

OS DESAFIOS PARA A MELHORIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS NA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

BANCO DE MOÇAMBIQUE
CADERNO DE INTERVENÇÕES E DEBATES
NO 49.º CONSELHO CONSULTIVO

OS DESAFIOS PARA A MELHORIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS NA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

BANCO DE MOÇAMBIQUE
CADERNO DE INTERVENÇÕES E DEBATES
NO 49.º CONSELHO CONSULTIVO

ÍNDICE GERAL

NOTA INTRODUTÓRIA	I
DISCURSO DE ABERTURA	II
NOTA DE BOAS-VINDAS.....	IX
OS DESAFIOS PARA A MELHORIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS NA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO	XIII
SÍNTESE DAS INTERVENÇÕES DA AUDIÊNCIA NA APRESENTAÇÃO DO ESTUDO	XIV
NOTAS FINAIS	XXII

I. NOTA INTRODUTÓRIA

O Banco de Moçambique (BM) realizou, entre os dias 6 e 8 de Novembro de 2024, na cidade de Maputo, o seu 49.º Conselho Consultivo (49.º CCBM). Os primeiros dois dias foram dedicados ao debate de assuntos internos da instituição, enquanto o terceiro dia, aberto ao público, foi reservado para a apresentação e discussão do tema **“Os Desafios para a Melhoria do Sistema de Transporte Público de Passageiros na Área Metropolitana de Maputo”**.

A sessão pública contou com a presença do Presidente do Conselho Municipal da Cidade de Maputo e seu antecessor, antigos Governadores do BM, altos representantes das instituições financeiras sediadas em Maputo, principais actores da área de transporte público, entre outros.

O objectivo desta sessão era de amplificar o debate entre os diferentes *stakeholders* sobre como melhorar o sistema de transporte público na Área Metropolitana de Maputo (AMM), nomeadamente consensualizar sobre os entraves para a sua implementação e alcançar compromissos que resultem em acções concretas para a minimização dos problemas no sector.

O presente caderno, que constitui uma colectânea das intervenções na sessão, inclui: (i) o discurso de abertura proferido pelo Governador do BM; (ii) as notas de boas-vindas proferidas pelo Presidente do Conselho Municipal da Cidade de Maputo; (iii) o documento que serviu de base para a apresentação do BM sobre o tema, feita pelo Director do Departamento de Estudos Económicos; (iv) o resumo das intervenções da audiência durante a sessão de debate; e (v) as notas finais proferidos pelo Governador do BM.

DISCURSO DE ABERTURA:

BANCO DE MOÇAMBIQUE

Sua Excelência o Governador do BM
Rogério Lucas Zandamela

Senhores Antigos Governadores do Banco de Moçambique, Excelências,

Senhor Antigo Vice-Governador do Banco de Moçambique, Excelência,

Senhor Presidente do Conselho Municipal da Cidade de Maputo, Excelência

Excelentíssimos Senhores Administradores do Banco de Moçambique,

Excelentíssimos Senhores Antigos Administradores do Banco de Moçambique,

Estimados Senhores Representantes de Instituições Públicas e Privadas,

Distintos Convidados,

Minhas Senhoras,

Meus Senhores,

Muito bom dia!

1. Em nome do Conselho de Administração do Banco de Moçambique, e em meu nome, permitam-me agradecer a vossa presença nesta sessão pública do quadragésimo nono Conselho Consultivo do Banco de Moçambique que, volvidos oito anos, se realiza novamente na cidade de Maputo.
2. Endereço uma saudação especial e votos de profunda gratidão ao Conselho Municipal da Cidade de Maputo, por acolher este Conselho Consultivo.
3. Gostaria, igualmente, de expressar a nossa profunda consternação pelas perdas humanas e materiais ao longo de todo o país, na sequência das manifestações pós-eleitorais.

Distintos Convidados,

4. A minha intervenção irá focalizar-se em cinco tópicos, após uma breve introdução:

Primeiro: O desempenho macroeconómico e financeiro do país;

Segundo: A postura da política monetária;

Terceiro: As reformas estruturais implementadas e em curso;

Quarto: As nossas perspectivas de curto e médio prazo; e

Quinto: O tema da reflexão pública realizada pelo Banco de Moçambique.

Distintos Convidados

5. O Conselho Consultivo deste ano é muito especial para nós, pois se enquadra nas festividades dos 50 anos do Banco e 45 anos da nossa moeda, o Metical, que se celebram sob o lema: ***“Por um Metical estável e um sistema financeiro sólido e inclusivo”***.
6. Como é habitual, iniciamos os nossos trabalhos há dois dias, período em que analisámos e debatemos temas internos da nossa instituição, que resultaram em recomendações com vista a fortalecer o nosso funcionamento e actuação, em prol da missão de garantir a ***“Estabilidade do Metical e promoção de um sistema financeiro sólido, moderno e inclusivo”***.
7. Ainda no âmbito deste Conselho Consultivo, visitámos a fábrica Moçambique Dugongo Cimentos, no distrito de Matutuíne, o que nos permitiu compreender o seu contributo na actividade económica, bem como na melhoria do bem-estar das comunidades locais, incluindo as suas acções para a preservação do ambiente e apoio social.

8. Na nossa vertente de Responsabilidade Social, sensibilizamo-nos com as condições precárias de funcionamento de algumas instituições de caridade, e decidimos apoiar os orfanatos Arco-íris e Missão São Roque, localizados na província de Maputo, através de donativos destinados a melhoria e apetrechamento das suas infra-estruturas.

Minhas Senhoras,

Meus Senhores,

9. Após esta nota introdutória, permitam-me que passe para **o primeiro tópico da minha intervenção**, sobre o desempenho macroeconómico e financeiro do nosso país.
10. O principal destaque, neste tópico, é a **contínua recuperação da economia e estabilidade dos preços e do sistema financeiro**.
11. Com efeito, no segundo trimestre de 2024, o produto interno bruto expandiu em 4,5 %, fundamentado pelo desempenho da indústria extractiva.
12. Por seu turno, a inflação anual manteve a tendência de desaceleração, fixando-se em 2,5 %, em Setembro último, após 5 %, em Dezembro de 2023.
13. Registámos, igualmente, uma melhoria do défice da conta corrente em 14,0 %, no primeiro semestre do presente ano, bem como o aumento das reservas internacionais brutas, que se situam em níveis confortáveis, cobrindo mais de cinco meses de importações de bens e serviços.
14. O sector bancário nacional permanece sólido e bem capitalizado, tendo, em Setembro de 2024, registado rácios de solvabilidade de 26 % e de liquidez de 49 %, ambos acima dos níveis regulamentares.

Distintos Convidados,

15. No **tópico sobre a postura de política monetária**, quero destacar que, este ano, **iniciamos o ciclo de normalização da taxa de referência da política monetária, a taxa MIMO**, que só nos primeiros nove meses do ano reduziu em 375 pontos base, para 13,50 %.
16. Deste modo, a *Prime Rate*, que é a taxa de juro de referência para o crédito, bem como as demais taxas de juro do mercado, têm igualmente reduzido, em linha com as decisões de política monetária, e o crédito à economia começa a registar um modesto crescimento.

Minhas Senhoras,

Meus Senhores,

17. Relativamente ao **tópico das reformas**, gostaria de salientar que, com vista a tornar o **nosso sistema financeiro mais seguro, moderno e inclusivo**, adoptámos, ao longo deste ano algumas reformas, as quais passo a citar:
- Em Junho deste ano, **lançamos a nova série de notas e moedas do Metical**, com padrões modernos de *design* e de segurança, com o objectivo de conferir maior segurança e resistência das notas e moedas, bem assim melhorar a identificação por parte das pessoas com deficiência visual.
 - Através da introdução de novas tecnologias e da modernização das infra-estruturas de pagamentos, **asseguramos a interoperabilidade entre as instituições de moeda electrónica e os bancos**, resultando no aumento significativo da inclusão financeira, o que propiciou, em Setembro de 2024, o alcance de 99 % da população adulta com contas nas instituições de moeda electrónica, após 69 % em Dezembro de 2022; e
 - Aderimos, em Março do presente ano, à ***Network for Greening the Financial System***, uma organização que congrega bancos centrais e supervisores financeiros do mundo inteiro, com o objectivo de acelerar a expansão das

finanças verdes e desenvolver recomendações sobre a actuação dos bancos centrais no contexto das mudanças climáticas.

Distintos Convidados,

18. Passo agora a **apresentar as nossas previsões económicas**, com a nota de que, apesar dos riscos e incertezas, de natureza doméstica e externa, **as nossas perspectivas económicas de curto e médio prazo mantêm-se positivas**.
19. Prevê-se, pois, que a actividade económica continue a crescer de forma moderada, estimulada, essencialmente, pela normalização da taxa MIMO e implementação de projectos em sectores-chave como os de energia, transporte e indústria extractiva.
20. No mesmo horizonte, de curto e médio prazo, as nossas perspectivas continuam a apontar para a manutenção de uma inflação estável, em torno de um dígito.
21. Perspectivamos, igualmente, que as reservas internacionais líquidas do País se mantenham em níveis confortáveis para a cobertura das importações.

Distintos Convidados,

Minhas Senhoras,

Meus Senhores,

22. Como tem sido tradição, no terceiro e último dia do nosso Conselho Consultivo, trazemos para reflexão um tema candente de interesse público, que para este ano é: **“Os Desafios para a Melhoria do Sistema de Transporte Público de Passageiros na Área Metropolitana de Maputo”**.
23. O nosso interesse pelo tema, mesmo sem estar directamente ligado às funções do Banco de Moçambique, decorre do facto de a situação de transporte na área Metropolitana de Maputo apresentar graves problemas, caracterizados por elevado

tempo de espera e de viagem, imprevisibilidade dos horários praticados pelos diferentes operadores, precariedade dos meios de transporte e insegurança rodoviária.

24. Apesar de já ter merecido vários estudos, em especial pelos parceiros de cooperação, que chegaram a propor um conjunto de soluções técnicas e de financiamento, **a situação continua problemática.**
25. A questão que se coloca é: **Qual é, então, o real problema?**
26. Para responder a esta questão, decidimos juntar, neste fórum, os *stakeholders* relevantes e o público em geral, para juntos reflectirmos sobre possíveis soluções para melhorar o sistema de transporte público na Área Metropolitana de Maputo.
27. É nossa expectativa que juntos alcancemos um consenso sobre a melhor forma de ultrapassar os constrangimentos constatados no estudo, abrindo, deste modo, caminho para a minimização do sufoco em que se encontram os utentes do sistema de transportes, tornando-o eficiente, cómodo e seguro.

Minhas Senhoras,

Meus Senhores,

28. Ao encerrar a minha intervenção, gostaria de apelar a todos os participantes para que contribuam de forma activa no debate, tendo em vista o interesse comum de melhorar o sistema de transporte público da Área Metropolitana de Maputo, e quem sabe, no País como um todo!
29. Declaro assim, aberta a **Sessão Pública do Quadragésimo Nono Conselho Consultivo do Banco de Moçambique!**

Muito Obrigado!

NOTA DE BOAS-VINDAS:
CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE MAPUTO

Excelentíssimo Senhor Presidente do Conselho Municipal da Cidade de Maputo
Rasaque Manhique

Sua Excelência Senhor Governador do Banco de Moçambique,
Distintos membros do Conselho Consultivo do Banco de Moçambique,
Representantes de instituições financeiras públicas e privadas,
Minhas senhoras e meus senhores,

A nossa cidade de Maputo tem sido abalada por manifestações que, embora representem o direito à expressão, causaram impactos desastrosos na vida social e económica dos munícipes. A nossa capital sofreu com a interrupção dos serviços básicos, o encerramento de escolas e a paralisação de actividades comerciais, afectando directamente centenas de famílias que dependem do funcionamento regular da nossa economia para o seu sustento. Além disso, assistimos a actos de extrema violência, como a queima de viaturas, a vandalização de semáforos, contentores do lixo, sabotagem das vias de acesso e a destruição de infra-estruturas municipais, com enormes prejuízos para o Conselho Municipal de Maputo. Esses danos representam um custo elevado para a cidade e, certamente, vão atrasar o nosso progresso.

Diante dessa situação crítica, apelamos ao apoio de todos os parceiros, incluindo o Governo Central e o Banco de Moçambique, para que possamos trabalhar juntos na reposição dos danos e reconstrução das infra-estruturas destruídas. A cidade de Maputo é de todos nós e é aqui onde convergem os interesses nacionais e internacionais. Sabemos que o caminho será longo, mas, com união e compromisso de todos, conseguiremos restaurar a nossa cidade e fortalecer as bases para uma capital mais resiliente e próspera. Encorajamos cada munícipe a engajar-se na construção de uma cidade sustentável, segura e pacífica, onde as nossas vozes sejam ouvidas sem comprometer a paz e o bem-estar de todos. Queremos, aqui e de viva-voz, solidarizar-nos com as vítimas destas manifestações.

Excelências

Ainda que mergulhados neste clima de tensão, participamos neste **Quadragésimo Nono Conselho Consultivo do Banco de Moçambique,** cujo tema central versa sobre **“Os Desafios para a Melhoria do Sistema de Transporte Público de Passageiros na Área Metropolitana de Maputo”**, com satisfação. Entendemos que esta é uma temática de extrema importância

para o futuro da nossa cidade, pois o sistema de transporte público é um elemento essencial para a mobilidade, qualidade de vida dos munícipes e desenvolvimento urbano sustentável.

A área metropolitana de Maputo, pela sua dimensão e importância económica, requer um sistema de transporte público eficiente, seguro, acessível e ambientalmente sustentável. Contudo, todos reconhecemos que há desafios. A crescente demanda, o envelhecimento da frota, o congestionamento do tráfego, a limitação de vias e a necessidade de uma maior inclusão dos transportes públicos, todos são factores que limitam a experiência e a segurança de quem precisa se deslocar na nossa cidade.

Excelências,

O nosso executivo municipal tem trabalhado para superar essas dificuldades, e muitos passos importantes têm sido dados, incluindo a reabilitação e construção de novas infra-estruturas rodoviárias. No entanto, estamos conscientes de que, para alcançar um verdadeiro impacto, é necessário um esforço integrado que inclua a colaboração de todos os actores – governo central, municípios da área metropolitana de Maputo, sector privado e, como não poderia deixar de ser, o Banco de Moçambique.

O papel do Banco de Moçambique é particularmente vital neste contexto. Com a sua visão estratégica e capacidade de articulação com diferentes sectores económicos, o Banco de Moçambique pode ser um catalisador fundamental na promoção de políticas e projectos que acelerem a transformação do nosso sistema de transporte público. São necessárias medidas de incentivo para investimentos na modernização da frota, através da criação de linhas de crédito bonificadas para operadores de transporte e o financiamento de projectos de infra-estruturas. Este é um exemplo de áreas em que a participação do Banco de Moçambique poderá trazer um impacto directo e positivo.

Minhas senhoras e meus senhores,

A nossa visão para o futuro do transporte público em Maputo passa por um sistema integrado, em que diferentes modalidades de transporte se complementem e onde o

cidadão possa transitar de forma mais fluida e rápida entre os diferentes pontos da cidade. Para tal, há que promover inovações, como a digitalização do sistema de bilhética, a implementação de soluções de mobilidade partilhada e a adopção de outro tipo de transporte, como veículos eléctricos. Estas soluções contribuirão para a redução das emissões de carbono e para a melhoria da saúde pública.

Ao mesmo tempo, a inclusão social é fundamental para a nossa política de mobilidade urbana. O transporte público deve ser acessível para todos, especialmente para as populações mais vulneráveis, como os idosos, estudantes e pessoas com deficiência. Esse é um compromisso que a nossa administração assume de forma resoluta, mas para o qual precisamos do apoio de todos os nossos parceiros institucionais e económicos.

Distintos convidados,

É evidente que o sucesso deste objectivo depende de uma colaboração comprometida e multidisciplinar. Em nome do Conselho Municipal da Cidade de Maputo, reiteramos o nosso empenho em trabalhar lado a lado com o Banco de Moçambique e com todos os parceiros aqui representados, para desenvolver soluções que beneficiem os nossos cidadãos e promovam o desenvolvimento socioeconómico da nossa cidade.

Que este Conselho Consultivo traga discussões que contribuam para a criação de um sistema de transporte público de qualidade, capaz de responder aos desafios do presente e construir uma Cidade de Maputo do futuro.

Juntos, Vamos Abraçar Maputo: Cidade Bela das Acácias e Jacarandás!

Muito obrigado pela atenção dispensada.

Maputo, 8 de Novembro de 2024

OS DESAFIOS PARA A MELHORIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS NA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

ÍNDICE

Sumário Executivo	v
I. Introdução.....	1
II. Diagnóstico da Situação do Sistema de Transporte Público de Passageiros na AMM	2
III. Opções de Solução: Projectos Estruturantes Constantes do PDMT.....	5
IV. Principais Entraves à Implementação dos Projectos de Melhoria do Sistema de Transporte Público na AMM.....	10
V. Propostas de Medidas.....	14
VI. Questões para debate.....	15
Referências Bibliográficas	16
Anexos.....	14

Índice de Anexos

Anexo 1: Quadro Institucional do Sector de Transportes Públicos de Passageiros da AMM	14
Anexo 2: Organização Operacional e Funcionamento do Sector de Transportes Públicos de Passageiros da AMM	16
Anexo 3: Constrangimentos Identificados pelos Diferentes <i>Stakeholders</i> do Sector.....	18
Anexo 4: Outras Iniciativas das Autoridades	18
Anexo 5: Lista dos Projectos Prioritários do PDMT com Previsão de Implementação até 2035.....	21
Anexo 6: Elementos-chave para o Sucesso na Implementação do Sistema BRT – Experiência Internacional de Áreas Metropolitanas Seleccionadas	22
Anexo 7: Projectos de Melhoria de Sistemas de Transporte Público Financiados pelo Banco Mundial e/ou com Assistência Técnica da JICA	24

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Tempos Médios de Espera e de Viagem em Regiões Metropolitanas Seleccionadas	4
--	---

Lista de Siglas

AMM – Área Metropolitana de Maputo

AMT – Agência Metropolitana de Transportes de Maputo

BRT – *Bus Rapid Transit* (sistema de transporte com autocarros rápidos)

CFM – Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

EMTPM – Empresa Municipal de Transportes Públicos de Maputo

ETB – Empresa Municipal de Transportes Públicos de Boane

ETM – Empresa Municipal de Transportes Públicos da Matola

FEMATRO – Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários

JICA – Japan International Cooperation Agency (Agência Japonesa de Cooperação Internacional)

MTC – Ministério dos Transportes e Comunicações

PDMT – Plano Director de Mobilidade dos Transportes

PMIDC – Programa de Melhoria Institucional e Desenvolvimento de Capacidades

PMRR – Plano de Melhoria da Rede Rodoviária

USD – Dólar americano

Agradecimentos

O Banco de Moçambique agradece às seguintes entidades, por ordem alfabética, pela colaboração na prestação de informação valiosa para a realização do presente estudo:

Entidades nacionais

- Agência Metropolitana de Maputo;
- Banco Nacional de Investimento;
- Buscor Metro Maputo Matola;
- Conselho Municipal da Cidade da Matola;
- Conselho Municipal da Cidade de Maputo;
- Conselho Municipal da Vila de Boane;
- Conselho Municipal da Vila de Marracuene;
- Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários;
- Instituto Nacional de Estatística;
- Instituto Superior de Transportes e Comunicações;
- Ministério dos Transportes e Comunicações;
- Observatório da Mobilidade e Transporte; e
- Sir Motors.

Entidades estrangeiras

- Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (Brasil);
- Agência Japonesa de Cooperação Internacional (Japão);
- Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (Senegal) ;
- Dar Rapid Transit Agency (Tanzânia);
- Greater Accra Passenger Transport Executive (Gana);
- Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (Organização das Nações Unidas); e
- Urban Mobility Department of the City of Cape Town (África do Sul).

Sumário Executivo

O sistema de transporte público na Área Metropolitana de Maputo (AMM) é caótico e disfuncional. Entre os sintomas visíveis dessa disfuncionalidade, destacam-se (i) os elevados tempos de viagem e espera dos passageiros, fruto dos crónicos congestionamentos das vias, entre outros; (ii) a imprevisibilidade dos horários de disponibilidade dos transportes; (iii) a precariedade das condições em que os passageiros são transportados (veículos precários, superlotados, desconfortáveis, não poucas vezes impróprios para passageiros, a exemplo dos *my love*); e (iv) a insegurança rodoviária. As principais causas desta disfuncionalidade são as deficiências das infra-estruturas de transporte rodoviário e da oferta de serviços de transportes públicos.

Cientes desses problemas, as autoridades, nos diversos níveis, anunciaram um conjunto de iniciativas estruturantes, mormente as constantes do Plano Director de Mobilidade dos Transportes, com destaque para o *Bus Rapid Transit* (BRT), o qual, desde que foi anunciado pela primeira vez em 2014, tem observado sucessivos adiamentos na sua implementação. O plano em causa resultou de uma consultoria técnica da Japan International Cooperation Agency (JICA), a mesma que assessorou quatro áreas metropolitanas em África, tendo conseguido implementar iniciativas bem-sucedidas de melhoria dos sistemas de transporte público de passageiros. O BRT, por seu turno, com investimentos em vias e meios avaliados em USD 250 milhões, tem financiamento garantido pelo Banco Mundial, o mesmo que financiou projectos similares em dez regiões metropolitanas africanas e outras nove fora do continente.

A questão que se coloca é: porque é que (i) sendo os problemas conhecidos e devidamente documentados, (ii) e o país beneficiado de uma consultoria internacional da JICA, que propôs soluções técnicas idênticas às que foram bem-sucedidas em outras áreas metropolitanas africanas que enfrentam problemas similares aos da AMM, e (iii) tendo sido assegurado financiamento do Banco Mundial para a componente do BRT, as autoridades da AMM tardam em implementar iniciativas estruturantes de impacto imediato? É neste contexto que o Banco de Moçambique elegeu para discussão pública no seu 49.º Conselho Consultivo, o tema “Os Desafios para a Melhoria do Sistema de Transporte Público de

Passageiros na Área Metropolitana de Maputo”¹, visando identificar os constrangimentos específicos, de modo a amplificar o debate e, quiçá, forjar compromissos que determinarão o curso futuro sobre a temática.

Com base na revisão de literatura, recolha de experiências internacionais e entrevistas com diferentes *stakeholders*, o presente documento sistematiza os problemas do sistema de transporte público e as diferentes propostas de solução, e constata que a falta de comprometimento político é a principal **causa ou desafio** por detrás da não implementação das soluções propostas para a melhoria do sistema de transporte público na AMM e, por conseguinte, da manutenção do *status quo* nesta área.

Assumindo presença de vontade política, sugere-se que se leve a cabo, a curto e médio prazos, as acções abaixo, de impacto imediato, umas constantes dos estudos e recomendações da JICA e do Banco Mundial, e outras observadas nalgumas regiões metropolitanas africanas que, partindo de situações similares à que se vive na AMM, conseguiram implantar, com sucesso, sistemas funcionais. **As referidas acções pressupõem uma mudança do paradigma da provisão de transporte público urbano, para um liderado pelo sector público:**

1. Implementação integral dos projectos prioritários de investimento em infra-estruturas constantes do Plano Director de Mobilidade dos Transportes (PDMT), tendentes à viabilização do BRT;
2. Transformação estrutural da governança dos assuntos ligados ao sistema de transporte público na AMM, com a criação do Conselho Metropolitano de Transportes;
3. Divulgação massiva do projecto BRT e engajamento dos diferentes *stakeholders*; e
4. Criação de uma empresa metropolitana de transporte público, podendo ser uma sociedade anónima (parcerias público-privadas), maioritariamente detida pelas autoridades.

¹ Neste estudo, por “desafios” entendem-se os entraves à melhoria do sistema de transporte público de passageiros na AMM.

I. Introdução

O presente documento sistematiza, com base na revisão de literatura e nas entrevistas com diferentes *stakeholders*, os problemas do sistema de transporte público na AMM, bem como as propostas técnicas de solução, e **conclui que a falta de comprometimento político é a principal causa da não implementação das soluções propostas** (e formalmente aceites pelas autoridades), do que resulta o contínuo agravamento dos problemas.

Com base em algumas experiências de sucesso em áreas metropolitanas africanas, em matérias de implantação de sistemas de transportes públicos funcionais, partindo de situações similares vividas na AMM, o documento propõe à consideração dos diferentes *stakeholders* um conjunto de medidas prioritárias para a sua melhoria, com maior incidência nas propostas que constam do PDMT para a AMM.^{2,3}

Para efeitos do presente documento, transporte público são todas as formas de transporte disponíveis para uso pelo público (comboios, autocarros, *minibuses*, camionetas, táxis, motorizadas, bicicletas etc.), sem deter propriedade das mesmas, operando em rotas e horários definidos, mediante pagamento ou não de tarifa. Podem ser operados por empresas públicas, privadas ou mistas. Por seu turno, o sistema de transporte público é o conjunto de infra-estruturas de transporte, meios circulantes para o deslocamento de pessoas, sistemas de comunicação e entidades responsáveis pela sua gestão e operacionalização. Já sistemas de comunicação são aqueles que permitem ao utente obter informação diversa, em tempo real, sobre a previsão de chegada dos meios de transporte nas diferentes paragens e o estado do tráfego nas diferentes rotas.⁴

O transporte público é universalmente visto como um meio impulsionador do bem-estar social. Entre as vantagens do uso do transporte público, quando comparado com o transporte particular, destacam-se: (i) fluidez do trânsito, incluindo nas grandes cidades; (ii) ganho ambiental, por requerer uma quantidade de veículos muito reduzida; (iii) maior

² Mantiveram-se encontros virtuais com as autoridades metropolitanas de transporte da Cidade do Cabo, Dacar, Dar es Salaam e Acra.

³ A AMM tem uma área de 2159 km² e uma população de cerca de três milhões de habitantes, distribuídos entre os municípios das cidades de Maputo e Matola, e das vilas da Matola-Rio, Boane e Marracuene.

⁴ Os quadros funcional e operacional da AMM são descritos nos anexos 1 e 2.

segurança rodoviária; (iv) economia para os utentes; (v) menor ocupação do espaço urbano; e (vi) melhoria da produtividade.

Além desta introdução, o documento subdivide-se em mais cinco secções, a saber: (i) a sessão que apresenta o diagnóstico do sistema de transporte público na AMM; (ii) a que resume as iniciativas levadas a cabo pelas autoridades para minimizar os problemas no sistema; (iii) a que elenca os principais entraves à implementação de soluções para os problemas do sistema; (iv) a que apresenta propostas de medidas prioritárias para a melhoria do sistema, ultrapassadas as barreiras de índole política; e a última (v) que propõe questões para debate.

II. Diagnóstico da Situação do Sistema de Transporte Público de Passageiros na AMM

O sistema de transporte público na AMM é caótico e disfuncional. Entre os sintomas visíveis dessa disfuncionalidade, destacam-se (i) os elevados tempos de viagem e espera dos passageiros, fruto dos crónicos congestionamentos das vias, entre outros; (ii) a imprevisibilidade dos horários; (iii) a precariedade das condições em que os passageiros são transportados (meios degradados e obsoletos, superlotados, desconfortáveis, não poucas vezes impróprios para passageiros, a exemplo dos *my love*; e (iv) a insegurança rodoviária. Trata-se de sintomas do conhecimento das autoridades, abordados em diferentes estudos que, partindo da identificação das causas, propõem soluções concretas, algumas das quais apropriadas pelas autoridades, porém com resultados muito limitados até agora.

A disfuncionalidade do sistema de transporte público na AMM propicia e exacerba o crescimento do parque automóvel para uso particular, o que, além de agravar os congestionamentos, cria outros problemas como danos ao ambiente e sobrecarga do espaço urbano (estacionamento etc.). Esta disfuncionalidade também não é alheia à deterioração da qualidade de vida dos cidadãos.

Entre as principais causas da disfuncionalidade do sistema de transporte público, destacam-se as seguintes:⁵

⁵ O anexo 3 resume os principais constrangimentos do sistema de transporte público na AMM, na óptica dos *stakeholders* entrevistados no âmbito estudo.

- **Deficiência das infra-estruturas de transporte**, caracterizadas por vias estreitas, esburacadas ou não pavimentadas, com insuficiente cobertura geográfica. Tal deve-se à combinação de factores como o baixo nível de investimento público⁶ (incluindo de manutenção de rotina) e a não observância, na construção, de critérios de resiliência. A deficiência na planificação da urbanização, que propicia a ocupação desordenada do solo, tem também dificultado a implantação de infra-estruturas de transporte adequadas.
- **Deficiência na oferta de serviços de transporte público**, caracterizada pela predominância de meios degradados, obsoletos, desconfortáveis e com limitada capacidade de transporte de passageiros (predominam *minibuses* de 15 lugares) (JICA, 2024). Dois factores principais concorrem para esta situação: (i) demissão do sector público do provimento do serviço perante o rápido crescimento populacional e (ii) incapacidade das autoridades de impor ao sector privado a utilização de meios de maior capacidade. A aplicação de tarifas abaixo do limiar da sustentabilidade do negócio, sem a correspondente compensação através de subsídios por parte das autoridades, não é alheia a este cenário. A componente ferroviária, apesar da sua capacidade de transporte de massas, é pouco expressiva, sendo responsável pelo transporte de apenas 15 000 passageiros por dia, o que representa 2 % do total.

Outros factores que concorrem para a deficiente oferta de transporte público é a **proliferação de operadores privados e a demissão do sector público do provimento deste serviço**, perante o rápido crescimento populacional resultante, em primeiro lugar, do êxodo rural (no contexto da Guerra dos 16 Anos) e das demais cidades para a AMM. Refira-se que, historicamente, o transporte público na AMM, tirando os táxis, era servido exclusivamente por empresas públicas, desde os tempos dos Serviços Municipalizados de Viação de Lourenço Marques, na década de 50, que foram transformados em Transportes Públicos Urbanos, em 1977, já sob tutela do Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC). Com a introdução da economia de mercado, a partir de 1987, as autoridades optaram por abrir o mercado de transporte à iniciativa privada, dando origem à proliferação de *minibuses*, com capacidade de transporte de passageiros

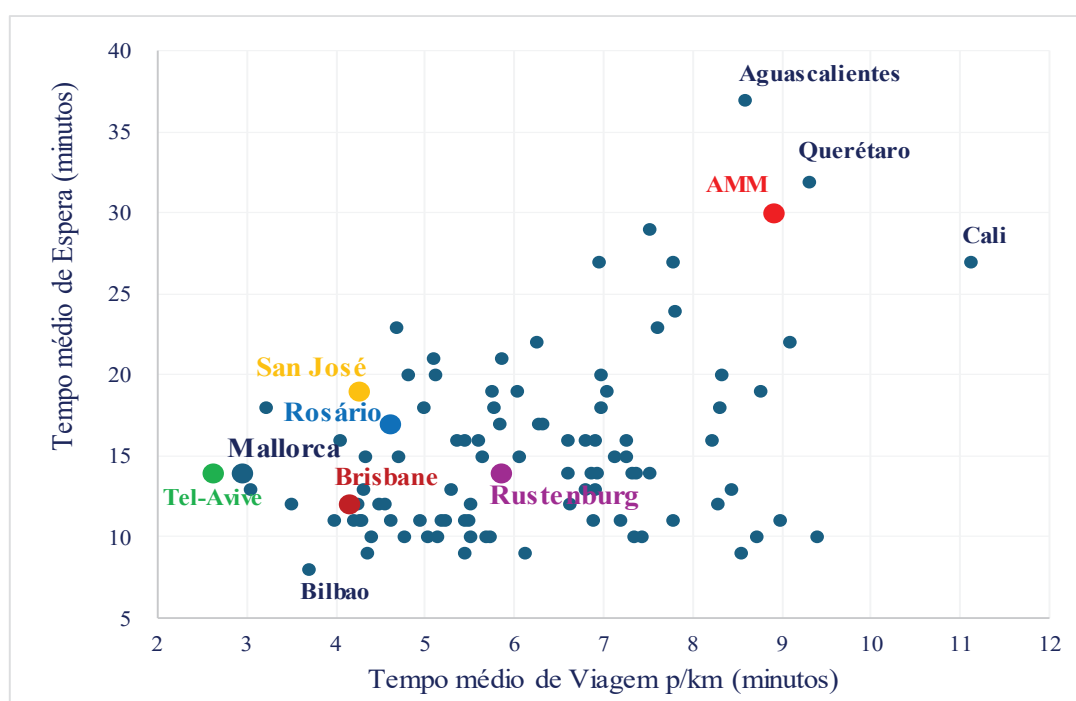
⁶ Moçambique é o segundo país, ao nível da Comunidade de Países para o Desenvolvimento da África Austral, que menos investe em infra-estruturas de transportes, depois da República Democrática do Congo (BAD, 2023).

muito menor que a dos autocarros, e, mais tarde, de carrinhas de caixa aberta, como meios de transporte público de passageiros (Barros, 2018, e Machanguana, 2020).

O acúmulo dos problemas levou à proliferação de meios de transporte particulares e ao aumento dos tempos de viagem e de espera por transporte na AMM. De acordo com a JICA (2024), a cota dos transportes públicos na AMM reduziu de mais de 80 % do total, em 2012, para cerca de 60 %, em 2023, o que significa que há um número significativo de pessoas que deixaram de usar transporte público e passaram a usar veículos particulares; por outro lado, o tempo médio de viagem nas rotas Matola-Maputo e Marracuene-Maputo duplicou nos últimos 10 anos, aumentando cerca de 39 minutos e 32 minutos, respectivamente, como corolário da combinação da deficiência da infra-estrutura e do aumento do parque automóvel.

Adicionalmente, dados do Banco Mundial (Arroyo-Arroyo, 2022) indicam que o tempo médio de espera por um transporte público na AMM era de 30 minutos, enquanto o de viagem até ao destino era de cerca de 9 minutos por quilómetro, o que está bastante acima dos padrões das outras regiões metropolitanas (**Gráfico 1**).

Gráfico 1: Tempos Médios de Espera e de Viagem em Regiões Metropolitanas Seleccionadas



Fonte: Moovit (2024) e Arroyo-Arroyo (2022)

III. Opções de Solução: Projectos Estruturantes Constantes do PDMT

Perante o acúmulo de problemas, as autoridades centrais e municipais ensaiaram algumas iniciativas de solução, porém, de natureza paliativa e sem sucesso. Alguns exemplos são⁷:

- **O Plano 1000:** através do qual as autoridades pretendiam comprar até 1000 autocarros para distribuição pelas empresas municipais e operadores privados, organizados em associações, num sistema multiplicativo. Os reembolsos pelos beneficiários seriam usados para a aquisição de mais autocarros e, com isso, não só aumentariam como também renovariam a frota. O plano fracassou devido ao baixo nível de reembolsos. Ademais, a maior parte dos autocarros rapidamente saiu de circulação, devido à falta de manutenção; e
- **A bilhética electrónica (cartão *Famba*):** à entrada dos transportes públicos os passageiros passariam um cartão pré-pago, cujo fundo, cobrado em função da tarifa da rota em causa, cairia numa central, que por sua vez seria responsável pela cobrança do reembolso (no caso dos transportes adquiridos no âmbito do Plano 1000) e pela distribuição da receita pelos operadores. Tal permitiria também às autoridades de transporte na área metropolitana ter a dimensão da quantidade de passageiros transportados e, por essa via, dos subsídios a atribuir aos operadores. Este projecto enfrentou a resistência dos operadores, incluindo vandalização do equipamento instalado.
- **O projecto BRT:** visando um impacto imediato, em termos de minimização dos problemas, uma das iniciativas mais ambiciosas das autoridades, de custo relativamente menor, que é a primeira fase do PDMT (**Caixa 1**) na AMM, é o projecto BRT, oficialmente anunciado numa perspectiva metropolitana em 2014, porém ainda não concretizado (**Caixa 2**). Refira-se que, além do melhoramento e construção de infra-estruturas apropriadas, bem como da aquisição de meios compatíveis, cujo financiamento está assegurado pelo Banco Mundial, o projecto BRT pressupõe a remoção, em alguns troços, de infra-estruturas erguidas ao longo do seu traçado e reassentamento ou indemnização, cujo custeio deverá ser da alçada das autoridades.

⁷ Outros exemplos constam do **Anexo 4**.

- Outro projecto importante para a melhoria da mobilidade na AMM, avaliado em USD 1,2 mil milhões, que consta também do PDMT, é o **transporte ferroviário**, através da construção de três linhas dedicadas a passageiros ligando a cidade de Maputo a Boane (27 km), Matola Gare (20 km) e Marracuene (35 km), e respectivas estações, utilizando os direitos de tráfego já adquiridos pelos Caminhos de Ferro de Moçambique. O mesmo foi anunciado pelo Município de Maputo ,em Março de 2014, com previsão de início da construção em Dezembro do mesmo ano e entrada em produtivo em 2016. Porém, até agora, as obras da sua implementação ainda não iniciaram.

Caixa 1: Plano Director de Mobilidade dos Transportes

O PDMT, que foi desenvolvido com assistência da JICA, a pedido do Governo de Moçambique, faz um diagnóstico da mobilidade dos transportes na AMM e, com base na avaliação da expansão desta área, propõe um plano director para a resolução dos problemas de tráfego, que inclui, entre outros: (i) a identificação de acções específicas por implementar entre 2014 e 2035, (ii) um plano de implementação de projectos prioritários e (iii) um estudo de pré-viabilidade para projectos prioritários. Pretendia-se que este plano, que foi aprovado pela Assembleia Municipal de Maputo em 2014, servisse de referência para o resto do país.

O PDMT contempla um total de 97 projectos, sendo 42 de curto de prazo (2018), 42 de médio prazo (2025) e 13 de longo prazo (2035)), distribuídos por três componentes: Programa de Melhoria Institucional e Desenvolvimento de Capacidades (PMIDC); Plano de Melhoria da Rede Rodoviária (PMRR); e Plano de Melhoria do Sistema de Controlo, Gestão e Segurança do Tráfego (PMST).

Volvidos praticamente 10 anos, o grau de execução dos projectos é muito baixo. Por exemplo, 15 dos 17 projectos prioritários (estruturantes) para o curto prazo não foram realizados, com destaque para as vias que atravessam os municípios e/ou exigem grandes investimentos (alargamento das vias, novas construções, incluindo de linhas férreas (**Anexo 5**). Segundo a JICA (2024), as possíveis razões para o baixo nível de progresso nos projectos desenhados pelo PDMT são limitações financeiras, problemas de coordenação entre os municípios e deficiências no mecanismo de divulgação do projecto, com consequência na compreensão comum sobre o PDMT. De recordar que este investimento, com financiamento assegurado no âmbito do BRT, pressupõe remoção de infra-estruturas, reassentamentos e indemnizações, e em alguns casos aquisição de terrenos para implantação de infra-estruturas de transportes, que são da alçada das autoridades.

Refira-se que, devido a mudanças significativas nos pressupostos que nortearam a elaboração do PDMT, em 2014, este documento está desde 2023 em processo de revisão, com previsão de conclusão em 2025. Entre os pressupostos a actualizar estão o crescimento populacional, a expansão urbana, a criação de dois novos municípios, a dinâmica do movimento de pessoas entre a cidade de Maputo e municípios adjacentes, aumento de veículos particulares, aumento do tempo de viagens, alterações nos locais de congestionamento rodoviário (JICA, 2024).

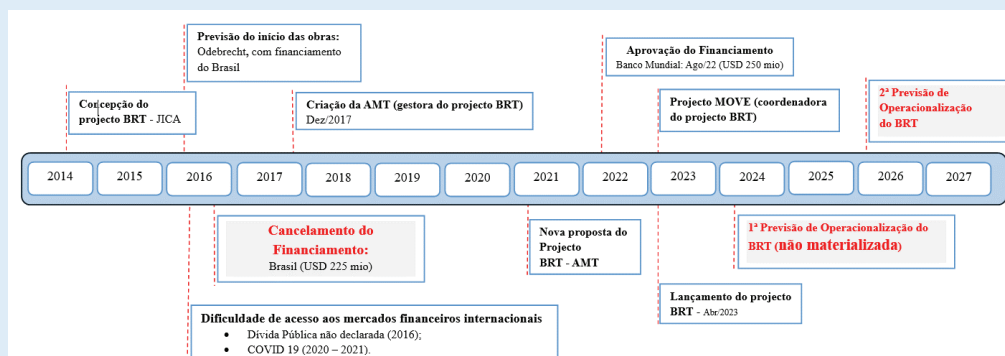
Caixa 2: O Projecto do Sistema BRT na AMM

O BRT é, neste momento, o principal projecto para a melhoria do sistema de transporte público de passageiros na AMM, a curto e médio prazos. Este é um dos modelos de transporte de massa que tem sido frequentemente aplicado, um pouco por todo o mundo, com realce para os países em via de desenvolvimento. No mundo, existem 191 cidades com um sistema BRT instalado, das quais 16 estão localizadas em África. À semelhança da maioria dos sistemas BRT em funcionamento ou em desenvolvimento, o projecto de BRT da AMM tem financiamento assegurado pelo Banco Mundial, num total de USD 250 milhões.

Este projecto, a ser implementado até 2026/27, contempla a construção e/ou reabilitação de uma extensão rodoviária de 54 km, dos quais 22 km unicamente dedicados ao BRT, a construção de estações e terminais, e a aquisição de meios circulantes. Prevê-se também, no seu âmbito, adquirir 120 autocarros articulados, para aumentar em 40 milhões a capacidade anual de transporte de passageiros (dos actuais 105 milhões). Espera-se que o projecto contribua para a redução do tempo de viagem e espera nas paragens e dos custos com transporte, assim como para a melhoria da comodidade e segurança rodoviária. Foram definidas 6 rotas, 5 das quais ligam o terminal Anjo Voador, na Baixa da Cidade de Maputo, aos terminais de Albazine, Marracuene, Matola Gare, Praça da Juventude e Zimpeto. A sexta rota liga a Zona Verde à Praça dos Combatentes.

O projecto surge pela primeira vez numa perspectiva metropolitana em 2014, em resultado das recomendações do PDMT (*vide* diagrama abaixo). Previa-se para dois anos depois (2016) o início das obras de construção do sistema BRT na cidade de Maputo, no âmbito do acordo firmado entre os governos de Moçambique e do Brasil, num projecto orçado em USD 225 milhões. Contudo, o financiamento foi cancelado no mesmo ano, no âmbito da operação “Lava Jato”.

Cronologia da Implementação do Sistema BRT na AMM



Fonte: JICA (2014), Banco Mundial (2021), Arroyo-Arroyo (2022) e Romero (2022)

Com a criação da AMT, em 2017, intensificam-se as buscas por fontes alternativas de financiamento para a implementação do BRT, no entanto, sem sucesso, devido a dificuldades de acesso aos mercados financeiros internacionais, acrescidas do impacto socioeconómico da COVID-19 a nível mundial.

Em 2021, numa acção conjunta entre o Governo central, os municípios e o Banco Mundial, é produzida a nova proposta do projecto BRT, que incorpora reformas institucionais e regulatórias, mantendo-se o percurso definido na versão original que consta do PDMT. O financiamento foi aprovado (Agosto de 2022) e o projecto lançado em Abril de 2023, ano em que é igualmente estabelecido o MOVE, entidade pertencente à AMT, responsável pela coordenação da implementação do projecto BRT na AMM. A previsão inicial de entrada em funcionamento do sistema BRT, neste novo formato, é 2024, o que não vai acontecer, tendo o prazo sido actualizado para 2026/27.

IV. Principais Entraves à Implementação dos Projectos de Melhoria do Sistema de Transporte Público na AMM

As experiências internacionais de sucesso em implementação de projectos BRT, a exemplo de Joanesburgo, Cidade do Cabo, Dar es Salaam, Dacar, Lagos, entre outras regiões metropolitanas africanas, sugerem haver três precondições de índole político-institucional, nomeadamente: comprometimento político com o projecto, existência de uma autoridade metropolitana de transportes consolidada e envolvimento dos diferentes *stakeholders* do projecto, nas suas diversas fases (Kumar *et al.*, 2012).

Uma avaliação do caso da AMM sugere que a falta de comprometimento político pontifica como o principal entrave à implementação de soluções para a melhoria do sistema de transporte público na AMM. Sem comprometimento político e firmeza, o apoio técnico-financeiro dos parceiros de cooperação, imprescindível para a implementação dos projectos, não é suficiente para garantir o sucesso dos mesmos. **Alguns indícios são:**

- **Sucessivos adiamentos da execução de projectos prioritários, consensuais, inscritos no PDMT.** O maior destaque é o BRT, que, na sua última versão, tem financiamento aprovado pelo Banco Mundial (construção da infra-estrutura e aquisição dos meios circulantes);
- **Inércia das autoridades na criação das condições necessárias à implantação de projectos estruturantes.** Por exemplo, uma das precondições para a implantação do BRT é a remoção de construções ao longo do seu traçado, de modo a dar lugar à construção daquela infra-estrutura, facto que não se verificou. Assinala-se, também, a insistência em renovar e atribuir novas licenças às *minibuses* de 15 lugares, em vez de as descontinuar para dar lugar a meios de maior capacidade, tal como recomendado no PDMT; e
- **Aposta em iniciativas que vão na contramão das sugeridas no PDMT,** a exemplo do Plano 1000, que resultou em uso não eficiente dos recursos financeiros.

Um exemplo da importância deste comprometimento político é o arranjo institucional do sistema de transporte público da área metropolitana de Dar es Salaam, em que a agência responsável pelo sector, a Dar Rapid Transit Agency, **se subordina directamente ao Gabinete do Presidente da República Unida da Tanzânia**. Esta configuração institucional permite melhor monitorização da implementação dos projectos e flexibilização da mobilização de fundos públicos e de parceiros de desenvolvimento para a viabilização dos projectos.

A serem credíveis as intenções da implementação do BRT, denota-se à partida um fraco envolvimento dos *stakeholders*, o que pode comprometer o seu sucesso. As experiências internacionais sugerem um envolvimento dos diferentes *stakeholders* (comunidades, operadores tradicionais de transporte público etc.) em todas as fases da sua implementação. A comunicação massiva (produção de vídeos corporativos, brochuras e disseminação regular em *websites*, rádio, televisão entre outras) é fundamental para o engajamento da comunidade e dos operadores de transporte, para que dêem o seu contributo, a exemplo do que se observou em Joanesburgo, Dar es Salaam e Lagos.

A **Caixa 3** mostra o exemplo do envolvimento no BRT dos operadores tradicionais de transporte público, tendo como referência a cidade de Joanesburgo.

Caixa 3: Implementação do sistema de BRT de Joanesburgo (Rea Vaya) – Um bom exemplo de acção proactiva das autoridades para engajar *stakeholders* relevantes

Implementado a partir de 2007, no âmbito da construção de infra-estruturas para o acolhimento do Campeonato Mundial de Futebol em 2010, o Rea Vaya foi o primeiro sistema completo de BRT em África. Este sistema contempla três fases (linhas) de execução: a **fase 1A**, em funcionamento desde 2009, com uma extensão de 25 km de linhas dedicadas, 30 estações e transporte diário de 44 000 passageiros (143 autocarros, dos quais 41 articulados e 102 convencionais); a **fase 1B**, cujas operações iniciaram em 2013, alargando a extensão da rede para 43 km, o número de paragens para 48 e o transporte de passageiros para 243 000 pessoas por dia (277 autocarros, incluindo de reserva); e a **fase 1C**, ainda em construção, que poderá expandir a rede para 122 km, aumentar o número de paragem para 150 e a capacidade de transporte de passageiros para 434 000 pessoas por dia (372 autocarros, 236 articulados e 136 convencionais) (Allen, 2013; PMG, 2017).

Por forma a minimizar eventuais riscos de não aceitação, as autoridades da área metropolitana de Joanesburgo enveredaram por uma campanha de engajamento *a priori* dos operadores tradicionais de transporte público de passageiros, os *minibuses taxis*, e a comunidade em geral, disseminando informações sobre os benefícios do projecto tanto para a melhoria do sistema de transportes públicos como para a qualidade de vida da comunidade (com destaque para a redução do tempo de viagem e do custo com transportes). Neste âmbito, em 2007, membros de 18 associações de operadores dos *minibuses taxis* participaram numa viagem à Colômbia, organizada pelas autoridades governamentais, para recolha de experiências dos sistemas BRT das cidades de Bogotá e Pereira, obtendo, assim, melhor entendimento sobre o seu funcionamento e benefícios (Allen, 2013). Um dos resultados dessa viagem foi a assinatura, em 2008, do memorando de entendimento entre as partes para colaboração no processo de implementação do sistema. Seguiram-se actividades conjuntas de realização de *workshops* e *roadshows*, particularmente direccionados aos operadores dos *minibuses taxis* não abrangidos pelo projecto, para lhes explicar o conceito, funcionamento e implicações para os seus negócios, por forma a persuadi-los a colaborar na sua implementação (Allen, 2013).

Paralelamente, em 2009 iniciou um processo de negociação (com duração de 14 meses) entre as autoridades da área metropolitana de Joanesburgo e representantes de cerca de 300 operadores de *minibuses taxis* e de autocarros, que culminou com um acordo para o cancelamento das licenças da maioria dos operadores tradicionais directamente afectados pelo projecto BRT, e entrega às autoridades, para destruição, dos respectivos *minibuses taxis* e autocarros (93 % dos veículos em circulação nas rotas das fases 1A e 1B, pertencentes a 18 associações de transportadores) (McCaul e Ntuli, 2011; Mjiyako, 2021). Em contrapartida, foi implementado um programa de compensação aos operadores tradicionais, que inclui:

- **A integração de 482 ex-operadores na estrutura accionista de empresas que foram criadas para operar o sistema**, nomeadamente a Piotrans (fase 1A) e a Litsamaiso (fase 1B), com entrega de 66,7 % e 75 % das acções, respectivamente. A compra das acções foi feita pelas autoridades, para distribuição pelos visados de acordo com a avaliação das respectivas viaturas. As restantes acções ficaram com as autoridades municipais e as empresas privadas Metrobus (fase 1A) e PUTCO (fase 1B).
- **Compensação financeira** aos ex-operadores que não reuniam condições para integrar a estrutura accionista das empresas supra: o valor inicial, a ser pago mensalmente, durante quatro anos, a partir de 2009, foi fixado em ZAR 6600 por veículo, com correcção anual a uma taxa de 6 %.
- **Oferta de oportunidades de emprego nas duas empresas supra aos motoristas e outros trabalhadores dos ex-operadores.**

Refira-se que 69 *minibuses taxis* continuaram a operar como alimentadores do sistema (Mjiyako, 2021).

É consensual que a proactividade das autoridades municipais, no sentido de envolver os operadores tradicionais desde a fase inicial do projecto, foi um dos factores determinantes para o sucesso e rapidez na implementação do sistema BRT Rea Vaya (McCaul e Ntuli, 2011; Mjiyako, 2021).

V. Propostas de Medidas

Assumindo as recomendações do PDMT emanadas pela JICA e o compromisso de financiamento do Banco Mundial, e compulsadas as experiências de sucesso das áreas metropolitanas de Joanesburgo, Dar es Salaam, Acra, Dacar e Cidade do Cabo, entre outras (**Anexo 6:**), que outrora enfrentaram os mesmos problemas que a AMM, recomenda-se uma mudança do paradigma da provisão do serviço de transporte público para um centrado no sector público. As seguintes acções, que pressupõem a ultrapassagem dos constrangimentos de índole político-institucional, em relação aos quais o debate poderá trazer importantes luzes, são de se considerar a curto e médio prazos:

1. Implementação integral dos projectos prioritários de investimento em infra-estruturas constantes do PDMT, tendentes à viabilização do BRT;
2. Transformação estrutural da governança dos assuntos ligados ao sistema de transporte público na AMM, com a criação do Conselho Metropolitano de Transportes;
3. Divulgação massiva do projecto BRT e engajamento dos diferentes *stakeholders*; e
4. Criação de uma empresa metropolitana de transporte público, podendo ser uma sociedade anónima (parcerias público-privadas), maioritariamente detida pelas autoridades, numa primeira fase.

Refira-se que as acções implementadas na maior parte das regiões metropolitanas africanas têm como denominador comum a consultoria da JICA e o apoio financeiro do Banco Mundial, em valores que, regra geral, não diferem muito dos considerados para a AMM (**Anexo 7**).

VI. Questões para Debate

1. Assumindo que o PDMT é consensual (quanto ao diagnóstico e às soluções propostas):
 - a. Como garantir a implementação integral das acções prioritárias nele previstas, com enfoque nas tendentes à viabilização do BRT? Que compromissos podem ser assumidos pelos diferentes *stakeholders*?
 - b. Será efectivamente a falta de comprometimento político a principal razão da não implementação dos projectos prioritários? Se sim, como se pode resolver?
 - c. O que impede a implementação da proposta de, no ínterim, se substituírem os *minibuses* de 15 lugares por meios de maior capacidade de transporte de passageiros, tal como proposto no PDMT?
2. Será que interesses privados se sobrepõem aos interesses públicos?
3. Qual é o *way forward* para a melhoria do sistema de transporte público de passageiros na AMM. Que compromissos se pode ou deve assumir?

Referências Bibliográficas

Allen. (2013), Africa's First Full Rapid Bus System: The Rea Vaya Bus System in Johannesburg, Republic of South Africa, Case Study Prepared for Global Report on Human Settlements (2013).

Arroyo-Arroyo, F. (2022). "Connecting the Dots in the Maputo Metropolitan Area: Diagnostic of Urban Mobility and Accessibility". Technical Note I (English). Washington, D.C.: World Bank.

Arroyo-Arroyo *et al.* (2024). Institutions in Motion: Learning from the Experience of Urban Mobility organizing Authorities in Sub-Saharan Africa. Washington, DC: SSATP.

AMT. (2024). Rede Estrutural da Área Metropolitana Maputo. Maputo.

BAD. (2023). "Africa Infrastructure Development Index (AIDI), 2022". Disponível em: <https://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/pbuerhd/africa-infrastructure-development-index-aidi-2022>.

Banco Mundial. (2021). Study of Urban Transport in Metropolitan Maputo. Produzido por ITP Washington, D.C.

Barros, J. (2018). Políticas Públicas de Transporte Rodoviário de Passageiros: O seu Impacto no Desenvolvimento Socioeconómico em Moçambique. PubliFix. Maputo.

Governo de Moçambique. (2017). Decreto Ministerial n.º 85/2017, de 29 de Dezembro, que cria a Agência Metropolitana de Maputo. Boletim da República.

JICA. (2014). Comprehensive Urban Transport Master Plan for Maputo. Final Report.

JICA. (2024). Plano Director de Implementação Estratégica para o Sistema de Transportes Urbanos na Área Metropolitana de Maputo. METRAP Maputo.

Kumar *et al.* (2012). The Soft Side of BRT – Lessons from Five Developing Cities. World Bank.

Machanguana, C. (2020). “A Governance dos Transportes Públicos Urbanos em Moçambique: Estudo de caso da Empresa Municipal de Transportes Rodoviários de Maputo”, EMTPM, E.P., na Área Metropolitana de Maputo. Tese de Doutoramento. ISEGUL.

McCaul e Ntuli. (2011). Negotiating the Deal to Enable the First Rea Vaya Bus Operating Company: Agreements, Experiences and Lessons. Paper presented at the 30th Southern African Transport Conference (SATC 2011), Pretoria.

Mjiyako (2021). An Assessment of the Extent to Which the City of Johannesburg’s Rea Vaya Bus Rapid Transit System is Achieving its Intended Socio-Economic and Political Objective.

Moovit (2024). Public Transit Statistics by Country and City. Base de Dados.

PMG (2017). Bus Rapid Transport (BRT): Progress, Challenges and Risks Faced by Cities.

Romero, J. *et al.* (2022). “Perfil Urbano de Maputo. Mobilidade, Acessibilidade e Uso da Terra na Área Metropolitana de Maputo”. Projecto T-SUM. UCL.

Anexos

Anexo 1: Quadro Institucional do Sector de Transportes Públicos de Passageiros da AMM

O quadro institucional de gestão do sistema de transporte público na AMM está organizado em níveis central e municipal.

Instituições de gestão de nível central

A principal instituição é o MTC, que é responsável pela elaboração de estratégias e políticas de transporte a nível nacional, incluindo transporte público de passageiros. No organograma deste ministério, destaca-se as seguintes instituições, cujo escopo de actuação é particularmente relevante para o desenvolvimento do sistema de transporte público na AMM:

Instituição	Responsabilidade
Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações	Dinamizar o desenvolvimento integrado do sistema de transportes e comunicações através de acções coordenadas e estimular parcerias público-privadas no desenvolvimento de infra-estruturas de transportes, logística, fiscalização e segurança de transporte.
Direcção Nacional de Transportes e Segurança	Coordenar e supervisionar o desenvolvimento dos transportes, bem como velar pela promoção da mobilidade sustentável e segurança dos diversos meios de transporte.
Direcção Nacional de Logística e Desenvolvimento do Sector Privado dos Transportes	Coordenar e desenvolver procedimentos inerentes ao desenvolvimento de novos empreendimentos, gerir e monitorar contratos de concessão, dinamizar a logística e velar pela divulgação dos projectos prioritários e respectivo potencial para o sector privado.
Agência Metropolitana de Transportes de Maputo (AMT)	Criada pelo Decreto n.º 85/2017, de 29 de Dezembro, é responsável por coordenar e implementar o PDMT para a AMM, que consiste num conjunto de políticas e projectos estruturantes como possíveis soluções para resolução dos problemas de tráfego e transportes. Do ponto de vista técnico, a AMT tem a função de planejar as necessidades de transporte público na AMM e definir projectos para o seu desenvolvimento. No âmbito da gestão operacional de um sistema integrado de transporte público, compete à AMT: (i) organizar, coordenar e controlar os sistemas operacionais e planos de manutenção específicos dos serviços de transporte público; (ii) concessionar, contratar e autorizar a realização de actividades de transporte, reparação e manutenção dos transportes públicos na AMM; e (iii) aprovar tarifas do transporte público de passageiros na AMM, fora das áreas de jurisdição dos municípios.

Fonte: MTC (2024) e AMT (2024)

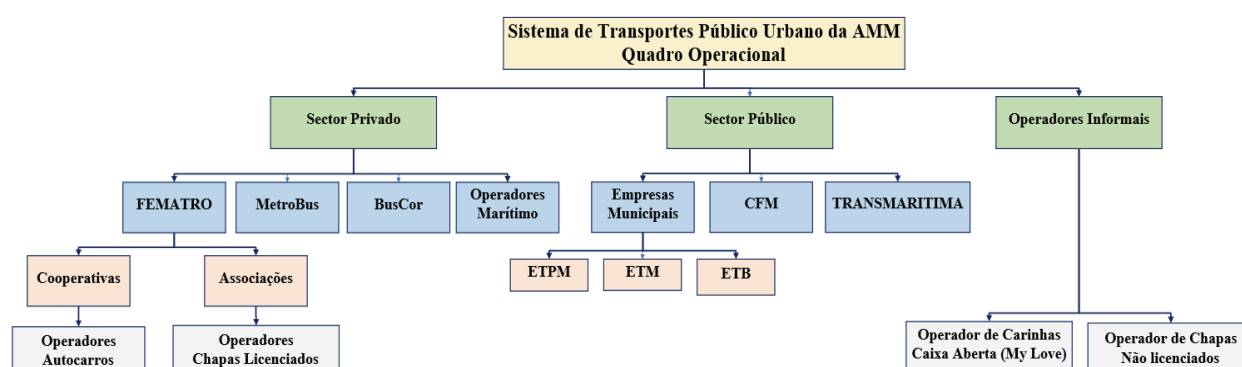
Instituições de gestão de nível municipal

A este nível, as autoridades municipais de Maputo, Matola, Boane, Marracuene e Matola-Rio, através das suas vereações e dentro das suas jurisdições territoriais, são responsáveis pela elaboração e implementação de posturas municipais que regulamentem o licenciamento e fiscalização da actividade de transporte e definição de rotas. A implementação destas posturas é da responsabilidade das respectivas direcções municipais da área de transporte.

Anexo 2: Organização Operacional e Funcionamento do Sector de Transportes Públicos de Passageiros da AMM

O sistema de transportes públicos de passageiros, na AMM, incorpora uma rede estrutural de transportes composta por 94 rotas de transporte rodoviário, distribuídas por sete corredores, três linhas de transporte ferroviário (Ressano Garcia, Limpopo e Goba), que partem da cidade de Maputo e atravessam os municípios da Matola, Boane e Marracuene, e transporte marítimo, que liga a cidade de Maputo às regiões de KaTembe e KaNyaka. Nas três modalidades do sistema de transportes públicos da AMM, existem operadores de empresas públicas e privadas, e ainda os operadores informais.

Organização operacional do sistema de transporte público da AMM



Legenda:

- FEMATRO - Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários
- Buscor - Buscor Maputo Matola Metro, SA
- CFM - Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique
- ETPM - Empresa Municipal de Transportes Públicos da Matola
- ETM - Empresa Municipal de Transportes da Matola
- ETB - Empresa Públicas de Transportes de Boane
- TRANSMARITIMA - Empresa Moçambicana de Transporte Marítimo e Fluvial
- ETPM - Empresa Municipal de Transporte Público de Maputo

Operadores de transportes públicos de passageiros na AMM

Operadores	Descrição
Empresas públicas	Empresas municipais de transporte público – a AMM conta com três empresas municipais de transporte rodoviário de passageiros: Empresa Municipal de Transportes Públicos de Maputo (EMTPM), Empresa Municipal de Transportes da Matola (ETM) e Empresa Municipal de Transporte Público de Boane (ETB), tendo as duas primeiras sido fundadas em 2008 e a última em 2018. Em conjunto, estas empresas possuem uma frota de 108 autocarros, estando a maior parte (78,9 %) alocada à EMTPM. Os municípios de Marracuene e da Matola-Rio, recentemente criados, ainda não têm empresas municipais de transporte público.

Operadores	Descrição
	Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) – é a única empresa pública que fornece serviços de transporte ferroviário de passageiros. Neste momento, os CFM têm nove unidades de transporte de passageiros, sendo cinco locomotivas, 22 comboios e três automotoras, cujas viagens, em cada uma das linhas, ocorrem geralmente em dois momentos: uma no período da manhã e outra a partir do final da tarde. Empresa de Transportes Marítimos (Transmarítima) – é a única empresa pública que fornece serviços de transporte marítimo de passageiros. A AMM tem 2 embarcações que estabelecem ligações entre a Cidade de Maputo e as regiões de KaTembe e KaNyaka.
Operadores privados	Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO) – congrega várias associações municipais e regionais de transportadores. Ao nível da AMM, existem 12 associações filiadas à FEMATRO, das quais quatro em Maputo, outras quatro em Marracuene, três na Matola e uma em Boane. No total, estes operadores têm uma frota de aproximadamente 400 autocarros, com capacidade de transporte de 90 a 110 passageiros por autocarro, que circulam em pelo menos 75 rotas. Parte destes autocarros são atribuídos pelo MTC, através do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações. Os autocarros da FEMATRO circulam todos os dias, geralmente das 5 às 23 horas. MetroBus – é um sistema integrado e intermodal de transporte público de passageiros que opera com base em linhas de autocarros que alimentam e complementam a linha ferroviária. Este operador privado conta com uma frota de cerca de 300 autocarros de 26 e 72 lugares, quatro automotoras e 16 carruagens. As viagens do MetroBus, em cada rota e linha, ocorrem apenas em dois momentos, uma no período da manhã e outra a partir do final da tarde, em 12 rotas rodoviárias, distribuídas por seis corredores e duas linhas ferroviárias. Buscor Maputo Matola Metro – é um consórcio entre a empresa sul-africana Buscor, a EMTPM e a ETM, que conta com uma frota de 24 autocarros articulados (sendo 2 de reserva), com capacidade total de 114 passageiros sentados e 32 em pé por autocarro. Este consórcio opera geralmente nas horas de ponta, das 5 às 8 horas e das 15 às 19 horas, em 8 rotas.
Outros operadores	Este grupo é constituído por operadores de carrinhas do tipo caixa aberta (<i>my love</i>) e operadores de chapas não licenciados, na sua maioria com uma lotação de 15 lugares. Estima-se que existam cerca de 1500 transportadores informais na AMM (Arroyo-Arroyo, 2022), que operam de forma desorganizada, com frequentes violações dos códigos de estrada e das regras de transporte, com destaque para a superlotação, encurtamento e desvio de rotas, velocidade excessiva e funcionamento irregular.

Anexo 3: Constrangimentos Identificados pelos Diferentes Stakeholders do Sector

#	Constrangimento	Academia	Instituições privadas	Instituições públicas: nível central	Instituições públicas: nível municipal	Organizações não governamentais
1	Deficiências do quadro regulatório	✓	✓	✓		
2	Rápido crescimento populacional	✓				✓
3	Formação e capacitação técnica de recursos humanos dos municípios e das entidades operadoras	✓		✓		
4	Deficiência de infra-estruturas	✓		✓	✓	
5	Tarifas abaixo do limiar de sustentabilidade e elevados custos operacionais		✓		✓	
6	Concorrência desleal pelos operadores de transporte público		✓			
7	Dificuldades de acesso a financiamento		✓	✓		
8	Deficiências de coordenação institucional	✓	✓		✓	✓
9	Falta de profissionalização da actividade de transporte público de passageiros	✓		✓		
10	Informalidade			✓		
11	Falta de planeamento integrado do sistema de transporte numa visão metropolitana	✓				✓
12	Aumento de carros particulares					✓
13	Concentração dos serviços na Cidade de Maputo					✓
14	Deficiência de oferta			✓		✓
15	Ineficiência do mecanismo de atribuição de subsídios					✓

Anexo 4: Outras Iniciativas das Autoridades

Outras acções inerentes à melhoria do sistema de transportes públicos de passageiros na AMM que envolvem, além das autoridades, outros *stakeholders* do sector, são:

1. **Definição da rede estrutural metropolitana** – elaborada pela AMT, é constituída por uma rede de transportes rodoviários composta por 94 rotas distribuídas por sete corredores (Tabela A1) e três linhas de transporte ferroviário (Tabela A2) que atravessam todos os Municípios da AMM. O objectivo desta rede é organizar o funcionamento do sistema de transportes, na medida em que, futuramente, com a introdução do BRT, estes corredores serão concessionados a determinados operadores, mediante o cumprimento de requisitos que serão estabelecidos pela AMT.

Tabela A1: Rede Estrutural da AMM - Transporte Rodoviário

Tabela A2: Linhas dos CFM - Transporte Ferroviário

Corredores	Número de rotas	Número de autocarros	Distância (km)
Corredor 1	17	91	630,2
Corredor 2	22	88	487,5
Corredor 3	8	89	176,7
Corredor 4	18	102	326,8
Corredor 5	10	32	539,5
Corredor 6	8	23	428,5
Corredor 7	11	13	441,1
Total	94	438	3.030,3

Fonte: AMT, 2024

Linha	Destino	Tempo de viagem
Ressano Garcia	Matola Gare	1h5
Limpopo	Marracuene	1h45
Goba	Boane	2h

Fonte: CFM, 2024

2. **Introdução de viaturas mistas** – resultantes de um projecto iniciado em 2019, numa parceria entre a AMT e uma empresa privada, que visava desenvolver uma viatura de menor capacidade e mais versátil para atender a uma dupla necessidade: o transporte misto de passageiros e mercadorias, bem assim o acesso a bairros sem vias pavimentadas, que dificultam a circulação de autocarros. Estas viaturas foram alocadas às empresas municipais de transportes públicos de Maputo e Matola.

3. **Criação da Buscor Maputo Matola Metro** – este operador resulta de uma parceria público-privada entre uma empresa sul-africana especializada em transportes públicos de passageiros e as empresas municipais de transportes públicos de Maputo e Matola, com a intermediação da AMT. A Buscor opera com 24 autocarros articulados (sendo 2 de reserva), de elevada capacidade de transporte de passageiros (114 sentados e 32 em pé), esperando-se que contribuam significativamente para a redução das enchentes nas paragens e da superlotação dos transportes públicos.

Anexo 5: Lista dos Projectos Prioritários do PDTM com Previsão de Implementação até 2035

N.º	Projecto	Componente	Prazo 2018	Prazo 2025	Prazo 2035	km
1	Construção de estrada dedicada para autocarros de Maputo-Matola	PMRR*	NR			7,2
2	Construção e melhoramento da estrada entre Infuene e Cidade de Maputo	PMRR*	NR			5,7
3	Melhoria da estrada da área industrial da Matola	PMRR*	NR			11,2
4	Preparação do projecto da linha ferroviária Maputo-Matola Gare a ser desenvolvido a médio prazo	PMRR*	NR			20
5	Reconstrução da ponte de Boane	PMRR*	NR			0,6
6	BRT (Baixa-Magoanine)	PMRR*	NR			27,9
7	BRT (Zimpeto-Benfica-Brigada)	PMRR*	NR			34,5
8	Construção do desvio (<i>bypass</i>) da EN1	PMRR*	NR			8,3
9	Melhoria da estrada entre a Cidade de Maputo e Marracuene	PMRR*	NR			19,3
10	Melhoria da configuração das áreas de intersecção de vias na rede rodoviária da AMM	PMST*	NR			NA
11	Melhoria da gestão do tráfego para promover a fluidez do tráfego	PMST*	NR			NA
12	Instalação de um sistema de controlo de sinalização e do tráfego rodoviário	PMST*	NR			NA
13	Reforço de segurança rodoviária	PMST*	NR			NA
14	Reforço da capacidade operacional das empresas municipais de transporte público e melhoria dos serviços prestados pelos operadores privados	PMIDC*	NR			NA
15	Reestruturação da rede de autocarros e renovação da frota	PMIDC*	NR			NA
16	Reforço da capacidade de manutenção de estradas na AMM	PMIDC*	NR			NA
17	Estabelecimento de uma agência metropolitana do Grande Maputo	PMIDC*	TR?			NA
18	Linha Maputo-Matola Gare	PMRR*		✓		20
19	Linha Maputo-Marracuene	PMRR			✓	35
20	Linha Machava-Boane	PMRR			✓	25
21	Malhampswene-Ceres-Baixa	PMRR		✓		21,2
22	Casa Branca-Joaquim Chissano-J. Nyerere	PMRR		✓		13
23	Xiquelene-Museu-Baixa	PMRR		✓		10
24	Albazine via Cardeal A. dos Santos (extensão BRT)	PMRR			✓	NA
25	Reestruturação do sector dos transportes públicos	PMIDC*		✓		NA
26	Reforço das capacidades do sector dos transportes	PMIDC*	✓	✓		NA
27	Concepção da rede de autocarros (incluindo serviços de ligação)	PMIDC*	✓	✓		NA
28	Renovação da frota de autocarros	PMIDC*	✓	✓		NA
29	Paragens, plataformas e intercâmbios intermodais	PMIDC		✓	✓	NA
30	Rede integrada para peões e ciclistas	PMIDC*	✓	✓	✓	NA
31	Medidas complementares (informação, <i>marketing</i> bilhética)	PMIDC	✓	✓		NA

Notas: (1) PMIDC – Programa de Melhoria Institucional e Desenvolvimento de Capacidades; PMRR – Plano de Melhoria da Rede Rodoviária; e PMST – Plano de Melhoria do Sistema de Controlo, Gestão e Segurança do Tráfego.

(2) NR – Não Realizado; PR – Parcialmente Realizado; PC – Por Confirmar; TR – Totalmente Realizado.

(3) * Representa os projectos prioritários.

Anexo 6: Elementos-chave para o Sucesso na Implementação do Sistema BRT – Experiência Internacional de Áreas Metropolitanas Seleccionadas

Área metropolitana (país)	Agência metropolitana		Sistema BRT				Elementos-chave para o sucesso na implementação do sistema BRT
	Designação (tutela)	Criação	Extensão da rede (km)	Investimento (fonte de financiamento)	Entrada em funcionamento	Breve caracterização	
Dar Es Salaam (Tanzânia)	Dar Rapid Transit Agency (Gabinete do Presidente da República)	2007	20,9	USD 235 milhões (Banco Mundial)	2016	É pioneiro ao nível da África Oriental, destacando-se por ser altamente integrado e contribuir para a melhoria da eficiência do sistema de transportes públicos de Dar es Salaam. Por exemplo, distâncias que outrora eram percorridas em três horas actualmente são realizadas em apenas 45 minutos.	1. Comprometimento entre a agência responsável pelo sistema BRT e o governo na implementação do projecto passo a passo. 2. Envolver todos os <i>stakeholders</i> e definir uma estratégia para este processo.
Dacar (Senegal)	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (Ministério dos Transportes)	1997	18	USD 667 milhões (Banco Mundial, Banco Europeu de Investimento e o sector privado nacional)	2024	Este é o primeiro sistema BRT com autocarros eléctricos, com base em energia solar, ao nível da África Subsaariana. A introdução do BRT de Dacar permitiu reduzir o tempo médio de viagem de 1h30 para cerca de 45 minutos.	1. Fortalecimento da capacidade institucional para garantir o <i>enforcement</i> necessário para a correcta implementação dos planos e políticas de transporte público. 2. Boa planificação para garantir credibilidade junto dos potenciais financiadores do projecto. 3. Inovação e aposta em meios de transportes menos poluentes (e.g. movidos a electricidade, gás natural) para aproveitar as oportunidades de financiamento centradas na transição energética.
Acra (Gana)	Greater Accra Passenger Transport Executive (Município da Região da Grande Acra)	2014	21 (dos quais apenas 2 km são dedicados)	USD 90 milhões (Banco Mundial e Agência Francesa de Desenvolvimento)	2016	Este é um exemplo de insucesso. O projecto inicial de construção de um sistema BRT falhou (devido, principalmente, à configuração das infra-estruturas urbanas, que dificultavam a instalação de linhas dedicadas). Alternativamente, foi instalado um <i>Quality Bus Corridor</i> (QBC),	1. Comprometimento político. 2. Capacidade institucional e definição clara da visão para o desenvolvimento do sistema de transportes públicos. 3. Desenvolvimento de infra-estruturas. 4. Engajamento dos diferentes <i>stakeholders</i> no sector dos transportes públicos.

Área metropolitana (país)	Agência metropolitana			Sistema BRT			Elementos-chave para o sucesso na implementação do sistema BRT
	Designação (tutela)	Criação	Extensão da rede (km)	Investimento (fonte de financiamento)	Entrada em funcionamento	Breve caracterização	
						um sistema que estabelece mecanismos para priorização dos sinais de trânsito para os transportes públicos, de modo a reduzir o tempo de viagem e melhorar a eficiência dos serviços.	
Cidade do Cabo (África do Sul)	Urban Mobility Department of the City of Cape Town (Município da Cidade do Cabo)	2000	31,4	USD 477 milhões (Governo da África do Sul)	2010	Este é o melhor sistema de transportes públicos urbanos, ao nível de África. Foi ampliado e modernizado no âmbito do programa do estabelecimento, na África do Sul, de infra-estruturas de classe mundial, para o acolhimento do Campeonato Mundial de Futebol, em 2010. Destaca-se pela sua intermodalidade, que combina meios rodoviários, ferroviários e fluviais, para além de transportes de alta velocidade.	Planeamento e capacidade de mobilização de recursos para financiar a instalação do sistema de transporte.
Curitiba (Brasil)	Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná	1974	85		1974	Curitiba é considerada uma das experiências de maior sucesso na implementação de uma rede integrada de transporte público urbano, e desde 1974 tem influenciado diversas cidades em todo o mundo. Áreas metropolitanas africanas como Lagos (Nigéria) e Dar es Salaam (Tanzânia) desenvolveram os seus sistemas inspirados na experiência de Curitiba.	

Anexo 7: Projectos de Melhoria de Sistemas de Transporte Público Financiados pelo Banco Mundial e/ou com Assistência Técnica da JICA

País	Cidade	Projecto					Ano	Valor (USD milhões)
		Designação	Extensão (em quilómetros)	Assist. técnica (JICA)	Assist. técnica (Banco Mundial)	Assist. financeira		
Nigéria	Lagos	BRT Fase 2	15,1		✓	✓	2010	190
Peru	Lima	BRT Extensão norte	27,48		✓	✓	2006	45
Tanzânia	Dar es Salaam	BRT Fase 1	21	✓	✓	✓	2008	235
Senegal	Dacar	BRT eléctrico	18,3		✓	✓	2017	300
Colômbia	Bogotá	BRT Fase 1, 2 e 3	58		✓	✓	2002	757
	Pereira	BRT	17,6		✓	✓	2005	
	Barranquilla	Transmetro BRT	13,4		✓	✓	2010	
	Cartagena	TransCaribe BRT	15,03		✓	✓	2016	
	Bucaramanga	Metrolinea BRT	8,4		✓	✓	2010	
	Medelín	BRT	12,5		✓	✓	2011	
Gana	Acra	Quality Bus System	21		✓	✓	2008	45
Vietname	Hanói	BRT	14,7		✓	✓	2007	107
Costa do Marfim	Abidjan	BRT	20		✓	✓	2019	300
Tanzânia	Dar es Salaam	BRT Fase 3 e 4	53,43	✓	✓	✓	2017	246.1
Camarões	Douala	BRT	28,8		✓	✓	2022	420
Uganda	Kampala	BRT	25,5	✓	✓	✓	2010	159
Quénia	Nairobi	BRT	20,18	✓	✓	✓	2012	300
Equador	Quito	Metro Line 1	22,6		✓	✓	2013	205

Fontes: Banco Mundial e JICA

SÍNTESE DAS INTERVENÇÕES DA AUDIÊNCIA NA APRESENTAÇÃO DO ESTUDO

1. Além do *Bus Rapid Transit* (BRT), há outros dois projectos estruturantes, em carteira, para a melhoria do sistema de transporte público de passageiros na AMM. O documento (do estudo) está subdividido em cinco secções, onde a terceira resume as iniciativas levadas a cabo pelas autoridades para minimizar os problemas do sistema de transporte. Cumpre-me, porém, chamar atenção para outras iniciativas que não foram contempladas no estudo, nomeadamente:

- **Projecto FUTRAN** para o transporte de passageiros através de veículos suspensos na zona urbana de Maputo, numa extensão de 46 km, dos quais 12 km na 1.ª fase e 34 km na 2.ª fase, orçadas em USD 90 milhões e USD 160 milhões, respectivamente. Com financiamento assegurado, aprovação do Conselho de Ministros em 2023, e um contrato de execução assinado no mesmo ano, a sua implementação pende da assinatura de uma carta de conforto pelo Governo Central, a reconhecer o projecto, por solicitação do investidor. É um projecto do tipo *Build Operate Transfer* (BOT).

Este sistema terá uma capacidade de transporte de 4 milhões de passageiros, por mês (cada unidade de transporte do sistema Futran terá uma lotação de 20 lugares) e o preço da bilhética, a praticar, será igual a dos “chapas”, de modo a garantir uma transição suave e sem custos adicionais para os utilizadores destes transportes. O sistema tem custos operacionais extremamente baixos, em todas as componentes. O projecto é financeiramente auto-sustentável em todas as vertentes, incluindo no consumo de energia para a sua operacionalização e, portanto, não precisa de garantia soberana.

- **Metro de superfície** (*Light Rail Transit* – LRT) para a Área Metropolitana de Maputo (AMM), com uma extensão de 78 km, orçado em USD 1,6 bilião, dos quais USD 0,6 para a construção de uma central elétrica. Também tem financiamento garantido, pendendo a sua implementação de uma carta de conforto do Governo Central. Para a sua implementação foi constituída, em 2022, uma sociedade anónima, onde o município de Maputo, através da Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento, detém 25 % do capital.

O sistema LRT irá funcionar através de electricidade, cuja fonte está ainda por definir, podendo ser painéis solares ou central termo eléctrica, com uma capacidade de produção de 500 megawatts de energia, a ser construída, em Maputo, numa parceria público privado, na qual o Estado, através Electricidade de Moçambique terá entre 10 % a 15 % do capital social. Ademais, as receitas desta empresa serão utilizadas para subsidiar a tarifa a praticar no sistema LRT. Este projecto, igualmente do tipo BOT, orçado em USD 600 milhões, é financeiramente sustentável e, portanto, também não precisa de garantia soberana.

Todas as partes (intervenientes) devem estar devidamente alinhadas, comprometidas e empenhadas na harmonização e implementação destes três importantes projectos e o BM pode contribuir, como no passado, para alavancar projectos desta envergadura.

- 2. É fundamental a junção de esforços para melhorar a organização do sistema de transporte público de passageiros.** O estudo começa com um pressuposto muito forte, de que “existindo comprometimento político, tudo pode acontecer”. Inicialmente, questionei-me: como uma entidade põe-se a elaborar um projecto, a identificar financiadores sem, no entanto, se comprometer politicamente com aquilo que fez? Mas depois percebi e, inspirado naquilo que vimos no Conselho Consultivo do ano passado, que nós temos um problema quase endémico: fazemos muito boas planificações e projecções, mas pecamos na implementação. Portanto, não há necessidade de se inventar a roda, o que deve acontecer é uma junção de esforços para melhorar a organização do sistema de transporte público de passageiros, à semelhança das experiências internacionais de referência. Para o bem da nação, é importante que haja comprometimento político por forma a se implementarem os três projectos estruturantes anunciados (BRT, Futran e metro de superfície) e com financiamentos garantidos. Para tal, deve-se impedir que os interesses particulares se sobreponham aos interesses públicos. A área de transportes tem impacto na produtividade do País e, por

isso, é de interesse nacional que o sistema de transporte esteja bem organizado, eficiente e ambientalmente sustentável.

3. **Deve-se mudar para um paradigma em que o sector público toma dianteira do processo.** A gestão de transporte é transversal, intersectorial e interinstitucional. Mas afinal, se já há financiamento aprovado para os projectos, qual é o problema? Trata-se de falta de capacidade técnica e de gestão? De falta de comando político e/ou da não identificação dos *champions* - a quem se pode responsabilizar em caso de não materialização das iniciativas identificadas? O transporte é um assunto iminentemente político. Deve-se mudar para um paradigma em que o sector público toma dianteira do processo, onde se reconhece e se clarifica o papel activo e proactivo do sector privado. Portanto, não deve ser o sector público a fazer tudo. Um outro assunto, a ter-se em conta é a questão das novas centralidades, como forma de descongestionar a cidade de Maputo.
4. **Há necessidade de se produzir uma política de transportes.** Este é o grande problema que temos, porque não há continuidade dos projectos. A política de transportes leva-nos a uma situação em que se define de forma clara qual é o custo real da tarifa de transportes, e definido esse custo, ficará claro sobre quem deve pagar. Se o passageiro não pode pagar a tarifa real, quem é que pode pagar a diferença? Enquanto não fizermos isso, vamos continuar a reclamar e no final vamos continuar a ter um sistema de transporte não cómodo e ineficiente, porque estas coisas apenas são possíveis com dinheiro. Nós como fazedores dos transportes públicos não estamos a ganhar dinheiro, porque a tarifa é social. Portanto, a política nacional de transportes permitirá que qualquer dirigente que chega, encontre bem definido sobre como se deve guiar. Outra questão importante é a inclusão (dos *stakeholders*) no processo. O que é que a AMT trouxe, desde que começou em 2017, se não degradar ainda mais o sistema de transporte?
5. **Em relação à substituição de *minibuses* de 15 lugares por meios de transporte de maior capacidade, devem ser consideradas medidas que harmonizem os interesses dos operadores e dos municípios.** Devia-se utilizar os *minibuses* para rotas

intermédias de curta distância, que alimentam os corredores principais, com base em princípio de bilhete único. Paralelamente, os subsídios deviam ser pagos apenas aos operadores que estejam a implementar a iniciativa dos bilhetes electrónicos, como forma de estimular esta iniciativa que garante o maior controlo dos passageiros transportados. A bilhética deveria ser terceirizada, com nível (qualidade) de serviço definido. Este serviço devia ser prestado por mais de duas empresas, para evitar o monopólio. O subsídio devia ser concedido por escalão progressivo, para estimular o uso e pagamento do mesmo, numa base quinzenal, para permitir que os operadores possam ter, a tempo, o valor necessário para a sua actividade normal. Outra medida importante seria o descongestionamento de serviços nos centros urbanos, particularmente a cidade de Maputo, e sua instalação nas zonas de expansão.

6. Há necessidade de se melhorar a coordenação entre os municípios e a AMT. Todos os municípios licenciam operadores de transportes públicos sem nenhum sistema de coordenação. Entretanto, estes acabam desaguando na cidade de Maputo. Deve-se rever o papel da AMT. Igualmente, deve-se incluir todos os municípios da AMM na concepção dos projectos e gestão do sistema de transporte. Os operadores precisam de ser devidamente organizados, incluindo a concessão de rotas, por forma a permitir que haja responsabilização pela má condução, como é o caso da prática de encurtamento de rotas. As infra-estruturas de transporte, paragens e terminais, devem estar mais bem equipadas para permitir que os diversos sistemas de pagamento, com destaque para a bilhética electrónica, possam fluir devidamente. Ao se definir o tipo de transporte a implementar na AMM, deve-se ter em conta a limitação financeira dos utentes, pois, a maior parte destes são pessoas de baixo rendimento. A proliferação dos operadores informais é um desafio a considerar porque, em parte, fazem concorrência desleal e disputam as receitas com os formais.

7. O sistema de transporte público de passageiros devia ser organizado tal como a divisão administrativa do território moçambicano. Esta medida consistiria na alocação/enquadramento de transportes por área e zonas específicas, em função da distância a percorrer e da capacidade de cada tipo de carro. Temos de montar o sistema de alimentadores e ganharmos coragem de implementar o que os estudos

recomendam. Isto ajudaria a estabelecer justiça na definição da tarifa, no sentido em que se eliminariam os casos de carros que percorrem curtas distâncias e cobram a mesma tarifa daqueles que fazem viagens mais longas. Por outro lado, esta medida poderia contribuir para a redução da prática de encurtamento e/ou desvio de rota e facilitar o mecanismo de atribuição de subsídios.

8. **Precisamos da experiência de interoperabilidade de funcionamento do sistema de pagamento (rede SIMO) no cartão *Famba*.** Os engarrafamentos não devem ser apenas atribuídos aos “chapas”, mas em grande medida, ao uso massivo de carros particulares. São incompatíveis o uso massivo de carro particular e o funcionamento eficiente das cidades. A bicicleta, a caminhada e o transporte público são mais eficientes na utilização de espaço público. Uma cidade desenvolvida não é aquela em que os pobres se movimentam de carros particulares, mas aquela onde os ricos descolocam-se de transporte público. A questão do *Famba* não pode ser deixada para trás. Precisamos da experiência de interoperabilidade de funcionamento do sistema de pagamento (rede SIMO) no cartão *Famba*. Especificamente, devia-se admitir vários prestadores de serviços de bilhética electrónica, a operarem sob regras estabelecidas pelas autoridades, neste caso, a AMT e os municípios da AMM. Neste aspecto o BM pode contribuir com a sua experiência.
9. **Deve-se fazer uma avaliação das vias de acesso e das infra-estruturas de transporte, no geral.** Neste sentido, o projecto de substituição dos *minibuses* deve ter em conta a questão das condições das vias de acesso, que decorrem da falta de construção de estradas e outras infra-estruturas resilientes. Não que não haja investimento em infra-estruturas, o problema é a falta de resiliência destas infra-estruturas. Deve-se diversificar as modalidades (opções) de meios de transporte e considerar a intermodalidade.
10. **É importante desenvolver o sistema de transporte, por forma a conter o rápido crescimento da tendência de uso de carros particulares.** Segundo dados do Banco Mundial, o congestionamento pode causar uma quebra de 2 % a 5 % do produto interno bruto (PIB). Neste sentido, seria interessante quantificar o impacto do congestionamento no PIB de Moçambique. Em grandes cidades, como Bangkok, por

exemplo, esse impacto chega a USD 12 biliões. Considerando que alguns dados da ONU indicam que, até 2050, cerca de 60 % da população estará a habitar nas zonas urbanas, torna-se importante desenvolver o sistema de transporte, por forma a conter o rápido crescimento da tendência de uso de carros particulares, com impacto significativo no congestionamento que temos observado nos centros urbanos. É, também, importante criar condições para que o sistema de transporte permita maior inclusão de pessoas com deficiência. Deve ser criado um fundo de garantia de crédito para financiar os operadores de transporte, acompanhadas de outras medidas como a isenção fiscal para estimular a actividade de transporte público de passageiros.

11. O estudo é verdadeiro e transparente. O estudo apresentado é acertado porque toca nos pontos essenciais (problemas) do sistema de transporte. Acima de tudo, o estudo é verdadeiro e transparente. Temos problemas em ouvir. Os estudos são feitos e apresentados, mas nós próprios andamos às voltas. Portanto, não devemos andar em justificações, devemos pegar nas recomendações do estudo e seguir em frente. É necessário implementar um sistema de transporte previsível, seguro e eficiente;

Uma outra questão que é levantada é se se trata de vontade política. Se o problema for realmente a falta de vontade política, então temos de tocar nos problemas tal como são apresentados, pois esta é uma questão antiga. Devemos ter coragem para trazer as soluções para reduzir o sofrimento da população, pois a falta de transporte público condigno é humilhante. Porém, devemos ter consciência de que a introdução de um sistema digno leva tempo; e

Sobre algumas questões específicas, deve-se considerar o seguinte:

- Há um trabalho que está a ser feito pelo MTC para assegurar o financiamento em relação ao BRT, mas deve-se, também, resolver a questão dos reassentamentos e construções desordenadas no traçado do BRT, a exemplo da identificação da área para a instalação do hangar onde serão parqueados os autocarros do BRT;

- Em resultado da contínua reflexão do município, mantém-se o licenciamento dos *minibuses* de 15 lugares, como uma medida para minimizar a excessiva informalidade no sector; e
- As propostas que visam transferir os *minibuses* de 15 lugares para operarem em vias alimentadoras (vias secundárias para primárias) são boas. Entretanto, a maior parte delas estão degradadas. Portanto, é preciso definir prioridades de intervenção, de acordo com as necessidades da população.

Lista dos intervenientes:

Nome	Instituição/cargo
Rasaque Manhique	Presidente do Conselho Municipal da Cidade de Maputo
Eneas Comiche	Antigo Governador do Banco de Moçambique e Ex. Presidente do Conselho Municipal da Cidade de Maputo
Ernesto Gove	Ex. Governador do Banco de Moçambique
Salimo Valá	PCA da Bolsa de Valores de Moçambique
António Tsucane	Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários
Teotónio Comiche	Presidente da Associação Moçambicana de Bancos
Lourenço Albino	PCA da Empresa Municipal de Transportes Públicos de Maputo
Joaquín Romero	Investigador do Observatório de Mobilidade e Transportes
Célia Tingue	Não identificado
Júlio Saramala	Economista e Pesquisador

NOTAS FINAIS PROFERIDAS POR:
Sua Excelência o Governador do BM

Rogério Lucas Zandamela

Das constatações e recomendações do estudo, consensualizadas com as intervenções dos participantes da sessão pública do 49.º CCBM, conclui-se que:

- **Primeiro, o comprometimento político constitui um factor-chave** para a implementação das medidas propostas pelos *stakeholders* para a melhoria do sistema de transporte público de passageiros. O comprometimento político pode maximizar os benefícios das iniciativas com apoio técnico-financeiro de entidades nacionais e organismos internacionais; e
- **Segundo, é fundamental promover uma mudança de paradigma** de um sistema de transporte público de passageiros caracterizado pela proliferação de operadores privados, na sua maioria informais, para um sistema de transporte de massas, em que as empresas públicas/municipais são o principal provedor.

