

Subsídio ao passageiro: Governo podia apostar no INAS e não no sistema de bilhética electrónica que já provou ser inviável

- O sistema de bilhética electrónica continua sendo a prioridade do Governo para canalização do subsídio de transporte aos passageiros. A informação foi avançada sexta-feira última, 22 de Julho, pela Agência Metropolitana de Maputo (AMT), no programa Linha Aberta da STV¹. Segundo explicação do responsável da AMT, já decorrem os trabalhos de manutenção do sistema de pagamento nos autocarros, sendo que o registo e a distribuição de mais cartões deverá iniciar ainda esta semana.



A operacionalização do subsídio ao transportado é a grande responsabilidade que pesa sobre a AMT. Os fundos existem, uma benfeitoria do Banco Mundial, falta mesmo é uma estratégia clara para a viabilização do processo.

Para responder ao desafio lançado, a instituição pública responsável pela planificação e gestão do sistema integrado de transportes no Grande Maputo escolheu a inovação tecnológi-

ca “Famba”. Um sistema de bilhética electrónica que ficou “obsoleto” muito antes de entrar em pleno funcionamento.

Há sensivelmente dois anos que o sistema introduzido pelo Governo não funciona plenamente nos autocarros públicos. Ainda assim, é ensaiada uma expansão do mesmo para os transportadores privados de passageiros, com a AMT a mostrar firmeza na sua decisão em garantir compensação aos passageiros através deste mecanismo.

¹ Langa, D. (2022, 23 de Julho). AMT continua firme na decisão de subsidiar passageiros através do cartão “Famba”. O País. Disponível a partir de <https://opais.co.mz/amt-continua-firme-na-decisao-de-subsidiar-passageiros-atraves-do-cartao-famba/> [Consultado 25/07/2022]



Recursos importantes foram despendidos não só com a instalação e operacionalização do próprio sistema, mas também com acções de promoção/educação sobre o funcionamento do mesmo. Dois anos depois: apenas um punhado de pessoas está registado e muitas outras não sabem como funciona; os pontos de levanta-

mento e recarregamento dos cartões instalados, pelo menos ao nível da Cidade de Maputo, estão todos encerrados; o sistema não funciona em certos autocarros e em outros falha, e nem as manutenções de rotina são feitas às próprias máquinas. Em suma, um fracasso desastroso e até vexatório para a própria AMT².





O que falhou? Terá este investimento sido precedido de um projecto sério de viabilidade? E mais importante ainda, o que garante que desta vez o sistema vai efectivamente cumprir com os objectivos pretendidos? São algumas das questões que surgem face à firmeza/aposta da AMT no “Famba” para a canalização dos subsídios de transporte aos passageiros. É que no actual contexto de crise o país não se pode dar ao luxo de desperdiçar os recursos mobilizados³ em estratégias ineficientes e ineficazes que implicarão a canalização de boa parte dos referidos fundos para questões operacionais, em detrimento de cumprir com o objectivo que é aliviar o custo de vida dos moçambicanos.

Nesta perspectiva, antes de avançar com quaisquer acções para a revitalização do sistema “Famba”, a AMT deve esclarecer a razão do fracasso nos dois primeiros anos da sua implementação. É verdade que provavelmente os passageiros têm, agora, mais incentivos para aderir ao sistema, devido aos prometidos subsídios. Ainda assim, uma estratégia concreta para evitar erros recorrentes subsiste como um imperativo.

Provada a sua inviabilidade, a melhor saída seria abandonar o “Famba”. E depois, como seria feita a canalização dos subsídios aos passageiros? Na verdade, não faltam ideias. Poder-se-ia avançar várias propostas de entidades do sector público que poderiam fazer a canalização dos

fundos aos “transportados”. O problema está mesmo na forma como é feita a gestão de fundos públicos no país. É que os moçambicanos são sistematicamente confrontados com casos de corrupção, desvios de fundos e realização de “despesas não elegíveis”, tanto que já perderam confiança em todo o processo de gestão no sector público.

O próprio do Instituto Nacional de Acção Social (INAS) poderia gerir os fundos. Por que não? Apesar do dinheiro estar destinado para resolver um problema no sector de transportes, trata-se de um subsídio como qualquer outro. E a gestão de subsídios, bem ou mal, é uma especialidade do INAS.

Actualmente, a instituição tem sobre a sua gestão cinco programas, designadamente o Programa Subsídio Social Básico, Programa Apoio Social Directo, Programa Serviços de Acção Social, Programa de Acção Social Produtiva e Programa de Atendimento em Unidades Sociais. Assegurados os mecanismos de monitoria e prestação de contas, a criação de um “Programa Subsídio Básico de Transporte” não seria difícil de operacionalizar.

A ideia seria aproveitar o “*track record*” e o *expertise* desta instituição na gestão de transferências unilaterais, tirando partido dos processos por ela já consolidados na identificação/focalização, inscrição e canalização efectiva de recursos a grupos específicos.

² Borges, A. (2022, 05 de Julho). Transportadores dizem que já não funciona a bilhética electrónica em autocarros. *O País*. Disponível a partir de <https://opais.co.mz/nao-mais-funciona-a-bilhética-electronica-e-desconhecida-utilidade-do-cartao-famba/> [Consultado 25/07/2022]

³ Manguele, G. (2022, 15 de Julho). Entre expandir a cobertura e aumentar os subsídios: Protecção das famílias vulneráveis exigirá “jogo de cintura”. *Fórum de Monitoria do Orçamento*. Disponível a partir de <https://fmo.org.mz/entre-expandir-a-cobertura-e-aumentar-os-subsídios-proteccao-das-familias-vulneraveis-exigira-jogo-de-cintura/> [Consultado 25/07/2022]

E porquê não criar uma unidade coordenada? O INAS como *expert*, pois está mais entrosado com o *modus operandi* de todo o processo de gestão de transferências unilaterais, e a AMT como en-

tidade que “melhor” compreende as dinâmicas do sector de transportes, incluindo os comportamentos e necessidades dos transportadores e passageiros.

Esta configuração é infalível e a mais acertada? Evidente que não.

Primeiro porque não tem como assegurar que os recursos canalizados serão efectivamente usados por pessoas que realmente necessitam de um subsídio de transporte ou que o mesmo será, de facto, usado para o fim pretendido. Aliás, o próprio mecanismo de subsídio aos transportadores actualmente em vigor padece do mesmo problema: não tem como assegurar que os transportadores sempre usam o combustível subsidiado exclusivamente para o transporte de passageiros. Ainda assim, esta estratégia envolvendo o INAS seria comparativamente mais acertada, pois é preferível que os fundos mobilizados sejam “perdidos” para outras despesas das famílias beneficiárias do que financiar projectos

que, logo à partida, mostraram ser ineficazes, ineficientes e nada sustentáveis.

Adicionalmente, se considerarmos que esta mesma entidade muito provavelmente terá sob sua gestão outros fundos para a mitigação do crescente custo de vida, superando aquilo que tem sido as suas dotações orçamentais, e recordando a má experiência com os fundos da COVID-19, é natural que haja algum cepticismo relativamente à correcta gestão destes recursos. Pelo que, como foi referido anteriormente, qualquer estratégia passa necessariamente pela criação de mecanismos de monitoria e prestação de contas para assegurar a transparência de todo o processo.



INFORMAÇÃO EDITORIAL:

Propriedade: CDD – Centro para Democracia e Desenvolvimento
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: Emídio Beula
Autor: Gabriel Manguela
Equipa Técnica: Emídio Beula, Dimas Sinoa, Américo Maluana
Layout: CDD

Contacto:
 Rua Dar-Es-Salaam Nº 279, Bairro da Sommerschild, Cidade de Maputo.
 Telefone: +258 21 085 797

CDD_moz
E-mail: info@cddmoz.org
Website: http://www.cddmoz.org

PARCEIRO PROGRAMÁTICO



PARCEIROS DE FINANCIAMENTO

