometer irregularidades em desrespeito ao Código de Estrada o que contribui para o aumento do índice de acidentes de viação, que acabam, em muitos casos, ceifando vidas e causando grandes prejuízos materiais e morais à terceiros.

2.1.3. Fiscalização e controlo

Não obstante a criação, nos últimos anos da Polícia Camarária que complementa o trabalho da Polícia de Trânsito permitem ainda motoristas de conduta não profissional, o que demonstra que a acção fiscalizadora é ineficiente.

2.1.4. Política tributária e tarifária

A inexistência de uma política tributária para os transportes leva a que a tributação se processe aleatoriamente não prevendo por isso a capacidade de pagar do contribuinte baseado em critérios objectivos.

No que respeita a tarifa afigura-se pertinente a definição de critérios de fixação de tarifas que tomem em conta os custos de exploração, (por exemplo, no ano 2000 a 2005 tarifa 5000,00MT, enquanto nesse mesmo período combustíveis (Gasolina) subiu de 8.860,00MT – 17.500,00MT, daí que nas actuais circunstâncias o sector encontra-se prejudicado e sem voz para sustentar a sua posição económica.

2.1.5. Gestão de transportes

Desde o surgimento dos primeiros transportadores semi - colectivos, pouco se investiu na capacitação em gestão financeira, gestão do equipamento e boas práticas. Para tal, o processo de reorganização deverá incorporar acções de formação nestas áreas.

3.2. Transporte Interurbano

3.2.1 Terminais

O exercício desta actividade impõe a existência de locais previamente estabelecidas que sirvam de terminais para embarque e desembarque de passageiros; pontos fixos, ao longo do percurso, que sirvam de paragens de curta duração, também para desembarque e embarque de passageiros e cargas[4. Política de Transporte Rodoviário; Resolução n° 5/96].

3.2.2 Fiscalização

O processo de fiscalização, deve incluir a parceria entre o sector público e o sector privado devendo este colaborar na organização nas tarefas de fiscalização das actividades de transporte nacional e estrangeiro, com a finalidade de disciplinar a exploração do sector rodoviário

A parceria poderá contribuir para fortalecer o crescimento do sector através de uma organização que poderá zelar permanentemente os benefícios do dia a dia e o alcance de todas as aspirações, impor ordem em todos os sentidos, a evitar abusos e desmandos laborais, instaurar disciplina na condução, respeito na concorrência e consideração pelo público, os peões, usuários das vias rodoviárias, os utentes dos serviços e passageiros em geral.

4. Concessão De Rotas

A garantia da segurança rodoviária e o sistema de fiscalização depende essencialmente do tipo de organização do sistema de transportes. O sistema deverá prever formas de

responsabilização de acções de diversa complexidade no quadro do provimento de serviços de qualidade.

Uma das linhas mestres da política dos transportes rodoviários é garantir a exploração de rotas pelos agentes económicos privados de acordo com o fluxo de passageiros existente, podendo concessionar algumas rotas a um concessionário (individual ou colectivo).

A experiência demonstrou que operadores integrados nas rotas concessionadas tem tido maior disciplina no garante do cumprimento das regras tanto de tráfego como das políticas e legislação de transportes rodoviário, muitas vezes sem a necessidade da intervenção das entidades oficiais de fiscalização, uma vez que cada empresa (individual ou colectiva) concessionária fará tudo para demonstrar transparência e integridade para com as entidades de Estado e utentes na sua rota.

Como resultado, há melhor desempenho, disciplina e garantia de segurança rodoviária. A concessão de rotas permite que o sector privado tenha uma participação activa na gestão e operacionalização de estradas rurais.

5. Estrutura Organizacional – Associações e/ou Cooperativas vs Empresas

A adequação da política dos transportes à situação real do desenvolvimento do sector e da economia em geral, exige a introdução de reformas que produza impactos positivos e que crie bases sólidas para tornar o sector mais eficiente.

Um dos pilares para uma melhor gestão do sector dos transportes, não só para o caso de Moçambique, de facto, é organização em moldes empresariais.

Na cidade da Matola, encontramos o exemplo da UNICONTRAMA – União das Cooperativas de Transportes da Matola, ou COOTRAMAN - Cooperativa de Transportadores de Namaacha e COOTRAMARE – Cooperativa de Transportadores Matola/Ressano Garcia, ATROMAP – cidade de Maputo e por ai adiante.

As rotas definidas e concessionadas a grupos de operadores organizados em empresas viriam a contribuir para o processo de fiscalização, melhorando assim o sistema de segurança rodoviária.

6. Financiamento

As condições em que operam os provedores de serviços de transportes nomeadamente o uso descontrolado de rotas, o elevado custo de exploração, as constantes subidas do preço de combustíveis e a tarifas aplicadas, não permitem gerar receitas que garantam a reposição da sua frota.

Perante esta situação os operadores vem-se desprovidos de condições de acesso a crédito nos termos e condições dos bancos comerciais.

Para fazer face a esta limitação, o Governo deveria apoiar no acesso ao financiamento do sector por exemplo:

- a) **5% da taxa de combustíveis** – Não obstante substancialmente contribuir nos fundos, tendo em conta o número de veículos em circulação o sector privado não tem sido contemplados por esse fundo, cuja gestão deve ser abrangente, participativa e transparente de modo a que todos sectores tenham o seu acesso.

Deverá existir os mecanismos de acesso aos fundos para beneficiar os transportadores rodoviários instituídos pelo MPF e provenientes do desconto de 5% sobre o Imposto do gasóleo¹

- b) **Fundo de fomento e desenvolvimento de transportes** – de um modo geral muitos sectores, habitação, pesca, turismo, agricultura dentre outros contam com um fundo para o seu desenvolvimento, enquanto que nada existe para apoiar e garantir o desenvolvimento do sector de transportes.

Há toda necessidade de criar um fundo de investimento com vista a dinamizar o sector de Transportes e Comunicações.

Maputo, aos 21 de Julho de 2006.