

Senhores Presidentes,

Senhores Membros do Governo;

Senhores Membros da Assembleia Parlamentar,

Ilustres senhoras e senhores,

Permitam-me, antes de mais, agradecer pelo convite formulado para apresentar o tema “Transportes Marítimos e Aéreos: Fatores de Desenvolvimento Económico de África”, perante uma audiência composta essencialmente por atores políticos, de diversas regiões do globo e do continente africano. Espero estar à altura de, com as limitações próprias dos eventos desta natureza, dar um contributo útil aos vossos trabalhos.

Dentro de sete dias estaremos a comemorar mais um Dia da África. O simbolismo da data, traduzido nos propósitos proclamados no dia 25 de Maio de 1963, pelos 32 países fundadores da Organização da Unidade Africana estará sempre ligado aos objetivos de:

- Promover a unidade e solidariedade entre os Estados africanos;
- Coordenar e intensificar a cooperação entre os Estados africanos, no sentido de atingir uma vida melhor para os povos de África;
- Defender a soberania, integridade territorial e independência dos Estados africanos;
- Erradicar todas as formas de colonialismo da África;
- Promover a cooperação internacional, respeitando a Carta das Nações Unidas e a Declaração Universal dos Direitos Humanos;
- Coordenar e harmonizar as políticas dos Estados membros nas esferas política, diplomática, económica, educacional, cultural, da saúde, bem estar, ciência, técnica e de defesa.

Razões havia de sobra para os africanos almejarem um futuro diferente. Nos dias de então, os africanos que, como eu, nasceram em 1963 tinham uma esperança de vida abaixo de 45 anos! Creio que este indicador, que incorpora muitos outros indicadores, por si só, reforça a necessidade de os africanos assumirem a condução do seu próprio destino.

38 anos depois, em 2001, nasce a União Africana!

Em 2013 a União Africana anuncia a chamada Agenda 2063 e explicita as **ASPIRAÇÕES PARA A ÁFRICA QUE QUEREMOS**:

- 1ª Aspiração: Uma África próspera baseada no crescimento inclusivo e desenvolvimento sustentável.
- **2ª Aspiração: Um continente integrado; politicamente unido com base nos ideais do pan-africanismo e na visão do Renascimento da África.**
- 3ª Aspiração: Uma África de boa governação, democracia, que respeita os direitos humanos, justiça e estado de direito.
- 4ª Aspiração: Uma África pacífica e segura.

- 5ª Aspiração: Uma África com uma forte identidade cultural, herança, valor e ética comuns.
- 6ª Aspiração: Uma África, onde o desenvolvimento seja orientado para as pessoas, confiando no potencial do povo Africano, especialmente na mulher e na juventude, e nos cuidados à criança.
- 7ª Aspiração: África como ator, unida, resistente, forte e influente e parceira a nível mundial.

O progresso alcançado ao longo dos anos é satisfatório ou não? Devemos ter esperanças no sucesso da União Africana, na consistência das 7 aspirações e na determinação para alcançar as metas estabelecidas?

Teríamos respostas díspares, certamente, também nesta sala.

Tinha de acreditar, ou pelo menos dar o benefício da dúvida, nas aspirações para assumir a responsabilidade de estar aqui, perante tão distinta audiência, e pretender mostrar como é que os transportes podem ser um importante fator de desenvolvimento económico do continente africano. Na realidade, o que estaremos a analisar serão essas aspirações, inseridas na Agenda 2063!

**O foco desta comunicação é a economia de África e, mais concretamente, o papel dos transportes marítimos e aéreos no seu desenvolvimento económico,** mas não podia deixar de realçar estes marcos importantes para o continente africano, pois contribuíram, de uma forma ou outra, profundamente, para o que é a África de 2018!

Onde é que nos encontramos? Qual é a situação da economia africana?

## **Africa**

### **Alguns números:**

**Superfície: 30.4 milhões de km²;**

**Segundo continente mais populoso: 1.2 mil milhões de habitantes;**

**Produto Interno Bruto (PIB): USD 2 trilhões;**

**Taxa de crescimento do PIB: 3.6% em 2017; 2.2% em 2016;**

**Países: 55, dos quais 16 encravados; 9 Territórios e ilhas**

De acordo com a Comissão Económica para a África:

O principal desafio de África nos próximos 50 anos é a concretização da Visão Africana de “construir uma África integrada, próspera e pacífica, conduzida pelos seus próprios cidadãos em representação de uma força dinâmica na arena internacional.” O Primeiro Plano Decenal contido na Agenda 2063 estabelece as bases para as trajetórias das sete aspirações cujo propósito final convergiria em prol da concretização da Visão da União Africana até 2063.

A Primeira Aspiração diz:

“Uma África Próspera baseada no Crescimento Inclusivo e Desenvolvimento Sustentável”. Esta é a aspiração que dá origem a todo um conjunto de objetivos e detalha as principais vertentes da dialética “Crescimento versus Desenvolvimento” e o seu impacto no bem-estar e na qualidade de vida dos africanos. Digamos que é a aspiração maior, consequência de todo um conjunto de etapas intermédias de execução de um plano de desenvolvimento para a África.

Concentremo-nos, no entanto, na Segunda Aspiração:

- **Queremos “Um continente integrado; politicamente unido com base nos ideais do pan-africanismo e na visão do Renascimento da África”.**

Vejamos o que é que precisamos para ter um continente integrado. Passo a citar:

- ✓ “Os passos principais para um governo continental deverão ser tomados até 2023. O quadro jurídico para um governo continental será aprovado pela Conferência da União Africana em 2023. O visto no ponto de entrada será a norma e facilitará a livre circulação de pessoas, bens e serviços e as oportunidades oferecidas a todos os cidadãos dentro de cada Comunidade Económica Regional serão disponíveis aos descendentes de africanos não residentes nessas Comunidades. O volume do comércio intra-africano terá aumentado 3 vezes. A existência de uma Zona de Comércio Livre Continental, uma União Aduaneira de África, um Mercado Comum Africano e uma União Monetária Africana já não serão sonhos; a sua existência irá proporcionar elementos fundamentais para um governo continental até 2063.
- ✓ As bases de infra-estruturas de classe mundial – transporte, energia, água, ligação eletrónica serão notáveis no sistema económico continental. A Rede de Comboios de Alta Velocidade irá transportar os seus primeiros passageiros, especialmente os jovens imbuídos de espírito de aventura, mobilidade e Pan-africanismo. Os espaços aéreos africanos serão abertos a todas as Companhias Aéreas Africanas. A penetração das TIC e o seu contributo terá redobrado. A ligação da banda larga aumentará em 70%, a emissão digital será a norma e cada adulto/jovem terá acesso a um telemóvel. Existirão redes Regionais de Energia intensificadas por um aumento de pelo menos 50% na geração de energia e contribuirão para o crescimento industrial e conforto dos cidadãos africanos”.

[Fim de citação](#)

Senhor Presidente,

Senhoras e senhores participantes,

Alcançar este manancial de metas e objetivos é traduzir uma declaração de intenções em ações concretas que visam o desenvolvimento. É impactar positivamente o nível de vida das pessoas, é fazer o que os poderes públicos têm a obrigação de fazer, isto é, trabalhar para o bem comum!

O desenvolvimento económico é condição, mas também é resultado. É resultado da conjugação de um conjunto de fatores, entre os quais se destacam os aspetos desenvolvidos e detalhados na Segunda Aspiração da União Africana, nomeadamente o papel do fator transporte.

No tempo em que vivemos, alcançar patamares superiores de melhoria no capital humano suplanta a importância do capital físico como as infra-estruturas, com destaque para as *utilities*, transportes e telecomunicações. Mas creio ser também consensual que as atividades económicas não podem ter lugar sem uma base infraestrutural. Esta interação entre o capital físico e o capital humano definem quanto transacionável será a própria função transporte.

O setor dos transportes é, sem dúvida, uma componente importante de qualquer economia e, ao mesmo tempo, um instrumento orientado para o desenvolvimento, devido, sobretudo, ao uso intensivo das infra-estruturas. A globalização reforça o papel dos transportes. As oportunidades económicas e de negócio estão cada vez mais ligadas à mobilidade das pessoas, de bens e de informação! A densidade das infraestruturas de transporte e o nível de conectividade das redes estão normalmente associados, na direta proporção, ao nível de desenvolvimento. A eficiência dos sistemas de transporte gera oportunidades e benefícios económicos e sociais com efeitos multiplicadores. De realçar aqui a acessibilidade aos mercados, os empregos gerados e os investimentos adicionais que se atraem.

África sabe muito bem o que significa ter um sistema de transporte deficiente. Deficiência com impactos incalculáveis tanto por causa da falta de capacidade como por falta de fiabilidade.

**Os custos de um sistema de transporte ineficiente assumem a forma de oportunidades perdidas e uma pior qualidade de vida.**

A importância económica dos transportes, de uma maneira geral, requer uma avaliação ligada diretamente ao tipo de impacto induzido em cada momento. O impacto conseguido pode ter

- uma dimensão física do tipo de transporte, isto é, como é que a mobilidade e a interação entre entidades económicas são asseguradas;
- uma dimensão operacional, ligada ao desempenho, à fiabilidade, ao custo, diria uma dimensão muito ligada à gestão (o tal fator humano);
- uma dimensão geográfica, ligada ao acesso aos mercados em que ganhos de escala podem ser obtidos, em que as fontes de matérias primas podem ser capitalizadas ou em que a diversificação da produção encontra eco no mercado de consumo.

Todas essas dimensões da importância dos transportes devem ser avaliadas, tanto numa perspetiva macroeconómica como microeconómica, isto é, a importância dos transportes sobre a economia no seu todo ou em setores bem identificados.

**Vejamos alguns números:**

**Custo estimado da inadequação das infraestruturas de transporte: 30-40% do valor dos bens do comércio intra-africano;**

**Exportações intra-regionais: 17.7% do total das exportações, em 2016; 11.7%, em 1996; (55.2%, nas Américas; 59.4%, na Ásia; 68.7, na Europa)**

**Peso do custo de transporte nas importações (2016): 21%, para os PMA; 19%, para os países encravados em vias de desenvolvimento; 22%, para os países ilhéus; Cabo Verde**

**(média mundial de 15%)**

**Total do comércio: USD831 mil milhões, em 2016; USD236 mil milhões, em 2001;**

**Total do comércio transportado por mar: 90%**

**Peso da Africa nas exportações globais: 2.2%;**

**Peso nas importações globais: 2.9%;**

**Necessidades de investimento em infra-estruturas (est. AfDB): entre USD130 mil milhões e USD170 mil milhões, destinados sobretudo para o setor energético e dos transportes;**

**Como é que os transportes têm condicionado a integração do continente e o seu desenvolvimento?**

É cada vez mais aceite a tese de que o desenvolvimento económico está menos dependente da relação com os recursos e mais dependente da relação entre espaços. Mesmo sabendo que os recursos continuam a ser fundamentais para a atividade económica, a mercantilização geográfica da economia tem gerado um aumento de fluxos de todos os tipos de bens materiais.

De acordo com o Índice Doing Business do Banco Mundial, um aumento de 1% no comércio está associado a um aumento de mais de 0,5% na renda per capita em economias com regulamentações de entrada flexíveis. Os ganhos das medidas de habilitação ao comércio podem contribuir para objetivos mais amplos, como desenvolvimento do setor privado, educação, investimento direto estrangeiro, integração de mercado, crescimento económico e emprego. Todos os participantes da cadeia de valor, ou seja, governos, expedidores, clientes, etc. precisam de convergir no objetivo do desenvolvimento para que a sociedade aproveite ao máximo os esforços.

Os benefícios de um sistema de transporte mais eficiente e estruturado refletem-se sobretudo no mercado de *commodities* e no mercado laboral. A mobilidade melhora a eficiência no acesso aos mercados, tanto no fornecimento de matérias primas como na colocação de produtos no mercado de consumo e, ao mesmo tempo, facilita o acesso e reduz os custos de mão de obra.

Independentemente do custo, dificilmente uma atividade acontece sem o papel do fator transporte. **Isto torna o transporte um fator económico incontornável na produção de bens e serviços.**

Particularmente para a África, um sistema de transporte eficiente e infraestruturas modernas favoreceriam alterações económicas fundamentais, nomeadamente na:

- especialização geográfica, com impacto significativo na produtividade;
- produção em larga escala, tendo como base custos competitivos, boa gestão do fator tempo e fiabilidade, com ganhos substanciais na redução do custo unitário conseguida pela escala da produção;
- Intensificação da concorrência, com impacto positivo na qualidade, na inovação e no custo, proporcionando aos consumidores o acesso a uma gama muito mais alargada de bens e serviços;
- Valorização do espaço geográfico, concretamente através do aumento do valor dos terrenos adjacentes aos aeroportos, portos, autoestradas ou caminhos de ferro.

Os transportes também contribuem para o desenvolvimento económico através da geração de mais e melhores empregos e de novas atividades económicas.

Por enquanto, **no sector marítimo**, a participação de companhias africanas na satisfação das suas próprias necessidades de transporte marítimo é de menos de 7%.

O panorama atual dos navios de companhias africanas pode parecer desanimador. A Estratégia 2050 diz que as companhias de navegação africanas representam apenas cerca de 1,2% do transporte mundial e cerca de 0,9% da tonelagem bruta de capacidade de carga.

Por outro lado, existem países africanos que operam grandes registos de navios da frota marítima mundial. Grande parte da frota que serve o comércio africano é propriedade de outros países, fazendo com que, mesmo quando suas bandeiras são usadas, os países africanos não podem controlar a atividade dessa mesma frota. Aumentar o número de navios que arvoram sua bandeira é visto como uma maneira de melhorar controlar, mas o risco é que alguns países operem registos abertos, as chamadas "bandeiras de conveniência".

Essa prática, por si só e paradoxalmente, induz competitividade à frota que de facto pertence a países quase sempre mais desenvolvidos.

As conexões marítimas atuais deixaram a África amplamente marginalizada e dependente.

Muitos dos maiores **portos** da África foram fundados ou desenvolvidos há várias décadas, pelas potências coloniais e não se ajustaram ao tráfego dos nossos dias.

Os desafios enfrentados pelos portos estão a ser atendidos principalmente através de esforços para melhorar sua gestão e eficiência. Mas outras soluções mais espetaculares também estão sendo procuradas. Os megaportos podem lidar com os volumes de comércio previstos, mas alguns estão sendo construídos longe da infra-estrutura de transporte existente. Assim, o projeto final pode ser mais orientado para a exportação eficiente de recursos, em vez de planos nacionais de desenvolvimento.

Os portos são necessários para aumentar a navegação, mas tem de garantir a ligação a uma boa infra-estrutura terrestre, como estradas e ferrovias que terminam nas instalações portuárias. Uma melhor conectividade no interior e na região pode impedir que futuros portos sejam apenas nós para exportar recursos, mas que não beneficiem as comunidades vizinhas.

As políticas marítimas devem priorizar a formação e a educação de recursos humanos africanos, em todas áreas de atividade

E, embora os navios possam aumentar em número e as instalações portuárias se expandirem, o mesmo não acontece com os marinheiros e profissionais marítimos africanos, como armadores e empreendedores. As pessoas são a terceira, mas indiscutivelmente mais importante, parte da conexão marítima.

**Nos transportes marítimos, seguindo o enunciado na Agenda de Desenvolvimento Marítimo em África, propõe-se:**

- Apoiar a formação da Associação Africana de Armadores;
- Apoiar a Integração da Associação das Administrações Marítimas Africanas nos estados membros;
- Solicitar ao Banco Africano de Desenvolvimento a criação de um fundo para o o sector Marítimo;
- Estabelecer e / ou melhorar as Administrações Marítimas nos países africanos;
- Promover operadores de cabotagem e do setor privado a nível nacional, regional e continental.
- Reconhecimento de políticas (Carta Marítima) e desenvolvimento do transporte costeiro africano regional como parte da rede de transportes 'doméstica' planejada completa com:
  - Centros de consolidação de carga apropriados [hub e spokes]
  - **Corredores Intermodais marítimos ligados a regiões terrestres**
- Estabelecer uma estratégia continental de transporte marítimo de curta distância, aplicável através de:
  - Rede regional de cabotagem (exclusiva da tonelagem africana)
  - Política comercial costeira para integrar as economias costeiras do continente
  - Servir para fortalecer a capacidade dos Estados para reforçar a segurança, proteção e integridade territorial.

- Promover o programa de industrialização marítima:
  - Providenciar infra-estruturas adequadas de reparação naval no continente.
  - Estabelecer centros industriais marítimos para a construção naval; e fabricação de componentes
- Fornecer programas de desenvolvimento de classe mundial
  - Conscientização e educação marítima na população.
  - Fornecer centros de treinamento e pesquisa de alta tecnologia.
  - Melhorar a participação das mulheres no setor marítimo.

Por sua vez, os transportes aéreos em África caracterizam-se:

- Mercado fraturado e com sérias deficiências de regulação;
- Níveis de segurança díspares entre os países;
- Baixa qualidade dos aeroportos e elevado nível dos preços;
- Companhias aéreas descapitalizadas e com deficiências de gestão,
- Falta de cooperação entre as companhias;
- Condições macro-económicas e políticas adversas;
- Necessidades de desenvolvimento de capital humano;
- Conectividade limitada;
- Desafio enorme de conectividade intra-africana;
- Tarifas elevadas;
- Baixas taxas de ocupação;
- Níveis diferentes de competitividade;
- Acesso limitado aos mercados;

No entanto, potencial enorme de crescimento de tráfego;

- Falta de conectividade bloqueia a atividade económica;
- A falta de rotas tem resultado em ineficiências e perda de tempo;
- Impactam negativamente as economias nacionais;

### **Resultado disso – encarecimento dos bens!**

Como ultrapassar esses desafios? Onde é preciso chegar não deixa dúvidas.

- Melhorar e densificar a conectividade, sobretudo a intra-africana;
- Medidas de política e comerciais que visam a redução do preço e aumentar a taxa de ocupação;
- Induzir fatores de competitividade nos países africanos e reduzir as discrepâncias;



A questão é como lá chegar!

Efetivamente, durante anos, os Estados africanos levaram a cabo um intenso debate sobre como alterar o curso do mercado de aviação do continente: o debate sobre a possibilidade de criar um **Mercado Único de Transporte Aéreo Africano (SAATM)**. Seria um passo importante para o continente em direção aos céus livres e abertos para as companhias aéreas.

A questão, segundo alguns, é que poderia permitir que algumas grandes companhias aéreas emergissem e dominassem a indústria em todo o continente, mas a União Africana (UA) seguiu em frente.

**No final de janeiro de 2018, foi anunciado o lançamento do Mercado Único de Transporte Aéreo Africano na Cimeira de Chefes de Estado e Governo da União Africana em Adis Abeba, Etiópia.**

O lançamento marcou o início de um novo capítulo na aviação africana, já que muitos acreditam que o novo acordo beneficiaria os passageiros devido a tudo, desde tarifas mais baixas até ao agendamento mais conveniente. As mudanças, também beneficiarão as economias do continente.

"Uma pesquisa da IATA sugere que, se apenas 12 países africanos importantes abrissem seus mercados e aumentassem a conectividade, mais 155.000 empregos e US \$ 1,3 mil milhões em PIB anual seriam criados nesses países".

A UA, composta pelos 55 países do continente, defendeu o **Mercado Único de Transporte Aéreo Africano** nos últimos anos como uma forma de promover a interconectividade. O acordo faz parte de um plano mais amplo, o Africa 2063, que visa incentivar a "integração pan-africana".

Em 2016, altos funcionários de numerosos países tiveram a oportunidade de usar os primeiros passaportes da União Africana, documentos que são os mesmos, independentemente da sua residência. O objetivo é estender esses novos passaportes a todos os viajantes até 2020.

Ela também abordou os receios de que os únicos beneficiários da nova legislação sejam países com grandes companhias aéreas.

## Transportes Marítimos e Aéreos: Fatores de Desenvolvimento Económico de África

### Conectividade facilita a atividade económica

#### Políticas públicas

- novas rotas e frequências
- redução do tempo de viagem
- tarifas mais baixas

#### Crescimento do tráfego

- Crescimento do turismo
- Crescimento das trocas comerciais
- Atração de investimentos

Aumento da produtividade  
Crescimento da economia  
Geração de empregos

Senhor Presidente,

Ilustres Membros desta magna Assembleia,

Espero não vos ter defraudado com uma abordagem mais abrangente do que a que me foi pedida. Efetivamente, falar dos transportes requer, aliás, como fica mais óbvio a cada dia, uma abordagem sistémica. Não quis limitar esta comunicação apenas ao transporte marítimo ou ao transporte aéreo exatamente porque está demonstrado que nem o crescimento económico e muito menos o desenvolvimento pode ter como indutor apenas um modo de transporte. A intermodalidade tem muito mais evidências da sua correlação com funções económicas e com o espaço geográfico onde o crescimento realmente acontece.

Agradeço pela atenção e espero ter contribuído para um profícuo debate.

Obrigado!