cfao MOBILITY



Para uma mobilidade mais segura, mais limpa e acessível em África

WITH AFRICA
FOR AFRICA



ÍNDICE

Introdução
Mobilidades africanas: compreender para agir 6

Capítulo 1
Agir em favor de uma mobilidade mais segura 16

Capítulo 2
Enfrentar os desafios para uma mobilidade acessível 32

Capítulo 3
Construir uma transição para uma mobilidade mais limpa 52

Capítulo 4
Os nossos ensinamentos e conclusões 70

Andrew Velleman

Diretor-Geral da CFAO Mobility South Africa



A África do Sul demonstra que é possível desenvolver em África um setor automóvel maduro, desde a distribuição, os serviços de manutenção e o financiamento até à produção industrial de veículos e componentes. Trata-se de todo um ecossistema em contínuo desenvolvimento, que cria empregos qualificados, promove a transferência de tecnologia e gera valor acrescentado local.

Um ecossistema desta natureza não se cria por decreto; tem de ser estruturado e regulado. Para isso, é necessário um quadro político corajoso, capaz de regular a importação massiva de veículos usados, de forma a atrair investidores industriais e criar um círculo virtuoso: um mercado dinâmico de veículos novos que gera o seu próprio parque de veículos usados fiáveis e seguros.

Perante os desafios climáticos, o nosso desafio é fazer avançar a transição para motorizações mais limpas, que só ganharão terreno se forem compatíveis com a realidade económica dos particulares e dos profissionais.

Enquanto interveniente ativo em toda esta cadeia de valor, empenhamo-nos diariamente na construção deste modelo de equilíbrio.

JOANESBURGO - ÁFRICA DO SUL

Marc Hirschfeld

Diretor-Geral da CFAO Mobility África



A África subsaariana enfrenta hoje um paradoxo: enquanto as infraestruturas rodoviárias estão a ser modernizadas, um parque automóvel ainda envelhecido continua a representar riscos graves para a segurança rodoviária e a agravar a poluição urbana.

Face a esta realidade, a renovação do parque automóvel constitui uma prioridade fundamental para promover o desenvolvimento de uma mobilidade mais segura, mais limpa e que contribua também para valorizar as grandes cidades africanas.

A mobilidade não é um luxo, mas uma condição indispensável ao desenvolvimento. O acesso aos cuidados de saúde, à educação e aos mercados económicos depende diretamente da capacidade de pessoas e bens se deslocarem de forma fluida e segura.

Perante a dimensão destes desafios de mobilidade, este livro branco constitui um convite ao diálogo e à ação. É através da cooperação entre entidades públicas, instituições financeiras e operadores privados que poderemos elevar os padrões em todo o Continente e permitir que a mobilidade desempenhe plenamente o seu papel de verdadeiro motor de prosperidade.

ABIDJAN - COSTA DO MARFIM

Introdução

Mobilidades africanas: compreender para agir



KINSHASA - REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DO CONGO

A mobilidade é, frequentemente, vista através da sua dimensão mais visível: a infraestrutura ou o veículo. No entanto, dispor de uma estrada ou de um motor não garante, por si só, a mobilidade. Na realidade, a mobilidade designa, mais amplamente, a capacidade efetiva das pessoas e dos bens circularem. Como assinala o Banco Mundial, o transporte só tem valor pelo acesso que dá ao emprego, aos cuidados de saúde, à educação e às oportunidades económicas. A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) recorda, por outro lado, que esta acessibilidade constitui um indicador decisivo do desempenho de um território.

Assim, convém distinguir a oferta material de transporte da possibilidade real de beneficiar do mesmo. Uma estrada pode existir sem produzir mobilidade se o custo do trajeto for muito elevado. Um veículo pode estar disponível sem ser realmente útil se não puder ser financiado. Uma rede pode ser implementada sem oferecer uma solução fiável por falta de segurança, manutenção, energia ou continuidade de serviço. A mobilidade também não pode ser pensada apenas pelo prisma da intensificação dos fluxos: ela deve ser organizada em condições compatíveis com as exigências de segurança, de saúde pública e de sustentabilidade ambiental.

Nesta perspetiva, a mobilidade deve ser pensada como um ecossistema completo. A sua eficácia depende da articulação de várias condições: infraestruturas ligadas, veículos adaptados, um abastecimento energético fiável, uma manutenção rigorosa, peças sobresselentes certificadas, soluções de financiamento, competências técnicas e um quadro de segurança efetivamente aplicado. A falha de um único destes elementos é suficiente para fragilizar tudo.

Para um protagonista como a CFAO Mobility, agir sobre a mobilidade consiste em tornar fiáveis os elos essenciais desta cadeia (o veículo, a sua manutenção e as competências técnicas associadas) para contribuir, juntamente com outros intervenientes, para um serviço de transporte permanente, fiável e eficaz.

Retrato em números da mobilidade africana

A mobilidade africana continua marcada por fragilidades estruturais profundas. Segurança rodoviária, dependência da estrada face ao défice de infraestruturas e pressão ambiental são alguns dos desequilíbrios que continuam a prejudicar o desenvolvimento do Continente.

SEGURANÇA

Mais de **700 pessoas** morrem todos os dias nas estradas do Continente.[1] É a taxa de mortalidade mais elevada do mundo.[2]

O Continente concentra **24%** das mortes rodoviárias a nível mundial, embora represente menos de **4%** do parque mundial de veículos motorizados.[1]

Aumento de **17%** do número de mortes devido aos acidentes rodoviários na Região africana da Organização Mundial da Saúde (OMS), entre 2010 e 2021.[2] Esta região agrupa 47 países da África subsaariana. A tendência mundial, no entanto, é positiva, com uma diminuição de 5%.

ACESSIBILIDADE E FINANCIAMENTO

Na África subsaariana, apenas cerca de **12%** dos compradores de veículos financiam a sua compra através de crédito formal.

Nos Estados Unidos, esta percentagem atinge 36,5% para os veículos usados e quase 80% para os veículos novos.[3]

3% do Produto Interno Bruto (PIB) é o nível médio dos investimentos reais em infraestruturas entre 2016 e 2020 no Continente, considerando todas as fontes de financiamento.[4]

O Continente necessitaria de consagrar **5,6%** do PIB por ano a estes investimentos até 2040, segundo o Banco Mundial.[5]

PARQUE AUTOMÓVEL

A idade média do parque automóvel está estimada entre **16 e 20 anos** na África subsaariana.[6]

Comparativamente aos **11 anos** na África do Sul.[12]

O Continente é a principal região importadora de veículos usados do mundo, com cerca de **7,5 milhões** de unidades importadas entre 2015 e 2022, ou seja, **33%** das importações mundiais.[6]

80 a 90% do crescimento do parque automóvel africano provém de veículos usados.[7]

AMBIENTE

Até **80%** dos veículos usados exportados para os países em desenvolvimento não respeitam as normas em vigor nos países exportadores.[8]



Na África subsaariana, cerca de **uma em cada duas pessoas** respira um ar cuja concentração de partículas finas é, pelo menos, cinco vezes superior ao nível recomendado pela OMS.[5]

Aumento de **34%** das emissões de CO_2 devidas aos transportes em África entre 2010 e 2021, uma das taxas de crescimento mais elevadas do mundo.[9]

UTILIZAÇÕES

Mais de **mil milhões** de pessoas, de uma população total de **1,5 mil milhões**, caminham ou andam de bicicleta diariamente no Continente.[10]

74% das estradas em África não dispõem de passeios.

92% das estradas não dispõem de passadeiras.[10]

80% do transporte de mercadorias é assegurado pelo transporte rodoviário no Continente[9], contra cerca de 26% na União Europeia.[11]

PRODUÇÃO

A África do Sul constitui uma exceção. Com mais de **618 000** veículos produzidos em 2025, o país representa metade da produção automóvel africana.[12]

Com mais de **500 000** veículos produzidos em 2025, Marrocos afirma-se como o outro grande polo industrial do Continente.[12]

Cerca de **1,3 milhões** de veículos novos foram vendidos em África em 2025, dos quais cerca de 600 000 na África do Sul, 235 000 em Marrocos e mais de 160 000 no Egito. Em conjunto, estes três mercados representam cerca de 78% das vendas de veículos novos do Continente.[13]

1 *Relatório sobre a segurança rodoviária em África 2025*, SSATP/Banco Mundial, 2025.
2 *Relatório sobre a situação da segurança rodoviária no mundo 2023*, Organização Mundial da Saúde, 2023.
3 *Sub-Saharan Africa Automotive Market Size & Share Analysis*, Mordor Intelligence, 2026; *State of the Automotive Finance Market*, Experian, 2026.
4 *Africa's Development Dynamics 2025: Infrastructure, Growth and Transformation*, AUC/OECD, 2025.
5 *Accelerating Access to Clean Air for a Livable Planet*, Banco Mundial, 2025; *State of Global Air 2025*, Health Effects Institute, 2025.
6 *Used Vehicles and the Environment: Update and Progress 2024*, PNUA, 2024.
7 *Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa*, PNUA, 2023.
8 *New UN Report Details Environmental Impacts of Export of Used Vehicles to Developing World*, PNUA, 2020, atualizado em 2024.
9 *UN Sustainable Transport Africa Report*, Nações Unidas/UNECA, 2024.
10 *Pan African Action Plan for Active Mobility*, PNUA/ONU, 2024.
11 *Freight Transport Statistics: Modal Split*, Eurostat, 2026.
12 *Automotive Trade Manual*, Naamsa, 2026.
13 *Registrations or Sales of New Vehicles: All Types, 2025*, OICA, 2026.

Uma variedade de desafios perante a pressão demográfica

Para compreender a mobilidade em África, é necessário pôr de lado uma visão monolítica. O Continente é uma multiplicidade de territórios onde coexistem realidades radicalmente opostas: megacidades costeiras em rápida expansão, ligadas aos fluxos mundiais, e imensas zonas rurais afastadas, onde o silêncio das estradas contrasta com o tumulto urbano. No entanto, um denominador comum atravessa estes ambientes díspares: uma grande transformação demográfica que redesenha profundamente a ocupação dos solos.

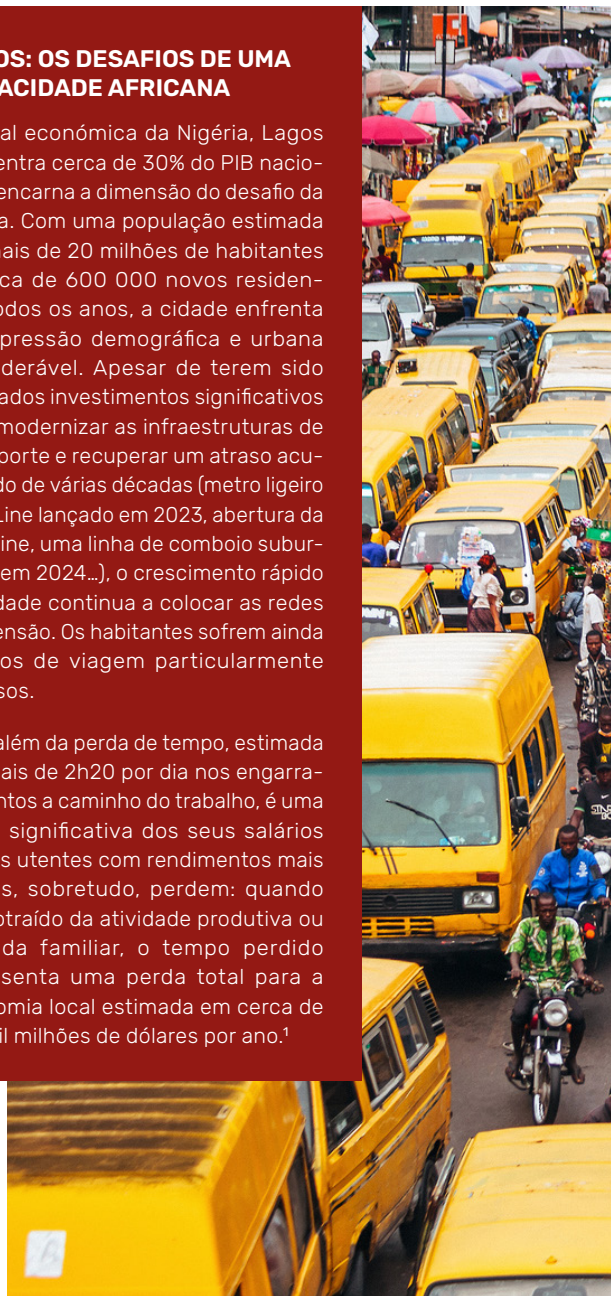
Nas cidades grandes, a densificação rápida, juntamente com uma elevada urbanização, cria uma necessidade elevada e incontornável de deslocações. O ritmo de instalação das populações, muitas vezes, ultrapassou o desenvolvimento das infraestruturas. Os bairros novos desenvolvem-se onde há espaço disponível, por vezes longe das principais zonas de emprego, e as redes não se expandem suficientemente depressa para absorver os novos trajetos diários, o que cria um desfasamento estrutural entre as zonas residenciais e os polos de emprego.

Qual é o resultado desta equação? A saturação. Nestas capitais económicas, o congestionamento é uma carga quase permanente sobre a produtividade. Este fenómeno tem um custo tangível: destrói valor, consome tempo útil e pesa sobre o orçamento das famílias. O primeiro desafio não consiste em fomentar a mobilidade, pois a necessidade é evidente, mas em estruturá-la para que deixe de ser um entrave ao desenvolvimento.

LAGOS: OS DESAFIOS DE UMA MEGACIDADE AFRICANA

Capital económica da Nigéria, Lagos concentra cerca de 30% do PIB nacional e encarna a dimensão do desafio da escala. Com uma população estimada em mais de 20 milhões de habitantes e cerca de 600 000 novos residentes todos os anos, a cidade enfrenta uma pressão demográfica e urbana considerável. Apesar de terem sido realizados investimentos significativos para modernizar as infraestruturas de transporte e recuperar um atraso acumulado de várias décadas (metro ligeiro Blue Line lançado em 2023, abertura da Red Line, uma linha de comboio suburbano em 2024…), o crescimento rápido da cidade continua a colocar as redes sob tensão. Os habitantes sofrem ainda tempos de viagem particularmente penosos.

Para além da perda de tempo, estimada em mais de 2h20 por dia nos engarrafamentos a caminho do trabalho, é uma parte significativa dos seus salários que os utentes com rendimentos mais baixos, sobretudo, perdem: quando é subtraído da atividade produtiva ou da vida familiar, o tempo perdido representa uma perda total para a economia local estimada em cerca de 8,7 mil milhões de dólares por ano.[1]



1 Danne Institute for Research/Financial Derivatives Company.

A criatividade local: uma resposta ágil mas precária

Face à necessidade maciça de deslocação e à insuficiência histórica das redes públicas formais, o Continente demonstra a sua capacidade de adaptação através da vitalidade do setor informal. Antes mesmo que surjam os grandes planos de mobilidade, uma miríade de operadores privados (táxis coletivos, mini-autocarros, mototáxis) criam uma rede densa como alternativa. Este "sistema informal de transporte", uma resposta pragmática, assegura o "último quilómetro", serve os bairros periféricos esquecidos e oferece uma flexibilidade que o transporte pesado não consegue proporcionar.

Contudo, esta agilidade não deve esconder a fragilidade do sistema. Embora a iniciativa local permita manter a cidade em movimento, não substitui uma mobilidade estruturada. Este sistema informal de transporte opera frequentemente à margem de qualquer regulação, numa lógica de sobrevivência económica imediata que sacrifica os imperativos a longo prazo. A fragmentação da oferta complica a organização dos fluxos, limita a profissionalização do setor e dificulta a elevação dos padrões de segurança e de qualidade. As consequências são graves: uma elevada sinistralidade rodoviária ligada à tomada de riscos, uma instabilidade social para os trabalhadores do setor e uma maior poluição. Os recursos estão lá, mas existe a dificuldade de integrar esta energia empreendedora num quadro mais formal, transparente e mais seguro.

BODA-BODAS, TRANSPORTE SEMI-FORMAL OMNIPRESENTE EM KAMPALA

Em Kampala, no Uganda, os mototáxis são utilizados por cerca de 70% da população, o que lhe permite evitar o congestionamento dos grandes eixos. Com 150 000 condutores, aproximadamente, este setor é vital para o emprego dos jovens num país onde 78% da população tem menos de 30 anos.[1] Todavia, face a uma acidentologia crítica onde os motociclistas estão envolvidos numa grande parte das mortes urbanas[2], a procura está a mudar. O sucesso de iniciativas formais, como a da empresa SafeBoda, que resiste ao ataque dos concorrentes, assenta numa nova exigência de segurança dos passageiros. Ao preferirem estes condutores formados, identificados e com capacetes, os utentes enviam um sinal claro: a possibilidade de se deslocarem já não é suficiente, o mercado espera fiabilidade e segurança física.[3]

"ESPRITS DE MORT" ("ESPÍRITOS DE MORTE"), MINI-AUTOCARROS INDISPENSÁVEIS EM KINSHASA

Em Kinshasa, os mini-autocarros/táxis privados conhecidos como "Esprits de mort" ("Espíritos de morte"), devido aos acidentes a que estão associados, asseguram uma parte essencial das deslocações diárias. Em 2014, o governo lançou o programa "Esprit de vie" ("Espírito de vida"), para substituir progressivamente estes veículos envelhecidos por autocarros novos. Mas esta renovação foi parcial, pois cerca de 1200 veículos realizam um terço dos trajetos motorizados na cidade. Frequentemente importados usados, com 15 a 20 anos, estes mini-autocarros explorados por operadores privados podem transportar cerca de vinte passageiros, ou mais, e efetuam, principalmente, trajetos curtos, nomeadamente, à volta de Gombe e N'djili. O seu papel é preponderante numa capital onde a oferta formal é insuficiente. Mas a sua idade avançada, manutenção limitada e a espera, por vezes, superior a uma hora recordam a fragilidade de um sistema assente mais na improvisação e no engenho do que numa organização formal.[4]

1 Segundo o Banco Mundial.

2 Segundo os dados de acidentologia locais (Kampala).

3 Dados SafeBoda/Uganda Parliamentary Forum on Youth Affairs.

4 *Role of Informal Paratransit Report*, Africa Urban Mobility Observatory/Transport Links.

Contraste rural: quando a mobilidade é um fator de sobrevivência

Enquanto as metrópoles lutam contra a saturação, outros territórios enfrentam situações inversas: ausência de ligações em zonas rurais pouco densas, afastadas dos grandes centros urbanos. Nestas vastas zonas afastadas, o Continente rural vive, muitas vezes, sob a tirania das distâncias, onde cada quilómetro percorrido é uma prova.

A análise das zonas mais isoladas permite chegar a uma conclusão clara: sem mobilidade, o desenvolvimento e o acesso aos serviços essenciais (saúde, educação, mercados) degradam-se rapidamente. Quando as deslocações são dificultadas, quer pela falta de estradas transitáveis, quer pela insegurança, é o acesso aos direitos fundamentais que desaparece. O acesso à saúde torna-se aleatório: uma emergência médica transforma-se, muitas vezes, em fatalidade, por falta de transporte. A educação recua igualmente, pois a perigosidade ou a impraticabilidade das estradas devido às chuvas afasta de forma duradoura as crianças das escolas. Por fim, é a economia local que se asfixia. Sem logística fiável, os produtores agrícolas não conseguem escoar as suas colheitas para os mercados urbanos, ficando prisioneiros de uma economia de subsistência. A prazo, este isolamento fragiliza até a coesão social: os territórios com más ligações ficam à margem das dinâmicas nacionais, o que alimenta um sentimento de abandono e uma fratura duradoura com os centros urbanos.

Esta realidade recorda que a estrada é uma linha de vida. Assegurar uma mobilidade segura não é apenas um desafio de transporte, é um imperativo para garantir o acesso aos direitos essenciais, apoiar a economia local e preservar a estabilidade territorial.

A MOBILIDADE IMPOSSÍVEL DOS HABITANTES DAS ZONAS RURAIS SAHELIANAS

As zonas rurais dos países encravados do Sahel (Mali, Burquina Fasso, Níger, Chade) ilustram as consequências do isolamento. Neste território imenso com 5500 km, a proporção de estradas asfaltadas é ínfima, estimada em 0,4%, aproximadamente, da rede rodoviária.[1]

Este enclave geográfico é agravado por condições climáticas extremas e uma insegurança armada crónica que visa os eixos de deslocação. Esta imobilidade sofrida tem repercussões humanitárias diretas: o fecho de mais de 9900 escolas e 922 centros de saúde na região.[2]



1 *Policy Center for the New South, 2025*

2 *Gabinete de Coordenação dos Assuntos Humanitários das Nações Unidas (OCHA).*

As estradas modernas exigem um parque automóvel renovado



Para responder em simultâneo à saturação urbana e ao isolamento rural, as autoridades públicas multiplicam as iniciativas. A necessidade estrutural materializa-se pelo desenvolvimento de políticas de grandes obras: alargamento dos corredores rodoviários, construção de nós de ligação e introdução de sistemas de transporte em massa. Estes projetos são cruciais, pois provam que, quando o Estado se encarrega de um planeamento proativo, é possível redesenhar os fluxos.

No entanto, a infraestrutura, por mais moderna que seja, não resolve tudo. Apesar do "contentor" (a estrada, a via) melhorar, o "conteúdo" (os veículos que circulam) continua a ser o elo mais fraco da cadeia. Assim, observa-se um paradoxo em algumas metrópoles e nos grandes corredores logísticos: redes modernizadas que têm de lidar com uma frota de veículos herdada de padrões obsoletos.

Financiar infraestruturas modernas sem política de renovação dos veículos em circulação deixa o sistema incompleto. Os investimentos dos Estados perderão rentabilidade enquanto existirem frotas de veículos em fim de vida, lentos, suscetíveis de avariar e de bloquear a circulação, ou de provocar acidentes mortais.

Além disso, existe um fator humano, a qualidade de condução. Em muitos contextos, os condutores aprendem a conduzir sozinhos e o conhecimento do código da estrada é desigual, o que aumenta os comportamentos de risco e limita ainda mais os benefícios esperados das infraestruturas modernas.

A equação da mobilidade sustentável não pode ser resolvida apenas com o betão e o asfalto; ela exige uma abordagem global que integra a qualidade dos veículos em circulação, a formação dos condutores e o respeito pelas regras de circulação. Sem renovação do parque e sem aumento das competências dos utentes da estrada, o custo humano é inaceitável e o retorno do investimento das infraestruturas públicas é limitado.

OS DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA

No Uganda, a Expressway Kampala-Entebbe é a primeira autoestrada com portagem do país. Este eixo moderno com quatro vias de circulação foi concebido para reduzir o congestionamento entre a capital e o aeroporto internacional de Entebbe. Mas a sua exploração identificou rapidamente dois fatores importantes de acidentes, regularmente tratados pela Egis Road Operation Uganda nas suas campanhas de prevenção: o comportamento dos utentes e o estado dos pneus, muitas vezes, degradados. A 100 km/h, o aquecimento pelo asfalto moderno das borrachas já gastas torna-se numa armadilha mortal.[1] Além disso, nos eixos rápidos, existe o risco criado pelas diferenças de velocidade entre os veículos recentes e os veículos envelhecidos.

A constatação é válida também para as infraestruturas urbanas, quando a indisciplina dos utentes neutraliza a engenharia. Em Dar es Salaam, o Bus Rapid Transit foi concebido para reduzir o engarrafamento e reorganizar as deslocações em corredores específicos. O seu lançamento em 2016 tinha permitido reduzir 90 minutos por dia do tempo de trajeto de ida e volta no mesmo corredor.[2] No entanto, as autoridades alertam ainda regularmente sobre os comportamentos das motas e triciclos que, para evitar os engarrafamentos, utilizam ilegalmente as vias reservadas, provocando acidentes e perturbando o funcionamento do sistema.[3]

1 *Egis Road Operations Celebrates One Year with a Collection of Shs34b from Kampala-Entebbe Expressway*, Kampala-Entebbe Expressway, 2023.

2 *Transforming Dar es Salaam's Road Transport*, Banco Mundial, 2017.

3 *Safety Evaluation of the First Bus Rapid Transit System in Dar es Salaam*, Transportation Research Record, 2023.





O custo humano da insegurança dos transportes

As estatísticas de sinistralidade no Continente salientam a urgência: a estrada mata e de forma significativa. Este flagelo é a consequência direta de um sistema em que a segurança não é suficientemente tida em conta. Embora o estado das infraestruturas e os comportamentos humanos desempenhem um papel decisivo, as falhas técnicas dos veículos constituem um fator agravante determinante.

Os veículos em circulação, principalmente, usados em fim de vida, apresentam lacunas técnicas críticas. Peças sobresselentes contrafeitas, sistemas de travagem obsoletos, pneus gastos, ausência de sistema antibloqueio dos travões (ABS) ou de airbags, falta de iluminação: tantos incumprimentos que transformam um erro de condução em drama. Quando um veículo tecnicamente degradado circula num ambiente denso, torna-se num perigo público imediato, reforçado pela ausência de infraestruturas seguras e a falta de formação dos condutores.

As vítimas são, na sua esmagadora maioria, os utentes da estrada mais vulneráveis. Os peões, ciclistas e motociclistas são os que mais sofrem com esta falta sistémica de segurança. Este mesmo padrão trágico repete-se em todo o continente: em Kampala, estes utentes representam 94% das mortes registadas nas estradas[1]; no Quénia, os relatórios de 2024 da National Transport and Safety Authority[2] confirmam que representam a maioria das vítimas, ultrapassando largamente os condutores de automóveis; enquanto no Gana representam quase 70% das mortes nas estradas.[3]

É, acima de tudo, um drama humano e familiar, assim como uma perda económica para as nações, sendo as vítimas, sobretudo, jovens ativos. Assim, esta insegurança tem um custo financeiro direto para as famílias e para as empresas. Segundo a Comissão Económica das Nações Unidas para a África (UNECA), o custo dos acidentes rodoviários pode atingir 5% do PIB dos países africanos todos os anos.[4] Tornar a mobilidade segura é, principalmente, um desafio humano, mas também um desafio económico.

1 Dados de sinistralidade locais, Kampala.

2 *Road Safety Situation Report, National Transport and Safety Authority (NTSA), Kenya, 2024.*

3 *Provisional Stats 2024, National Road Safety Authority (NRSA), Ghana, 2024.*

4 *Road Safety Performance Review, UNECA, 2024.*

Poluição do ar: uma emergência sanitária invisível

Paralelamente à insegurança física, outro perigo, mais insidioso, mas igualmente mortal, ameaça as populações urbanas: a poluição atmosférica. Nas grandes metrópoles africanas, advém amplamente da pressão do tráfego rodoviário, num contexto onde a industrialização pesada ocupa, muitas vezes, um lugar menos estruturante do que noutras regiões do mundo.

Em Nairobi, o tráfego contribui para 40% das emissões poluentes.[1] Em Lagos, também está identificado como a principal fonte de partículas finas (PM2,5).[2] Igualmente culpada principal é a estrutura do parque automóvel, em que a idade avançada dos veículos é diretamente apontada pelo Banco Mundial[3] como principal causa da deterioração da qualidade do ar.

Na verdade, a importação em massa de veículos antigos a gasóleo, muitas vezes com mais de 15 anos, combinada com a utilização de combustíveis de qualidade desigual, cria um cocktail tóxico. Estes veículos, frequentemente desprovidos dos seus catalisadores (retirados para revenda do metal precioso ou nunca substituídos), libertam grandes quantidades de óxidos de azoto e de partículas finas diretamente ao nível das vias respiratórias dos transeuntes.

Esta poluição não conhece fronteiras sociais, mas afeta principalmente os trabalhadores da rua, os comerciantes e as crianças. As consequências sanitárias revelam-se no aumento de doenças respiratórias crónicas, asma e patologias cardiovasculares. O relatório State of Global Air 2024 salienta ainda que a poluição do ar se tornou no segundo fator de risco de morte no Continente, agravada pela rápida urbanização.[4]

Agir em favor da mobilidade consiste igualmente em atacar esta fonte de emissões. Não podemos construir cidades sustentáveis e habitáveis enquanto são asfixiadas por veículos envelhecidos e altamente poluentes, que constituem uma bomba-relógio sanitária.

1 *World Air Quality Report 2023-2024, IQAir.*

2 *Clean Air Fund, 2024.*

3 *Côte d'Ivoire Country Climate and Development Report, World Bank Group, 2023.*

4 *State of Global Air Report 2024, Health Effects Institute (HEI), 2024.*



NAIROBI - QUÉNIA

01

Agir em favor de uma mobilidade mais segura



ABIDJAN - COSTA DO MARFIM

O Continente é a região do mundo mais fortemente afetada pela mortalidade rodoviária. A necessidade de movimento, em forte crescimento, depara-se todos os dias com uma insegurança do sistema, que prejudica primeiro os utentes mais vulneráveis e afeta fortemente as sociedades africanas.

Em primeiro lugar, a modernização acelerada das infraestruturas, ainda que indispensável para a melhoria das ligações entre territórios, nem sempre é acompanhada por uma melhoria equivalente dos veículos que as utilizam. Pelo contrário, pode aumentar os riscos quando os veículos em circulação, envelhecidos ou com uma manutenção deficiente, não são adaptados às novas condições de velocidade e do tráfego. Além disso, existem outras fragilidades: os limites da formação dos condutores, a fiabilidade insuficiente de uma manutenção efetuada, ainda muitas vezes, em condições precárias, a qualidade das peças sobresselentes sem rastreabilidade, a debilidade das inspeções técnicas e a aplicação ainda desigual das regras de circulação.

Para a CFAO Mobility, sair desta vulnerabilidade implica elevar os padrões em cada elo da cadeia de segurança. A acessibilidade dos veículos, nomeadamente, usados, não pode ser realizada em detrimento da sua fiabilidade técnica e ambiental: ela apela a critérios de importação com maior harmonização, controlos coordenados à escala regional, inspeções técnicas realmente aplicadas e redes de manutenção capazes de garantir a rastreabilidade das peças, a qualidade das intervenções, o acompanhamento de recalls dos fabricantes e a luta contra a contrafação. Esta exigência deve ser acompanhada por um esforço contínuo de formação dos condutores, assim como dos técnicos. Implica, por fim, uma resposta coordenada: um poder público capaz de regular, controlar e enquadrar o mercado; um setor privado empenhado em profissionalizar as indústrias e difundir, no terreno, uma verdadeira cultura de responsabilidade rodoviária.

A armadilha da expansão da rede

Quando as obras de renovação dos eixos rodoviários evoluem no corredor Abidjan–Ouagadougou, existem paradoxalmente mais acidentes. O Banco Africano de Desenvolvimento descreve este fenómeno: a mortalidade rodoviária aumenta frequentemente no início do desenvolvimento de uma rede, pois a infraestrutura evolui mais depressa do que a segurança, a formação ou a aplicação das leis.[1] É a "armadilha da expansão da rede".

As conclusões da Organização Mundial da Saúde (OMS) são inequívocas: as mortes na estrada aumentaram 17% na Região africana da OMS entre 2010 e 2021, enquanto diminuíam globalmente noutros lugares.[2] Estes números são ainda mais alarmantes quando o Continente está a renovar a sua rede rodoviária para que os habitantes possam circular melhor nas cidades.

A África Ocidental também enfrenta o problema dos "grey dealers". Estes importadores ou revendedores informais de veículos usados operam, muitas vezes, fora dos circuitos oficiais de controlo e de certificação, e inundam o mercado local com veículos antigos, com uma manutenção deficiente, por vezes, modificados para reduzir o preço ou contornar as normas de segurança.

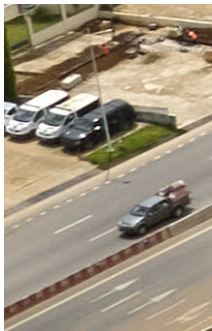
Esta dinâmica contribui para acentuar o paradoxo nos eixos recentemente modernizados: a melhoria das estradas (estradas mais largas, revestimentos mais lisos, melhores ligações) permite velocidades mais elevadas e pode conferir aos condutores um maior sentimento de segurança. No entanto, estes mesmos utentes circulam frequentemente em veículos antigos, com sistemas de travagem defeituosos ou desprovidos de tecnologias de segurança modernas. Além disso, a coexistência com veículos mais recentes, capazes de andar mais depressa e de travar melhor, acentua as diferenças de velocidade, multiplica as ultrapassagens e as travagens bruscas, e aumenta o risco de acidente. Maiores riscos de acidentes enquanto as regras de segurança, a formação e o controlo forem insuficientes.

O CASO DO CORREDOR ABIDJAN–OUAGADOUGOU

O corredor Abidjan–Ouagadougou é uma encarnação deste paradoxo. Principal eixo estratégico de transporte e de comércio entre a Costa do Marfim, desde o porto de Abidjan, e Burquina Fasso, concentra uma parte importante dos fluxos rodoviários regionais. Foram reabilitados ou reforçados vários troços nos dois lados do corredor.[3] Mas estas melhorias não foram acompanhadas da mesma forma.

Segundo as avaliações do Banco Mundial, do lado da Costa do Marfim, as medidas de segurança que deveriam ter acompanhado estas obras (formação, auditorias e equipamentos) foram apenas parcialmente aplicadas, e a instituição salienta que o número de vítimas registadas praticamente duplicou num espaço de cinco anos.[4]

Do lado do Burquina Fasso, o relatório da instituição refere a implementação de medidas concretas, com uma auditoria, a instalação de 643 sinais de trânsito em falta ou ainda a instalação de radares. Resultado: segundo estes mesmos dados, entre 2022 e 2023, os acidentes, os feridos e as mortes diminuíram.[5] Duas partes do mesmo eixo que, de forma invertida, mostram que modernizar as estradas não é suficiente: a segurança deve avançar ao mesmo ritmo.



COSTA DO MARFIM: NÚMEROS RECENTES E CONTEXTO

A análise da situação costa-marfinense permite compreender melhor a dinâmica do corredor: o país constitui o ponto de ligação sul, à volta do porto de Abidjan, de onde sai uma parte dos fluxos de mercadorias para o Burquina Fasso. A Costa do Marfim registou mais de 12 000 acidentes e cerca de 1300 mortes em 2024, segundo o Serviço de Segurança Rodoviária. 90% destes acidentes são imputados a comportamentos humanos. No fim de 2024, também segundo o Serviço de Segurança Rodoviária, o país constata uma subida de 14% do número de mortos e 17% do número de feridos relativamente ao ano anterior. Os objetivos governamentais são reduzir em 50% o número de acidentes até 2030.[6]

Paralelamente, o país prosseguiu, em 2025, a modernização da sua rede rodoviária, com o objetivo de aumentar a extensão da rede asfaltada para 10 000 km. A Costa do Marfim realiza, desde 2011, grandes investimentos, num montante total de 10 mil milhões de euros.[7]

RUMO A UMA ABORDAGEM INTEGRADA

Este fenómeno não é uma fatalidade, mas requer uma estratégia global. Para que a modernização da rede produza os seus efeitos, deve ser acompanhada por um reforço dos controlos, renovação do parque automóvel e esforço contínuo de formação. Medidas nacionais, como a carta de condução com pontos, a renovação das frotas de transporte ou a profissionalização dos condutores, podem reduzir o desfasamento entre modernização das infraestruturas e segurança dos utentes.

1 *Quadro e orientações de segurança rodoviária*, Departamento de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano/Banco Africano de Desenvolvimento, 2020.

2 *Road Traffic Deaths Rise in the African Region, but Down Globally, WHO Report*, Organização Mundial da Saúde (OMS), 2024.

3 *Relatório de execução do Programa Económico Regional da UEMOA na Costa do Marfim*, Direção-Geral de Economia, 2021.

4 *Transport Sector Modernization and Corridor Trade Facilitation Project*, Banco Mundial, 2022.

5 *BF-Transport Sector Modernization and Corridor Trade Facilitation Project*, Banco Mundial, 2024.

6 *Segurança rodoviária na Costa do Marfim*, Africa Eye, 2025; *Prioridades do governo em termos de segurança rodoviária,* Ministério dos Transportes, 2025.

7 *Modernização da rede rodoviária costa-marfinense em 2025: realizações e perspetivas*, 2025.



Reduzir os acidentes requer condutores com formação e regras aplicadas

A segurança rodoviária remete diretamente para a parte do fator humano na sinistralidade. As questões da formação dos condutores, da regulamentação e do controlo impõem-se como problemáticas tão importantes como os desafios materiais para reduzir a mortalidade nas estradas.

COMPORTAMENTOS DE RISCO QUE CONTRIBUEM PARA A SINISTRALIDADE

A insegurança rodoviária atinge níveis particularmente elevados no Continente. Segundo o relatório SSATP/Banco Mundial de 2025, África concentra 24% das mortes rodoviárias a nível mundial, embora represente menos de 4% do parque mundial de veículos motorizados.[1]

O Uganda, por exemplo, permite documentar precisamente o peso dos comportamentos na sinistralidade na África Oriental. Segundo a Uganda Police Force, o país registou 25 107 acidentes rodoviários e 5144 mortes em 2024, ou seja, mais de 14 mortos por dia nas estradas. Este balanço está a aumentar cerca de 7% em relação a 2023. As ultrapassagens perigosas e os excessos de velocidade constituem as primeiras causas identificadas, representando, por si só, 45% dos acidentes.[2] Excesso de velocidade, ultrapassagens arriscadas, uso do telemóvel ao volante ou ainda a não utilização de capacete estão entre os comportamentos regularmente apontados. Esta realidade traduz-se pelo nível de sinistralidade igualmente preocupante para as pessoas que não vão ao volante: em Kampala, os peões, motociclistas e ciclistas representam 94% das mortes e 89% dos feridos graves registados em 2024.[3]

Infelizmente, este fenómeno ugandês está longe de ser um caso isolado no Continente.

FORMAÇÃO INSUFICIENTE E REGRAS POUCO APLICADAS: AS CAUSAS DO PROBLEMA

Apesar de os comportamentos serem a causa, explicam-se, em grande parte, pelas deficiências estruturais. Em vários países africanos, o acesso a uma formação de qualidade em condução é limitado e as condições de obtenção da carta podem variar muito. Segundo a OMS, apesar de a maioria dos países dispor de leis que regulam os principais fatores de risco (velocidade, álcool, utilização de capacete ou cinto de segurança), a sua aplicação é insuficiente e nenhum país respeita totalmente as respetivas normas internacionais.[4]

Este défice de formação inicial é acompanhado por uma falta de formação contínua, nomeadamente, para os condutores profissionais (transporte coletivo, motas). Resultado: hábitos de condução pouco seguros instalam-se de forma duradoura. Por fim, a questão do controlo também é fulcral. Embora existam dispositivos (inspeção técnica, carta de condução com pontos, sanções), o respeito é irregular, por falta de meios ou de acompanhamento sistemático.



INICIATIVAS PARA ESTRUTURAR UMA CULTURA DE CONDUÇÃO RESPONSÁVEL

Face a estes desafios, as iniciativas multiplicam-se, tanto do lado das autoridades públicas, como dos agentes privados.

Alguns países, como o Senegal, reforçaram os dispositivos de formação e de controlo nos últimos anos, nomeadamente, dos condutores de motas e dos transportes urbanos informais. Em paralelo, os agentes privados desempenham um papel cada vez maior na melhoria das competências.

É, nomeadamente, o caso da CFAO Mobility, que desenvolve, em vários países africanos, juntamente com a Yamaha, formações práticas e gratuitas em condução segura através da Yamaha Riding Academy, em particular, para os utilizadores de motas, muito expostos aos acidentes. Cerca de 450 condutores beneficiam desta formação todos os anos. A CFAO Mobility desenvolve igualmente programas de sensibilização interna e externa, e contribui mais amplamente para a profissionalização das profissões ligadas à mobilidade. Estas ações contribuem para difundir uma cultura de segurança para além do mero quadro regulamentar.

No transporte de mercadorias, agentes, como a TotalEnergies, participam na profissionalização do setor para além das suas próprias frotas. Através do programa de melhoria do transporte rodoviário ultramarino (PATROM), a TotalEnergies aplica às suas operações de transporte normas de segurança em harmonia à escala mundial, alinhadas com as melhores práticas e regulamentos internacionais. Assim, os parceiros são avaliados e acompanhados no desenvolvimento das suas competências: formação/sensibilização dos condutores, acompanhamento médico regular, identificação dos itinerários de risco e análise dos comportamentos de condução graças a sistemas integrados (velocidade, fadiga, distração, etc.). Os veículos devem satisfazer os padrões disponíveis mais elevados. Devem ser alvo de uma manutenção reforçada e de controlos ao longo do seu ciclo de vida, respeitando um limite de idade máximo. Para ter em conta as limitações da qualidade de algumas infraestruturas, podem ser definidos limites de velocidade mais rígidos do que as exigências locais. Esta abordagem global contribui para elevar de forma duradoura o nível de segurança do setor.

FORMAR PARA TRANSFORMAR DE FORMA DURADOURA OS COMPORTAMENTOS

O exemplo ugandês, como o de outros países da África Ocidental, mostra que a melhoria das infraestruturas e dos veículos não é suficiente, por si só, para reduzir os acidentes. A formação, a sensibilização e a aplicação efetiva das regras devem ser tratadas como alavancas, da mesma forma que o estado das estradas ou dos veículos em circulação. É nesta condição que as políticas públicas e os agentes privados poderão reduzir, de forma duradoura, o número de vítimas.

1 *Relatório sobre a segurança rodoviária em África 2025, SSATP/Banco Mundial, 2025.*

2 *Annual Crime Report 2024*, Uganda Police Force, 2025.

3 *Kampala Annual Road Safety Report 2024*, Kampala Capital City Authority, 2025.

4 *Road Traffic Deaths Rise in the African Region, but Down Globally, WHO Report*, Organização Mundial da Saúde (OMS), 2024.





Construir um mercado de veículos usados regulado, seguro e menos poluente



À falibilidade dos comportamentos acrescenta-se a dos veículos em circulação. A ausência de regulação do mercado de usados deixou de ser sustentável: mantém uma deficiência técnica estrutural e agrava diretamente a mortalidade rodoviária. Frequentemente obsoletos, estes modelos importados escapam ainda a quaisquer requisitos de emissões poluentes. Enquanto apenas alguns países regulam atualmente a sua entrada, é imperativo impor padrões rígidos à importação.

PRIMEIRO IMPORTADOR MUNDIAL DE VEÍCULOS USADOS

O Continente é a primeira região importadora de veículos usados do mundo. Com cerca de 7,5 milhões de unidades importadas entre 2015 e 2022, concentra 33% das importações mundiais, seguido da zona Europa de Leste-Cáucaso-Ásia Central (EECCA), que comprou ao estrangeiro 5,4 milhões no mesmo período. Em 2022, África importou mais de 767 000 veículos usados, dos quais cerca de 350 000 provinham da Europa (46%) e mais de 240 000 do Japão (31%).[1] Este lugar de primeiro importador não é uma novidade. No período 2015-2018, África representava já 40%, aproximadamente, das importações mundiais de veículos ligeiros usados.[2]

MODELOS MUITAS VEZES ANTIGOS, POLUENTES, CONSUMIDORES DE ENERGIA E PERIGOSOS

Apesar de constituírem a principal opção para inúmeros compradores africanos devido ao seu preço acessível, estes veículos nem sempre representam uma solução realmente vantajosa. O seu baixo custo de compra oculta, muitas vezes, as despesas de utilização elevadas, relacionadas com avarias, manutenção ou o consumo de combustível. Uma grande parte destes modelos, na verdade, não deveria ser colocada novamente em circulação.[3]

Estes veículos chegam, frequentemente, por circuitos informais, fora de padrões técnicos rígidos. Não estão abrangidos pelas importações operadas por agentes oficiais estruturados, mas pelos fluxos fragmentados onde os controlos de conformidade são inexistentes. Segundo

o relatório Safe and Clean Vehicles for Healthier and More Productive Societies do Banco Mundial, uma grande parte destes modelos já não respeita as normas de segurança e de emissões em vigor nos seus países de origem.[3] Por vezes, com mais de vinte anos, chegam sem certificado de conformidade válido, com dispositivos de segurança defeituosos: sistemas de travagem ineficazes, luzes que não funcionam, ausência de airbags, pneus muito gastos.[4]

COMBATER AS PEÇAS SOBRESSELENTES CONTRAFEITAS PARA REFORÇAR A SEGURANÇA

A manutenção dos veículos usados importados pressupõe poder dispor, durante toda a vida útil, de peças adaptadas, conformes e cuja origem pode ser verificada. Contudo, no Continente, a oferta é muitas vezes fragmentada: algumas referências são difíceis de obter ou dispendiosas, o que pode levar a componentes de qualidade incerta ou cuja rastreabilidade é duvidosa. Embora seja, por natureza, difícil estimar a amplitude deste mercado informal no Continente, algumas investigações locais permitem ter a ideia de uma ordem de grandeza. Assim, no Quénia, uma investigação realizada junto das empresas em 2025 estima em 21% a quota de produtos contrafeitos no mercado local.[5]

O risco é particularmente elevado para os elementos diretamente ligados à segurança, como os travões, a suspensão ou os airbags. Por isso, estruturar melhor os circuitos de abastecimento deve permitir tornar acessíveis as peças de origem ou com qualidade equivalente. A CFAO Mobility contribui para isso ao propor, nas suas oficinas, peças de origem do fabricante ou selecionadas junto de fornecedores reconhecidos, para a manutenção dos veículos novos, assim como usados. O grupo distribui-as igualmente aos profissionais do setor nos países onde está presente.

A AUSÊNCIA DE NORMAS DE SEGURANÇA LEVA A TAXAS ELEVADAS DE ACIDENTES MORTAIS

A vulnerabilidade técnica expõe os automobilistas a maiores riscos. Por exemplo, na África subsaariana, o custo anual dos acidentes rodoviários é avaliado em 98 mil milhões de dólares americanos. Ainda de acordo com o Banco Mundial, não só os veículos em circulação apresentam deficiências estruturais de segurança generalizadas, como também são amplamente privados de tecnologias de prevenção de colisões: sistema antibloqueio dos travões (ABS), controlo eletrónico da estabilidade e avisos sonoros de cinto de segurança.[3]

Os países que possuem as regulamentações mais leves são, logicamente, aqueles onde a taxa de acidentes mortais nas estradas é mais elevada, segundo um estudo do Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA), que cita como exemplos o Burundi, o Maláui ou o Zimbabué.[2] Apenas alguns países tomaram medidas fortes para controlar o mercado e reduzir a sinistralidade. A África do Sul, o Egito e o Sudão adotaram a política mais severa ao proibir a sua importação. Marrocos autoriza apenas os veículos com menos de cinco anos, tal como o Chade, a Costa do Marfim ou o Gabão. Mas em cerca de trinta países, ainda não existem limites.

A REGULAÇÃO DO MERCADO DE USADOS É TAMBÉM UM DESAFIO AMBIENTAL

Este enquadramento constitui igualmente um desafio de saúde pública. Segundo o PNUA, a ausência de normas mínimas que incitam à importação de automóveis mais ecológicos é uma das principais causas de poluição nas cidades. Na região, a antiguidade dos veículos é associada à qualidade ainda desigual dos combustíveis, contribuindo, assim, para o aumento da poluição do ar nos grandes centros urbanos.[2] Alguns países, como o Egito e o Gana, distinguem-se, não obstante, por progressos significativos, graças à elaboração de quadros jurídicos e regulamentares mais adaptados à importação de veículos, nomeadamente, usados, uma temática aprofundada mais tarde nesta obra, centrados na redução das emissões.

1 *Used Vehicles and the Environment: Update and Progress 2024, Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA), 2024.*

2 *Used Vehicles and the Environment: A Global Overview of Used Light Duty Vehicles: Flow, Scale and Regulation, Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA), 2020.*

3 *Safe and Clean Vehicles for Healthier and More Productive Societies, Banco Mundial, 2025.*

4 *Used Vehicles Exported to Africa, Human Environment and Transport Inspectorate (ILT), 2020.*

5 *Research on Levels of Awareness and Extent of Counterfeiting in Kenya: Firm-Level Survey Report 2025, Anti-Counterfeit Authority, Kenya, 2025.*

No Benim, o incentivo fiscal estimula o mercado de veículos novos

Charles
YEHOUENOU

Economista do Ministério da Economia e das Finanças do Benim

Charles Yehouenou exerce na Direção-Geral dos Impostos, onde ocupa as funções de Diretor da Planificação Estratégica e dos Estudos. Ele explica-nos os efeitos das medidas fiscais destinadas a orientar o mercado automóvel e acompanhar a modernização do transporte no país, que acompanha de perto.

Um melhor enquadramento do mercado de usados assenta também numa política de incentivo forte. No Benim, a fiscalidade tornou-se numa alavanca pública determinante ao orientar o mercado para veículos mais recentes e mais seguros. Ao alargar em 2022 aos veículos de turismo novos um regime fiscal já aplicado desde 2004 aos transportes públicos, o governo beninense visava vários objetivos. Charles Yehouenou explica a lógica desta medida e os seus efeitos.

Porque é que o Benim implementou esta medida fiscal?

Charles Yehouenou: O governo pretende consolidar a sua política de modernização do transporte. Constatamos que um grande volume de veículos usados entra no país todos os anos. Dado que o custo dos veículos novos é elevado, a população prefere recorrer aos veículos usados. O Estado quis agir para encorajar a renovação do parque automóvel. Como recorda o texto da medida, para além da modernização, ela visa proteger as populações da poluição atmosférica e preservar as infraestruturas rodoviárias.

O que é que esta regulamentação mudou no mercado automóvel?

C. Y.: Os primeiros efeitos surgem, primeiro, nos volumes de importação. Antes da medida, as importações anuais de veículos novos rondavam as 1025 unidades. Ao mesmo tempo, cerca de 18 500 veículos usados eram vendidos todos os anos no país. Desde a entrada em vigor da medida, as importações de veículos novos melhoraram consideravelmente, para atingir cerca de 6000 unidades por ano. Ao mesmo tempo, observámos uma redução dos veículos usados. As estatísticas mostram também que as pessoas singulares são agora maioritárias entre os compradores de veículos novos, seguidas das empresas e da administração.



O CÍRCULO VIRTUOSO DOS INCENTIVOS FISCAIS

Segundo as declarações de Nicolas Yènoussi, Diretor-Geral dos Impostos do Benim, no jornal La Nation[1] no fim de dezembro de 2024, o dispositivo terá tido também um efeito positivo nas finanças públicas. Desde a sua entrada em vigor, as receitas provenientes do imposto sobre as sociedades dos concessionários automóveis triplicaram, apesar da isenção de direitos aduaneiros e do IVA (Imposto sobre o Valor Acrescentado). Assim, a medida criou um equilíbrio virtuoso: as famílias acedem mais facilmente a veículos novos, os concessionários desenvolvem a sua atividade e o Estado consolida as suas receitas fiscais. A sua renovação na lei de finanças 2026 confirmou a prorrogação desta política fiscal.

Que efeitos observa para além da compra de veículos?

C. Y.: A medida também favoreceu o desenvolvimento de atividades relacionadas. É o caso do transporte de pessoas e dos serviços de mobilidade a pedido, com intervenientes, como a Yango ou Gozem, em Cotonou. Ela permite a estas empresas ampliar a sua frota, mas também renová-la. O outro efeito importante diz respeito à manutenção. O aumento do número de veículos novos em circulação pressupõe poder assegurar a manutenção de tecnologias mais recentes. Para isso, os concessionários formaram jovens mecânicos na manutenção destes veículos.

Desde a entrada em vigor da medida, as importações de veículos novos melhoraram consideravelmente, para atingir cerca de 6000 unidades por ano.

O que é necessário fazer para ir mais além?

C. Y.: A isenção fiscal ajuda muito, mas a acessibilidade financeira é um desafio para uma grande parte da população. Existem créditos automóveis, mas as taxas de juro, por vezes, de 12 ou 15%, aproximadamente, são dissuasivas. Para que os compradores procurem mais veículos novos, os concessionários e os bancos devem trabalhar mais nas condições de acesso, nomeadamente, ao baixar os juros. O outro tema diz respeito aos veículos elétricos e híbridos, que continuam ainda muito marginais nas importações. Os pré-requisitos ainda não estão reunidos, em particular, em termos de pontos de carregamento. Para incentivar a adoção destas motorizações, é necessário primeiro colmatar este défice de infraestruturas.

1 *Orçamento 2025: o equilíbrio estratégico*, La Nation, 2024.



Uma colaboração público-privada para formar os futuros técnicos



Pierre TEKAPSO

Diretor de Agência no Fundo Nacional do Emprego (Camarões)

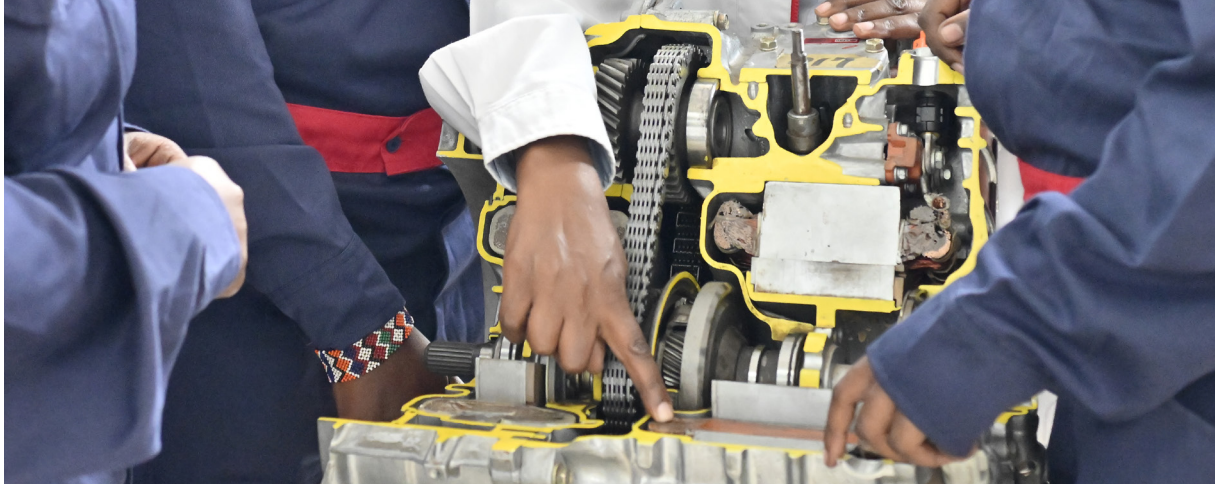
Pierre Tekapso é Diretor de Agência desde 2007 (sucessivamente Oeste, Noroeste e Litoral) no Fundo Nacional do Emprego (FNE) nos Camarões. Organismo público administrativo, o FNE implementa a política nacional do emprego através da intermediação, do financiamento de unidades de pequena dimensão, da formação profissional, da recolha, processamento e divulgação das informações sobre o mercado de trabalho. Face às mudanças tecnológicas, Pierre Tekapso supervisiona igualmente a implementação de programas de aprendizagem em colaboração com parceiros industriais, que visam adaptar as competências locais às necessidades do mercado.

Orientar o mercado para veículos mais recentes e mais seguros não é suficiente. É necessário estruturar as competências para realizar as manutenções. Embora a importação de modelos recentes garanta uma maior segurança inicial, exige uma atualização tecnológica constante do know-how local. Sem manutenções certificadas, o potencial destes veículos degrada-se rapidamente. Para acompanhar esta subida de gama e superar as práticas informais de reparação, o Fundo Nacional do Emprego dos Camarões aposta numa aliança com o setor privado. Pierre Tekapso recorda a génese de uma parceria com a CFAO Mobility, concebida para formar uma elite técnica capaz de garantir a fiabilidade do parque automóvel.

A formação técnica nos Camarões é atualmente adaptada para os veículos modernos que circulam nas estradas?

Pierre Tekapso: É necessário ser lúcido: as nossas estruturas de formação não evoluem ao mesmo ritmo que os fabricantes. Os veículos recentes integram amplamente a eletrónica e a inteligência artificial, enquanto o ensino continua, muitas vezes, focalizado em automatismos antigos. Eu estimaria o nosso atraso tecnológico em cerca de vinte anos relativamente aos padrões europeus.

Este desfasamento tem um impacto direto na segurança e na fiabilidade. Atualmente, se não se dirigir a um concessionário oficial, a manutenção é muitas vezes à base de "biscates" ou algo do género. No entanto, não podemos realizar a manutenção de um veículo moderno com métodos artesanais sem comprometer a segurança dos passageiros. Por isso, é urgente atualizar o nosso capital humano para passar de uma mecânica de sobrevivência para um verdadeiro conhecimento técnico.



Em que domínios este défice de competências é mais crítico?

P. T.: A necessidade é transversal na manutenção moderna: eletricidade, carroçaria, ar condicionado... Mas o desafio crucial é o do diagnóstico.

O setor já não se limita a trocar peças mecânicas. Requer a utilização de máquinas sofisticadas para identificar as avarias eletrónicas, nomeadamente, no âmbito das inspeções técnicas. O desafio não é apenas ter essas máquinas, mas ter técnicos que saibam utilizá-las para recomendar as reparações adequadas.

Também existe um grande desafio relativamente às peças sobresselentes. Face ao afluxo de componentes contrafeitos, necessitamos de técnicos capazes de certificar a qualidade de uma peça para garantir um veículo seguro.

O FNE iniciou uma parceria de formação com a CFAO. Como surgiu este projeto?

P. T.: Tudo começou com uma visita no terreno. Descobrimos o centro de formação da CFAO Mobility, uma estrutura dotada de um equipamento avançado, mas que estava reservada aos funcionários internos. Por isso, sugerimos: porque não abrir esta ferramenta de excelência a outros jovens camaroneses? A ideia foi aceite e lançámos uma primeira turma de aprendizes.

Este projeto é fundamental para nós, pois segue a recomendação 208 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), adotada em 2023, que promove uma "aprendizagem de qualidade". Concretamente, isso significa que estes jovens beneficiam não só de uma formação técnica de alto nível, mas também de uma proteção social, de equipamentos de segurança e de um subsídio mensal muito superior ao salário mínimo interprofissional garantido (SMIG). É uma estreia que permite aplicar localmente os melhores padrões internacionais.

É urgente atualizar o nosso capital humano para passar de uma mecânica de sobrevivência para um verdadeiro conhecimento técnico.

Como é que a juventude camaronesa vê estes novos percursos certificadores?

P. T.: Vê muito bem. Tendo em conta a notoriedade da estrutura de acolhimento e a qualidade do dispositivo, recebemos imensas candidaturas de jovens com estudos em mecânica e eletricidade automóvel.

Para esta fase-piloto, escolhemos vinte e um jovens para a formação e a procura será exponencial após esta primeira fase. Estes jovens compreendem que se trata de uma oportunidade única para sair do sistema escolar geral, assim como adquirir uma empregabilidade imediata e participar na profissionalização do setor automóvel nacional.

Parcerias para profissionalizar as oficinas de bai



Justin HOUESSOU SONON

Presidente da UGPB

Justin Houessou Sonon é o Presidente da União dos Mecânicos Profissionais do Benim (UGPB). Igualmente Eleito Consular na Câmara de Ofícios do Artesanato, trabalha diariamente para acompanhar o desenvolvimento das competências dos artesãos face às mudanças técnicas do parque automóvel nacional.

No Benim, a mecânica já não é uma simples questão de know-how manual. Da gestão eletrónica dos motores às motorizações híbridas, as tecnologias evoluem depressa, por vezes, mais do que as formações tradicionais. Para os artesãos locais, o desafio é enorme: adaptar-se para garantir a perenidade da sua atividade e a segurança dos utentes. Justin Houessou Sonon salienta esta necessidade de profissionalização e o papel das parcerias privadas para ajudar a modernizar as oficinas locais.

Como vê o estado atual da profissão no Benim?

Justin Houessou Sonon: A mecânica automóvel é uma ciência dinâmica. A época em que podíamos reparar qualquer veículo com ferramentas básicas acabou. Hoje em dia, somos confrontados com tecnologias complexas, como os sistemas a gasóleo Common Rail (injeção direta a alta pressão gerida pela eletrónica) e a chegada dos veículos híbridos.

A constatação é clara: os mecânicos beninenses têm uma obrigação de atualização permanente. Sem um reforço contínuo das capacidades técnicas e uma melhoria dos equipamentos de diagnóstico, o fosso aumenta. O automobilista necessita de fiabilidade e o artesão necessita de competências técnicas para se manter na corrida.

A necessidade de segurança diz respeito apenas aos automobilistas?

J. H. S.: Também é uma questão vital para o mecânico. Tradicionalmente, um artesão trabalha em circuitos de 12 ou 24 volts. Com um veículo híbrido ou elétrico, a tensão pode aumentar até 600 volts. Se o profissional não tiver formação e não dispuser de equipamentos de proteção adequados, o risco de eletrocussão grave é real. Por isso, também é urgente em termos de segurança: é necessário preparar os nossos mecânicos para estes novos ambientes técnicos.

Como é que o setor privado pode acompanhar este desenvolvimento de competências?

J. H. S.: O setor privado contribui com a exigência e as ferramentas técnicas. Por exemplo, a CFAO Mobility acompanha-nos através de um programa de certificação que certifica a qualidade das oficinas e abre os seus centros de formação aos artesãos. Este quadro permite, em seguida, mobilizar os mecanismos públicos, como o projeto de Seguro para o reforço do capital humano (ARCH). Existem outros apoios internacionais que também podem entrar em jogo, como da Câmara de Ofícios e do Artesanato da região Pays de la Loire (França), que envia especialistas europeus para formar os nossos técnicos no terreno. É esta sinergia entre as competências do setor privado e os financiamentos públicos que permite modernizar de forma duradoura as nossas oficinas.

A sinergia entre a experiência do setor privado e o financiamento público permitirá modernizar de forma duradoura as nossas competências.

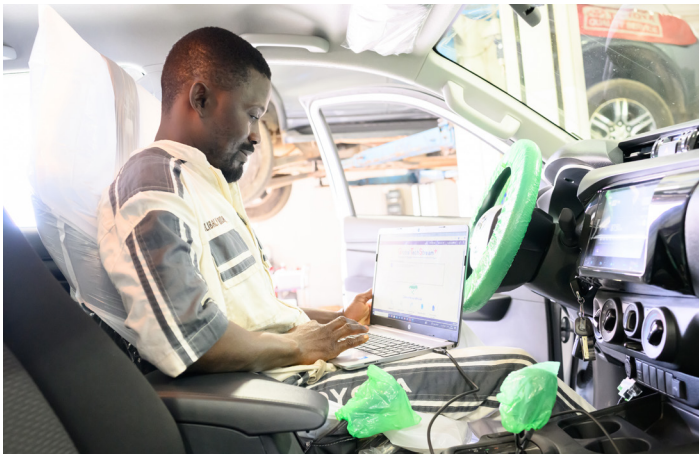
A CFAO compromete-se a formar uma nova geração de técnicos

A segurança rodoviária depende também da qualidade da manutenção dos veículos. Contudo, à medida que as tecnologias automóveis evoluem, nomeadamente, com o desenvolvimento das motorizações híbridas e elétricas, as competências dos profissionais também devem progredir. Um dos desafios consiste em aproximar mais o ensino teórico da prática nas oficinas.

Para contribuir para este desenvolvimento de competências do mercado, a CFAO Mobility cria academias e centros de formação baseados no mesmo princípio: confrontar os alunos com as ferramentas, os métodos e as tecnologias que irão encontrar no terreno.

Estas formações têm formas diferentes: um percurso longo de dois anos, por exemplo, no Quénia, brevemente seguido de um dispositivo semelhante em Angola, ou módulos mais curtos e especializados, como em Duala, onde foram ministradas cerca de 42 000 horas de formação o ano passado, divididas por 171 sessões. Estes dispositivos servem, em primeiro lugar, para reforçar as competências das equipas da rede CFAO Mobility. Mas, em função dos países, estão abertos também aos jovens diplomados, às empresas que exploram frotas, aos mecânicos do setor informal ou ainda aos profissionais que desejam criar a sua própria oficina.

Os dispositivos de formação da CFAO Mobility também permitiram estabelecer cooperações com os agentes públicos do emprego e da formação. Assim, no Quénia, os formadores de institutos técnicos públicos vão formar-se nas tecnologias automóveis mais recentes, beneficiando de equipamentos e ferramentas que cumprem as normas internacionais disponíveis na rede da CFAO Mobility. Nos Camarões, uma parceria com o Fundo Nacional do Emprego permite que os jovens diplomados concluam os seus percursos através de uma aprendizagem prática no terreno. Em Angola, a CFAO Mobility trabalhou também com o Instituto nacional do



emprego e da formação profissional (INEFOP) para o reconhecimento dos certificados emitidos pela academia desde julho de 2026.

Assim, a formação pode servir de inclusão social. Nos Camarões, por exemplo, cerca de vinte refugiados centro-africanos são formados todos os anos na manutenção preventiva para aprenderem uma profissão, aperfeiçoarem-se ou facilitar a sua inserção profissional. No Quénia, a CFAO Mobility trabalha igualmente com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) em formações destinadas a pessoas que vivem no campo de refugiados de Kakuma.

Através destas iniciativas, a CFAO Mobility contribui para fazer emergir um ecossistema mais amplo de técnicos, formadores e empreendedores melhor preparados para as evoluções do setor automóvel. Assim, são divulgadas práticas de manutenção mais exigentes, ao serviço de uma maior segurança dos veículos em circulação.

As ofertas integradas de serviços para tornar fiável a manutenção automóvel

Para além da formação dos profissionais da mobilidade, o setor privado contribui igualmente para reforçar a segurança dos veículos ao desenvolver serviços de manutenção, como complemento das ações levadas a cabo pelos agentes públicos. Como mencionado nos últimos capítulos, o estado do parque automóvel e o acesso desigual aos serviços de manutenção constituem ainda fatores de risco. Neste contexto, os agentes privados desempenham um papel cada vez maior ao estruturarem ofertas integradas de serviços, baseadas em padrões elevados de diagnóstico e de reparação.

Os centros de serviço ilustram esta evolução. Ao propor prestações de serviços enquadradas que incluem, por exemplo, a manutenção preventiva, a manutenção corretiva ou ainda a utilização de peças de origem, contribuem para a melhoria da fiabilidade dos veículos e a limitação de deficiências técnicas. Esta abordagem baseia-se igualmente em ferramentas de diagnóstico e procedimentos normalizados, que permitem um acompanhamento mais rigoroso das intervenções.

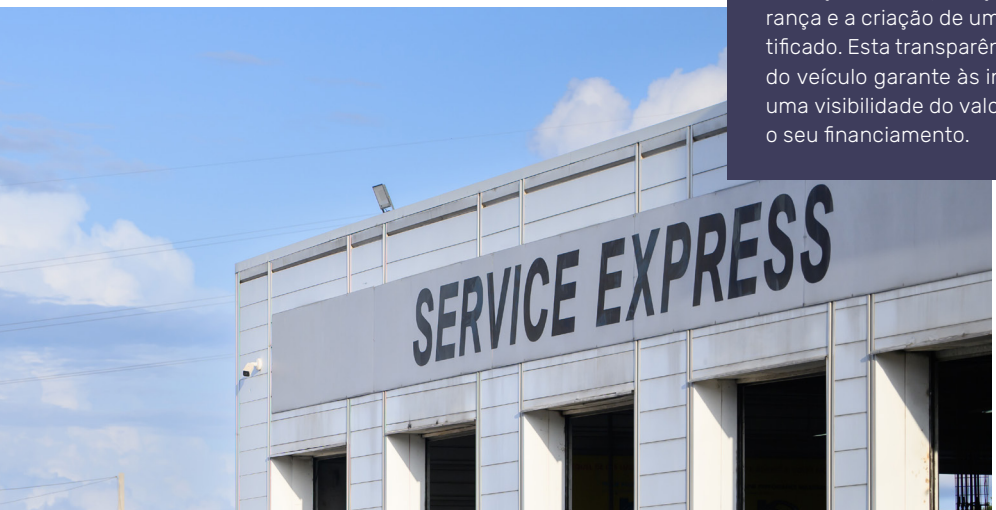
Implementados em vários países, estes dispositivos inscrevem-se numa lógica de proximidade e de adaptação às realidades locais.

DE QUE FORMA A CFAO MOBILITY CONTRIBUI PARA A MELHORIA DA QUALIDADE DE MANUTENÇÃO

Em 37 dos 54 países do continente africano, a CFAO Mobility implementa uma rede de centros de serviço que se inscreve numa lógica de padronização e de melhoria da qualidade das operações de manutenção. Através de mais de 260 concessões no Continente, estas estruturas propõem prestações de manutenção em oficina ou diretamente no local, para se adaptarem às restrições dos profissionais.

Estes dispositivos em conformidade com as normas dos fabricantes combinam o diagnóstico técnico, a manutenção preventiva e corretiva, e utilização de peças de origem. O objetivo é garantir a fiabilidade das intervenções ao longo do ciclo de vida dos veículos, de modo a prolongar a sua durabilidade e garantir a sua segurança, limitando os riscos de avaria.

Para além da manutenção, a CFAO Mobility desenvolve igualmente soluções de gestão de frota. Com a rede Loxea, estes serviços permitem assegurar uma manutenção contínua dos veículos, planear as operações de manutenção e otimizar a sua disponibilidade. Ao estruturar a manutenção, assim como a gestão das frotas, o grupo contribui para um melhor controlo das condições de exploração, o reforço da segurança e a criação de um histórico técnico certificado. Esta transparência sobre o estado real do veículo garante às instituições financeiras uma visibilidade do valor real do bem e facilita o seu financiamento.




cfao
cfao

02

Enfrentar os desafios para uma mobilidade acessível



ABIDJAN - COSTA DO MARFIM

Uma mobilidade mais segura só é válida se for acessível. No Continente, adquirir um veículo fiável, deslocar-se de forma eficaz na cidade ou transportar mercadorias ainda é, muitas vezes, um desafio difícil de superar. O desafio ultrapassa as meras questões de segurança e de regulamentação: a mobilidade deve estar materialmente disponível e ser financeiramente acessível.

Esta acessibilidade é dificultada por uma fragmentação com diversas faces. Primeiro, a fragmentação financeira: a ausência de histórico de crédito clássico priva muitas famílias e empreendedores do setor informal do acesso a soluções de crédito adequadas, mantendo-os numa dependência das frotas de usados envelhecidos. Depois, a fragmentação da governação: em metrópoles congestionadas, a organização dos transportes de massa tem dificuldade em encontrar um modelo sustentável, sofrendo muitas vezes com uma confusão dos papéis entre o poder público e os operadores privados. Por fim, a fragmentação dos mercados: a heterogeneidade das regras, a fragmentação aduaneira e a carga burocrática nas fronteiras encarecem mecanicamente o custo final dos equipamentos e atrasam a emergência de uma verdadeira indústria local.

Para a CFAO Mobility, o acesso a uma mobilidade mais fiável passa, primeiro, por uma integração regional mais eficiente, para que os projetos industriais possam servir vários mercados e atingir volumes suficientes. Requer igualmente uma logística mais fluida, para reduzir os atrasos, as ruturas de carga e a dupla tributação. Exige ainda uma fiscalidade que apoie a renovação do parque automóvel, tornando os veículos novos mais acessíveis em vez de privilegiar uma tributação imediata. Nas cidades, são necessários também quadros público-privados mais legíveis para organizar redes de transporte viáveis. Por fim, baseia-se em soluções de crédito e de leasing adaptadas às realidades das famílias e das classes médias.

Reduzir o custo dos veículos novos: nenhum país africano poderá desenvolver sozinho a sua indústria automóvel



Themba KHUMALO

Conselheiro Principal do Secretário-Geral da ZCLCA

Themba Khumalo é o Conselheiro Principal do Secretário-Geral no Secretariado da Zona de Comércio Livre Continental Africana (ZCLCA). Nas negociações continentais, trabalha no sentido da criação de estratégias de compromisso com o setor privado para promover o comércio intra-africano. A sua ação visa, nomeadamente, estruturar cadeias de valor regionais, como a da indústria automóvel.

Tornar a mobilidade mais acessível em África pressupõe tornar os veículos novos mais acessíveis. Mas para fazer baixar o custo de forma duradoura, ainda é necessário estruturar cadeias de valor regionais eficientes. É este o desafio da estratégia definida pela ZCLCA. Themba Khumalo explica como a integração regional, a harmonização das regras e o financiamento poderiam tornar esta ambição credível.

Porque é que a ZCLCA considerou o setor automóvel uma prioridade para o Continente?

Themba Khumalo: No âmbito da nossa estratégia com o setor privado, deveríamos identificar as cadeias de valor que oferecem as melhores oportunidades para fomentar o comércio intra-africano. O comércio automóvel revelou-se como uma evidência. Atualmente, o Continente importa um grande número de veículos usados e alguns já nem circulam.

No entanto, já dispomos de investimentos e de grandes capacidades industriais em países, como a África do Sul, Marrocos ou o Egito. Também temos fábricas de montagem a desenvolverem-se no Gana, Quénia, Ruanda, Nigéria ou, ainda, Argélia. O nosso objetivo consiste em basear-nos nestes polos existentes para construir uma cadeia de valor continental competitiva, incentivando a montagem local e a integração regional em grande escala.

Precisamente, como ligar estes países diferentes para criar uma verdadeira indústria regional?

T. K.: É aí que reside o desafio da integração. Nenhum país consegue fazê-lo sozinho. O princípio fundamental da ZCLCA baseia-se na complementaridade. A ideia é simples: para atingir um objetivo de 40% de conteúdo local num veículo, estes 40% não devem ser provenientes obrigatoriamente de um único país.

Um país garante a montagem final, mas os componentes podem vir de toda a África, como complemento das peças importadas pelos fabricantes.

Concretamente, a Zâmbia pode fornecer cobre para as cablagens fabricadas no Botsuana, que serão, por sua vez, enviadas para a África do Sul para a montagem final. Da mesma forma, fabricamos hoje capas dos bancos no Lesoto para as fábricas sul-africanas. É este modelo de redes em estrela (hub and spoke) que permitirá aos Estados contribuir para o setor à escala regional, valorizando as competências logísticas e industriais de todos os intervenientes.

Quais são os principais obstáculos à criação deste mercado comum e como agem?

T. K.: O primeiro grande desafio, que exigiu vários anos de negociações iniciadas em 2015, dizia respeito às "regras de origem". Concretamente, tratava-se de chegarem a acordo sobre a percentagem mínima de valor acrescentado em África para que um veículo fosse considerado como local e pudesse circular sem direitos aduaneiros. A nossa estratégia automóvel foi adotada em fevereiro de 2023 e as regras em setembro de 2025. Um imenso sucesso para coordenar o mercado.

Em seguida, há a questão do financiamento. Com o Afreximbank, Banco Africano de Importação-Exportação, criámos uma facilidade de mil milhões de dólares para apoiar a localização da indústria. Estudamos, por exemplo, projetos de transformação de borracha na Libéria.

Do lado dos consumidores, o principal obstáculo à acessibilidade é a falta de crédito. Hoje em dia, um africano que compra um carro, mesmo que seja novo, paga-o muitas vezes a pronto. Devemos desenvolver soluções de financiamento a longo prazo para estruturar verdadeiramente a procura.

Por fim, o último desafio é a harmonização política. Para que esta estratégia funcione, os decisores devem partilhar a mesma visão. Por isso, lançámos uma formação executiva sobre a política automóvel que reúne os responsáveis de 19 países africanos.

Podemos imaginar realmente a emergência de um mercado automóvel unificado em África nos próximos anos?

T. K.: Sim, atualmente, estamos em condições de a considerar. O mercado único é a configuração mais adaptada para desenvolver o setor. A nossa estratégia comum fixa objetivos fortes, como a redução de 50% das importações de veículos usados até 2035. Claro que isso dependerá de decisões soberanas de cada Estado, mas devemos criar um ecossistema propício ao investimento que torne esta transição evidente, ao impor, por exemplo, normas ambientais e de segurança rígidas à escala continental.

Para conseguir um verdadeiro mercado comum, a próxima etapa será conceber uma política aduaneira unificada para proteger o nosso jovem setor de importações em massa. Há um enorme potencial. Veja a Índia, com uma população comparável à de África, que produz já 5 milhões de veículos por ano. Com a criação deste mercado único e dos esforços coordenados de todos os parceiros, é perfeitamente realista alcançar tais volumes de montagem até 2035.

O mercado único é a configuração mais adaptada para desenvolver o setor.

África do Sul: modelo de industrialização local africano?



Justin BARNES

Diretor Executivo do TWIMS

Justin Barnes é uma figura incontornável da indústria automóvel africana. Universitário e Consultor estratégico, dirige o Toyota Wessels Institute for Manufacturing Studies (TWIMS), uma escola de gestão na África do Sul. Especialista nas políticas industriais, redigiu as estratégias automóveis de diversos governos, incluindo da África do Sul e da Costa do Marfim, e trabalhou com cerca de 45 países. Participa no Conselho de Administração de várias empresas e defende uma visão do automóvel como alavanca essencial de modernização, de produtividade e de desenvolvimento da sociedade.

Com uma história rica centenária, a indústria automóvel sul-africana constitui uma exceção no Continente. Ao contrário dos centros de montagem no norte do Continente, que assentam numa proximidade europeia, a África do Sul dispõe de uma cadeia de valor profundamente enraizada e integrada à escala mundial. Mas este sucesso será uma exceção ou um guia para o resto de África? Entre a necessidade crítica de volumes, a gestão delicada das importações de veículos usados e as exigências da passagem para a montagem completa a partir de peças avulsas (Completely Knocked Down, CKD), Justin Barnes descodifica as condições sine qua non de uma verdadeira industrialização africana.

Se a África do Sul é líder do Continente em termos de produção automóvel, quais são os principais fatores que estão na origem desta liderança?

Justin Barnes: A indústria sul-africana tem 100 anos. Desenvolveu-se desde 1924 graças a programas de conteúdo local. Mas é, paradoxalmente, o isolamento internacional dos anos 70 e 80 que forçou a sua consolidação. O país tinha de produzir tudo, dos motores aos sistemas de transmissão, para a sua autonomia e necessidades militares. Assim, dispomos de uma capacidade de produção muito avançada, apesar de pouco eficaz naquela época.

Com o aparecimento da democracia, esta base industrial sólida, combinada com um mercado interior importante, atraiu as multinacionais. Compraram os ativos locais e integraram a África do Sul nas suas cadeias de valor mundiais. É uma grande diferença em relação a Marrocos, que funciona mais como uma extensão do sistema de produção europeu. A África do Sul possui o seu próprio núcleo industrial independente.

Na sua opinião, o modelo industrial sul-africano pode ser reproduzido noutros países africanos?

J. B.: É realista, mas é necessário quebrar um ciclo vicioso. A indústria sul-africana mostra o que é possível, mas baseia-se numa condição não negociável: o tamanho do mercado.

Hoje em dia, a maioria dos mercados nacionais em África são demasiado pequenos para justificar uma produção local. Mas se criar polos regionais (por exemplo, na África Ocidental com a Costa do Marfim, o Gana, o Benim e o Togo, ou na África Oriental com o Quénia, a Tanzânia e o Uganda) e substituir as importações de veículos usados, obterá mercados potenciais de mais de 200 000 veículos novos. É aí que reside a grande oportunidade: criar cadeias de valor regionais, como poderíamos fazer na África Austral ao integrar melhor os nossos vizinhos.

O principal obstáculo é a incompreensão da ligação entre a oferta e a procura pelos governos. Todos querem fábricas (oferta), mas destroem a procura de veículos novos ao autorizar a importação em massa de veículos usados. É incompatível. Não podemos criar uma indústria local ao inundar o mercado de veículos em segunda mão importados.

Aliás, esse é o maior problema de África: não se trata de não produzir o suficiente, mas de não consumir suficientemente veículos novos. Enquanto os países consumirem veículos usados, nenhum investidor irá construir fábricas. Por isso, é necessária coragem política: restringir as importações de usados, proteger um mercado regional com acordos comerciais e, assim, criar o "peso de procura" necessário para atrair os industriais.

Para além dos desafios de mercado, quais seriam as alavancas industriais para passar da montagem para um fabrico completo?

J. B.: A alavanca fundamental consiste em ultrapassar a fase do Semi-Knocked Down (SKD) para visar o Completely Knocked Down (CKD). Muitos países lançam-se no SKD, o que consiste em montar kits pré-montados com pouca mão de obra. Isso cria muito pouco valor acrescentado local. Embora permita poupar ligeiramente nos custos logísticos, implica atividades de montagem adicionais, diferentes do CKD, que aumentam os custos.

O verdadeiro fabrico é o CKD, o que implica a soldadura, a pintura e a montagem final. É essa a condição para assegurar uma transferência de tecnologia e criar empregos qualificados. Mas os pré-requisitos são elevados: são necessárias infraestruturas robustas (nomeadamente, de água e energia estável) e investimentos pesados. Para amortizar uma fábrica de pintura ou de carroçaria, é preciso produzir, pelo menos, 15 000 unidades por modelo. Abaixo deste limiar técnico, a equação económica de uma verdadeira fábrica não é viável. E é aí que aparece a armadilha do volume de mercado.

Enquanto os países consumirem veículos usados, nenhum investidor irá construir fábricas.



Os desafios do mercado automóvel sul-africano



Andrew VELLEMAN

Diretor-Geral da CFAO Mobility South Africa

À frente da CFAO South Africa, Andrew Velleman observa em primeira mão a evolução de um mercado automóvel à parte no continente. Presente em toda a cadeia de valor (produção, distribuição, pós-venda, peças sobresselentes e logística), a CFAO acompanha as mudanças de um setor sul-africano maduro, competitivo e profundamente ligado à indústria local.

Embora a África do Sul seja um dos mercados automóveis mais estruturados do continente, a sua maturidade não está isenta de desafios: pressão no poder de compra, extensão dos financiamentos, chegada rápida das marcas chinesas, expetativas de produção local. Para Andrew Velleman, o modelo sul-africano assenta num equilíbrio exigente: apoiar o mercado de veículos novos e controlar os usados, e investir de forma realista na produção local.

Como se caracteriza atualmente o mercado automóvel sul-africano em relação ao resto do continente?

Andrew Velleman: O mercado sul-africano é muito diferente. Extremamente estruturado, atingiu recentemente um recorde com 600 000 veículos novos vendidos durante um ano. O cliente beneficia de uma oferta diversificada, desde o segmento muito premium aos novos modelos chineses. Esta abundância de escolhas, aliás, torna por vezes a rentabilidade difícil para algumas marcas devido às margens mais baixas.

A sua estrutura também é muito particular: aproximadamente 6% apenas dos compradores concentram a quase totalidade das aquisições de veículos novos. São, principalmente, clientes premium, aos quais se juntam as grandes empresas e as frotas de aluguer (como a Hertz ou Europcar) que representam muito para as nossas vendas. O resto da clientela, muito sensível ao preço de compra inicial, dirige-se ao mercado de veículos usados que é ainda mais vasto do que o de veículos novos.

Quais são os comportamentos de compra?

A. V.: O preço de compra inicial é um dos principais critérios. Ao contrário de outros países africanos onde se paga a pronto, o financiamento automóvel é muito acessível. Mas a pressão sobre o poder de compra leva a duração dos créditos (historicamente, de 60 meses) a prolongar-se hoje em dia até 72, ou até mesmo, 84 meses. O cliente acaba por pagar uma parte enorme de juros.

Neste contexto, as novas marcas chinesas têm uma progressão rápida. Menos caras, oferecem opções muito modernas (entretenimento, navegação integrada), particularmente apreciadas. É um paradoxo, pois continuam a ser, na sua maioria, veículos com motor de combustão interna, cujo consumo é elevado. Para ter uma ideia, dos 600 000 veículos vendidos o ano passado, apenas 15 000 eram híbridos ou elétricos. Por isso, a poupança na compra é, muitas vezes, eliminada por um maior custo em combustível no dia a dia. Além disso, ainda não temos uma ideia do valor de revenda destes veículos ao fim de cinco anos, o que poderia aumentar o custo total para o utilizador.

O modelo sul-africano pode inspirar o resto de África para desenvolver uma verdadeira indústria local?

A. V.: Concordo com a análise de Justin Barnes num ponto fundamental: é impossível criar uma indústria local autorizando a importação em massa de veículos usados. Na África do Sul, a importação de veículos em segunda mão é estritamente proibida. É um dos fatores de sucesso do mercado sul-africano: o mercado de veículos novos alimenta o nosso próprio parque de usados, o que permite manter vivos os dois ecossistemas de forma saudável.

Muitos países africanos desejam ter a sua própria fábrica de montagem. Mas, economicamente, é insustentável se os volumes não forem suficientes. Enquanto estes países autorizarem a importação de veículos usados asiáticos a um custo muito baixo, a procura de novos será reduzida. Limitar estas importações é uma condição para criar um mercado de volume capaz de atrair investimentos industriais viáveis.

Para satisfazer as necessidades de produção local, a CFAO investiu recentemente com o fornecedor de equipamentos Ogihara. Qual é a vossa estratégia?

A. V.: A nossa ambição é ser um agente completo, presente em toda a cadeia de valor: produção, distribuição e pós-venda. Historicamente, na África do Sul, assegurávamos, principalmente, a logística das peças importadas para os fabricantes.

Atualmente, o governo pede para aumentar a quota de conteúdo local nos veículos montados na África do Sul. Em vez de importar os componentes, é necessário produzir mais localmente. Graças à nossa ligação com o Japão e a Toyota Tsusho, somos um parceiro de eleição para acompanhar esta transição. O nosso coinvestimento com o fornecedor de equipamentos Ogihara inscreve-se exatamente nesta dinâmica. Ao produzir localmente, não estamos apenas a cumprir uma regulamentação: estamos a apoiar o desenvolvimento das infraestruturas, das competências e do ecossistema automóvel sul-africano.

Não é possível construir uma indústria local enquanto se permitir a importação massiva de veículos usados.

Trocas comerciais: o tempo perdido nas fronteiras é o imposto mais pesado



Andy MCLOUGHLIN

Diretor-Geral da I.T. Transport

Andy McLoughlin dirige a I.T. Transport, um gabinete de consultoria britânico especializado na gestão estratégica das infraestruturas nos países em desenvolvimento. Atualmente baseado na Etiópia, aplica os seus conhecimentos, principalmente, na África Oriental (Quénia, Tanzânia, Uganda) e na África Austral. O seu papel consiste em acompanhar os governos e instituições internacionais para tornar os corredores logísticos mais fluidos, ao navegar diariamente entre as realidades do terreno (degradação das estradas, variações climáticas) e os requisitos macroeconómicos.

A ZCLCA tem a ambição de um mercado africano mais integrado, que consiga tornar as trocas mais fluidas e apoiar a industrialização do Continente. Mas, enquanto esta harmonização for incompleta, os operadores têm de atuar com uma realidade mais restritiva: fronteiras congestionadas, burocracia, instabilidade regulamentar e fiscal. Andy McLoughlin explica estes obstáculos muito concretos, que continuam a encarecer o transporte e impossibilitar um verdadeiro mercado regional.

Quais são os principais obstáculos que impedem atualmente a fluidez das trocas comerciais no Continente?

Andy McLoughlin: É uma acumulação de fatores estruturais que torna o comércio intra-africano muito difícil. O Continente tem relações comerciais, principalmente, ainda com o exterior e não com ele próprio, por falta de acordos comerciais aplicados e uma verdadeira vontade política. Além disso, existe um excesso de burocracia e corrupção persistente nos pontos de passagem.

A consequência imediata é a imprevisibilidade do tempo de transporte. Quando um camião fica bloqueado durante uma semana numa fronteira devido a formalidades administrativas, o custo não é apenas financeiro, mas também operacional: perde-se a produtividade do condutor e do veículo. Para os produtos perecíveis, a mercadoria pode ficar perdida antes de chegar. Além disso, o estado das estradas implica elevados custos de manutenção para as transportadoras.

Por fim, existe a vulnerabilidade física das redes, agravada pelas alterações climáticas. Em Moçambique, um país costeiro, as chuvas torrenciais recentes tornaram a estrada nacional N1 (artéria vital do país) totalmente impraticável. Sem itinerário alternativo, o comércio parou completamente. Na Etiópia, país sem litoral, as estradas para os portos estão, por vezes, tão degradadas que danificam fisicamente os



camiões e as suas mercadorias. Uma realidade que dita a tipologia do parque automóvel: o mercado privilegia os veículos utilitários desportivos (SUV) ou os veículos com maior altura ao solo, não pelo conforto, mas por pura necessidade de resiliência. Por fim, as dificuldades de terreno associam-se a dificuldades administrativas reforçadas por heterogeneidades regionais.

Como é que esta disparidade das regras nacionais se materializa concretamente para os operadores?

A. M.: Ela cria incoerências substanciais, cujo exemplo mais evidente é o setor automóvel. O veículo é uma mercadoria que é afetada pela burocracia, o que eleva os atrasos e os custos. Mas é a lógica fiscal que gera mais problemas, pois varia radicalmente de um vizinho para outro e cria, por vezes, uma dupla tributação.

Alguns Estados possuem uma abordagem exemplar: tributam as importações em função da idade do veículo. Quanto mais recente for, mais baixo é o imposto, o que favorece a segurança e o ambiente. Outros fazem o contrário: aplicam sobretaxas aos veículos novos. Isso incentiva a importação de veículos envelhecidos, ineficazes e perigosos, pois estão desprovidos dos padrões de segurança modernos. O problema é amplificado pela ausência de inspeções técnicas rigorosas: o certificado de navegabilidade rodoviária é obtido, muitas vezes, como uma simples formalidade administrativa, sem uma inspeção real.

No entanto, a regulamentação pode ser uma alavanca importante. Aqui em Adis Abeba, sede da União Africana, a importação de veículos térmicos é proibida; devem ser todos elétricos. Isso prova que as mudanças rápidas são possíveis quando a regra é clara.

Uma coordenação eficaz para a emergência de um verdadeiro mercado regional é possível, na sua opinião?

A. M.: É viável, mas depara-se com um desfasamento entre a intenção e a ação. Embora haja consenso total nas cimeiras da União Africana, a execução falha quando os dirigentes se deparam com as suas emergências domésticas: instabilidade civil, defesa ou crises económicas têm prioridade sistematicamente sobre o comércio. Para quebrar esta inércia, as entidades financiadoras devem utilizar a cenoura e o chicote. É necessário subordinar o financiamento das infraestruturas à abolição efetiva das barreiras aduaneiras.

> *África tem os recursos necessários para ter sucesso, só tem de criar o quadro regulamentar que lhe permitirá valorizá-los.*

Esta fluidez é a condição sine qua non para sair de uma economia de renda. O exemplo do café é ilustrativo: África fornece a matéria-prima, mas é a Europa que capta a riqueza da transformação. Para mudar este paradigma, controlar o valor acrescentado e industrializar o Continente, é imprescindível um mercado interior unificado. África tem os recursos necessários para ter sucesso, só tem de criar o quadro regulamentar que lhe permitirá valorizá-los.

O centro de Lomé, uma resposta imediata à fragmentação dos mercados africanos



Sébastien BEUQUE

CEO da Drive 2030 - Africa Global Logistics

Protagonista do setor logístico em África, Sébastien Beuque trabalhou durante mais de trinta anos no grupo Bolloré antes de assumir a direção da Drive 2030 na Africa Global Logistics (AGL). À frente deste programa de transformação operacional e comercial, gere a conceção de soluções logísticas concretas, pensadas para satisfazer as necessidades dos clientes e acompanhar o seu desenvolvimento no continente. A sua experiência abrange toda a cadeia, do transporte marítimo à entrega final. Uma experiência que coloca ao serviço de uma convicção: transformar as restrições logísticas em motores de crescimento para os mercados africanos.

Na expetativa de uma implementação total da ZCLCA, a fragmentação das trocas penaliza diretamente os mercados africanos. As barreiras aduaneiras e os entraves logísticos encarecem mecanicamente o custo final dos veículos. Para contornar esta restrição, o modelo do centro logístico impõe-se como uma solução imediata e concreta. Em Lomé, esta abordagem permite centralizar os fluxos, aproximar os stocks dos mercados finais e tornar fluida a distribuição regional.

África é composta por 54 mercados diferentes. De que forma esta fragmentação impacta a cadeia logística automóvel?

Sébastien Beuque: É o maior desafio. Atualmente, a dimensão da maioria dos mercados nacionais nem sempre justifica entregas diretas em massa. Historicamente, isso levou a esquemas de abastecimento dispendiosos e com elevada pegada ecológica: veículos produzidos na África do Sul que iam, por exemplo, até ao porto de Antuérpia, na Europa, para serem armazenados, antes de descer até à África Ocidental.

Esta fragmentação obriga os operadores a navegar entre regulamentações heterogéneas. Para otimizar os custos e reduzir a pegada ecológica, é necessário mudar de paradigma: deixar de pensar "país por país" e pensar em "corredores e centros regionais". É a única forma de consolidar os volumes.

Desenvolveu o conceito de "centro logístico", nomeadamente, em Lomé. Qual é o princípio deste modelo?

S. B.: O centro funciona como uma plataforma de distribuição regional. Em vez de enviar quantidades pequenas para cada porto, agrupamos os fluxos para um ponto de entrada único. Em Lomé, dimensionámos as nossas superfícies para tratar até 2500 veículos.

A grande vantagem é a flexibilidade. Quando os veículos estão no centro, podem ser redirecionados muito rapidamente para o mercado final (quer seja a Nigéria, o Benim ou os países do interior) pela estrada ou por cabotagem marítima. Transformamos uma limitação geográfica em oportunidade: aproximamos o stock do consumidor final e reduzimos os atrasos.

Este modelo baseia-se numa gestão aduaneira específica. Que papel desempenham as autoridades públicas nesta equação?

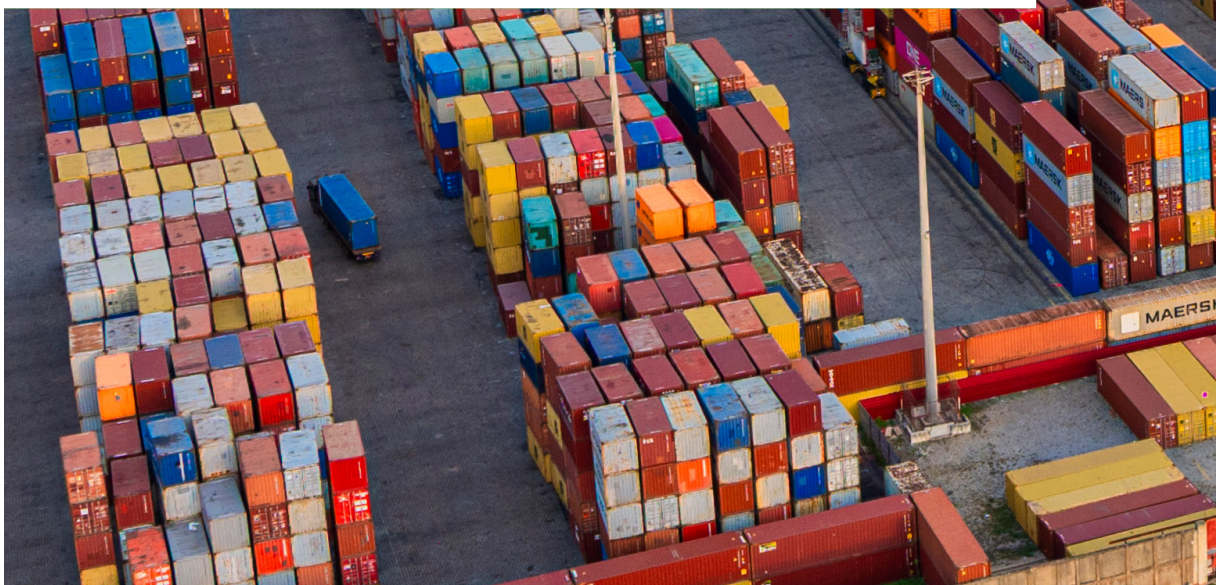
S. B.: O papel das autoridades é absolutamente central. Um centro não pode existir sem coordenação e execução comum com as administrações competentes. No Togo, trabalhámos com as autoridades para obter um regime suspensivo adaptado aos fluxos e prazos de rotação dos veículos. Concretamente, os veículos podem estacionar na plataforma sem pagar imediatamente os direitos aduaneiros e o IVA associado, desde que se destinem à reexportação para outro país. É indispensável para evitar a dupla tributação. Além disso, o Estado togolês criou incentivos fortes, como uma redução de cerca de 80% dos direitos aduaneiros nos veículos novos. É a prova de que, quando as autoridades adaptam a fiscalidade para favorecer os veículos novos e o trânsito, criamos um círculo virtuoso.

Se pretendemos que os veículos novos sejam mais acessíveis, temos de simplificar os fluxos.

É uma forma de antecipar concretamente a Zona de Comércio Livre Continental Africana (ZCLCA)?

S. B.: Exatamente. A ZCLCA é a ambição política, o centro é a resposta operacional imediata. Enquanto esperamos pela harmonização completa das regras comerciais, estas plataformas logísticas criam, de facto, um mercado regional unificado.

Se pretendemos que os veículos novos sejam mais acessíveis, temos de simplificar os fluxos. Menos ruturas de carga e procedimentos aduaneiros mais fluidos significam, por fim, um custo reduzido para o utente. É um modelo pragmático que tem como vocação ser replicado noutras regiões costeiras do Continente.



A mobilidade urbana em África não poderá transformar-se sem parcerias público-privadas eficazes



Patricia NZOLANTIMA

Empresária e investidora congolesa, fundadora e presidente da Bizzoly Holdings

Patricia Nzolantima é uma empresária e investidora congolesa, fundadora e presidente da Bizzoly Holdings. Conhecida inicialmente pelas suas iniciativas a favor do empreendedorismo feminino e da mobilidade das mulheres, foi progressivamente alargando o seu campo de ação a desafios mais estruturais relacionados com o transporte, financiamento e investimento. Atualmente, está totalmente envolvida a favor de parcerias público-privadas (PPP) baseadas numa repartição clara das funções entre o Estado e o operador, num quadro jurídico estável, e apoiadas por uma maior modernização dos sistemas de gestão.

Para Patricia Nzolantima, as dificuldades da mobilidade urbana em África não se devem apenas à falta de equipamentos. Assentam também num problema de governação, de quadro e de gestão. A sua análise é clara: o Estado tem de fixar as regras, regular e controlar; o privado deve explorar, organizar e otimizar. Nesta condição, o transporte público pode ser uma verdadeira alavanca de desenvolvimento económico e social, ao serviço da atividade, do acesso aos serviços essenciais e da qualidade de vida das populações.

Porque é que a mobilidade urbana é um desafio tão importante, na sua opinião?

Patricia Nzolantima: Não podemos falar de transformação de África sem falar de transporte. A mobilidade condiciona o acesso ao trabalho, aos cuidados de saúde, à educação e aos mercados. Contudo, em muitos países africanos, uma grande parte da população depende ainda dos autocarros, táxis ou de andar a pé para se deslocar. Quando os sistemas de transporte não funcionam, não é apenas a circulação que se degrada. É toda a vida económica e social que é afetada.

Primeiro, dediquei-me ao desenvolvimento da mobilidade das mulheres, mas rapidamente compreendi que a questão era muito mais vasta. Não podemos pensar na mobilidade sem pensar na infraestrutura, na energia, na gestão do tráfego, no financiamento e na regulação. Fala-se muito de veículos elétricos, por exemplo, mas onde se carregam se o país tem cortes de energia? A mobilidade não se resume aos veículos. Ela pressupõe uma visão geral, em sintonia com as realidades das redes e dos utentes.

Trata-se igualmente de um assunto profundamente social. Uma má mobilidade desorganiza os dias, desgasta as famílias e fragiliza, em particular, a classe média. Quando um pai passa horas nos engarrafamentos e chega a casa e os filhos já estão a dormir, não é um pormenor. Isso revela o custo humano de um sistema defeituoso.

De que forma a colaboração entre agentes privados e Estados é indispensável para estruturar este setor?

P. N.: A mobilidade urbana necessita da aliança entre poder público e conhecimentos operacionais. O Estado deve fixar o enquadramento, estabelecer as leis, definir as regras do serviço e controlar. O privado contribui com a gestão, a cultura do resultado e a capacidade de fazer funcionar a estrutura no dia a dia. É por isso que me tenho empenhado tanto nas PPP. Em muitos países, as empresas públicas de transporte têm potencial, mas acabam na falência devido a uma enorme confusão entre o serviço público e as intervenções políticas. O Estado não é um gestor…

No entanto, uma parceria bem criada permite ir mais além da simples exploração de uma frota. A estrutura privada, quando beneficia de uma verdadeira delegação, pode obter fundos, investir, digitalizar, construir paragens de autocarros ou pontos de carregamento. Por outras palavras, pode desenvolver todo o ecossistema do transporte onde o Estado, sozinho, não possui os meios, nem o conhecimento.

O que distingue uma PPP com sucesso de uma PPP que falha, na sua opinião?

P. N.: Uma PPP falha quando o Estado controla a exploração, utiliza os autocarros para outras finalidades (como para encher estádios em período eleitoral) ou nomeia o tio de um ministro para a direção por razões políticas e não pelas suas competências. Assim, começam os desvios e os abusos.

Uma PPP só pode ter sucesso se o Estado aceitar não intervir. Mantém o seu papel de governação, acompanha os números, define as regras e controla, mas delega realmente a gestão diária ao operador privado. Tudo deverá assentar num quadro jurídico rígido, capaz de resistir às remodelações políticas. Se, em cada mudança de governo, um ministro pode colocar alguém do seu lado, não há nada que perdure.

Por fim, a digitalização pode abrir perspetivas decisivas. Enquanto o sistema assentar exclusivamente no dinheiro, ele favorecerá as "zonas cinzentas" onde prosperam a corrupção e os abusos, que reduzem as receitas. Por exemplo, o pagamento eletrónico permite manter os fundos seguros instantaneamente, mas produz também dados preciosos sobre os utentes: quem apanha o autocarro? A que horas? Com que frequência?

Respostas úteis ao serviço de uma melhor organização das redes, de uma adaptação da oferta às utilizações reais, de um serviço de transporte mais fiável, mais legível e mais útil para toda a população.

Em suma, para Patricia Nzolantima, a mobilidade em África até 2030 deverá assentar na digitalização dos transportes, em parcerias público-privadas sólidas, numa regulamentação própria para atrair e proteger os investidores, e num ecossistema capaz de satisfazer as necessidades das populações.

A mobilidade urbana necessita da aliança entre poder público e conhecimentos operacionais.

África do Sul: por trás da maturidade de um mercado bem financiado, perduram as falhas do par Estado-privado

As convicções de Patricia Nzolantima sobre a necessidade de uma aliança equilibrada entre o Estado e o setor privado encontram um eco instrutivo na África do Sul. Neste país, que dispõe de uma rede rodoviária muito desenvolvida, a experiência mostra que a disponibilidade dos capitais (por muito importantes que sejam) não é suficiente para garantir o desenvolvimento das infraestruturas. Mas ainda é necessário que os projetos sejam suficientemente bem estruturados, realizados e protegidos para que estes financiamentos possam efetivamente ser empregues.

MECANISMOS FINANCEIROS SOFISTICADOS, AO SERVIÇO DE PROJETOS JÁ AMPLAMENTE ESTRUTURADOS

Dotado de uma maturidade única no Continente, o mercado sul-africano concentra atualmente menos os seus esforços na criação de novos eixos do que na modernização, no alargamento e na manutenção dos corredores existentes. Neste domínio, o modelo da parceria público-privada (PPP) demonstrou amplamente a sua eficácia. Implicado há vários anos no financiamento da mobilidade regional, o Standard Bank acompanhou diversas realizações emblemáticas, como as concessões rodoviárias da N4 Este, que liga a África do Sul a Moçambique, e da N4 Oeste, que liga a África do Sul ao Botsuana, assim como o Gautrain, o comboio rápido regional da província de Gauteng.

O sucesso destas operações baseia-se numa engenharia milimétrica: empresas de projeto específicas (veículos para fins especiais, SPV) são criadas para conceber, explorar e manter as infraestruturas, com durações que podem ir até trinta anos. O risco operacional é assumido pelo setor privado, enquanto que o financiamento está associado a rendimentos previsíveis, como as portagens. Assim, o financiamento não substitui a solidez do projeto, mas deve ser um resultado.

OS OBSTÁCULOS DOS MEGAPROJETOS

Esta estruturação por medida é indispensável, porque a experiência sul-africana mostra também os limites concretos dos megaprojetos. O Standard Bank, que acompanha há vários anos o financiamento das infraestruturas de mobilidade na região, salienta que a concretização das PPP se depara regularmente com verdadeiros obstáculos operacionais: *"De facto, a preparação técnica e financeira sofre, muitas vezes, com a complexidade institucional. A necessidade de alinhar os diferentes níveis (nacional, provincial e municipal) resulta, frequentemente, na estagnação administrativa dos processos. A dimensão colossal dos concursos expõe também as atribuições a litígios e recursos judiciais, capazes de bloquear obras durante vários anos. Por fim, a realidade do terreno acrescenta, por vezes, os seus próprios travões: intimidações, extorsões ou conflitos comunitários podem provocar verdadeiras interrupções nas obras. No âmbito de uma PPP, onde o mínimo atraso tem graves consequências no equilíbrio financeiro da operação, a capacidade de atenuar estes riscos torna-se numa condição de sobrevivência.*

Por outras palavras, a maturidade do mercado sul-africano não elimina a fragilidade das PPP. Ela confirma que este modelo só resiste graças à clareza das regras, à qualidade de preparação dos processos e ao controlo dos riscos do terreno.



CIDADE DO CABO - ÁFRICA DO SUL

Financiamento dos utilizadores: o desafio de construir um historial de crédito para todos



Korede ODJO-BELLA

Diretora de Banca de Particulares do Ecobank, Costa do Marfim

Korede Odjo-Bella dirige a Banca de Particulares do Ecobank, na Costa do Marfim. Neste grupo bancário pan-africano presente em 34 países do Continente, ela tem como missão acompanhar as necessidades financeiras das famílias e dos empresários. Gere a estratégia de inclusão financeira de retalho com uma forte convicção: o banco deve adaptar-se às realidades africanas e não o contrário.

Na África Ocidental, a procura de mobilidade segue o ritmo de um forte crescimento urbano. Contudo, o acesso a um veículo, quer seja pessoal ou profissional, depende consideravelmente das soluções de financiamento disponíveis. Como se pode emprestar dinheiro a utentes que não têm um recibo de salário clássico ou histórico bancário registado? Korede Odjo-Bella, Diretora de Banca de Particulares do Ecobank, Costa do Marfim, explica os mecanismos aplicados. Do "credit scoring" baseado no Mobile Money ao crescimento fulgurante das plataformas de transporte com motorista (TVDE), explica de que forma o setor bancário inova para se adaptar às práticas locais em mudança.

Que ofertas financeiras propõe o Ecobank para acompanhar a aquisição de veículos?

Korede Odjo-Bella: A nossa abordagem é segmentada para se adaptar às realidades de cada tipologia de cliente. Não financiamos um veículo, mas uma utilização, um projeto de vida ou um modelo económico.

No mercado de veículos novos, que é o mais seguro para um banco, realizamos o crédito automóvel clássico ou o financiamento de ativos (asset financing), muitas vezes, em parceria com os concessionários. Adaptamos as nossas campanhas ao ritmo da vida local. O mês de janeiro é financeiramente difícil para as famílias, por isso, lançamos as nossas ofertas promocionais em fevereiro ou março, ou durante o regresso às aulas.

No entanto, a grande maioria dos veículos em circulação são usados. Para este segmento, a desvalorização rápida do bem e a incerteza mecânica tornam a garantia difícil. Por isso, acompanhamos estas compras, principalmente, através do crédito ao consumo, que não requer dar o veículo como garantia, mas cujos juros são estruturalmente diferentes.

Por fim, existe uma vertente business-to-business importante, nomeadamente, na Costa do Marfim: o apoio à agroindústria. Para estes agentes, financiamos veículos utilitários e logísticos através de leasing para proteger o transporte das matérias-primas, como o cacau ou o caju. A mobilidade, neste caso, é uma alavanca de competitividade nacional: financiar um camião significa proteger uma cadeia de exportação.



Que dinâmica observa atualmente no mercado regional da mobilidade?

K. O-B.: Observamos uma mudança profunda no comportamento dos utentes, ditada pela saturação urbana. Abidjan, por exemplo, enfrenta um enorme congestionamento, o que relembra a situação de Lagos, na Nigéria. Esta restrição transforma a necessidade: a classe média procura uma mobilidade "produtiva". O objetivo é deixar de conduzir para ganhar tempo de trabalho ou de descanso durante os trajetos. Isso criou uma grande procura pelos serviços de TVDE: vemos emergir uma nova classe de empreendedores que já não solicitam créditos para um uso pessoal, mas para constituir frotas.

Eles adquirem veículos novos (muitas vezes, carros pequenos robustos) para ligá-los a plataformas, como Yango, Heetch ou Gozem. Além disso, apoiamos ativamente o empreendedorismo feminino neste setor através da mentoria da associação Women in Logistics in Africa (WILA), pois trata-se de uma alavanca de emancipação económica forte.

Em paralelo, o crescimento do comércio eletrónico apoia a logística do "último quilómetro", o que aumenta a procura de motas. Esta dinâmica é favorecida por um contexto regional estável: a zona da União Económica e Monetária da África Ocidental (UEMOA) beneficia de uma moeda comum e de grandes projetos de infraestruturas, como o metro de Abidjan ou a renovação dos portos, que estruturam o ecossistema.

A inovação bancária deve passar pela agregação de novas fontes de informação.

Quais são os obstáculos estruturais ao financiamento e as alavancas para modernizar o parque automóvel?

K. O-B.: O principal obstáculo à democratização do crédito automóvel é a assimetria de informação e a falta de educação financeira. Ao contrário dos países anglófonos, a nossa zona tem falta de um histórico de crédito (credit history) centralizado. Quando um empreendedor do mercado informal solicita um empréstimo, o banco não consegue avaliar a sua solvabilidade através dos canais tradicionais.

A principal alavanca para contornar este obstáculo são os dados. A inovação bancária deve passar pela agregação de novas fontes de informação: as transações Mobile Money, os microempréstimos reembolsados ou a poupança digital. A nossa responsabilidade, como banco pan-africano, é transformar estes rastos digitais em capital de confiança.

Ao construir um "scoring" híbrido, poderemos financiar milhares de perfis atualmente invisíveis.

No plano regulamentar, o Estado costa-marfinense já acionou uma dinâmica positiva ao limitar a idade dos veículos usados importados, o que impele mecanicamente para o mercado de veículos novos ou mais recentes. Para ir mais além, seria necessário estruturar o mercado de usados através da certificação. Se pudéssemos certificar o valor de um veículo em segunda mão, poderíamos passar do crédito ao consumo para o financiamento de ativos, menos dispendioso para o cliente.

Por fim, a transição energética é um desafio. O custo de compra dos veículos elétricos é elevado e a rede de pontos de carregamento públicos é insuficiente assim que saímos de Abidjan.

Sem um ecossistema completo (infraestruturas, manutenção local, incentivos fiscais), os veículos elétricos são um segmento de nicho. O financiamento ecológico deve inscrever-se numa visão sistémica e não isolada.

Gozem: o mundo digital para profissionalizar e desenvolver a mobilidade urbana



Gennate HASSAD

Diretora de Financiamento na Gozem

Gennate Hassad dirige o departamento de financiamento de veículos na Gozem. A sua função consiste em estruturar soluções de financiamento para permitir aos motoristas, muitas vezes excluídos do sistema bancário tradicional, adquirir veículos novos. Ela trabalha em estreita colaboração com parceiros industriais e financeiros para transformar os operadores informais em empresários equipados.

Nas cidades grandes da África Ocidental e África Central, a mobilidade assenta, essencialmente, numa oferta artesanal: mototáxis e veículos usados envelhecidos compensam a ausência de transportes públicos de massa. Perante esta constatação, o modelo da "Super App" impõe-se como uma ferramenta de racionalização poderosa. Ao digitalizar a relação e integrar serviços financeiros, a Gozem transforma este setor fragmentado. Gennate Hassad explica como a digitalização dos serviços proporciona fluidez, segurança e inclusão financeira aos motoristas e utentes do Togo, Benim, Camarões, Gabão e Congo.

Pode apresentar-nos as atividades da Gozem em poucas palavras?

Gennate Hassad: A Gozem foi lançada em 2018 no Togo, com o objetivo de oferecer um serviço de mobilidade que permitisse melhorar a eficácia, a transparência e a segurança do transporte urbano. Estamos presentes em cinco países: Togo, Benim, Camarões, Gabão e Congo-Brazzaville.

A nossa atividade principal é o transporte (mota, triciclo, carro), mas em torno deste núcleo, agregámos verticais complementares. Propomos o comércio eletrónico (entrega de refeições, compras, gás e bilhetes de eventos) e um polo Fintech, que inclui o financiamento de veículos e o Mobile Money. O objetivo é substituir vários serviços fragmentados por uma interface única (uma "Super App") e fiável para o utente africano.

O que proporciona concretamente a digitalização ao setor do transporte?

G.H.: A tecnologia resolve, acima de tudo, a ineficácia da relação. Para o utente, elimina o risco de espera na rua e a negociação do preço. O algoritmo permite garantir a transparência tarifária e reduzir o tempo estimado de chegada ao geolocalizar o veículo mais próximo.

Para os motoristas (batizados de "Campeões" pela Gozem), a aplicação é uma ferramenta de otimização dos rendimentos. Favorecemos o "back-to-back": o algoritmo identifica o próximo itinerário antes mesmo do anterior terminar para reduzir os tempos mortos e os quilómetros vazios. Fornecemos igualmente ferramentas de controlo, como "heatmaps", para que se posicionem nas zonas de maior procura. Em suma, o mundo digital transforma uma navegação à vista numa atividade racional, comandada por dados.

Porque desenvolveu uma atividade de financiamento de veículos?

G.H.: É uma resposta a um bloqueio duplo do mercado. Por um lado, os motoristas são, muitas vezes, perfis pouco bancarizados, sem recibos de salário, que não têm acesso ao crédito clássico. Por outro lado, o parque automóvel está obsoleto, sendo composto, maioritariamente, por veículos usados importados, com 10 a 15 anos.

A nossa atividade de financiamento tem como objetivo responder a estas duas constatações, ao facilitar a aquisição de veículos novos. O nosso modelo assenta num "pacote" completo: veículo, seguro contra todos os riscos, equipamentos de segurança (capacetes, coletes), programa de manutenção e conformidade administrativa.

Até agora, financiámos cerca de 7000 veículos. As motas constituem a maioria, mas os carros possuem uma maior dinâmica de crescimento.

O mundo digital transforma uma navegação à vista numa atividade racional, comandada por dados.

Quais são os principais obstáculos à implementação que encontrou nos seus mercados?

G.H.: A rede móvel já não é um grande obstáculo, sendo boa a taxa de penetração do smartphone. No entanto, temos desafios muito específicos dos nossos mercados, por exemplo, a capacidade de os campeões dominarem a aplicação. Tivemos de nos adaptar a algumas práticas deles, por exemplo, ao integrar notas de voz (mensagens de voz) nos idiomas locais diretamente na aplicação para os guiar.

Outro obstáculo é a predominância do pagamento em numerário. Apesar de propormos pagamentos desmaterializados, a maioria dos trajetos ainda são pagos em numerário. Este funcionamento limita a rastreabilidade dos rendimentos, complexifica o reembolso para os "campeões", que devem efetuar depósitos regulares na sua carteira digital, e abranda mais a estruturação financeira da atividade.

Para proteger os rendimentos dos motoristas e o reembolso dos veículos, lançámos a nossa própria solução de Mobile Money. Trabalhamos em parceria com agentes bancários, como o grupo NSIA, no Togo. Isso permite ao motorista gerir os seus fluxos financeiros em circuito fechado, sem ter de manipular liquidez.

Quais são as suas perspetivas de desenvolvimento, nomeadamente, nos veículos elétricos?

G.H.: Nós continuamos a nossa expansão geográfica, com a abertura prevista na Costa do Marfim. No plano industrial, observamos com atenção a transição elétrica. Embora o utente aprecie o conforto destes veículos, o motorista decide em função da rentabilidade. A equação económica deve ser neutra para ele: o tempo de carregamento e o custo de aquisição não devem penalizar o seu rendimento diário em comparação com os térmicos. Já implementámos frotas-piloto de carros, triciclos e motas elétricas, mas a passagem à escala real depende da nossa capacidade de tornar estes veículos tão competitivos e práticos como os térmicos para o operador.

03

Construir uma transição para uma mobilidade mais limpa



COTONOU - BENIM

O desafio da acessibilidade condiciona o desenvolvimento económico do Continente, mas levanta inevitavelmente a questão da sustentabilidade deste crescimento. Ao democratizar as deslocações sem transformar a pegada ecológica, o custo sanitário seria maior nas metrópoles africanas, já fragilizadas pelo congestionamento e o envelhecimento do parque automóvel.

Esta pressão ambiental reflete um ecossistema ainda incompleto. A importação em massa e insuficientemente regulada de veículos usados em fim de vida alimenta a poluição urbana. O Continente também depende muito de combustíveis importados, cuja qualidade limita a eficácia das tecnologias modernas de controlo de emissões. No final da cadeia, a ausência de indústrias de reciclagem deixa o desmantelamento para um setor artesanal que, apesar da sua utilidade económica, tem dificuldade em tratar corretamente os fluidos, baterias e materiais poluentes.

Para a CFAO Mobility, a transição não pode consistir em transpor mecanicamente os modelos concebidos para mercados já equipados e fortemente estruturados. Deve avançar por etapas: fazer evoluir em conjunto a renovação do parque automóvel e a qualidade dos combustíveis; incentivar a hibridação como solução de transição.

Esta trajetória pressupõe também pensar no ciclo de vida completo do veículo. Estruturar indústrias formais de reciclagem, baseando-se nas redes existentes para as profissionalizar, vai permitir garantir a segurança do tratamento dos resíduos, reintegrar os materiais críticos na economia local e reduzir a concorrência desleal de um setor informal sem as restrições das normas de despoluição. É ao articular a firmeza regulamentar dos Estados e a capacidade de inovação dos operadores privados que poderemos implementar uma mobilidade mais sustentável, adaptada às realidades africanas.

A mais longo prazo, graças ao potencial africano em energias renováveis e em minerais estratégicos, o Continente poderá não só importar as soluções de transição, mas também produzir uma parte da energia, dos componentes e dos serviços necessários à sua implementação.

Melhorar a mobilidade significa agir em favor da saúde pública

A mobilidade não levanta apenas uma questão de acesso, de fluidez ou de custo. Ela coloca também uma questão de saúde pública. Em inúmeras metrópoles do Continente, o congestionamento, o envelhecimento do parque automóvel, a qualidade dos combustíveis e a insuficiência de transportes coletivos estruturados alimentam uma poluição atmosférica, cujos impactos sanitários e económicos são consideráveis.

Nos grandes centros urbanos, o transporte rodoviário contribui muito para a poluição do ar, nomeadamente, através das emissões de partículas finas e de óxidos de azoto, particularmente nocivas para a saúde. As velhas motorizações, predominantemente a gasóleo, os engarrafamentos crónicos e o peso do transporte obsoleto amplificam estas emissões.

A poluição ligada aos transportes não degrada apenas o ambiente urbano, mas afeta diretamente a saúde das populações. As partículas finas, em particular as PM2,5, penetram profundamente no organismo e contribuem para as doenças respiratórias e cardiovasculares, nomeadamente, os acidentes vasculares cerebrais e as cardiopatias isquémicas.[1] Nas metrópoles mais expostas, a melhoria da mobilidade é, assim, uma alavanca de saúde pública: modernizar os veículos, reforçar o transporte coletivo, melhorar a qualidade dos combustíveis e controlar melhor as emissões significa também reduzir uma parte evitável da carga sanitária suportada pelas cidades.

NAIROBI: UMA QUALIDADE DO AR MARCADA PELO PESO DO TRANSPORTE SEMI-FORMAL

Na capital do Quénia, o transporte rodoviário representa cerca de 40% das concentrações de PM2,5, o que o torna na principal fonte identificada de poluição de partículas finas.[2,3] Esta contribuição deve-se, nomeadamente, à antiguidade da frota, ao congestionamento urbano e ao peso dos matatus[4], os mini-autocarros privados muito utilizados no país para as deslocações urbanas e periurbanas. Indispensáveis para a mobilidade diária, constituem, no entanto, um setor semi-formal e, por definição, pouco controlado. Em 2024, a concentração média de PM2,5 em Nairobi estimava-se em 14,4 µg/m³, ou seja, cerca do triplo do valor anual recomendado pela OMS.[5]

DAKAR: O CUSTO SANITÁRIO E ECONÓMICO DO CONGESTIONAMENTO

Em Dakar, o desafio coloca-se em termos comparáveis. O transporte constitui uma das principais fontes de emissões urbanas. De acordo com a Climate Chance, representa cerca de 40% das emissões totais da cidade.[6] A região da capital concentra uma grande parte do parque automóvel nacional, o que provoca congestionamentos e acentua as emissões poluentes. Segundo o Conselho Executivo dos Transportes Urbanos Sustentáveis (CETUD), as disfunções ligadas à poluição automóvel, ao congestionamento, à insegurança rodoviária e ao ruído representam cerca de 900 mil milhões de francos CFA de perdas anuais, ou seja, aproximadamente, 6% do PIB nacional e 11% do PIB regional de Dakar.[7]

RESPOSTAS LOCAIS POSSÍVEIS

Apesar destas dificuldades, existem iniciativas concretas. No Senegal, um decreto enquadra, desde 2025, a importação dos veículos usados, com uma idade máxima fixada em 10 anos para os veículos de turismo e veículos utilitários ligeiros, e 15 anos para os camiões e veículos de transporte de passageiros.[8] Em Dakar, o Bus Rapid Transit, inaugurado em 2024, baseia-se numa frota de autocarros elétricos com grande capacidade para reforçar a oferta de transporte coletivo e reduzir a dependência do gasóleo num dos principais eixos da capital.[9]



DAKAR - SENEGAL

Em Nairobi, o município trabalha no enquadramento das infraestruturas elétricas. As orientações definidas em 2025 devem, nomeadamente, acompanhar a implementação de pontos de carregamento rápido para os carros, sistemas de troca de baterias para os boda-bodas, os mototáxis locais, e normas de segurança para as instalações.[10]

Em Marrocos, o operador postal Barid Al-Maghrib utiliza veículos elétricos para o "último quilómetro". Desde 2022, uma frota com mais de 200 veículos 100% elétricos assegura a distribuição do correio e das encomendas em 42 cidades. Com 75 km de autonomia e carregamento completo em três horas numa tomada normal, estes veículos respondem particularmente bem aos trajetos urbanos curtos, regulares e fáceis de organizar.

As iniciativas privadas complementam estes esforços públicos. A BasiGo, por exemplo, disponibiliza autocarros elétricos adaptados aos operadores locais de transporte coletivo, com um modelo pensado para as realidades de exploração quenianas.[11] A CFAO Mobility propõe, desde 2024, veículos 100% elétricos BYD para compra ou aluguer, com instalação de pontos de carregamento no local de utilização, soluções solares, manutenção e peças sobresselentes.

1 *O efeito devastador da poluição do ar para a saúde*, Organização Mundial da Saúde (OMS).

2 *Nairobi and Air Pollution*, Clean Air Fund, 2025.

3 *Fine Particulate Matter Air Pollution and Health Implications for Nairobi*, 2024.

4 *Regulation Is Not Enough: Struggling Paratransit Reform in Kenya*, Southern African Transport Conference, 2024.

5 *2024 World Air Quality Report*, IQAir, 2025.

6 *Dakar: descongestionar o tráfego para responder ao desafio de uma mobilidade urbana sustentável*, Observatório Climate Chance.

7 *Estudo sobre as externalidades negativas do transporte em Dakar*, Conselho Executivo dos Transportes Urbanos Sustentáveis (CETUD).

8 *O Senegal define 10 e 15 anos como limite de idade dos veículos usados importados*, Le Soleil, 2025.

9 *No Senegal, a chegada dos autocarros elétricos pretende revolucionar os transportes públicos*, Le Monde Afrique, 2024.

10 *Nairobi City County Unveils Air Quality Action Plan 2025-2029*, Nairobi City County, 2025.

11 *BasiGo Is Reshaping Urban Transport in Africa*, Proparco, 2026.

A modernização do parque automóvel exige uma melhoria da qualidade dos combustíveis

Embora a renovação do parque automóvel e a eletrificação direcionada ofereçam primeiras respostas a esta emergência sanitária, a eficácia destas medidas depende também de outra alavanca estrutural: a qualidade dos combustíveis.

Para acompanhar a transição tecnológica dos veículos, a adaptação dos produtos petrolíferos constitui um pré-requisito técnico. As motorizações recentes, equipadas com sistemas antipoluição, como os filtros de partículas ou os catalisadores, exigem combustíveis com especificações rígidas. Um teor inadequado de enxofre ou aditivos metálicos suja prematuramente a mecânica, neutraliza os equipamentos de despoluição e reduz a durabilidade das frotas.[1] O aumento da qualidade dos combustíveis é, por isso, uma prioridade.

A EQUAÇÃO DESEQUILIBRADA DA ELEVADA EXTRAÇÃO E BAIXA REFINAÇÃO

A gestão da qualidade depara-se com um paradoxo energético. Embora África seja um núcleo de produção de hidrocarbonetos, com cerca de 6,5 milhões de barris extraídos por dia em 2024[2], as suas capacidades de refinação local são estruturalmente insuficientes. Uma grande parte do petróleo bruto é exportada para ser tratada na Europa ou Ásia, o que torna o Continente muito dependente das importações de produtos acabados.[3] As iniciativas industriais tentam atualmente reequilibrar esta dinâmica (como a ascensão da refinaria Dangote, na Nigéria), mas, a curto prazo, a dependência dos fluxos exteriores é elevada.

QUADROS REGULAMENTARES EM EVOLUÇÃO, UMA CADEIA A JUSANTE VULNERÁVEL

Perante os volumes importados, as regulamentações adaptam-se. A África Oriental foi pioneira desde 2015, ao baixar o teor de enxofre autorizado para 50 partes por milhão (ppm) para o gasóleo, uma dinâmica seguida pelos Estados da África Ocidental a partir de 2017.[1] No entanto, definir uma norma para a importação não é suficiente: a preservação da qualidade assenta na integridade da cadeia logística.

Entre o descarregamento no porto, o transporte em camiões-cisterna e a distribuição na estação, o combustível é exposto a alterações ligadas às condições de manipulação, por vezes, precárias. A este desafio material acrescenta-se a venda ilícita à beira das estradas. Escapando aos circuitos oficiais e ao controlo de conformidade, este mercado informal altera o produto vertido para os reservatórios, comprometendo os esforços ambientais efetuados a montante.

1 *Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA).*

2 *Relatório de 2025 sobre o ponto da situação da energia em África*, Câmara Africana da Energia, 2025.

3 *African Trade Report 2024*, Afreximbank, 2024.

PERSPETIVA DE UM DISTRIBUIDOR

Pascal Manuelli, Diretor de Regulamentação e Assuntos Públicos na TotalEnergies, explica as realidades macroeconómicas que estruturam o mercado africano.

Para Pascal Manuelli, a qualidade dos combustíveis distribuídos depende, essencialmente, das arbitragens dos governantes, ligadas, entre outros, ao poder de compra local: *"A escolha do nível de especificação é uma escolha soberana que depende do Estado. Obviamente, quanto mais refinado for o produto, mais caro é. In fine, nos concursos, os operadores responsáveis pelo abastecimento de produtos petrolíferos dos respetivos países escolhem, frequentemente, o produto com a especificação local, ou seja, a mais barata, para não sobrecarregar a população com um custo de energia muito elevado."*

Estas escolhas políticas explicam as trajetórias contrastantes do Continente. A África Oriental, livre da necessidade de proteger uma ferramenta industrial local, passou mais rapidamente para os combustíveis com 50 ppm, aproximadamente, "com uma qualidade próxima dos padrões europeus ou americanos". A África Ocidental, empenhada na modernização das suas próprias refinarias, avança a um ritmo mais progressivo, apesar da chegada de novas infraestruturas continentais começar a fazer diferença.

Para além das normas oficiais, P. Manuelli recorda que os distribuidores tradicionais (que se impõem valores de referência de controlo rígidos ao longo de toda a cadeia) enfrentam a vulnerabilidade do "último quilómetro". *"Paralelamente às redes oficiais, é possível encontrar à beira das estradas pessoas a vender combustíveis de origem desconhecida, manipulados em condições não controladas. É incompreensível"*, alerta. Uma fragilidade que constitui uma concorrência desleal e, sobretudo, que escapa às verificações de conformidade. A TotalEnergies participa nos trabalhos realizados pela Associação dos Refinadores e Distribuidores Africanos (ARDA), a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e a União Africana para fazer convergir as especificações: *"A profissão visa, doravante, 10 ppm até 2030, enquanto a África Ocidental avança já para uma primeira etapa a 50 ppm."*

Para superar estas disparidades, conciliar requisitos económicos e normas sanitárias, e proteger a cadeia de valor face aos circuitos informais, a estruturação do mercado exige uma resposta coordenada. Para tal, a ZCLCA concentra também uma parte importante das expetativas em termos de harmonização.



CIDADE DO CABO - ÁFRICA DO SUL

O mercado dos combustíveis deve sair da fragmentação das normas



Anibor KRAGHA

Secretário Executivo da ARDA (Associação dos Refinadores e Distribuidores Africanos)

Antigo Diretor Executivo do grupo e Diretor das Operações responsável pela refinação e petroquímica na empresa petrolífera nacional da Nigéria e dirigente na indústria petrolífera, Anibor Kragha dirige a ARDA há seis anos. É porta-voz dos agentes do setor petrolífero a jusante para promover os investimentos, a segurança energética e a harmonização das normas no continente.

Apesar de a melhoria da qualidade dos combustíveis ser uma necessidade reconhecida, a sua implementação enfrenta ainda um obstáculo significativo: a fragmentação das normas à escala continental. Embora a procura energética africana vá aumentar fortemente até 2050, esta heterogeneidade bloqueia a estruturação do setor, complica os aprovisionamentos e desencoraja os investidores. Anibor Kragha explica-nos porque a adoção de especificações comuns é atualmente a condição prévia indispensável para garantir a segurança energética de África e acompanhar a transição para uma mobilidade sustentável.

Qual é o estado atual das capacidades de refinação do continente para satisfazer esta procura?

Anibor Kragha: Até 2040, um em cada dois nascimentos no mundo ocorrerá em África. Combinada com a urbanização rápida, a industrialização crescente e um melhor acesso à energia, a dinâmica deverá aumentar a procura energética africana em 55% a 60%. Neste contexto, a gasolina e o gasóleo continuarão a ocupar um lugar importante na mobilidade. Perante isto, as nossas capacidades de produção local de refinação são insuficientes. Novas refinarias, como Dangote na Nigéria, Sentuo no Gana ou Cabinda em Angola, conferem uma maior estabilidade na África Ocidental e Central, enquanto o Norte de África mantém uma boa dinâmica com as infraestruturas argelinas e egípcias. Apesar destes projetos recentes, análises setoriais estimam que falta ainda uma capacidade de refinação adicional de cerca de 3,5 milhões de barris por dia para satisfazer a procura adicional das próximas décadas. Um défice muito marcado na costa leste e África Austral.

Para além da refinação, porque é que o abastecimento de combustível é vulnerável?

A. K.: Porque o desafio ultrapassa amplamente a questão da refinação. Produzir combustível é uma etapa, mas transportá-lo e armazená-lo é outra. Com o CITAC, o gabinete de consultoria que acompanha a ARDA nos estudos técnicos e económicos, a nossa associação publicou no ano passado uma publicação de reflexão, quase profética, que levantava um cenário de alerta: o que aconteceria em África se não pudéssemos importar mais combustíveis durante apenas 30 dias? Na realidade, muito poucos países africanos dispõem de reservas estratégicas que cobrem esse período. Sem investimentos nos terminais, pipelines e capacidades de armazenamento para constituir reservas estratégicas maiores, a segurança energética e a continuidade económica do continente são fragilizadas.

Que condições é necessário reunir para desbloquear estes investimentos nas infraestruturas?

A. K.: Historicamente, a indústria privilegiou a extração de petróleo em vez da criação de valor a jusante. Hoje em dia, investir na refinação ou na distribuição exige, em primeiro lugar, regulamentações estáveis em horizontes de investimento que se contam, geralmente, em décadas. Depois, a tomada em consideração dos critérios ambientais, sociais e de governação (ESG) tornou-se central: a descarbonização das refinarias é, agora, um critério determinante para aceder aos financiamentos internacionais. Por fim, o capital humano é um fator crítico. Um financiador só investirá se o promotor do projeto provar a sua capacidade de recrutar e fidelizar perfis qualificados para explorar estas infraestruturas a longo prazo.

A heterogeneidade das normas impede de agregar a procura e atrair investimentos logísticos ou industriais em grande escala

Para si, a harmonização das especificações dos combustíveis é um desafio prioritário. Porque é determinante?

A. K.: África não dispõe de normas de combustíveis harmonizadas: identificamos 11 qualidades diferentes de gasóleo, com limites de enxofre que variam entre 10 e 10 000 ppm, e 12 qualidades de gasolina, entre 10 e 2500 ppm. Esta heterogeneidade impede de agregar a procura e atrair investimentos logísticos ou industriais em grande escala.

Ao adotar especificações pan-africanas comuns, uma sub-região inteira pode apresentar-se como um mercado unificado. Esta convergência permite igualmente organizar a transição para combustíveis mais limpos. Os estudos que realizamos mostram que a adoção de combustíveis mais limpos e melhor normalizados gera benefícios sanitários, ambientais e socioeconómicos importantes, nomeadamente, ao reduzir a poluição do ar relacionada com o setor da mobilidade. Além disso, os investidores e as instituições financeiras atribuem uma importância cada vez maior ao desempenho ambiental, à eficácia energética e à descarbonização das infraestruturas a jusante necessárias para a distribuição de combustíveis mais limpos no Continente.

Reciclagem automóvel: passar de uma rede informal para uma verdadeira indústria circular

A ausência de indústrias estruturadas de recolha, tratamento e reciclagem dos veículos em fim de vida limita o desenvolvimento de uma mobilidade urbana sustentável. Ela deixa o campo livre a redes informais que, apesar de serem úteis, são artesanais, poluentes e perigosas.

De acordo com o último relatório de acompanhamento do Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA), publicado em 2024, o Continente impôs-se como o primeiro importador de veículos usados do mundo. Entre 2015 e 2022, mais de 22,6 milhões de veículos ligeiros em segunda mão foram exportados para os países em desenvolvimento, tendo África absorvido um terço. A zona é, frequentemente, qualificada de "despejo" automóvel, nomeadamente, para os modelos vindos da Europa e da Ásia. Estas unidades antigas revelam-se muito poluentes, consumidoras de energia e perigosas.

ALGUNS PAÍSES PROÍBEM A IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS USADOS COM IDADE EXCESSIVA

Segundo um estudo publicado em 2025 pelo Instituto Veblen, os veículos importados da Europa são, muitas vezes, de qualidade inferior aos que os europeus enviam para a sucata. Emitem entre 13% e 53% de CO_2 a mais.[1] Para travar este fluxo, apenas alguns países tomaram medidas fortes. A África do Sul, o Egito e o Sudão adotaram a política mais severa ao proibir a importação de veículos usados. Outros impuseram barreiras de idade rígidas, como Marrocos (5 anos) ou Quénia (8 anos), enquanto o Gana, Senegal ou Nigéria harmonizaram os seus limites em cerca de dez anos. Mas, em cerca de trinta países, não existe nenhuma disposição para proibir a circulação dos veículos mais antigos. O parque automóvel mundial vai duplicar até 2050 e 90% deste crescimento produzir-se-á nos países em desenvolvimento, pelo que a criação de circuitos de tratamento industriais é imperativa.[2]

UM SETOR DE TRATAMENTO DOS VEÍCULOS ANTIGOS QUE DEVE PROFISSIONALIZAR-SE

Para isso, é necessário, primeiro, partir do existente. As redes de sucateiros e de sucatas informais não podem ser deixadas de lado, pois criam empregos, conhecem os depósitos e valorizam já uma parte dos veículos, através da reutilização das peças. Assim, o desafio consiste em trabalhar com eles para os profissionalizar e formalizar, de modo a garantir a rastreabilidade, tratar os resíduos e reciclar os materiais mais complexos.

A prazo, estas redes poderiam tornar-se verdadeiros centros de tratamento, capazes de reintegrar o aço, o cobre e o alumínio na economia local. Um veículo térmico contém cerca de 700 kg de metais ferrosos e 20 kg de cobre, uma matéria-prima crítica para a União Europeia. A sua valorização exige, por isso, processos de desmantelamento eficientes e ecológicos. Contudo, o tratamento artesanal custa muito menos do que um desmantelamento conforme, mas gera um risco ecológico elevado. Em vários países subsaarianos, a fragmentação do mercado, a falta de rastreabilidade e as múltiplas "vidas" dos veículos complicam a emergência de um setor rentável. Além disso, existe uma diferença de custo notável. Enquanto o setor industrial deve financiar a despoluição e o tratamento dos resíduos, o setor informal contorna, frequentemente, este passo, o que falseia de forma duradoura as condições de concorrência.

ÁFRICA DO SUL: RUMO A UM PAPEL DE PRIMEIRO PLANO NA ENGENHARIA CIRCULAR

A CFAO Mobility South Africa procura estruturar uma abordagem circular ainda emergente, baseando-se no ecossistema industrial da Toyota. O grupo implementa um circuito organizado: recolha e tratamento dos detritos e resíduos metálicos, reciclagem dos catalisadores e, em seguida, integração progressiva de outros resíduos industriais (plástico, resinas, cartão, lamas industriais e restos de tintas). Ligado às cadeias de abastecimento internacionais, o mercado sul-africano oferece um terreno propício a este tipo de iniciativa.

No entanto, subsiste um obstáculo importante: no continente africano, os veículos raramente saem do parque automóvel. Reparados, revendidos, mantidos em serviço durante mais tempo, eles limitam os volumes disponíveis. Sem regulamentação que imponha retirar de circulação os veículos em fim de vida, o mercado ainda não gera espontaneamente as matérias-primas necessárias. Assim, a CFAO África do Sul trabalha com a Toyota e os agentes institucionais para fazer evoluir o quadro jurídico e preparar a reciclagem dos componentes mais complexos.



OS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA SÃO "BOMBAS QUÍMICAS" PARA OS SOLOS

Para além dos materiais estruturais, coloca-se a questão do tratamento dos fluidos tóxicos residuais. Os óleos usados, líquidos de travões, combustíveis, anticongelantes e ácidos de bateria constituem verdadeiras "bombas químicas" para os solos. Estes fluidos podem poluir os lençóis freáticos. Por isso, a sua neutralização é uma prioridade ecológica. Investir em processos legais de reciclagem limpos seria, particularmente, benéfico para o Continente. É a este preço que os setores estruturados poderão impor-se de forma duradoura.

O FUTURO DESAFIO DA RECICLAGEM DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS E HÍBRIDOS USADOS

O tratamento e a reciclagem dos veículos elétricos e híbridos constituem outro desafio no futuro. Apesar da sua taxa de penetração ser baixa, vai aumentar, graças à oferta mundial e aos incentivos fiscais de alguns países africanos. O fim de vida destes veículos "ecológicos" e, em particular, das suas baterias, imporá ao Continente novas capacidades de tratamento. No entanto, a reciclagem de componentes, como o lítio e o cobalto, exige operações particularmente complexas.

SETORES A ESTRUTURAR À ESCALA REGIONAL

Para isso, as soluções a construir ultrapassam o mero mercado doméstico de cada país. A mutualização dos volumes entre países, a harmonização das regras e a circulação dos materiais reciclados podem tornar estes setores mais viáveis. A evolução dos direitos de importação em alguns inputs industriais constitui outra alavanca. Se forem muito elevados, correm o risco de penalizar os agentes formais e de travar a emergência de uma verdadeira indústria local de reciclagem.

1 *Poluição exportada: o caso dos veículos usados*, Institut Veblen, 2025.

2 *Used Vehicles and the Environment: Update and Progress 2024*, Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA), 2024.

A hibridação, uma via pragmática para uma mobilidade mais limpa

Embora o interesse pelas energias alternativas esteja a progredir em África, a implementação de veículos elétricos depara-se ainda com realidades locais restritivas. Entre uma rede de carregamento embrionária e capacidades elétricas limitadas, a transição deve adaptar-se às especificidades do terreno. Neste contexto, a hibridação surge como uma solução pragmática. Constitui uma etapa para a eletrificação progressiva do parque automóvel, proporcionando uma primeira resposta concreta aos desafios de descarbonização.

UMA IMPLEMENTAÇÃO EMERGENTE DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS

Graças à urbanização, à subida do custo dos combustíveis e à emergência de políticas climáticas nacionais, o mercado dos veículos eletrificados está a crescer no Continente. As perspetivas de crescimento são reais, apesar do setor ainda se encontrar numa fase precoce. De acordo com o Mordor Intelligence, um gabinete de estudos de mercado especializado na análise setorial e nas projeções económicas, o seu valor poderá passar de 690 milhões de dólares americanos em 2026 para cerca de 6 mil milhões em 2031.[1]

À data, contudo, esta dinâmica continua muito contrastante. A Agência Internacional de Energia (AIE), organização intergovernamental de referência sobre as questões energéticas, recorda que as vendas de veículos elétricos no Continente certamente mais do que duplicaram em 2024, para atingir cerca de 11 000 unidades, mas representam ainda menos de 1% das vendas totais, com uma concentração marcada em Marrocos e no Egito.[2]

HÍBRIDOS: UMA PRIMEIRA RESPOSTA ÀS REALIDADES DA ÁFRICA OCIDENTAL

Na África Ocidental, a hibridação inscreve-se mais facilmente nas utilizações atuais, onde os veículos 100% elétricos requerem ainda uma transformação mais profunda dos ecossistemas. Ao associar a motorização térmica e elétrica, permite limitar o consumo de combustível e as emissões sem depender de uma rede de carregamento pública ainda pouco desenvolvida.

Ela apresenta também outro interesse: a sua integração é mais simples, tanto para os utentes, como para os gestores de frota. Os veículos podem ser implementados sem modificar profundamente os hábitos de condução, as organizações ou os dispositivos de manutenção.

Ao familiarizar progressivamente os mercados com as motorizações eletrificadas, esta tecnologia permite realizar a transição em condições realistas. Ela constitui, assim, uma primeira etapa para modelos mais avançados, à medida que as infraestruturas ganham densidade.



TOYOTA, UM PIONEIRO MUNDIAL DOS VEÍCULOS HÍBRIDOS

A Toyota faz parte dos fabricantes que investiram de forma mais duradoura no campo da hibridação. Com efeito, entre 1997 e março de 2025, o grupo vendeu cerca de 32 milhões de veículos eletrificados no mundo, um total que inclui os modelos híbridos, híbridos recarregáveis, 100% elétricos e com pilha de combustível. A diversidade das tecnologias na atividade do grupo confirma a ideia de que não existe uma solução única. Segundo o fabricante, a transição deve basear-se em várias tecnologias capazes de responder a utilizações, contextos energéticos e realidades locais diferentes. Em África, esta oferta híbrida é, nomeadamente, encarnada por vários modelos emblemáticos, como o Corolla Hybrid, Corolla Cross Hybrid ou RAV4 Hybrid.[3]

O CONHECIMENTO TECNOLÓGICO: A ESCOLHA DE BYD

Para acompanhar a transição para mobilidades mais ecológicas em contextos africanos restritivos, a CFAO Mobility conta com vários parceiros. É o caso da BYD (Build Your Dreams), líder mundial dos veículos elétricos, igualmente especializada no armazenamento de energia, já presente com a CFAO Mobility em oito mercados africanos.

O fabricante destaca dois produtos tecnológicos. O primeiro é a Blade Battery, uma bateria de lítio-ferro-fosfato (LFP), concebida para oferecer um alto nível de segurança e estabilidade, incluindo quando é submetida a condições de utilização exigentes. O segundo é o Super DM, a sua tecnologia híbrida recarregável, concebida de acordo com uma lógica de prioridade ao elétrico: na maioria das situações, o motor elétrico garante o essencial da propulsão, enquanto o motor térmico intervém para apoiar a autonomia ou otimizar a eficácia nos trajetos mais longos. A BYD indica que esta arquitetura pode ultrapassar 1000 km de autonomia combinada em alguns modelos.

Para a CFAO Mobility, estas soluções permitem acompanhar os mercados onde as infraestruturas avançam a ritmos desiguais, graças a tecnologias já compatíveis com as realidades de terreno.

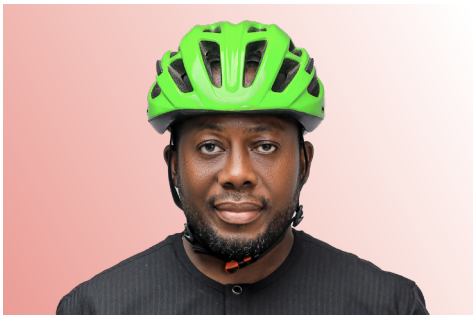


1 *Africa Electric Vehicle Market Size & Share Analysis: Growth Trends and Forecast (2026-2031)*, Mordor Intelligence, 2026.

2 *Global EV Outlook 2025: Trends in Electric Car Markets*, Agência Internacional de Energia (AIE), 2025.

3 *Climate Public Policies Report 2025*, Toyota, 2025.

A eletrificação na Costa do Marfim: uma resposta ecológica e económica



Andy COSTA

Fundador e Presidente da My Dream For Africa Foundation

Empenhado na transição ecológica na Costa do Marfim, Andy Costa é um empreendedor social e promotor de longa data de uma mobilidade urbana repensada. Fundador em 2010 da My Dream For Africa Foundation, deu-se a conhecer primeiro pelo seu combate a favor da bicicleta num ambiente amplamente dominado pelo carro. Iniciador do Salão Africano da Bicicleta e do projeto AVELO, foi recentemente distinguido como membro honorário da Cooperação para o Desenvolvimento e Melhoria dos Transportes Urbanos e Periurbanos (CODATU), uma associação internacional especializada na mobilidade urbana sustentável. Foi progressivamente alargando o seu trabalho aos desafios mais amplos de transporte, ambiente e transição energética. Hoje em dia, defende uma eletrificação progressiva, adaptada às realidades africanas, útil para o clima, para o poder de compra e para o emprego.

Engarrafamentos crónicos, pressão demográfica, custo crescente dos combustíveis: a eletrificação começa a surgir como uma solução credível, na condição de não ser pensada como uma mudança brutal, mas como uma transição progressiva, estruturada e adaptada às utilizações. Na Costa do Marfim, esta dinâmica já começa a ganhar forma. Compromisso do Estado, primeiras entradas em circulação, interesse do público, necessidade de infraestruturas e de pedagogia: Andy Costa salienta as condições concretas de uma passagem para o elétrico num país que ele considera como um dos mais avançados da sub-região neste domínio.

Qual é o nível de maturidade da Costa do Marfim em termos de eletrificação dos transportes?

Andy Costa: A mobilidade elétrica é uma inovação, algo de novo, pelo que o simples facto de haver hoje um compromisso político na Costa do Marfim é já um sinal muito animador. Não podemos querer democratizar uma nova forma de mobilidade se o Estado não se envolver. O seu papel é central, quer se trate das infraestruturas, autorizações, investimentos ou ainda a fiscalidade relacionada com o mercado. O Estado mostrou a sua vontade de transformar mais de 10% da sua frota nacional em elétrica até 2030 e de financiar mais de 120 autocarros 100% elétricos para o futuro Bus Rapid Transit (BRT) de Abidjan.

O Estado pode, evidentemente, basear-se no compromisso de agentes privados, como a CFAO, que foi uma das primeiras a desenvolver o mercado elétrico com a BYD. Atualmente, mais de uma centena de veículos elétricos já circulam na Costa do Marfim. Isso mostra que saímos da fase do discurso.



De que forma a eletrificação da mobilidade constitui uma perspetiva importante para a Costa do Marfim?

A. C.: Estamos num continente jovem, com uma demografia muito dinâmica. O que significa que, nos próximos anos, as necessidades de mobilidade serão elevadas e continuarão a aumentar. Por isso, a verdadeira questão é saber com que modelo vamos acompanhar esta ascensão. Se começarmos já a transição, podemos evitar a criação de uma mobilidade mais dispendiosa, mais poluente e mais difícil de corrigir depois. O mercado elétrico representa, deste ponto de vista, uma via estratégica.

A Costa do Marfim tem, nesta matéria, uma vantagem na sub-região e pode ocupar um lugar importante no seu desenvolvimento.

A eletrificação pode ser uma resposta a outro desafio muito concreto: o custo de vida. Para além do seu interesse ecológico, constitui uma alternativa económica. Um estudo do Banco Mundial mostra que a mobilidade é a segunda maior despesa dos costa-marfinenses. O mercado elétrico é a oportunidade de fazê-la baixar na hierarquia, em benefício de necessidades mais essenciais.

Quais são os obstáculos que dificultam a sua adoção no terreno?

A. C.: Todas as mudanças deparam-se com uma resistência humana. É válido para a digitalização, assim como para a eletrificação. O primeiro desafio é a sensibilização. A população não pode envolver-se de forma duradoura por uma causa que não compreende. Por isso, é necessário explicar, aculturar, ajudar a compreender o que é esta transição e porque é necessária. É certo que já somos confrontados com os efeitos das alterações climáticas, uma realidade que a população percebe.

Mas há outras necessidades concretas que dificultam a transição. É o caso das necessidades imediatas: as infraestruturas. As pessoas querem saber onde podem carregar o seu veículo, em que condições, com que fiabilidade. Em seguida, vem o serviço pós-venda. Quando um veículo elétrico avaria, é necessário dispor de competências para o reparar. Uma oportunidade para os nossos jovens e uma alavanca de empregos ecológicos para o país.

Nos próximos anos, as necessidades de mobilidade serão elevadas e continuarão a aumentar.

BasiGo: um teste bem-sucedido da mobilidade elétrica



Jit BHATTACHARYA

Cofundador da BasiGo

Agente importante do setor dos veículos elétricos e das baterias de iões de lítio há mais de 15 anos, Jit Bhattacharya desenvolveu os seus conhecimentos na Silicon Valley. Antigo CEO de uma empresa especializada nas tecnologias de veículos elétricos de alto desempenho, teve, posteriormente, um cargo executivo no grupo Projetos Especiais da Apple. Está atualmente instalado em África com a sua empresa BasiGo, e dedica as suas atividades à eletrificação do transporte público africano. Jit possui uma licenciatura em Engenharia de Stanford e um MBA da Universidade da Califórnia, em Berkeley.

Pensar na eletrificação como uma transição progressiva, adaptada às utilizações e às restrições locais, requer provas concretas. É o que mostra a BasiGo, no Quénia e no Ruanda, com a sua frota de autocarros elétricos e o seu modelo baseado no pagamento por quilómetro, que permite eliminar um dos principais obstáculos à adoção: o custo inicial. Criada em 2021, a empresa conta, atualmente, com 119 autocarros em serviço, mais de 6 milhões de quilómetros percorridos, mais de 3000 toneladas de CO_2 evitadas e mais de 8 milhões de passageiros transportados. Explicação de Jit Bhattacharya, cofundador da BasiGo.

Como conseguiu impor o modelo elétrico junto dos operadores?

Jit Bhattacharya: Em março de 2022, arriscámos comprar dois autocarros elétricos e importá-los. Colocámo-los em serviço com uma tarifa por quilómetros, junto de dois operadores pioneiros, sem exigir caução. A aposta e este modelo de "pay-as-you-drive" compensaram: estes operadores puderam testemunhar que as suas receitas eram mais elevadas do que com autocarros a gasóleo. Em 2022, a crise dos combustíveis relacionada com o aumento das taxas americanas também nos ajudou. O facto de os veículos elétricos lhes garantirem receitas mais elevadas convenceu-os definitivamente.

Como funciona o seu modelo económico "pay-as-you-drive"?

J.B. : Apesar da frota elétrica ter muitas vantagens, o seu custo total de aquisição é um obstáculo. Transformámos isso numa oportunidade ao desenvolver um modelo "pay-as-you-drive": um contrato de aluguer-exploração baseado na quilometragem, em vez da venda. Assim, os operadores não têm de pedir empréstimo, e o aluguer inclui o carregamento, a limpeza e a manutenção.

Que vantagens obtêm os operadores da passagem do gasóleo para o elétrico?

J.B.Em primeiro lugar, é necessário recordar que 100% do gasóleo utilizado no Quénia é importado, o que pesa sobre a economia. Além disso, os preços do transporte público acompanham diretamente as flutuações mundiais dos combustíveis. Pelo contrário, 93% da eletricidade queniana já provém de fontes renováveis, sobretudo da energia geotérmica e hidroelétrica. Isso permite ter um impacto climático imediato: a substituição de um dos 20 000 autocarros a gasóleo privados de Nairobi por um autocarro elétrico reduz as emissões em cerca de 50 toneladas de CO_2 por ano. Também constatamos que os autocarros elétricos entram em concorrência com os autocarros a gasóleo sem subvenções, graças à sua elevada taxa de utilização. Assim, já somos competitivos. A BasiGo beneficia desta oportunidade.

93% da eletricidade queniana já é renovável, principalmente, geotérmica e hidroelétrica.

Quais são, hoje em dia, os obstáculos ao desenvolvimento do mercado elétrico em África?

J.B. : Muitas pessoas hesitam em investir em África, embora a eletrificação dos veículos comerciais funcione particularmente bem. Outro obstáculo está relacionado com a abordagem do mercado. Devemos adquirir autocarros elétricos junto de fabricantes de equipamentos de origem (Original Equipment Manufacturers, OEM), muitas vezes chineses, construir relações com eles, importar os veículos em kits (CKD, Completely Knocked Down) e montá-los localmente. Também é necessário implementar as infraestruturas de carregamento e uma rede de serviços, de manutenção e de financiamento. E nós temos os recursos necessários. As oportunidades são inumeráveis e o futuro é promissor.



NAIROBI - QUÉNIA

Pensar na energia renovável para além da técnica para responder às realidades locais



Tetsuya SUWABE

President & CEO da Eurus Energy Holdings

Tetsuya Suwabe dirige a Eurus Energy Holdings, empresa japonesa que atua nas energias renováveis há cerca de quarenta anos. Sob a sua direção, a empresa alargou progressivamente o seu campo de ação, da sua atividade histórica na energia eólica terrestre e solar para atividades de gestão da energia, de comercialização ou, ainda, novos desenvolvimentos relacionados com o hidrogénio verde e data centers verdes. Em abril de 2024, para acompanhar o seu desenvolvimento em África, a Eurus associou-se ao grupo CFAO para criar a joint venture Aeolus. A sua ambição consiste em apoiar-se em parcerias sólidas para desenvolver projetos adaptados às realidades locais.

Com uma procura de eletricidade impulsionada pelo crescimento demográfico, África apresenta um potencial importante para as energias renováveis. Mas o potencial solar ou eólico, por si só, não é suficiente.

O sucesso de um projeto depende de várias condições: quadro regulamentar, proteção dos investidores, ligação à rede, adesão das comunidades locais. Tetsuya Suwabe salienta a criação da Aeolus e explica por que razão, na sua opinião, o desenvolvimento das energias renováveis em África requer a combinação de conhecimentos técnicos com o conhecimento do terreno e parcerias de confiança.

Porque decidiu investir em África e associar-se à CFAO através da Aeolus?

Tetsuya Suwabe : A atratividade de África assenta no aumento da procura de eletricidade a longo prazo, relacionada com o crescimento demográfico. É um sinal positivo para os nossos investimentos.

No entanto, os recursos naturais, como o vento ou o sol, não fazem tudo. Devemos também prestar atenção ao ambiente político que apoia as energias renováveis. Como investidores estrangeiros, necessitamos de ter visibilidade: regras de proteção, uma clarificação do risco cambial e garantias do repatriamento dos fundos.

É neste contexto que, com a CFAO, criámos em abril de 2024 a joint venture Aeolus, dedicada ao desenvolvimento de projetos nos países africanos. A Eurus faz parte dos precursores das energias renováveis no mundo e a CFAO é um agente importante no Continente com uma implantação em 40 países. A CFAO conhece as realidades em África: contribuímos com o nosso conhecimento de produtor independente de energias renováveis.

Atualmente, estamos presentes em cerca de 16 países e regiões em todo o mundo, incluindo alguns países africanos, como o Egito e a Tunísia. Além disso, estamos a estudar vários outros países africanos com as equipas da CFAO.

Para além das limitações técnicas, qual é o principal desafio para os seus projetos?

T. S.: A ligação à rede é um assunto importante. Mas o verdadeiro desafio, em África, tal como em qualquer outro lugar, é também a adesão das comunidades locais.

Para obter este apoio, temos de mostrar às populações locais de que forma o nosso projeto pode ser útil para os habitantes e contribuir para o desenvolvimento do país. A energia renovável não pode ser considerada apenas como uma infraestrutura técnica. Também deve inscrever-se num ambiente local e satisfazer necessidades concretas.

Assim, a nossa abordagem consiste em questionar as autoridades locais acerca dos seus problemas prioritários. Perante a diversidade das necessidades expressas, um produtor de energia sozinho atinge rapidamente os seus limites. Acumulámos uma vasta experiência e know-how no desenvolvimento, construção e exploração de projetos de energias renováveis em vários países em todo o mundo, mas também sentimos os limites do que uma empresa pode realizar sozinha. É por isso que pensamos que é essencial trabalhar com parceiros de confiança, que possam contribuir com mais conhecimentos.

A energia renovável deve inscrever-se num ambiente local e satisfazer necessidades concretas

UM CONCESSIONÁRIO ECO-RESPONSÁVEL NA ILHA MAURÍCIA

Em Pailles, na Ilha Maurícia, a CFAO Mobility inaugurou, em outubro de 2024, um concessionário automóvel multimarcas, que reúne, nomeadamente, a Mercedes-Benz, Volkswagen, OMODA e JAECOO.

O local está equipado com painéis fotovoltaicos com uma potência de 422 kW, que lhe permitem produzir a sua própria eletricidade.

Esta eletricidade alimenta os equipamentos do concessionário, incluindo os pontos de carregamento para os veículos elétricos. A ligação à rede nacional permite ajustar as necessidades em função dos períodos de produção e do consumo.

Ao produzir uma parte essencial da energia que consome, o concessionário mostra que a transição para uma mobilidade mais ecológica passa também pelo desenvolvimento de novas infraestruturas.



ILHA MAURÍCIA

04

Os nossos ensinamentos e conclusões



LUANDA - ANGOLA

Este capítulo conclui as análises e testemunhos reunidos neste livro branco, identificando três prioridades estratégicas para acompanhar a transformação sustentável das mobilidades no Continente. Perante a urbanização rápida, as disparidades regionais, o envelhecimento do parque automóvel e as exigências crescentes em termos de segurança e do ambiente, a modernização dos sistemas de mobilidade constitui um desafio estrutural para o desenvolvimento económico e social.

Estas prioridades baseiam-se nas conclusões tiradas ao longo desta obra, assim como na experiência operacional da CFAO Mobility, envolvida juntamente com os agentes públicos e privados em 37 países do Continente, para substituir progressivamente o parque de veículos envelhecidos por veículos mais modernos, seguros e menos poluentes. Elas refletem desafios concretos, observados no terreno, e partilhados por todas as partes interessadas questionadas.

Têm como objetivo destacar alavancas de ação realistas, capazes de melhorar progressivamente a segurança, a qualidade e a acessibilidade das mobilidades, de forma coerente com as dinâmicas económicas e industriais próprias do Continente. Também se destinam a alimentar o diálogo entre os agentes públicos, os parceiros financeiros e os operadores privados, de modo a contribuir coletivamente para as transformações em curso.

1. AGIR EM FAVOR DE UMA MOBILIDADE MAIS SEGURA

Garantir a integridade física dos utentes é a base de todo o sistema de transporte sustentável. Em todo o Continente, a mortalidade rodoviária atingiu, em 2021, cerca de 20 mortes por ano por 100 000 habitantes, o nível mais elevado do mundo. A modernização das infraestruturas evolui mais depressa do que a renovação do parque automóvel: veículos obsoletos circulam ainda em estradas novas, o que aumenta a frequência e a gravidade dos acidentes.

→ **Enquadrar a qualidade das importações**

Os veículos usados, que representam 80 a 90% do crescimento do parque automóvel africano, são indispensáveis para a acessibilidade das famílias. O objetivo deve ser garantir que esta acessibilidade não seja feita em detrimento da fiabilidade técnica e ambiental. Vários Estados já limitam a entrada de veículos demasiado antigos e poluentes, mas esta abordagem ainda não está generalizada. O desafio consiste em fazer convergir os critérios de importação e os controlos efetivos em todos os países para limpar o parque automóvel. Até 80% dos veículos usados exportados para os países em desenvolvimento não respeitam as normas dos países exportadores.

→ **Tornar a inspeção técnica numa norma efetiva**

A segurança depende tanto da manutenção, como do próprio veículo. A generalização e a aplicação rígida da inspeção técnica são indispensáveis para evitar veículos perigosos e limitar as reparações informais. As autoridades públicas também devem poder contar com as redes de manutenção estruturadas, capazes de garantir a rastreabilidade das peças, a fiabilidade das intervenções e o acompanhamento dos recalls dos fabricantes.

→ **Lutar contra as peças contrafeitas**

Pastilhas de travão, pneus, airbags, suspensões ou peças de carroçaria contrafeitas podem acelerar o desgaste, reduzir a eficácia dos sistemas de segurança, provocar ou agravar os acidentes. Alguns componentes podem mesmo conter materiais perigosos, como o amianto. A poupança aparente esconde um custo real: mais avarias, riscos e, por vezes, consequências mortais. A resposta passa por controlos reforçados, uma melhor rastreabilidade e circuitos que possam garantir a origem das peças.

→ **Investir nas competências e na formação**

A tecnologia sozinha não é suficiente. A profissionalização dos condutores e a formação contínua dos técnicos são indispensáveis para reduzir de forma duradoura os riscos rodoviários. Embora o setor público deva tomar conta desta empreitada, o setor privado pode desempenhar um papel de aliado, ao colaborar, por exemplo, com os centros de formação, as universidades e as agências nacionais de emprego.



2. ENFRENTAR OS DESAFIOS PARA UMA MOBILIDADE ACESSÍVEL

A industrialização automóvel é uma ambição legítima para o Continente. Para que seja sustentável e não se limite a projetos sem futuro, deve basear-se numa realidade económica tangível: o tamanho do mercado.



- → **A integração regional como motor industrial**

  A indústria automóvel necessita de volume. No entanto, o Continente representa menos de 1,5% das vendas mundiais de veículos novos. As fábricas de montagem só poderão ser viáveis se servirem mercados de consumo regionais em vez de simples mercados nacionais fragmentados. A implementação eficaz de "mercados harmonizados", como a Zona de Comércio Livre Continental Africana (ZCLCA), é a condição sine qua non para criar esta dimensão crítica e justificar investimentos industriais elevados.

- → **Uma logística fluida para reduzir os custos de transporte, particularmente na África subsaariana**

  A acessibilidade do veículo depende também do seu custo de transporte e do trânsito. É fundamental baixar os entraves aduaneiros, promover corredores logísticos fluidos e evitar que as ruturas de carga, os prazos administrativos ou a dupla tributação encareçam o custo final para o consumidor.

- → **Incentivos fiscais para renovar o parque automóvel**

  A fiscalidade deve ser considerada como um motor de crescimento e não como uma simples ferramenta de tributação imediata. Ao baixar os direitos aduaneiros nos veículos novos e adaptar os regimes fiscais aos objetivos de renovação do parque automóvel, o Estado pode tornar os veículos novos mais acessíveis, estimular a atividade económica e gerar in fine mais receitas do que uma tributação punitiva.

- → **Um financiamento facilitado**

  O acesso aos veículos, novos ou usados recentes, mantém-se condicionado pelo poder de compra. O desenvolvimento de soluções de crédito e de leasing adaptadas às realidades das classes médias é indispensável para democratizar o acesso a uma mobilidade mais segura.





3. CONSTRUIR UMA TRANSIÇÃO PARA UMA MOBILIDADE MAIS LIMPA

O Continente, apesar de ser um fraco emissor de CO_2, está a sofrer os efeitos das alterações climáticas e da poluição urbana. A resposta não pode ser um simples "copy-paste" dos modelos ocidentais, mas uma transição adaptada às infraestruturas locais.

→ **Melhorar a qualidade dos combustíveis**

A renovação do parque automóvel e a melhoria da qualidade dos combustíveis devem avançar em conjunto. Enquanto os combustíveis ricos em enxofre circularem, a eficácia das tecnologias modernas de controlo de emissões (catalisadores, filtros) e a sua durabilidade serão reduzidas. Pelo contrário, um parque automóvel demasiado antigo limita a pressão do mercado em favor de combustíveis mais limpos. Assim, é urgente iniciar uma transição, mesmo progressiva, para padrões de refinação e de importação mais rígidos, de modo a melhorar de forma duradoura a qualidade do ar nas metrópoles africanas.

→ **Promover uma combinação tecnológica realista e ambiciosa**

Embora a mobilidade elétrica represente o futuro, nomeadamente, para os transportes públicos urbanos, a sua generalização requer ainda o desenvolvimento das infraestruturas adaptadas e uma evolução progressiva dos sistemas energéticos. Neste contexto, a hibridação constitui uma etapa de transição particularmente pertinente. Ao reduzir significativamente o consumo de combustível, permite limitar as emissões, atenuando a dependência de combustíveis, cujo aumento da qualidade é dispendioso. Assim, ela inscreve-se numa combinação tecnológica que deverá evoluir, associando várias soluções complementares. Esta progressividade é cada vez mais necessária, visto que as emissões provenientes dos transportes em África aumentaram 34% entre 2010 e 2021. A longo prazo, África dispõe, no entanto, de todas as vantagens para se tornar num líder das novas energias. Com o seu potencial excecional em energia solar, eólica e geotérmica, e os seus recursos em minerais estratégicos, o Continente tem como objetivo integrar toda a cadeia de valor energético, da produção limpa à utilização.

→ **Desenvolver a economia circular**

Uma mobilidade limpa não se limita ao tubo de escape. É urgente pensar no ciclo de vida completo do veículo no Continente. O parque automóvel mundial deverá duplicar até 2050, com 90% deste crescimento previsto nos países em desenvolvimento, pelo que contar com o talento das redes existentes para as profissionalizar e estruturar os setores formais é uma oportunidade industrial e ecológica importante que o setor público deve incentivar. Este quadro permitirá garantir a segurança do tratamento dos resíduos (baterias, óleos) e reintegrar os materiais críticos (aço, cobre) na economia local.

CONCLUSÃO

Os desafios da mobilidade em África são imensos, mas são proporcionais ao dinamismo do Continente. Os desafios vão muito além dos transportes. Afetam diretamente o acesso à saúde e à educação, a inclusão social e a prosperidade económica.

A CFAO Mobility está convicta de que esta transformação é possível. Exige um diálogo constante entre os Estados, as instituições financeiras e os operadores privados. É através desta cooperação, baseada numa visão comum, que poderemos acelerar a transição para uma mobilidade mais segura, mais limpa e acessível, e favorecer um crescimento sustentável para todo o Continente.



ABIDJAN - COSTA DO MARFIM

Agradecimentos

Para a realização deste estudo e deste livro branco, gostaríamos de agradecer a:

CFAO

Richard Bielle | CEO, CFAO
Marc Hirschfeld | Diretor-Geral, CFAO Mobility Africa
Andrew Velleman | Diretor-Geral, CFAO Mobility South Africa
Thomas Pelletier | CEO Central Africa, CFAO Mobility Africa
Cécile Desrez | Diretora dos Recursos Humanos, Comunicação e RSE, CFAO
Christine Calvez | Corporate Project Manager, CFAO
Damien Loubet | Diretor de Projetos Green Infra

Pelo tempo dispensado e pelas suas análises e os seus testemunhos:

Charles Yehouenou | Economista no Ministério da Economia e das Finanças do Benim
Justin Houessou Sonon | Presidente da União dos Mecânicos Profissionais do Benim (UGPB); Eleito Consular na Câmara de Ofícios do Artesanato
Pierre Tekapso | Diretor de Agência no Fundo Nacional do Emprego (Camarões)
Patricia Nzolantima | Empresária e investidora congolesa, fundadora e presidente da Bizzoly Holdings
Sadeshan Moodley, Phakama Mbikwana e George Kotsovos | Corporate & Investment Banking, Standard Bank
Korede Odjo-Bella | Diretora de Banca de Particulares do Ecobank, Costa do Marfim
Gennate Hassad | Diretora de Financiamento, Gozem
Themba Khumalo | Conselheiro Principal do Secretário-Geral da ZCLCA
Justin Barnes | Diretor Executivo do TWIMS
Andy McLoughlin | Diretor-Geral da I.T. Transport
Sébastien Beuque | CEO Drive 2030, Africa Global Logistics
Pascal Manuelli | Diretor de Regulamentação e Assuntos Públicos, TotalEnergies
Anibor Kragha | Secretário Executivo da ARDA
Andy Costa | Fundador e Presidente da My Dream For Africa Foundation
Jit Bhattacharya | Cofundador da BasiGo
Tetsuya Suwabe | President & CEO, Eurus Energy Holdings
Wayne Bowyer | Managing Director at Toyota Tsusho Africa


ABIDJAN - COSTA DO MARFIM

Sobre

Sobre a CFAO Mobility

Líder da mobilidade em África, a CFAO Mobility tem como missão renovar o parque automóvel africano com veículos mais seguros, mais limpos e acessíveis.

A CFAO Mobility opera a maior rede de distribuição multimarca do Continente, com mais de 260 concessionários, de Casablanca à Cidade do Cabo. Parceira de confiança das grandes marcas internacionais, a CFAO Mobility importa e distribui uma vasta gama de soluções que respondem às crescentes necessidades de mobilidade em África: veículos novos e usados, veículos pesados, veículos de duas rodas, equipamentos de movimentação de cargas, peças sobresselentes, serviços de manutenção e aluguer. A CFAO Mobility apoia a produção de veículos na África do Sul e cumpre as obrigações de montagem local em determinados mercados. Acompanha igualmente o desenvolvimento das mobilidades híbridas e elétricas no Continente.

With Africa **For** Africa

Edição – 2026

Impresso em papel reciclado proveniente de florestas certificadas FSC™ e PEFC™.

Créditos: © Harold Ahehehinnou, Joe Masinga, Chadrack Mitungu, Franck Dunouau, Irène de Rosen, Merlin Foyet, Thomas Renaut, Ivan Tykhyl.

Grupo CFAO – Todos os direitos reservados.

Imagens livres de direitos: iStock.





cfao MOBILITY

cfaogroup.com/en/activities/mobility

linkedin.com/company/cfaomobility