



## COMUNICADO DE IMPRENSA

### IMPACTO DA COVID-19 NO SECTOR DE TRANSPORTES

#### 1. Introdução

O Sector de Transporte constitui a âncora para a actividade económica, dada a sua transversalidade nas ligações entre os vários sectores. Tal como os outros sectores, o transporte foi severamente afectado pela COVID 19 em resultado do abrandamento da actividade nos outros sectores. A queda na procura doméstica e internacional que conduziu a queda nas importações e exportações está a afectar o ramo de transporte de carga.

As medidas atinentes ao Estado de Emergência imposto pelo Decreto Presidencial 11/2020 de 30 de Março prorrogado através dos Decretos 12/2020 de 29 de Abril e 14/2020 de 28 de Março impõe condicionalismos a circulação de pessoas a nível interno e estabelece os critérios excepcionais para a realização de viagens internacionais e circulação de bens, com destaque para:

- Restrição da lotação para 1/3, actualmente estendida para o número de lugares dos autocarros.
- A rotatividade dos trabalhadores.
- Encerramento das escolas, e todos os serviços não essenciais que induziram a queda da procura do transporte rodoviário de passageiros urbano e inter urbano.
- O encerramento das fronteiras para a circulação de pessoas paralisou os ramos de transporte rodoviário internacional de passageiros e o transporte aéreo de passageiros.

O sector de transportes como um todo registou perdas em média **83%** nos últimos 3 meses o que representa prejuízos que ascendem os **7594 milhões de meticais** e cerca de **1200** postos de emprego suspensos, estando actualmente metade da massa laboral deste sector em risco de perder os seus postos de trabalho.

É de referir que o ramo rodoviário interprovincial de passageiros e carga vem, adicionalmente, sendo afectado pela tensão politico militar na região centro do País em que algumas vezes os operadores viram os seus veículos vandalizados, bem como a situação dos ataques pelos insurgentes na Província de Cabo Delgado.

É nestes termos que vamos abordar os impactos da COVID-19 no sector de tendo em conta as especificidades dos ramos deste sector.

## **2. Impacto da COVID 19 no Transporte Rodoviário de Passageiros**

Um dos condicionalismos estabelecidos envolveram a obrigatoriedade dos transportadores colectivos e semi-colectivos de passageiros transportar na igualdade do número de lugares disponíveis nos autocarros.

Isto levou a uma redução da capacidade de transporte o que levou a uma redução das receitas obtidas pelos operadores nesse ramo em média de **85%**, corresponde a cerca de **3435** milhões de meticais.

Os **operadores de transporte rodoviário de internacional de passageiros** suspenderam actividades devido ao encerramento das fronteiras terrestres para passageiros, obrigando cerca de 700 operadores a paralisar as suas actividades e perda de receitas em 100%, cerca de **56.4** milhões de meticais. Adicionalmente, decorrente da limitação imposta pelo Decreto Presidencial 14/2020 na circulação interna de pessoas, os **operadores de transporte interprovincial** registaram quedas nos volumes de negócios em cerca de **75%**, o que representa cerca de **3144 milhões** de Meticais.

Os **transportadores urbanos e inter-urbanos** tem adoptado estratégias de sobrevivência que incluem a rotatividade de realização das actividades entre os vários operadores de uma determinada rota. Não obstante, o nível de perdas é avultado cujas estimativas estão em cerca de **234.9 milhões** de Meticais em

todo o país, o que representa uma perda de **75%** da receita esperado nos últimos três meses.

- **Impacto na Massa Laboral do ramo de Transporte Rodoviário de Passageiros**

Existe uma tendência de não suspensão de contratos de trabalho por parte dos empregadores devido os problemas sociais que esta medida poderá causar, no entanto se esta situação prevalecer as empresas poderão ver-se forçadas a reestruturar os contractos com os seus trabalhadores. Entretanto, como forma de se proteger deste impacto os operadores de transporte de passageiros poderão ver-se forçados a reestruturar os contratos com os trabalhadores para permitir que o fluxo de caixa actual possibilite o empregar a cumprir as suas obrigações salariais.

Apenas o ramo rodoviário de passageiros internacional é que encerrou as actividades devido ao encerramento de fronteiras deixando mais de **500** trabalhadores suspensos.

### **3. Transporte Rodoviário de Carga**

O decreto do Estado de Emergência impõe a autorização, apenas, da carga e descarga de produtos alimentícios para o exterior. Internamente as mercadorias podem circular desde que sejam respeitadas as regras de prevenção da propagação da COVID-19.

Não obstante a permissão da circulação de mercadorias internas, a suspensão de actividade das empresas levaram ao esfriamento do transporte de carga nesse seguimento aglutinado pela impossibilidade de trânsito internacional de mercadorias consideradas não essenciais.

Aliado ao facto supramencionado, está a demora na fronteira do Ressano Garcia com a Africa do Sul que faz com que a viagem leve cerca do dobro de tempo normal provocando um aumento dos custos fixos, o encerramento da fronteira de Calombe cujo impacto foi de acréscimo de **USD 300 (cerca de 20.8 mil meticais)** por cada viagem para a fronteira alternativa. Este custo é suportado pelos operadores logísticos na medida em que no âmbito dos concursos foi acordado que as empresas pagariam apenas USD 2200 (cerca de 152,988 meticais) por cada viagem.

Só província de Sofala temos cerca de 272 empresas de transporte de carga que opera uma frota de 1686 camiões. No corredor da Beira, no geral os meses de Janeiro a Maio são os meses em que o nível de actividades nos corredores é baixo devido a renegociação de contratos e o restabelecimento do consumo/procura normal depois do final do ano. Entretanto, devido a COVID-19, o volume de negócio em Maio esteve abaixo em cerca de 50%, o equivalente a **3.5 mil milhões de Meticais**, quando comparado com o registado no mês de Maio do ano de 2019.

Este impacto foi transmitido por dois meios, sendo o primeiro através da roptura no fornecimento de carga para os países do *hinterland* que usam o corredor da

Beira para transitar os seus produtos vindos da China e Índia (que estiveram em *lockdown* por um período considerável). Noutro lado, a procura dos países do *hinterland* que usam o porto da Beira e os armazenistas nacionais reduziu porque muitas empresas suspenderam as suas actividades.

- **Impacto na Massa Laboral**

Não houve suspensão de contratos de trabalho nem renegociação dos termos contractuais pelos empregadores devido aos custos sociais que estariam relacionados a esta medida num contexto em que a economia não esta a gerar emprego. Porém, a manter-se a actual situação existe o risco de haver alteração dos termos contractuais.

A implementação da norma de 1/3 dos trabalhadores nas instalações permitiu alguma redução nos custos operacionais associados nomeadamente, electricidade, refeições, internet, etc. Entretanto, não obstante a relevância desta redução, não foi suficiente para compensar a perda do volume de negócios associado a obrigação de compensação de 100% do salário dos trabalhadores.

No entanto, a paralisação das operações pelas mineradoras coloca em risco cerca 400 trabalhadores em relação a continuidade de seus contractos, devido a suspensão dos contractos das empresas que fazem o escoamento do carvão.

#### **4. Transporte Aéreo**

O encerramento das fronteiras impactou nos serviços de transporte aéreo internacional não essencial representa uma perda de 100% do volume de negócios, e a queda em 85% da demanda interna por transporte aéreo de passageiros domésticos fez com que o ramo de transporte aéreo registasse perdas na ordem de 87% do volume de negócios, que corresponde a cerca de **658.7 milhões de Meticais.**

Numa primeira fase haviam sido cancelados os voos para o exterior excluindo a África do Sul (Johanesburgo) tendo esta sido cancelada a posterior devido ao nível de envolvimento entre as partes. Não obstante esta verificação, os operadores não suspenderam contratos de trabalho para proteger os funcionários.

A actividade de transporte aéreo está actualmente a acontecer com um custo operacional reduzido devido a suspensão de voos e condicionalismo para desempenho de actividades dos trabalhadores.

#### **5. Transporte Marítimo**

O volume de negócios na área de agenciamento registou uma redução na ordem de 30% para o segmento de carga geral e chega a 48% para o segmento pesqueiro.

O volume de facturação sofre pressão quando a quantidade de navios reduz. Por outro lado regista-se também alguma demora na liquidação de facturas quer internas e internacionais, apesar de a última adiantar sempre uma parte significativa. A tendência generalizada é o alargamento dos prazos de pagamento de facturas por, pelo menos mais um mês.

As empresas de agenciamento não reportaram casos de redução de trabalhadores que impactassem as actividades. Contudo não há novas admissões, e está-se a aplicar a rotatividade laboral e segue-se o plano normal de férias estabelecido para o ano.

### **Posicionamento da CTA sobre o Regulamento da Cabotagem Marítima**

O Governo lançou recentemente a operacionalização da cabotagem marítima o que constitui um ganho para economia. A CTA vem advogando por esta reforma há mais de 7 anos e apraz-nos dizer que este regulamento teve em consideração as recomendações do Estudo que realizamos em 2014, a destacar:

- A criação de uma entidade reguladora independente capaz de assegurar e monitorar o sector;
- Introdução de reformas legais com vista a adequá-la as actuais necessidades do sector, adoptando a título de exemplo, o regime do duplo registo de embarcações, para que os navios estrangeiros que



operam sob a égide de operadoras nacionais se possam beneficiar de algumas vantagens concedidas às embarcações nacionais, actualmente inexistentes;

- Aprovação de alguns benefícios fiscais como seja, incentivos para os operadores nacionais na importação de equipamento;
- Eliminação da taxa liberatória sobre o aluguer de navios, visto o país não dispor de embarcações próprias; e
- Simplificação de procedimentos alfandegários para a cabotagem, eliminando-se as inspeções quer físicas, quer não intrusiva, sendo estas efectuadas em caso de extrema necessidade, suspeita que incida sob a mercadoria.

De referir que actualmente no transporte rodoviário de carga, a principal infraestrutura usada é a Estrada Nacional Número 1 (EN1), que acolhe 46,05% de todo o tráfego rodoviário, e constitui o principal eixo de ligação entre as regiões norte, centro e sul.

A EN1 encontra-se sob pressão na circulação de mercadorias e pessoas, pese embora o País apresente uma linha costeira estimada em cerca de 2700km, sobre a qual, um número considerado de principais cidades estejam localizados, como são os casos das cidades de Maputo, Beira, Quelimane, Angoche, Nacala, Pemba e Mocímboa da Praia.

A cabotagem marítima é fundamental para o desenvolvimento do intermodalidade entre os meios de transporte sobretudo para a carga o que representa um facto positivo em termos de redução dos níveis de degradação das vias, redução dos acidentes de viação, e os riscos inerentes a insegurança devido a tensão politico militar na região centro país, bem como a insegurança devido aos ataques pelos insurgentes na Província de Cabo Delgado.

Até o momento o contributo a Cabotagem Marítima é muito reduzido e representa actualmente menos de 1% da carga transportada.

A reactivação da Cabotagem Marítima que irá certamente contribuir para a minimização dos custos de transporte de carga entre as várias regiões do País e aumentar a ligação entre os centros de produção e centros de consumo, bem como a melhoria da competitividade dos produtos locais em relação aos bens importados.

Uma análise das vantagens desta modalidade de transporte, mostra claramente que o País poderá obter vários ganhos com a reactivação da Cabotagem Marítima, por tratar-se de uma modalidade que confere maior segurança, economias de escala, menor impacto ambiental, baixo nível de consumo de combustível, entre outras.

## 6. Propostas de Medidas para o Sector

- Redução do preço de combustíveis em 15 mt por litro, ou introdução de uma linha de subsídios para aquisição de combustíveis para os operadores de transporte;
- Flexibilização das actividades de revisão dos autocarros que estão sob gerência de algumas cooperativas; actualmente as cooperativas de transporte urbano estão a enfrentar dificuldades para a manutenção dos autocarros. Por força do contracto com o Governo que inclui a manutenção e que deve ser feita por duas entidades pré-estabelecidas, estas entidades não tem feito a manutenção alegando dificuldades de tesouraria para a compra das peças, sobressalentes e todos os consumíveis necessários, a outra entidade retém os autocarros por muito tempo exigindo o pagamento que pressupõe-se acautelado no contracto com o Governo. Como resultado a vida útil dos autocarros está sendo encurtada.
- Revisão do regulamento do INSS para permitir que os trabalhadores possam obter o benefício de pagamento de salários através do sistema de segurança social.

- Introdução de uma linha de subsídio para as empresas que tiveram que suspender as suas actividades para pagamento de salários;
- Declaração de moratória sem capitalização de juros para os operadores que tenham compromissos com a banca comercial,
- Flexibilização dos prazos para o pagamento de impostos;
- Retoma da hora normal do funcionamento do Porto de Maputo visto que devido a pandemia foi reduzida o que cria dificuldades para o levantamento de mercadorias dos operadores.
- Apoio as empresas para regularização da documentação (licenças, inspeção, seguros) após o COVID19.
- Regularizar o licenciamento de empresas de transporte no mercado nacional, harmonização das taxas fronteiriças com os países vizinhos uma vez que os nacionais pagam muito caro quando vão ao estrangeiro e estes pouco ou nada pagam quando operam em Moçambique.
- Abertura da Fronteira de Calombe que está fechada a mais de 3 meses e que acarreta custos adicionais aos operadores de transporte de carga.

*Pela Melhoria do Ambiente de Negócios!*