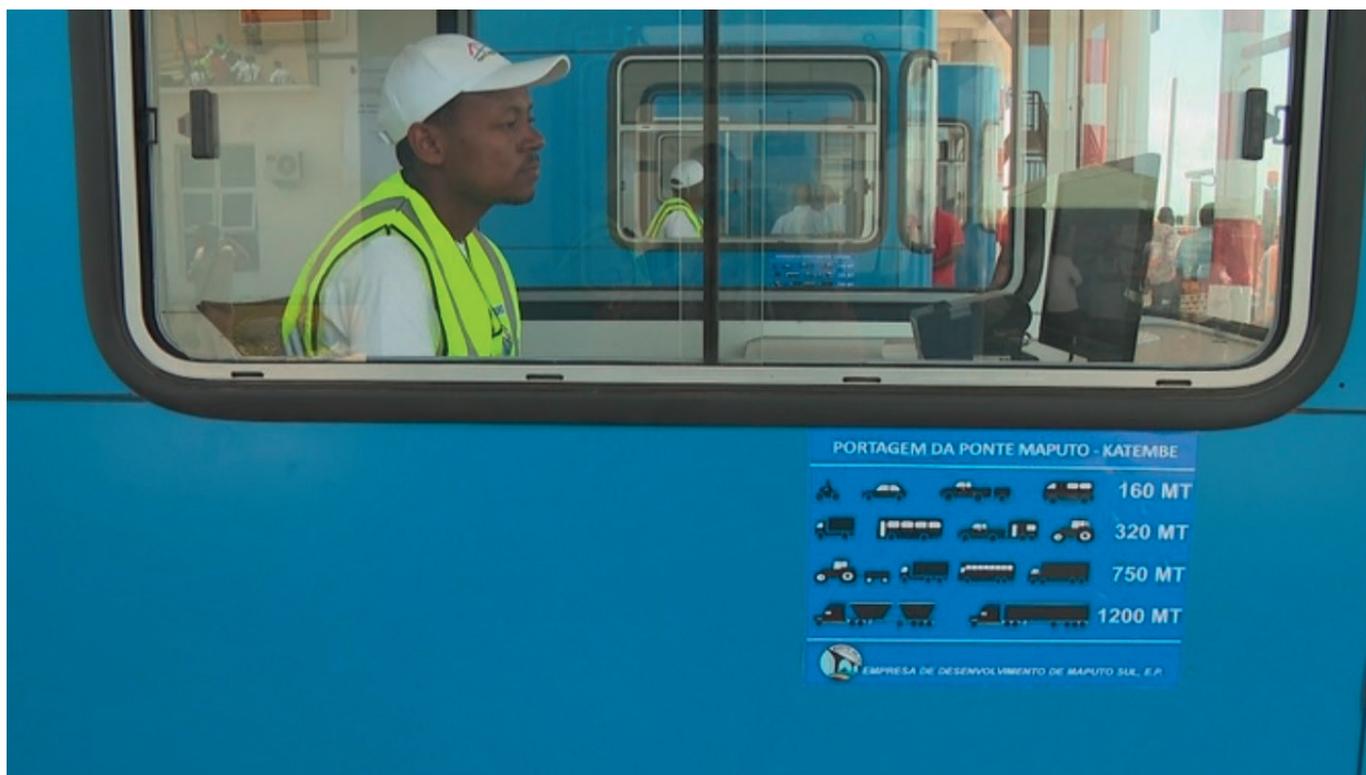


# Portagens “roubam” até 80% do dinheiro que as famílias poderiam usar na compra de comida

- Um morador da KaTembe que trabalha do outro lado da baía e usa viatura particular gasta mensalmente 6.720 Meticais com a portagem, assumindo uma média de 21 dias úteis de trabalho. Este valor representa cerca de 80% do custo do cabaz básico por pessoa, actualmente avaliado em 8.401 Meticais.





Preços praticados na portagem da KaTembe

- Ainda não estão esgotadas as opções para a mitigação daquele que tem sido um dos principais meios de transmissão dos efeitos da actual crise nos orçamentos e poder de compra dos moçambicanos: o custo de transporte. O foco agora tem estado na estrutura dos preços dos combustíveis e mecanismos de subsídios, mas há outros elementos que afectam o custo, sobretudo na Área Metropolitana de Maputo, ainda com margem para serem alterados. Mais concretamente: o custo das portagens.

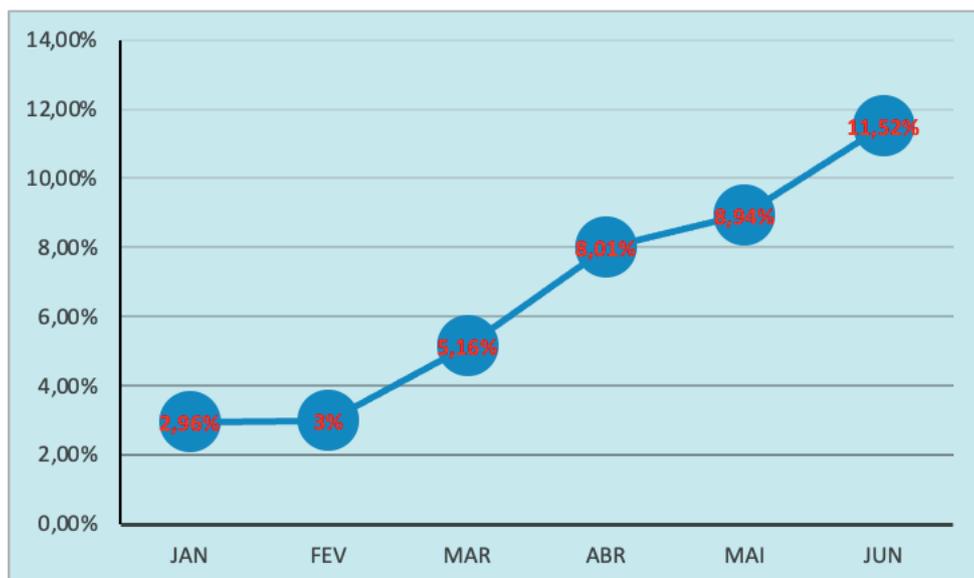
Uma das indústrias mais afectadas pelos desenvolvimentos do conflito geopolítico entre a Rússia e a Ucrânia é precisamente o sector de transportes. Com os preços globais do petróleo em níveis mais altos da última década, os operadores de transporte de bens e passageiros em todas as regiões enfrentam um ambiente particularmente adverso, sendo que a tendência tem sido repassar os custos mais elevados dos combustíveis para os cidadãos, contribuindo, assim, para a deterioração do seu poder de compra.

Tratando-se de um sector crucial e que é res-

ponsável pela dinamização de todos os processos económicos, assegurando a circulação de pessoas e bens, Governos a nível global têm-se mostrado muito flexíveis e proactivos na implementação de medidas não só para evitar uma subida, mas também para reduzir significativamente o preço dos transportes, de tal forma que os cidadãos tenham mais margem nos seus orçamentos para enfrentar o crescente custo de vida. Exemplos mais recentes, ainda que pouco comparáveis à realidade nacional, incluem a redução para metade dos custos do transporte público na Itália, Alemanha e na Irlanda<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Frost, R. (2022, 11 de Maio). Cost of living crisis: Italy, Germany and Ireland are the first to cut public transport prices. *Euronews*. Disponível a partir <https://www.euronews.com/green/2022/05/11/cost-of-living-crisis-italy-germany-and-ireland-are-the-first-to-cut-public-transport-pric>. [Consultado em 26/07/2022]

Gráfico 1: Evolução da inflação acumulada na divisão de transportes (Janeiro a Junho de 2022)



Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

No contexto nacional, entre acertos e erros, várias medidas vêm sendo esporadicamente anunciadas visando conter a tendência de instabilidade que actualmente caracteriza o sector<sup>2</sup>, desde mudanças na estrutura dos preços de combustíveis até mecanismos de canalização de subsídios/compensações aos transportadores e/ou transportados. Entretanto, e devido ao espaço fiscal limitado do Governo, tais medidas têm seguido mais uma abordagem de tentativa de estabilização, i.e., evitar subidas acentuadas, em detrimento de uma redução dos preços de transporte. Com efeito, depois da divisão de produtos alimentares e bebidas não alcoólicas, a divisão de transportes tem sido a principal responsável pela subida de preços a nível nacional, tendo registado uma inflação acumulada de 11,52% no primeiro semestre de 2022.

Quando a análise é feita de um modo mais abrangente e com foco na origem da actual crise no sector de transportes (a tendência de aumento dos preços dos combustíveis devido ao conflito russo-ucraniano), o escopo de medidas de mitigação aparenta ser limitado: preços dos combustíveis e

mecanismos de subsídios. Entretanto, quando se toma em consideração que a actual crise afecta adversamente a todos, mas de forma diferenciada, e que há elementos, além do custo de combustíveis, que têm contribuído para o encarecimento dos custos de transporte, este mesmo leque de potenciais medidas se amplia. E as portagens são um bom exemplo disso.

O facto de a subida do custo de vida ser um problema generalizado não implica necessariamente que não se possa pensar em soluções/mitigação direccionadas a certos segmentos da população. O escopo de potenciais medidas de mitigação da crise ainda não está esgotado. Não para os cidadãos da Área Metropolitana de Maputo que, para além do crescente preço de combustível, confrontam-se, ainda que em proporções diferentes, com os custos das portagens que têm encarecido e tornado mais proibitiva a circulação de pessoas e bens.

E aqui destacam-se não só as portagens ilegais recentemente instaladas da Estrada Circular de Maputo, sobre as quais o novo Ministro das Obras

<sup>2</sup> Manguela, G. (2022, 6 de Junho). Governo deve abandonar medidas paliativas e desenhar uma estratégia para enfrentar a crise. *Centro para Democracia e Desenvolvimento*. <https://cddmoz.org/governo-deve-abandonar-medidas-paliativas-e-desenhar-uma-estrategia-para-enfrentar-a-crise/> [Consultado em 26/07/2022]

Públicas, Habitação e Recursos Hídricos<sup>3</sup> mantém, até então, um silêncio resolutivo, mas também a portagem de KaTembe, que tem a reputação de ser a mais cara da Área Metropolitana de Maputo.

Entende-se que uma revisão do custo destas

“barreiras” à circulação dos cidadãos aumentaria a margem nos orçamentos das famílias, sobretudo aquelas residentes no distrito de KaTembe que, há sensivelmente três anos, vem reivindicando por uma redução das referidas taxas.

## Custo das portagens Maputo – KaTembe

Ponte Maputo / Katembe. Portagem da KaTembe	
Classe do veículo	Custo
Classe 1	160,00 MT
Classe 2	320,00 MT
Classe 3	750,00 MT
Classe 4	1.200,00 MT

Fonte: REVIMO (<http://www.revimo.co.mz/Tarifas.php>)

Fundamentalmente, a ideia passa por reduzir o peso das despesas de transporte nos orçamentos das famílias permitindo, assim, que elas tenham mais recursos para enfrentar a crise. É que com a actual configuração dos custos das portagens – que aliás vem sendo contestada mesmo antes da crise, criando “hostilidades” entre a Rede Viária de Moçambique (REVIMO), empresa concessionária da Ponte Maputo-KaTembe, e os residentes do Distrito Municipal da KaTembe, na Cidade de Maputo, os operadores de transporte repassam os custos aos usuários/bens transportados, deteriorando ainda mais o poder de compra deste grupo de consumidores.

Os utentes pagam pelo uso da infra-estrutura contruída com fundos públicos entre 160 e 1.200 Meticais para, na lógica de utilizador-pagador, assegurar a manutenção da mesma. Aos transporta-

dores de passageiros são aplicados preços bonificados, sendo que os autocarros/cooperativas pagam 80 Meticais por viagem enquanto os transportadores semi-colectivos pagam 40 Meticais por viagem. Adicionalmente, são oferecidos outros descontos (que vão até 64 Meticais), mas só são aplicáveis a quem realiza 61 viagens por mês, o que limita e muito o número de potenciais beneficiários.

Se antes mesmo da escalada de preços estes valores já eram contestados porque consumiam boa parte do rendimento dos residentes na KaTembe<sup>4</sup> – um movimento que ganhou um novo ímpeto após a entrada em funcionamento das quatro praças de portagem na Estrada Circular de Maputo, sublinhe-se ilegais<sup>5</sup>, também geridas pela REVIMO, em que os utentes pagam entre 40 e 580 Meticais e os transportadores semi-colectivos apenas 10 Meticais, agora, o ónus é relativamente maior.

<sup>3</sup> Beula, E. (2022, 06 de Março). Portagens na Circular de Maputo e na Ponte Maputo-KaTembe: o grande desafio do Ministro Carlos Mesquita. *Centro para Democracia e Desenvolvimento*. Disponível a partir de <https://cddmoz.org/portagens-na-circular-de-maputo-e-na-ponte-maputo-katembe-o-grande-desafio-do-ministro-carlos-mesquita/> [Consultado em 26/07/2022]

<sup>4</sup> Carta de Moçambique (2022, 18 de Março). Portagens: Residentes da KaTembe também querem pagar 40 Meticais. Disponível a partir de <https://cartamz.com/index.php/sociedade/item/10230-portagens-residentes-da-katembe-tambem-querem-pagar-40-meticais> [Consultado em 26/07/2022]

<sup>5</sup> Beula, E. (2022, 06 de Março). Portagens na Circular de Maputo e na Ponte Maputo-KaTembe: o grande desafio do Ministro Carlos Mesquita. *Centro para Democracia e Desenvolvimento*. Disponível a partir de <https://cddmoz.org/portagens-na-circular-de-maputo-e-na-ponte-maputo-katembe-o-grande-desafio-do-ministro-carlos-mesquita/> [Consultado em 26/07/2022]

Para um morador típico daquela zona com uma viatura da classe mais baixa, que inclui motociclos e viaturas ligeiras, estas taxas implicam um gasto mensal de 6.720 Meticais para média de 21 dias úteis de trabalho, cerca de 80% do custo do cabaz básico por pessoa actualmente avaliado em 8.401 Meticais<sup>6</sup>, contra a média mensal de 1.680 Meticais despendidos na Estrada Circular de Maputo. Ainda que em proporções diferentes, estas “barreiras a circulação” impactam directa e negativamente nos orçamentos de grupo de famílias.

Ao nível dos utentes do sistema de transportes públicos e semicolectivos de passageiros, onde se encontra boa parte do segmento mais vulnerável da população, o impacto é indirecto, sendo que o ónus das portagens, particularmente a da KaTembe, é repassado pelos operadores através das tarifas de transporte.

Um morador daquela zona gasta, em média, 40 Meticais/dia com o transporte. Assumindo 21 dias

úteis, são despendidos 840 Meticais/mês/pessoa com o transporte, cerca de 12% do salário mínimo médio (em torno de 7000 Meticais). Considerando que este custo é igualmente suportado por todos membros dos agregados familiares com as mesmas necessidades de deslocação, num contexto em que se estima uma média de cerca de cinco membros por agregado familiar no país<sup>7</sup>, o peso das despesas com o transporte acaba sendo muito mais significativo.

É que com a crescente deterioração do poder de compra dos consumidores, o custo de oportunidade do valor que é despendido, directa ou indirectamente, com portagens em termos de outros bens, incluindo produtos alimentares de primeira necessidade que poderiam ser adquiridos, aumentou. Assim, e para complementar as medidas anunciadas sobre alterações na estrutura do preço de combustíveis e os mecanismos de subsídios, também seria oportuna uma revisão das taxas das referidas portagens, contribuindo para aliviar os orçamentos das referidas famílias.

6 Zucula, J (2022, 08 de Julho). OTM diz que promessa de subsídio aos passageiros é para entreter a população. *O País*. Disponível a partir de <https://opais.co.mz/otm-diz-que-promessa-de-subsidio-aos-passageiros-e-para-entreter-a-populacao/> [Consultado em 26/07/2022]

7 Instituto Nacional de Estatísticas. (2021). Inquérito sobre Orçamento Familiar – IOF 2019/20. Disponível a partir de [http://www.ine.gov.mz/operacoes-estatisticas/inqueritos/inquerito-sobre-orcamento-familiar/iof-2019-20/inquerito-sobre-orcamento-familiar-iof-2019-20/at\\_download/file](http://www.ine.gov.mz/operacoes-estatisticas/inqueritos/inquerito-sobre-orcamento-familiar/iof-2019-20/inquerito-sobre-orcamento-familiar-iof-2019-20/at_download/file) [Consultado em 26/07/2022]



## INFORMAÇÃO EDITORIAL:

**Propriedade:** CDD – Centro para Democracia e Desenvolvimento  
**Director:** Prof. Adriano Nuvunga  
**Editor:** Emídio Beula  
**Autor:** CDD  
**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

