

# PARTE VI

## PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO



## **Capítulo 19 Programas, Projectos e Medidas Prioritários a serem Implementados até 2035**

---

### **19.1 Quadro Geral**

A “PARTE VI – PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO” apresenta projectos e medidas específicos como meios para realizar as estratégias preparadas na PARTE V. No Capítulo 19, são apresentados os projectos e medidas propostos para todo o período do planeamento até 2035. Os projectos com maior prioridade foram seleccionados de acordo com um conjunto de critérios.

O Capítulo 20 focaliza nos projectos e medidas a serem implementados inicialmente, em curto e médio prazo. Aqueles com prioridade especialmente alta foram seleccionados como “projectos de alta prioridade a curto a médio prazo”.

### **19.2 Programas, Projectos e Medidas para o Desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala até 2035**

Foi preparado um conjunto de programas, projectos e medidas necessários para a implementação das estratégias de cada sector até 2035, com base nas análises sobre os sectores. Mais de 230 programas, projectos e medidas foram elaborados no total. Convém conferir os programas, projectos e medidas propostos nos Capítulos 14 a 18. Trata-se de ideias sobre programas, projectos e medidas a serem implementados até 2035, visando o alcance dos objectivos identificados para cada sector.

## **19.3 Programas, Projectos e Medidas Prioritárias para o Desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala até 2035**

### **19.3.1 Critérios para a Selecção de Programas, Projectos e Medidas Prioritárias**

Foi proposto um conjunto de programas, projectos e medidas a serem implementados até 2035, para se promover o desenvolvimento integrado da Região do Corredor de Nacala. Esses são a chave para a realização das metas de desenvolvimento e da visão do futuro para a Região do Corredor de Nacala.

Os seguintes passos foram tomados na elaboração dos programas, projectos e medidas prioritários em questão:

- Formulação de programas, projectos e medidas para cada sector, a partir de uma perspectiva de desenvolvimento regional;
- Listagem de todos os programas, projectos e medidas propostos por sector;
- Estabelecimento de um conjunto de critérios para a avaliação da prioridade;
- Selecção de programas, projectos e medidas de prioridade;
- Agrupamento de programas, projectos e medidas em programas por sector ou área.

Os critérios mais importantes para a selecção dos programas, projectos e medidas prioritários foram estabelecidos a partir das duas perspectivas a seguir:

- 1) ‘Iniciar, de forma bem sucedida, o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala.’ Os programas, projectos e medidas que satisfazem esta perspectiva incluem os seguintes tipos de programa, projecto e medida:
  - a. Os programas, projectos e medidas que sejam cruciais para se fazer com que os projectos ferroviários e rodoviários em curso resultem no início da operação do corredor regional e internacional para carga geral, contentores e passageiros, de uma maneira sustentável e eficiente, ao invés do corredor ser usado somente para o transporte do carvão;
  - b. Os programas, projectos e medidas que sejam capazes de prevenir ou minimizar os impactos negativos sobre os ambientes social e natural bem como a segurança, que possam vir a ser causados pelos projectos de infraestrutura de transporte em andamento ou planeados.
- 2) A outra perspectiva consiste na seguinte:
  - a. ‘Identificar os projectos e medidas que venham a ligar o desenvolvimento da infraestrutura de transporte com o crescimento económico e o desenvolvimento social da região.’ Na realidade, tais medidas são a chave para a realização da visão do futuro e das metas de desenvolvimento para o desenvolvimento integrado da Região do Corredor de Nacala. Estes programas, projectos e medidas consistem em três tipos: 1) aqueles programas, projectos e medidas que apoiam as actividades dos sectores económicos, tais como agricultura, indústrias de processamento, mineração, turismo e indústrias logísticas; 2) aqueles que apoiam o desenvolvimento social; e 3) aqueles nos vários sectores de infraestrutura, que apoiam as actividades tanto económicas como sociais. Todos esses programas, projectos e medidas foram formulados e propostos com base nos objectivos dos cinco pilares apresentados no Capítulo 9, que são: desenvolvimento de capacidades, gestão

ambiental, desenvolvimento social, desenvolvimento económico e desenvolvimento espacial.

Os factores específicos foram aplicados na selecção dos programas, projectos e medidas prioritários a serem implementados até 2035, em adição aos factores básicos mencionados nos parágrafos precedentes. As prioridades são dadas aos programas e projectos que correspondam aos seguintes critérios:

- Ser relacionado com o corredor principal Nacala-Nampula-Cuamba-Malawi;
- Efeitos sinérgicos combinando diferentes sectores e recursos, tais como; recursos hídricos para agricultura e desenvolvimento urbano; desenvolvimento de estradas combinado com desenvolvimento agrícola; e eliminação de resíduos combinada com produção de energia;
- Ser o centro urbano que tenha uma posição hierárquica urbana mais alta, no caso de projectos similares serem propostos;
- Possibilidade de dar apoio bom como aproveitar-se de projectos de mineração de grande escala;
- Possibilidade de aumento da interacção com os países vizinhos, incluindo Malawi e Zâmbia;
- Maturidade em termos de reconhecimento no Governo e nível das informações coletadas sobre os programas, projectos e medidas;
- Potencial, a um nível mais elevado, de ser desenvolvido pelo programa, projecto ou medida;
- Necessidade urgente;
- Desenvolvimento de capacidades para dar apoio aos programas, projectos e medidas seleccionados com base nos referidos critérios.

### **19.3.2 Programas, Projectos e Medidas Prioritários para o Desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala até 2035**

Foi formulado um conjunto de programas prioritários candidatos, através do agrupamento de projectos prioritários de longo prazo seleccionados, divididos em grupos, conforme apresentado na página a seguir. Os projectos prioritários até 2035 foram agrupados em Programas de Área e Programas Sectoriais. Os Programas de Área foram formulados para as três cidades: Nampula, Nacala e Cuamba. Os Programas Sectoriais foram propostos para os sectores de “agricultura”, “modernização logística”, “turismo”, “desenvolvimento, manutenção e controlo da segurança em estradas”, “melhoria da operação ferroviária”, “desenvolvimento portuário e melhoria da operação portuária”, “desenvolvimento de recursos hídricos”, “electricidade e energia”, “gestão social e ambiental”, “desenvolvimento urbano” e “desenvolvimento de capacidades”.

Os programas de área foram preparados para as três áreas urbanas mais importantes em termos de desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala, nomeadamente; Nacala, Nampula e Cuamba. Os projectos incluídos nos programas dessas três áreas são aqueles a serem planeados principalmente pelo GAZEDA, o Ministério da Planificação e Desenvolvimento (MPD), os governos provinciais e distritais. Aqueles projectos que melhor seriam se planeados por ministérios ou instituições competentes foram agrupados em programas sectoriais, mesmo que a sua localização física seja eventualmente em Nacala, Nampula ou Cuamba.

A seguir, são apresentados os programas propostos e seus projectos e medidas componentes, cuja implementação é recomendada para até 2035. Um projecto que tenha sido proposto por diferentes sectores, seja com o mesmo título seja com diferentes títulos, é considerado como um único

projecto, com um só título.

- Nos três corredores leste-oeste (Maputo, Beira e Nacala) e no corredor principal norte-sul, que corre do sul ao norte

#### Programa de Criação do Portão Internacional de Nacala

- Criação do Parque Industrial de Nacala
- Criação do Centro de Negócios de Nacala
- Estradas de Apoio para o Desenvolvimento Urbano e o Desenvolvimento Turístico na Área da Baía de Nacala
- Estrada de Acesso ao Porto de Nacala
- Terminal Multimodal e Pátio de Manobras Ferroviárias em Nacala
- Parque Industrial de Nacala
- Expansão do Abastecimento Urbano de Água
- Usina Termeléctrica de Nacala
- Gestão de Resíduos Industriais

#### Programa do Centro de Crescimento Regional de Nampula

- Desvio (Bypass) Ferroviário (para garantir a segurança e eficiência da área urbana)
- Melhoria das Passagens de Nível
- Desenvolvimento do Anel Rodoviário de Nampula (Estrada de Desvio (Bypass) do Sul)
- Expansão do Abastecimento Urbano de Água
- Desenvolvimento da Infraestrutura Urbana (Saneamento, Estradas)
- Fortalecimento do Apoio ao Arranque de Negócios (Financiamento, Incubação, Questões Legais, etc.)

#### Programa do Centro Logístico e Industrial de Cuamba

- Desenvolvimento da Estrada de Desvio (Bypass) de Cuamba
- Criação de Parque Industrial (Celulose, Agroprodutos, etc.)

#### Programa de Desenvolvimento Agrícola Integrado

- Algumas ideias sobre projectos e medidas agrícolas têm sido preparadas, contudo, para a elaboração de projectos concretos, é necessário que consultas públicas sejam realizadas, especialmente com os agricultores locais.

#### Programa de Desenvolvimento Turístico Integrado

- Desenvolvimento da Zona de Interesse Turístico de Matibane-Crusse-Jamali
- Desenvolvimento da Zona de Interesse Turístico de Lumbo-Ilha de Moçambique
- Desenvolvimento da Zona Turística de Metangula
- Desenvolvimento da Zona de Interesse Turístico de Pemba/Baía de Pemba

#### Programa de Modernização Logística

- Projecto de Promoção da Contentorização (Incentivo Fiscal, Melhoria dos Procedimentos no Porto de Nacala)
- Desenvolvimento de Armazéns de Contentores no Interior para Malawi, Zâmbia e Porto de Nacala
- Negociação de Operação Ferroviária Conjunta entre Malawi e Moçambique
- Desenvolvimento do Terminal Multimodal de Mutuali e Nampula
- Estações de Serviço na Estrada N13 (Cuamba, Malema, Ribaué e Namialo)
- Melhoria das Alfândegas (Janela Única, Sistema Computadorizado de Requerimentos, etc.)
- Desenvolvimento das Fronteiras Únicas (Zobué, Mandimba e Mchinji/Chipata)

- Introdução do Sistema de Garantia Aduaneira Multimodal
- Introdução do Sistema de Rastreamento com Aplicação da TIC
- Desenvolvimento de Capacidades do INATTER

#### Programa de Desenvolvimento, Manutenção e Controlo da Segurança em Estradas

- Melhoria das Estradas de Subcorredores (Substituição de Pontes na Secção Norte da Estrada Pemba-Palma)
- Melhoria das Estradas Regionais para o Desenvolvimento Agrícola, Florestal e das Pescas
- Melhoria das Estradas Regionais para o Desenvolvimento Turístico
- Desenvolvimento de Estradas de Escada (Marrupa-Cuamba, Ribaué-Montepuez)
- Melhoria das Passagens de Nível
- Fortalecimento do Controlo de Sobrecarga
- Desenvolvimento da Capacidade para Contagem de Tráfego e Controlo de Cargas por Eixo, visando o Planeamento Apropriado da Manutenção de Estradas
- Criação da Unidade de Manutenção de Estradas do Corredor Internacional de Nacala
- Desenvolvimento da Capacidade para Planeamento da Manutenção de Estradas e Programação da Execução Orçamentária

#### Programa de Melhoria da Operação e Instalações Portuárias

- Melhoria dos Sistemas Alfandegário, de Imigração e Quarentenário (CIQ)
- Melhoria da Operação e Gestão Portuária
- Desenvolvimento da Capacidade de Venda Portuária
- Construção do Estaleiro de Nacala (Doca Seca)

#### Programa de Melhoria da Operação Ferroviária

- Promoção da Operação Integrada da Rede Ferroviária Internacional
- Operação Ferroviária Conjunta para o Transporte do Carvão e de Cargas Gerais
- Sistema de Controlo de Tráfego Ferroviário e Melhoria das Instalações de Sinalização Ferroviária

#### Programa de Electricidade e Energia

- Melhoria das Subestações em Nampula e Nacala (Construção da Nova Subestação de Namialo e Reabilitação das Subestações – Nampula 220, Nampula Central, Monapo e Nacala)
- Projecto da Linha de Transmissão Chimuara-Namialo-Nacala
- Projecto da Usina Termeléctrica de Nacala
- Projecto da Usina Termeléctrica de Palma
- Projecto da Linha de Transmissão Palma-Pemba-Nacala
- Produção de Briquetes de Carvão na Província de Tete (com uso de poeiras de carvão, águas residuais da produção de celulose e outros materiais)

#### Programa de Desenvolvimento de Recursos Hídricos

- Aquisição de Equipamentos de Observação Meteorológica e Hidrométrica, e Desenvolvimento de Capacidades
- Capacitação dos Quadros da ARA-N e da ARA-CN
- Estudo sobre Gestão Integrada de Recursos Hídricos (IWRM) nas Bacias Hidrográficas dos Rios Megaruma, Lúrio, Mecuburi, Monapo, Sanhute e Meluli.
- Construção da Barragem de Sanhute para a Área de Nacala
- Projecto de Desenvolvimento dos Recursos Hídricos do Rio Lúrio para o Abastecimento de Água na Área da Baía de Nacala
- Projecto do Centro de Dessalinização na Área da Baía de Nacala

- Construção da Barragem de Monte Tiza para a Área de Nampula
- Elevação da Altura da Barragem de Mepopole para a Área de Cuamba

#### Programa de Desenvolvimento Urbano

- Expansão da Rede de Estradas de Pemba para Apoio à Expansão Urbana e à Melhoria do Acesso a Áreas Turísticas e Balneárias
- Relocalização da Estação Ferroviária de Lichinga

#### Programa de Gestão Social e Ambiental

- Desenvolvimento da Capacidade de Gestão Ambiental
- Iniciativa de Parcerias Investidor-Comunidade
- Expansão da Rede de Fornecimento de Peças de Reposição para o Abastecimento Rural de Água
- Expansão da Plantação Florestal Comunitária
- Promoção do Ecoturismo

#### Programa de Desenvolvimento de Recursos Humanos

- Programa de Gestão Escolar Baseada na Comunidade
- Programa de Melhoria do Ensino Médio com Foco em Ciências e Matemática
- Projecto da Escola Técnico-Profissional de Nível Médio em Nacala
- Projecto da Escola Técnico-Profissional de Nível Médio em Cabo Delgado
- Projecto do Instituto Superior Politécnico de Nacala
- Projecto do Instituto Superior Politécnico em Cabo Delgado

#### Programa de Desenvolvimento de Capacidades

- Desenvolvimento da Capacidade de Gestão do Programa de Desenvolvimento do Corredor de Nacala
- Desenvolvimento da Capacidade de Promoção de Investimentos do GAZEDA/CPIs
- Aceleração da Cooperação Regional no Corredor de Nacala
- Introdução do Sistema de Videoconferência entre as Instituições dos Governos Central e Locais, Relacionadas com o Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala

O “Programa de Criação do Portão Internacional de Nacala” visa reforçar a função da Área da Baía de Nacala como portão internacional. A área irá funcionar como ponto de exportação e importação de mercadorias através do Porto de Nacala. Para que o porto possa tirar proveito total da sua capacidade reforçada, as instalações tais como estrada de acesso ao porto e pátio de manobras ferroviárias serão os requisitos mínimos. As capacidades actuais das estradas e caminhos-de-ferro que conectam ao Porto de Nacala serão insuficientes, requerendo assim, melhorias. Um aumento no volume de cargas passando pelo Porto de Nacala proporcionará oportunidades para indústrias de processamento nas regiões do interior. Esta é a razão pela qual uma Zona Franca Industrial (ZFI) é proposta para Nacala. Um conjunto de infraestruturas é proposto de modo a dar apoio às várias actividades urbanas e ao desenvolvimento turístico, planeados para a Área da Baía de Nacala, como é o caso do “Desenvolvimento da Zona de Interesse Turístico de Matibane-Crusse-Jamali”, proposto no âmbito do “Programa de Desenvolvimento Turístico Integrado”.

O “Programa do Centro de Crescimento Regional de Nampula” visa criar um ambiente urbano sadio e acelerar as indústrias de processamento e serviços, de modo que Nampula cresça como um importante centro industrial e logístico da região norte. O projecto de reabilitação das linhas férreas, realizado pela concessionária privada, bem como os projectos de reabilitação das estradas entre Nampula e Cuamba, trarão uma excelente oportunidade para a melhoria do acesso a produtos

agrícolas e agro-processados locais voltados ao mercado exterior. Como um empenho para a concretização desse potencial, um parque industrial é proposto para Nampula. O desenvolvimento de empreendimentos de pequeno e médio porte será promovido pelo Projecto de Fortalecimento do Apoio ao Arranque de Negócios. Um conjunto de projectos, incluindo o bypass ferroviário e a melhoria das passagens de nível, será necessário como requisito mínimo para se manter o ambiente urbano de Nampula favorável. Um anel rodoviário irá também prevenir a degradação do ambiente urbano, que poderá vir a ser causada pelo aumento do tráfego rodoviário na estrada Cuamba-Nampula-Nacala.

O “Programa do Centro Logístico e Industrial de Cuamba” visa desenvolver ao máximo o potencial de Cuamba, na Província de Niassa, cuja localização é bastante estratégica. Um bypass rodoviário é proposto como requisito mínimo para se manter o ambiente urbano de Cuamba, com o desvio do tráfego passando pela cidade, que deverá aumentar significativamente num futuro próximo. A “Estação de Serviço na Estrada N13” em Cuamba, proposta no âmbito do “Programa de Modernização Logística”, ajudará a assegurar o fluxo de tráfego seguro e eficiente. Um parque industrial de agro-processamento é proposto, para se aproveitar a oportunidade de beneficiar vários produtos agrícolas em quantidade crescente, que passam por Cuamba.

No “Programa de Desenvolvimento Agrícola Integrado”, uma variedade de ideias sobre projectos e medidas agrícolas é proposta, fazendo-se bom uso dos princípios e estratégias do ProSAVANA. No entanto, para a elaboração de projectos concretos, é necessário realizar consultas públicas, principalmente com os agricultores locais, na fase de implementação de projectos que seguirá a presente etapa de formulação de estratégias.

O “Programa de Modernização Logística” visa assegurar o fácil fluxo de mercadorias nas estradas e caminhos-de-ferro, assim como a sua passagem pelos pontos fronteiriços internacionais. O Programa consiste num conjunto de projectos e medidas que iriam promover o transporte em contentores, cujas vantagens incluem custos reduzidos, a eficiência e a segurança. Os projectos e medidas propostos para dar apoio à contentorização compõem-se, por exemplo, de medidas institucionais, tais como incentivos fiscais, benefícios na tramitação, desenvolvimento do sistema de rastreamento com aplicação da TIC, além de projectos de infraestrutura, inclusive armazéns de contentores no interior, terminais multimodais e desenvolvimento de fronteiras únicas. Esses são os requisitos mínimos para se concretizar um Corredor de Nacala eficiente. O desenvolvimento da capacidade do INATTER, o órgão responsável pela garantia da segurança rodoviária e supervisão da operação ferroviária, é também imprescindível.

O “Programa de Desenvolvimento Turístico Integrado” constitui um esforço para a exploração dos recursos turísticos em abundância da Região do Corredor de Nacala, começando com as áreas de maior maturidade. O “desenvolvimento da Zona de Interesse Turístico de Matibane-Crusse-Jamali” é da primeira prioridade, e já está preparado para o investimento no turismo. A sua vantagem consiste na proximidade geográfica de Nacala e na disponibilidade de terrenos para o desenvolvimento. Os seus atrativos seriam reforçados pela conexão com a Ilha de Moçambique, que viria ser possibilitada através de uma nova estrada, proposta no âmbito do “Programa de Desenvolvimento, Manutenção e Controlo da Segurança em Estradas”. A própria Ilha de Moçambique, bem como a área de Lumbo no outro lado da baía, poder-se-iam tornar destinos turísticos ainda mais atraentes, através do aprimoramento de seus patrimónios culturais, arquitecturais e naturais. O desenvolvimento turístico em Metangula, na Província de Niassa,

poderia ser promovido, em combinação com um projecto de desenvolvimento agrícola na zona ao norte de Lichinga. O potencial turístico de Pemba poderia ser explorado a fim de lidar com o crescente número de turistas estrangeiros, particularmente aqueles que tenham a ver com o desenvolvimento do gás natural de Rovuma.

O “Programa de Desenvolvimento, Manutenção e Controlo de Segurança em Estradas” visa, em especial, garantir o tráfego rodoviário eficaz e seguro nas estradas principais melhoradas, de forma sustentável. Um foco importante deste programa está na necessidade da segurança rodoviária e da manutenção adequada das estradas, cuja reabilitação é planeada para ser concluída num futuro próximo. Manter as estradas reabilitadas em condições apropriadas seria o requisito mínimo para a o funcionamento contínuo do Corredor de Nacala como o corredor sustentando o transporte e o crescimento económico regionais. A melhoria das passagens de nível seria um outro tipo de requisito mínimo proposto para a mitigação dos impactos desfavoráveis que possam ser causados pelo projecto ferroviário.

O “Programa de Melhoria da Operação Ferroviária” propõe projectos e medidas que viriam a contribuir para a operação bem sucedida da linha férrea Moatize-Nacala reabilitada para o transporte de cargas gerais, contentores e passageiros, atravessando as fronteiras com o Malawi, e em coordenação com o transporte do carvão.

O “Programa de Melhoria da Operação e Instalações Portuárias” contém medidas e projectos que viriam a reforçar a eficiência do manuseio de cargas no Porto de Nacala, bem como o desenvolvimento da capacidade de vendas no Porto. Uma abordagem activa por parte de autoridades Moçambicanas e empresas privadas para atrair companhias estrangeiras de navegação, seria necessária de modo a maximizar a utilização da capacidade expandida do Porto de Nacala.

O “Programa de Desenvolvimento de Recursos Hídricos” tem por objectivo expandir a capacidade de abastecimento de água para atender à demanda crescente nas principais áreas urbanas. O Programa propõe a construção de instalações de fontes de água para Nacala, Nampula e Cuamba, assim como medidas preparatórias a serem promovidas antecedentemente ao desenvolvimento dos recursos hídricos. Devem ser implementados: a capacitação dos quadros da ARA-N e da ARA-CN; a aquisição de equipamentos de observação meteorológica e hidrológica; e um estudo abrangente sobre o desenvolvimento de recursos hídricos.

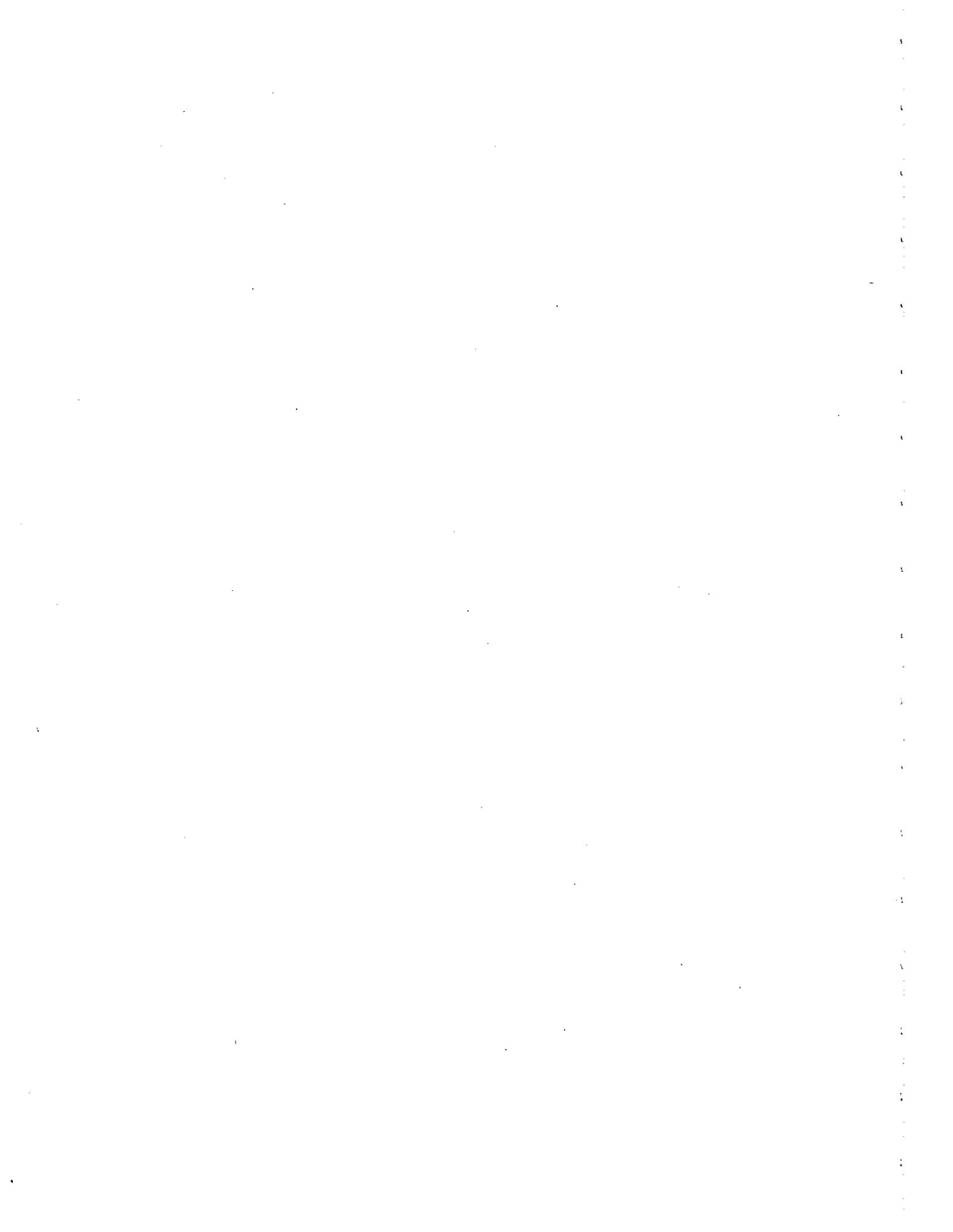
Um dos objectivos do “Programa de Electricidade e Energia” é de melhorar a capacidade de fornecimento de energia eléctrica para Nampula, as áreas entre Nampula e Nacala, a Área da Baía de Nacala e as áreas na Província de Cabo Delgado, situadas ao longo da linha de transmissão existente, inclusive Pemba e Palma. O Programa propõe também um projecto de briquetes de carvão na Província de Tete, aproveitando poeiras de carvão geradas da produção de carvão em Moatize e águas residuais das indústrias de celulose, além de outros materiais.

O “Programa de Desenvolvimento Urbano” propõe projectos fundamentais que viriam a melhorar a estrutura urbana de Pemba, Lichinga e Tete, incluindo uma nova estrada norte-sul para Pemba, o projecto de relocalização da estação ferroviária para Lichinga e a criação do sistema de esgotos em Tete.

O “Programa de Gestão Social e Ambiental” visa melhorar a qualidade de vida da população, através de medidas sociais e económicas. O Programa propõe projectos e medidas para o abastecimento rural de água, plantação florestal comunitária, ecoturismo e sistema social. A criação

de um sistema de coordenação entre os interesses dos investidores e as comunidades seria o requisito mínimo para a promoção de investimentos beneficentes para com a população local. Um conjunto de projectos de desenvolvimento de capacidades para a gestão ambiental é proposto no âmbito do “Programa de Desenvolvimento de Capacidades”.

O “Programa de Desenvolvimento de Recursos Humanos” tem como objectivo fortalecer as capacidades dos sectores privado e público. O Programa inclui projectos e medidas de desenvolvimento das capacidades a três níveis, a saber: individual, organizacional e institucional. Os projectos ao nível individual contêm aqueles que visam desenvolver recursos humanos do sector privado em prol do desenvolvimento económico. Os projectos de desenvolvimento das capacidades individuais e organizacionais destinados às instituições e servidores governamentais, são propostos para a monitoração ambiental e gestão geral do desenvolvimento do Corredor de Nacala, bem como para o GAZEDA/CPIs. Ao nível institucional, os mecanismos de coordenação entre todas as organizações interessadas (stakeholders) em Moçambique, Malawi e Zâmbia, e entre organizações de diferentes níveis e sectores em Moçambique, poderiam ser estabelecidos no âmbito da Iniciativa de Aceleração da Cooperação Regional no Corredor de Nacala.



## Capítulo 20 Plano de Acção para os Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo

### 20.1 A Selecção dos “Projectos de Alta Prioridade” a Curto e a Médio Prazo

Os setenta e quatro projectos seleccionados como os projectos prioritários a serem implementados até 2035 dentro do Capítulo 19 do Draft do Relatório de Estratégia foram posteriormente seleccionados para seleccionar os “projectos de alta prioridade” a serem iniciados em 2017 e concluídos em 2025, a curto e a médio prazos. Os seguintes critérios foram aplicados para identificar os “Projectos de Alta Prioridade:

- Projectos especialmente importantes para fazer os corredores de transporte funcionarem eficazmente como uma força motriz inicial para o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala
- Projectos especialmente eficazes em mitigar os impactos negativos da melhoria dos corredores de transporte do desenvolvimento dos sectores económicos sobre os ambientes natural e social
- Projectos especialmente eficazes na promoção dos sectores económicos por tirar proveito de oportunidades de desenvolvimento que irão surgir graças à melhoria efectiva dos corredores de transporte
- Projectos especialmente importantes em iniciar o desenvolvimento regional de modo que outros esforços importantes de desenvolvimento possam ser implementados de forma eficaz
- Projectos com um nível mais alto de maturidade cuja necessidade e metodologia tem sido bem entendido pelas agências pertinentes e parceiros interessados
- Os projectos cujos impactos ambientais e sociais negativos poderiam ser mitigados de forma concreta através de medidas tecnologicamente estabelecidas

Como um resultado, um total de 46 projectos foram seleccionados como sendo “Projectos de Alta Prioridade de médio a longo prazo” como listados abaixo. A preparação para todos estes Projectos de Alta Prioridade de médio a longo prazo devem ser começados imediatamente. Alguns projectos serão implementados e concluídos em curto tempo até 2017, enquanto outros serão implementados e concluídos a médio prazo entre 2018-2025 devido à exigência de um tempo mais longo para a sua investigação, concepção e construção, bem como a sua tomada de decisão.

#### Programa de Criação da Porta de Entrada (Gateway) Internacional de Nacala

- Projecto do Parque Industrial de Nacala
- Projecto de Desenvolvimento do Cinturão Industrial de Nacala
- Projecto de Estradas de Acesso ao Porto de Nacala
- Projecto de Parque de Manobra Ferroviária e Terminal Multimodal
- Projecto de Central Térmica de Nacala
- Projecto de Ampliação do Abastecimento Urbano de Água de Nacala
- Projecto de Melhoria da Gestão das ZEEs/ ZFIs

Programa por Área do Centro de Crescimento Regional de Nampula

- Projecto de Desvio Rodoviário (Bypass) Sul de Nampula
- Projecto de Desvio Ferroviário (Bypass) de Nampula
- Projecto de Transferência do Parque de Manobra de Comboio e Criação do Terminal Multimodal de Nampula
- Projecto de Melhoria dos Pontos de Cruzamento da Linha Férrea

Programa Sectorial de Modernização da Logística

- Projecto de Parque Central de Contentores no Interior de Malawi (Malawi)
- Projecto de Parque de Contentores no Interior em Chipata (Zâmbia)
- Criação de Estações de Serviços Rodoviários e Terminais para Caminhões na Estrada N-13
- Projecto de Posto Fronteiriço de Paragem Única em Mandimba
- Projecto de ZEE em Mocuba
- Projecto de Capacitação do Órgão Regulador do Caminho-de-Ferro

Programa de Centro Logístico e Industrial de Cuamba

- Projecto de Desvio (Bypass) de Estrada de Cuamba
- Projecto de Parque Industrial de Cuamba
- Projecto de Melhoria da Estrada Cuamba-Marrupa

Programa de Centro de Exploração do Gás Natural e Indústria Química em Palma

- Projecto do Porto de Palma
- Projecto de Central Térmica de Palma
- Projecto de Abastecimento de Água Urbana de Palma
- Projecto de Expansão Urbana de Palma

Programa Sectorial de Desenvolvimento de Recursos Hídricos

- Projecto de Desenvolvimento do Sistema de Rede de Monitoria Meteorológica e Hidrológica e Capacitação
- Projecto de Barragem de Sanhute (para Abastecimento Urbano de Água em Nacala)
- Projecto de Desenvolvimento dos Recursos Hídricos do Rio Lúrio para o Abastecimento de Água na Área da Baía de Nacala
- Projecto de Barragem de Monte Tiza (para Abastecimento Urbano de Água em Nampula)

Programa Sectorial de Electricidade e Energia

- Projecto de Reforço da Subestação de Energia entre Nampula-Nacala
- Projecto das Linhas de Transmissão entre Chimuará-Namialo-Nacala
- Projecto de Linha de Transmissão entre Palma-Pemba-Nacala
- Projecto de Produção de Briquetes de Carvão em Tete

Programa Sectorial de Gestão Social e de Meio Ambiente

- Projecto de Desenvolvimento da Capacidade de Gestão Ambiental
- Projecto de Fortalecimento do Processo de Aquisição de DUATs
- Projecto de Capacitação do Processo de Reassentamento

Programa de Desenvolvimento de Recursos Humanos

- Programa de Gestão de Escolas Baseada na Comunidade
- Programa de Fortalecimento da Educação Secundária com Enfoque em Ciências e Matemática
- Projecto de Criação de Instituto Médio Técnico e Profissional em Nacala
- Projecto de Criação de Escola de Nível Médio Técnico-Profissional em Cabo Delgado
- Projecto Criação de Instituto Superior Politécnico em Nacala
- Projecto Criação de Instituto Superior Politécnico em Cabo Delgado

Programa de Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Integrado

- Projecto de Fortalecimento da Gestão do Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala

Programa Sectorial de Promoção de Investimentos

- Projecto de Conexão entre os Projectos de Grande Escala e a Indústria Local

Programa de Suporte às Áreas Remotas

- Programa de Suporte para Aquisição de DUATs pelos Pequenos Agricultores nas Áreas Remotas
- Programa de Desenvolvimento de Escolas Primárias nas Áreas Remotas
- Programa de Desenvolvimento do Centro de Saúde nas Áreas Remotas

## 20.2 O Resumo Descritivo dos Projectos de Alta Prioridade a Curto e a Médio Prazos

As ideias sobre os Projectos de Alta Prioridade a Curto e a Médio Prazos estão resumidas para cada programa nas Tabelas 20.2.1 a 20.2.12.

**Tabela 20.2.1 Programa de Porta de Entrada (Gateway) Internacional de Nacala**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto de Parque Industrial de Nacala	Um parque industrial de classe internacional com um conjunto completo de infra-estruturas internas e externas será estabelecido para criar uma nova base manufactureira aproveitando a função nodal do Nacala para ser uma porta de entrada internacional (gateway). Será concedido o status de Zona Franca Industrial (ZFI). O Parque é localizado a cerca de 5 km a sul do Porto de Nacala através da estrada acesso proposta ao porto, utilizando o terreno já adquirido por GAZEDA. A área total para desenvolvimento será de 500 hectares, das quais o desenvolvimento inicial dos primeiros 50 hectares será promovido em forma de projecto público de investimento, enquanto os restantes 450 hectares serão desenvolvidos por desenvolvedores privados.	Nampula	GAZEDA
Projecto de Desenvolvimento do Cinturão Industrial de Nacala	Um total de 100 hectares serão preparados para a área de cinturão industrial onde as indústrias que pretendem se estabelecer na ZEE de Nacala serão guiados. O GAZEDA obterá os Direitos de Uso de Terra (DUAT) e organizará os serviços públicos incluindo os lotes de terra com infra-estruturas (vias de acesso, electricidade e abastecimento de água) para fornecer aos investidores privados. Este projecto é uma medida imediata para atender à rápida e crescente demanda por terrenos industriais em Nacala ZEE até que o Parque Industrial de Nacala entre em operação.	Nampula	GAZEDA
Projecto de Estradas de Acesso ao Porto de Nacala	O projecto acomodará o tráfego de estrada prevista para aumentar como consequência do aumento da capacidade portuária e o desenvolvimento urbano que irá acontecer na Área da Baía de Nacala. Esta Estrada de Acesso irá se estender a partir da Estrada Nacional N-12 para o norte até o Porto de Nacala com extensão de 13,5 km incluindo uma seção de ponte com comprimento de 0,7km. Inicialmente será uma estrada de duas vias, que será expandida mais tarde para uma estrada de duas faixas em cada via.	Nampula	ANE
Projecto de Parque de Manobra Ferroviária e Terminal Multimodal	O projecto terá três componentes, a saber 1) terminal multimodal (comboio e caminhão), 2) parque de manobras de comboios e 3) parque de comboios. O projecto assegurará o transbordo eficaz de cargas do caminho-de-ferro para caminhões e vice-versa no terminal multimodal (estação de carregamento ferroviário com terminal para caminhão). O parque de manobras de comboios do projecto irá possibilitar uma manobrar eficiente dos vagões cujo número é esperado que aumente em consequência do maior volume cargas manuseados no Porto de Nacala, na ZFI planeada e nas áreas industriais da hinterland portuária. A capacidade de manuseio de cargas será de 50 a 60 mil TEU por ano. O sítio proposto para o projecto se localizará ao longo da rota proposta para a estrada de acesso ao porto a aproximadamente 10 km a sul do Porto de Nacala.	Nampula	MTC
Projecto de Central Térmica	Uma central térmica será estabelecida na ZEE de Nacala. A capacidade	Nampula	EDM

de Nacala	de geração será de 200 a 300 MW na primeira fase e 600 MW na segunda fase. O sítio proposto para o projecto fica no lado ocidental da entrada da Baía de Nacala, no banco oposto da Baía de Nacala. O carvão ou o gás natural serão usados como combustível.		
Projecto de Ampliação do Abastecimento Urbano de Água de Nacala	O projecto melhorará a capacidade de abastecimento de água para 50.000 m <sup>3</sup> por dia (14,6 milhões de m <sup>3</sup> por ano) para atender ao aumento da demanda de água na Área da Baía de Nacala para o ano 2017. Os componentes do projecto incluem a melhoria da capacidade da estação de tratamento de água da Barragem de Muecula, a expansão do sistema de distribuição de água na Cidade do Porto de Nacala e o desenvolvimento de um sistema de distribuição de água no Distrito de Nacala-a-Velha.	Nampula	FIPAG
Projecto de Melhoria da Gestão das ZEEs/ ZFIs	Em Moçambique, especialmente para a Região do Corredor de Nacala e Maputo, existe a exigência de capacidades físicas e competências humanas para receber investimentos/empresas vindouros através do fornecimento de parques industriais ou áreas industriais designadas com a infra-estrutura necessária, bem como o fornecimento de serviços de gestão para as empresas vindouras e em operação. O projecto almeja a capacitação do GAZEDA para melhoria da gerência da ZEE de Nacala e o planeamento de novos ZEEs e ZFIs em Moçambique, especialmente com o propósito de aumentar as capacidade físicas e humanas do GAZEDA para acomodar as empresas vindouras e apoiar as outras em operação.	Nampula	GAZEDA

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.2 Programa de Centro de Crescimento Regional de Nampula**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto de Desvio Rodoviário (Bypass) Sul de Nampula	A Cidade de Nampula continuará a crescer como o centro de negócios, comercial e industrial do norte de Moçambique e como o nó viário das estradas nacionais e inter-regionais. O projecto desviará os tráfegos da Estrada Nacional N-13 para/do oeste e da Estrada Nacional N-1 para/do leste de modo a evitar a do tráfego no centro da cidade. O desvio terá a extensão de 32,5km de passando ao sul da Cidade de Nampula como parte do anel rodoviário a ser proposto para o futuro, e a sua largura será de 16 metros para o desenvolvimento inicial.	Nampula	ANE
Projecto de Transferência do Parque de Manobra de Comboio e Criação do Terminal Multimodal de Nampula	O projecto fornecerá um terminal multimodal de cargas (comboio e caminhão) para manusear de forma eficiente as cargas de/para Nacala e áreas interiores em direcção a Malawi. O projecto também relocará o parque de manobras de comboio existente na estação de Nampula para leste por aproximadamente 30 km, colocando-o no mesmo sítio do terminal multimodal de cargas. O parque também será dotado de uma oficina para comboios. A área total será de aproximadamente 22 hectares. A capacidade de manuseio de contentores será de 50 a 60 mil TEUs por ano.	Nampula	MTC
Projecto de Desvio Ferroviário (Bypass) de Nampula	O desvio ferroviário de duas vias desviará os comboios que transportam o carvão produzido em Moatize, cargas gerais e contentores para evitar a congestão e a degradação do ambiente urbano na área central da Cidade de Nampula. A rota do desvio corre ao norte da Cidade de Nampula com uma extensão de 43 quilómetros.	Nampula	MTC
Projecto de Melhoria dos Pontos de Cruzamento da	As passagens de nível do caminho-de-ferro serão melhoradas para reduzir os possíveis riscos de acidente de trânsito e a separação das áreas das comunidades locais causados pelo caminho-de-ferro com o	Nampula	ANE

Linha Férrea	seu tráfego aumentado. O projecto propõe três viadutos de duas faixas por sobre a Estrada Nacional N-13 e um viaduto de quatro faixas na área urbanizada dentro da Cidade de Nampula.		
--------------	---	--	--

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.3 Programa de Centro Logístico e Industrial de Cuamba**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto de Desvio (Bypass) de Estrada de Cuamba	O projecto desviará o tráfego da Estrada Nacional N-13 para prevenir a degradação do ambiente urbano e minimizar o risco de acidentes de trânsito e ao mesmo tempo guiar a expansão da área urbana para norte de Cuamba atravessando o rio afluente do Rio Lúrio. O desvio de estrada será de duas faixas com cerca de 11 km de comprimento incluindo uma ponte de 50 metros por sobre o rio. Uma nova secção de estrada a partir do desvio irá se estender a partir da Estrada Nacional N-13 a aproximadamente 5 km a leste de Cuamba, rumando no sentido oeste-noroeste para convergir com a Estrada Nacional N-360.	Niassa	ANE
Projecto de Parque Industrial de Cuamba	O projecto irá fornecer um parque industrial onde vários produtos agrícolas e madeiras provenientes das áreas adjacentes de Cuamba serão processados, aproveitando a localização geográfica de Cuamba. Dentre os produtos agrícolas a serem processados estão incluídos milho, mandioca, feijão nhemba, feijão boer, soja, gergelim, algodão e tabaco. O parque industrial de 25 hectares será localizado numa área triangular cercada pela Estrada Nacional N-360, Estrada Nacional N-13 e a linha férrea que vai a Lichinga formando uma com as citadas estradas.	Niassa	GAZEDA
Projecto de Estrada Cuamba-Marrupa	O projecto irá fornecer uma estrada para todas as estações do ano entre Cuamba e Marrupa de modo a assegurar à população ao longo da estrada o acesso para todo o ano e em qualquer clima e também a melhoria no acesso ao mercado dos agricultores das áreas adjacentes que possuem alto potencial agrícola. A estrada será de duas faixas com 236 km de comprimento.	Niassa	ANE

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.4 Programa de Centro de Exploração do Gás Natural e Indústria Química em Palma**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto do Porto de Palma	Em Palma, são esperadas instalações de Plantas de produção de GNL aproveitando o gás natural proveniente dos campos de gás offshore, para 2018. Ao mesmo tempo, as indústrias químicas de produção de metanol e amónia usando gás natural são esperadas para serem desenvolvidas em Palma em torno de 2020. Para acomodar estas indústrias relacionadas ao gás natural em Palma e desenvolver eficazmente os sectores de suporte para estas indústrias relacionadas ao gás natural, é essencial que Palma tenha um porto público.  Actualmente a construção de plantas de GNL é planeada sem uma análise adequada sobre o uso de terras e infra-estruturas para as indústrias químicas e o desenvolvimento futuro em Palma. É urgente preparar um plano integrado de uso de terra e infra-estruturas a apoiar não apenas a produção de GNL, mas também as indústrias químicas e o desenvolvimento futuro de Palma.	Cabo Delgado	CFM
Projecto de Central Térmica de Palma	Para tirar proveito da presença de gás natural a ser explorado nos campos de gás offshore, uma central eléctrica térmica será construída com uma capacidade inicial de geração de cerca de 75MW para fornecer	Cabo Delgado	EDM

	energia não apenas às áreas urbanas de Palma mas também aos sectores de suporte da produção de GNL e outras indústrias químicas a utilizarem o gás natural, mas também a outras áreas incluindo Pemba e a Área da Baía de Nacala.		
Projecto de Abastecimento de Água Urbana de Palma	O abastecimento de água urbana será expandido para atender à demanda crescente de água devido à crescente população urbana e ao desenvolvimento de sectores de suporte para exploração de gás natural e potenciais indústrias químicas.	Cabo Delgado	FIPAG
Projecto de Expansão Urbana de Palma	Palma necessita acomodar um número crescente de afluxo de migrantes e uma grande expansão das áreas urbanas. As estradas urbanas, canalização de escoamento, linhas de electricidade e redes de água serão fornecidos para as áreas urbanas expandidas. Este projecto de expansão urbana também fornecerá sítios para uma variedade de serviços sociais, hospitais, postos de saúde e escolas.	Cabo Delgado	A ser definido

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.5 Programa Sectorial de Modernização da Logística**

Projecto	Resumo	Provincia	Agência Executora
Projecto de Parque de Contentores no Interior em Liwonde e Chipoka (Malawi) -Projecto de Parque de Contentores no Interior em Chipoka (Zâmbia)	O Parque de Contentores no Interior (PCIs) será estabelecido em dois sítios de Malawi (Liwonde e Chipoka) e um sítio em Zâmbia (Chipata) para assegurar a exportação e importação eficiente de cargas ferroviárias através do Porto de Nacala (com economia de tempo e custo), melhorando assim a atractividade do transporte ferroviário entre Moçambique, Maláui e Zâmbia. Cada um PCI terá 1,2 hectares de área com parque para comboios, depósito aduaneiro, estação de carregamento de contentores e parque de contentores.	Malawi e Zâmbia	A ser definido
Criação de Estações de Serviços Rodoviários e Terminais para Caminhões na Estrada N-13	Serão criadas estações de serviço rodoviário com terminais para caminhão estabelecidos em quatro localizações ao longo das estradas nacionais N-1 e N-12: Namialo, Ribau e Malema na Província de Nampula e Cuamba na Província de Niassa. As estações oferecerão áreas de descanso para os motoristas de caminhão, espaços para parques, serviços de manutenção de veículos, serviços de resposta emergencial, mercado com os produtos locais e serviços de logística (armazenamento, fraccionamento de carga e redistribuição para caminhões menores). Cada estação terá área de 250 a 400 metros de comprimento e 100 a 200 metros largura.	Nampula, Niassa	ANE
Projecto de Posto Fronteiriços de Paragem Única em Mandimba	O projecto assegurará a movimentação eficaz de bens, serviços e pessoas a atravessarem a fronteira entre Moçambique e Malawi na fronteira de Mandimba. O projecto incluirá a construção de instalações (edifícios, lote para parques e estrada de ligação), procurement de equipamentos (báscula e scanner de raio-x), desenvolvimento de um quadro legal e um procedimento de facilitação alfandegária, bem como o treinamento dos funcionários da imigração e alfândega. A coordenação entre os órgãos governamentais relevantes será crucial. O projecto terá período de 6 anos incluindo o projecto do posto, formulação do quadro legal, a construção e o treinamento do pessoal.	Niassa e Maláui	Autoridade Tributária
Projecto de ZEE em Mocuba	O GAZEDA planeja desenvolver uma zona económica especial (ZEE) de 10.727 km <sup>2</sup> numa área que cobre o Distrito de Mocuba e o Posto Administrativo de Munhande na Província de Zambézia, aproveitando a sua localização estratégica. Duas iniciativas privadas para desenvolver o sistemas ferroviário que sai a partir da Província de Tete, sendo uma que vai até Nacala e a outra que vai até o Porto de Macuse, irão aumentar significativamente a viabilidade do ZEE de Mocuba. Os	Zambézia	GAZEDA

	componentes do projecto incluem o desenvolvimento da infra-estrutura, o terminal de transporte multimodal, o parque industrial (19ha), novos hotéis e a melhoria do aeroporto existente.		
Projecto de Capacitação do Órgão Regulador do Caminho-de-Ferro	O papel do INATTER (Instituto Nacional dos Transportes Terrestres), responsável pela regulamentação e supervisão dos sectores ferroviário e viário, tornar-se-á importante quando o concessionário privado da Linha Férrea do Corredor de Nacala (Caminho-de-Ferro do Norte e as novas seções da linha) entrar em operação brevemente. O projecto fortalecerá a capacidade do INATTER nas áreas de monitoria, orientação dos operadores privados e aplicação dos regulamentos, bem como de colecta de dados estatísticos de transporte, formulação de políticas e programas de transporte, padronização internacional e desenvolvimento da segurança no transporte. O projecto terá o período de três anos.	Maputo	INATTER

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.6 Programa Sectorial de Desenvolvimento de Recursos Hídricos**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto de Desenvolvimento do Sistema de Rede de Monitoria Meteorológica e Hidrológica e Capacitação	O sistema de rede de monitoria meteorológica e hidrológica deteriorado nas três autoridades gestoras regionais (ARA-Centro Norte, ARA-NORTE e ARA-Zambezi) serão reabilitados e melhorado através da aquisição de equipamentos e treinamento dos técnicos da ARA. Os números de aquisição dos equipamentos hidrométricos e os equipamentos meteorológicos serão 68 e 138 respectivamente. Um total de 15 técnicos da ARA será treinado no local por 6 meses. Os técnicos da DNA terão treinamento sobre análise de dados.	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	ARA-Norte, ARA Centro Norte e ARA Zambeze
Projecto de Barragem de Sanhute	A Barragem de Sanhute será construída a aproximadamente 39 km sudoeste da Cidade de Nacala, e ao lado da estrada N-12. O volume de água da barragem de aproximadamente 40.000 m <sup>3</sup> por dia será transferido à Barragem de Maecula aproximadamente 9 km distante da Barragem de Sanhute, e enviado adiante para a área de Nacala pela tubulação existente. Um Estudo de Viabilidade (FS) já foi concluído.	Nampula	ARA Centro Norte
Projecto de Desenvolvimento dos Recursos Hídricos do Rio Lúrio para o Abastecimento de Água na Área da Baía de Nacala	Para as áreas urbanas e actividades económicas em crescimento na Área da Baía de Nacala, é essencial desenvolver recursos hídricos do Rio Lúrio. O transporte de água, como descrito a seguir, por exemplo, é um modo de desenvolvimento dos recursos hídricos do Rio Lúrio para a Área da Baía de Nacala.  Será criado um sistema de derivação onde a água do Rio Lúrio é captada a partir de um novo açude a ser localizado a cerca de 170km ao oeste-noroeste da Área da Baía de Nacala, e transportada ao Rio Mecuburi por um canal-túnel de 56km de extensão, fluindo por gravidade pelo Rio Mecuburi até um outro açude novo a aproximadamente 110km jusante, do qual é transportada à Área da Baía de Nacala, através de um canal aberto de 60km de comprimento. O volume de abastecimento de água será de 518.000m <sup>3</sup> por dia, ou 189.000.000 m <sup>3</sup> anuais, sendo suficientes para atender à demanda de água estimada para 2035.  Levando-se em consideração os possíveis impactos negativos nas áreas situadas a jusante de um local de captação de água no Rio Lúrio, o volume de água utilizável do Rio pode não ser suficiente para satisfazer a crescente demanda na Área da Baía de Nacala. É necessário prestar atenção cuidadosa ao ambiente hídrico nas áreas a jusante do ponto de captação, para o desenvolvimento dos recursos hídricos do Rio Lúrio.	Nampula	ARA Centro Norte

Projecto de Barragem de Monte Tiza	A Barragem de Monte Tiza será construída a aproximadamente 50 km ao sul da Cidade de Nampula para fornecer um volume água de aproximadamente 259.000 m <sup>3</sup> por dia ou 95.000.000 m <sup>3</sup> por ano. Também será construído um sistema de adução de água bruta de aproximadamente 60 km de extensão.	Nampula	ARA Centro Norte
------------------------------------	---	---------	------------------

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.7 Programa Sectorial de Electricidade e Energia**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto de Reforço da Subestação de Energia entre Nampula-Nacala	A Fase 1 do projecto almeja estabilizar o fornecimento de electricidade para a Cidade de Nampula, Cidade de Nacala e a área entre as duas cidades através da construção de uma nova subestação de electricidade em Namialo na Província de Nampula e também a implementação de sistemas de controlo e outros equipamentos nas subestações existentes de Nampula 220 e Nampula Central. Na fase 2, os transformadores das quatro subestações serão reparados.	Nampula	EDM
Projecto das Linhas de Transmissão entre Chimuará-Namialo-Nacala	Serão instaladas novas linhas de transmissão (635km para 400kV, 190km para 220kV e 21km para 110kV) entre Chimuará (na Província de Zambézia) e Nacala que passa por Nicuadala, Mocuba e Alto Molócuê na Província de Zambeze e Nampula, Namialo e Monapo na Província de Nampula de modo a assegurar a distribuição estável de electricidade nestas áreas. O projecto também inclui a construção de duas novas subestações de electricidade e a instalação de equipamentos relacionados à transmissão de energia nas seis subestações existentes.	Nampula	EDM
Projecto de Linha de Transmissão entre Nacala-Palma Pemba	Uma nova linha de transmissão (com mais de 450 km de comprimento) e 3 subestações serão instaladas entre Palma, um centro potencial de exploração de gás natural e centro industrial químico, e a Área da Baía de Nacala passando por Pemba. Esta linha de transmissão será necessária quando uma nova Central Térmica usando gás natural for construída em Palma para integrar a rede de energia. As 3 subestações serão instaladas em Palma, Pemba e Nacala.	Cabo Delgado e Nampula	EDM
Projecto de Produção de Briquetes de Carvão em Tete	O projecto irá promover a disseminação do uso de bio-briquetes como uma nova fonte doméstica de energia a substituir a lenha, tirando proveito do grande volume de pó de carvão em Moatize e também da biomassa disponível na Província. O projecto contribuirá para desacelerar o desmatamento e criar novos empregos. É esperado que as actividades de Responsabilidade Social Corporativa (CSR) apoiem o presente projecto. O período de projecto será de 3 anos no mínimo incluindo a pesquisa e investigação, bem como a mobilização das PME's.	Tete	FUNAE e Sector privado:

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.8 Programa Sectorial de Gestão Social e de Meio Ambiente**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto de Desenvolvimento da Capacidade de Gestão Ambiental	No sistema existente de AIA, os proponentes de projecto devem preparar e submeter os planos de gestão ambiental. No entanto, o MICOA não desenvolveu suficiente capacidade para monitorar e orientar a implementação dos tais planos de gestão ambiental. Primeiramente será estabelecido um sistema de implementação para monitoria e orientação aos proponentes do projecto. Em segundo lugar, em concordância ao sistema de implementação a ser estabelecido, será conduzida a capacitação para implementar a	Maputo, Tete, Nampula, Cabo Delgado	Agência Nacional para o Controlo da Qualidade Ambiental, MICOA

	<p>monitoria e a orientação das actividades a serem realizadas pelos proponentes de projecto dentro dos planos de gestão ambiental.</p> <p>Além disso, laboratórios ambientais serão estabelecidos em Maputo, Tete, Nampula e Pemba, que receberão o fornecimento de um conjunto de equipamentos de monitoria ambiental necessário para a colecta de informações ambientais fundamentais. Também será empreendida a capacitação para os técnicos do MICOA em termos de uso dos equipamentos, preparação do programa de monitoria, inspecção periódica, manutenção dos equipamentos e preparação do programa de auditoria ambiental. Também será melhorada o quadro legal para o meio ambiente.</p>		
Projecto de Fortalecimento do Processo de Aquisição de DUATs	<p>A operação dos escritórios de cadastragem ao nível provincial e distrital é melhorada, nas seguintes matérias, para evitar conflitos em relação a terrenos entre investidores e comunidades:</p> <p>Gestão da base de dados de informações sobre o uso da terra e procedimentos administrativos/técnicos de cadastro de terrenos (identificação de terrenos e mapeamento pelo SIG);</p> <p>Monitoração do processo de consulta participativa;</p> <p>Conscientização das comunidades a respeito dos seus direitos ao uso da terra e do valor do terreno.</p> <p>Uma abordagem com a combinação de “DUATs comunitários” e “DUATs individuais para pequenos agricultores” deve ser promovida para assegurar os terrenos dos agricultores locais.</p> <p>O MINAG, a DNTF e o SPGC são os órgãos administrativos relevantes.</p>	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	MINAG
Projecto de Capacitação do Processo de Reassentamento	<p>A operação das direcções e serviços de planeamento territorial ao nível provincial e distrital (sob a tutela do MICOA) é melhorada, nas seguintes matérias, para evitar conflitos entre investidores e comunidades em relação a reassentamentos:</p> <p>Monitoração do processo de consulta participativa, assim como do processo de implementação de reassentamentos e indemnização;</p> <p>Conscientização das comunidades a respeito dos seus direitos ao uso da terra, do valor do terreno e do valor da indemnização.</p> <p>O MICOA, a DINAPOT e o DPOT* são os órgãos administrativos relevantes.</p>	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	MICOA

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.9 Programa de Desenvolvimento de Recursos Humanos**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto de Gestão de Escolas Baseadas na Comunidade	O projecto almeja a melhoria da qualidade da educação através da promoção de participação comunitária na gestão de escolas primárias. Utilizar a organização existente chamado “conselho escolar” para implementar as actividades de gestão escolar tais como a reabilitação de edificios escolares através da mobilização de recursos comunitários sob a supervisão das administrações distrital e provincial. O projecto terá período de dois anos.	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	MINED
Programa de Fortalecimento da Educação Secundária com Enfoque em Ciências e	O projecto almeja melhorar a qualidade da educação secundária com enfoque nas matérias de ciências e matemática, de modo a desenvolver o capital humano a contribuir para o crescimento económico do país. Será desenvolvido um sistema de treinamento em cascata a partir do nível central, nível provincial em direcção aos distritos com escolas.	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	MINED

Matemática	Também serão preparados manuais de ensino. O projecto terá duração de três anos.		
Projecto de Criação de Instituto Médio Técnico e Profissional em Nacala	Uma escola técnico-profissional de nível médio será estabelecida na Área da Baía de Nacala que fornecerá treinamentos técnicos e profissionais voltados para os sectores de transporte, logística, manufactura e serviços. A procura pela mão-de-obra qualificada dos investidores estrangeiros localizados em Nacala será atendida localmente. Está incluído no projecto o período de planeamento do conceito, Estudo de Viabilidade, Desenho Detalhado, construção, aquisição dos equipamentos necessários, desenvolvimento do programa educacional e do currículo didáctico, treinamento de professores e desenvolvimento institucional.	Nampula	MINED
Projecto de Criação de Escola de Nível Médio Técnico-Profissional em Cabo Delgado	Uma escola técnico-profissional de nível médio será estabelecida em Palma, e fornecerá educação técnica e profissional para a indústria de gás natural e outras relacionadas. O projecto vai tratar do desenvolvimento da Escola Profissional Macomia existente. A procura pela mão-de-obra qualificada dos investidores estrangeiros localizados em Palma será atendida localmente. Está incluído no projecto o período de planeamento do conceito, Estudo de Viabilidade, Desenho Detalhado, construção, aquisição dos equipamentos necessários, desenvolvimento do programa educacional e do currículo didáctico, treinamento de professores e desenvolvimento institucional.	Cabo Delgado	MINED
Projecto Criação de Instituto Superior Politécnico em Nacala	O Instituto Superior Politécnico em Nacala será estabelecido na Área da Baía de Nacala e fornecerá a educação de mais alto nível e prático relacionada aos sectores de transporte, logística, manufactura, e serviços incluindo o turismo. A procura pelos engenheiros e técnicos dos investidores estrangeiros localizados em Nacala será atendida localmente. Está incluído no projecto o período de planeamento do conceito, Estudo de Viabilidade, Desenho Detalhado, construção, aquisição dos equipamentos necessários, desenvolvimento do programa educacional e do currículo didáctico, treinamento de professores e desenvolvimento institucional.	Nampula	MINED
Projecto Criação de Instituto Superior Politécnico em Cabo Delgado	O Instituto Superior Politécnico de Cabo Delgado será estabelecido em Pemba ou Palma, e fornecerá a educação de mais alto nível e prática relacionada aos sectores de gás natural e indústrias relacionadas. A procura pelos engenheiros e técnicos dos investidores estrangeiros localizados em Palma será atendida localmente. Está incluído no projecto o período de planeamento do conceito, Estudo de Viabilidade, Desenho Detalhado, construção, aquisição dos equipamentos necessários, desenvolvimento do programa educacional e do currículo didáctico, treinamento de professores e desenvolvimento institucional.	Cabo Delgado	MINED

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.10 Programa de Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Integrado**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto de Fortalecimento da Gestão do Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala	Uma nova organização “Agência de Desenvolvimento Regional de Nacala (ADRN)” será criada sob o Ministério de Planificação e Desenvolvimento. A sua principal responsabilidade será de realizar a coordenação do planeamento e desenvolvimento entre todos os sectores e diferentes de níveis de governo na Região do Corredor de Nacala. A sua função será principalmente técnica. A agência submeterá relatórios aos organismos tomadores de decisão a nível político existentes. A capacitação desta agência (a ser estabelecida brevemente) será conduzida e cobrirá as capacidades de monitoria, avaliação, coordenação e	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	MPD e ADRN (nova agência)

	promoção para o desenvolvimento integrado.		
--	--	--	--

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.11 Programa Sectorial de Promoção de Investimentos**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Projecto de Conexão entre os Mega Projectos e a Indústria Local	<p>O objectivo deste projecto é promover a conexão entre os projectos vindouros de investimento de grande escala e as indústrias locais. Para este propósito, será introduzido um directório de empresas que inclui tanto as empresas de grande escala como as PMEs locais, e a combinação (matching) de ambas as partes será feita.</p> <p>O CPI trabalha actualmente com a UNIDO para criar a base de dados das companhias, cujos resultados serão utilizados para este projecto proposto. Este projecto terá um período de dois anos.</p>	Tete, Cabo Delgado e Nampula	CPI

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 20.2.12 Programa de Suporte às Áreas Remotas**

Projecto	Resumo	Província	Agência Executora
Programa de Suporte para Aquisição de DUATs pelos Pequenos Agricultores nas Áreas Remotas	Nas áreas alvo do Programa ProSAVANA e nas áreas adjacentes às áreas de mineração de carvão em Tete e de exploração de gás natural em Palma, será implementado o "Projecto de Fortalecimento do Processo de Aquisição de DUATs" em linha com as estratégias do ProSAVANA. Por outro lado, as áreas remotas distantes do corredor de transporte e dos principais sítios mineradores também exigem acções especiais de suporte para os pequenos agricultores especialmente quando já estão determinadas as chegadas às tais áreas remotas de investimentos privados e projectos de infra-estrutura.	Niassa e Cabo Delgado	MINAG
Programa de Desenvolvimento de Escolas Primárias nas Áreas Remotas	Nas áreas remotas distantes dos corredores de transporte, a situação das escolas primárias será melhorada em termos de edifícios para escola, móveis e casas de professores, assim como na gestão escolar. Neste programa, serão mobilizados primeiramente, esforços e recursos do governo incluindo o orçamento de modo a melhorar a situação das escolas primárias nas áreas remotas. Em segundo, serão promovidas as iniciativas da comunidade para participar na gestão da escola a nível comunitário.	Niassa e Cabo Delgado	MINED
Programa de Desenvolvimento do Centro de Saúde nas Áreas Remotas	Nas áreas remotas distantes dos corredores de transporte, a situação dos centros de saúde será melhorada em termos de edifícios, equipamentos, casas para os funcionários de saúde, assim como a gestão dos centros de saúde. Neste programa, serão mobilizados primeiramente, esforços e recursos do governo incluindo o orçamento de modo a melhorar a situação dos centros de saúde nas áreas remotas. Em segundo, serão promovidas as iniciativas da comunidade em participar nas actividades de cuidados primários de saúde a nível comunitário.	Niassa e Cabo Delgado	MISAU

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

# PARTE VII

## AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA



## Capítulo 21 Avaliação Ambiental Estratégica

### 21.1 Objectivos e Metas do Estudo de AAE

#### 21.1.1 Objectivos

A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) é desenhada na fase de concepção na preparação de políticas, planos e programas do PEDEC-Nacala numa tentativa de influenciar o modo pelo qual são determinadas as prioridades, e tomadas as decisões-chave, bem como de influir o âmbito de questões que são consideradas como factores na tomada das decisões. Os objectivos da AAE consistem nos seguintes:

- Contribuir para a integração, a uma altura inicial, de questões ambientais na formulação de estratégias de desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala;
- Avaliar os cenários de desenvolvimento e estratégias essenciais por seus impactos ambientais;
- Indicar, quando necessário, de que forma as melhorias podem ser incorporadas nas estratégias de desenvolvimento de modo a incrementar seus desempenhos ambientais;
- Proporcionar a protecção ambiental a certo nível e facilitar a consecução de resultados do desenvolvimento sustentável para o PEDEC-Nacala.

#### 21.1.2 Metas do Estudo de AAE

As metas de um estudo de AAE consistem nos cenários de desenvolvimento e estratégias essenciais, os quais são resumidos a seguir. As discussões detalhadas são incluídas no Texto Principal:

##### (1) Cenários de Desenvolvimento

Existem os seguintes dois factores pelos quais são preparados os diferentes cenários de desenvolvimento pelo PEDEC-Nacala, nomeadamente:

- Indústria Principal;
- Uso Espacial.

O padrão da indústria principal consiste em dois tipos, enquanto o padrão do uso espacial é constituído de três tipos. A Tabela 21.1.1 mostra a descrição de cada padrão:

**Tabela 21.1.1 Dois Factores e Padrões para os Cenários de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala**

<b>Padrão da Indústria Principal</b>	<b>Padrão do Uso Espacial</b>
A: Sector de mineração como sector principal B: Sectores económicos diversificados incluindo o sector de manufactura baseado na área urbana	1: Três enclaves de Tete, Palma e Nacala 2. Corredor único de Tete-Nacala e centro comercial e de produção baseado no Porto de Nacala 3. Rede de corredores ao nível regional e centros urbanos hierarquizados

As características de cada padrão da indústria principal e do uso espacial são descritas na Tabela 21.1.2:

**Tabela 21.1.2 Características dos Padrões da Indústria Principal e do Uso Espacial**

Código de Cenário	Nome do Cenário	Factores para Diferenciar os Cenários	
		Indústria Principal	Uso Espacial
A-1	Orientação do Sector de Mineração Forte e Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala	A: Desenvolvimento Regional Direccionado ao Sector de Mineração	1: Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala
B-2	Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados baseado no Corredor Único de Tete-Nacala	B: Desenvolvimento Regional baseado em Sectores Económicos Diversificados	2: Desenvolvimento do Corredor Único de Tete-Nacala
B-3	Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados baseado na Rede de Corredores ao Nível Regional	B: Desenvolvimento Regional baseado em Sectores Económicos Diversificados	3: Desenvolvimento baseado na Rede de Corredores ao Nível Regional

Cruzando-se os 2 padrões da indústria principal e os 3 do uso espacial, 6 combinações podem ser feitas. No entanto, há somente as seguintes três cenários possíveis a partir das seis combinações, conforme apresentado na Tabela 21.1.3:

- Cenário A-1;
- Cenário B-2;
- Cenário B-3.

**Tabela 21.1.3 Cenários de Desenvolvimento pela Combinação dos Padrões da Indústria Principal e do Uso Espacial**

Padrão do Uso Espacial	Padrão da Indústria Principal	
	A	B
1	A-1	-
2	-	B-2
3	-	B-3

Os mapas conceptuais dos referidos cenários são apresentados na Figura 21.1.1:

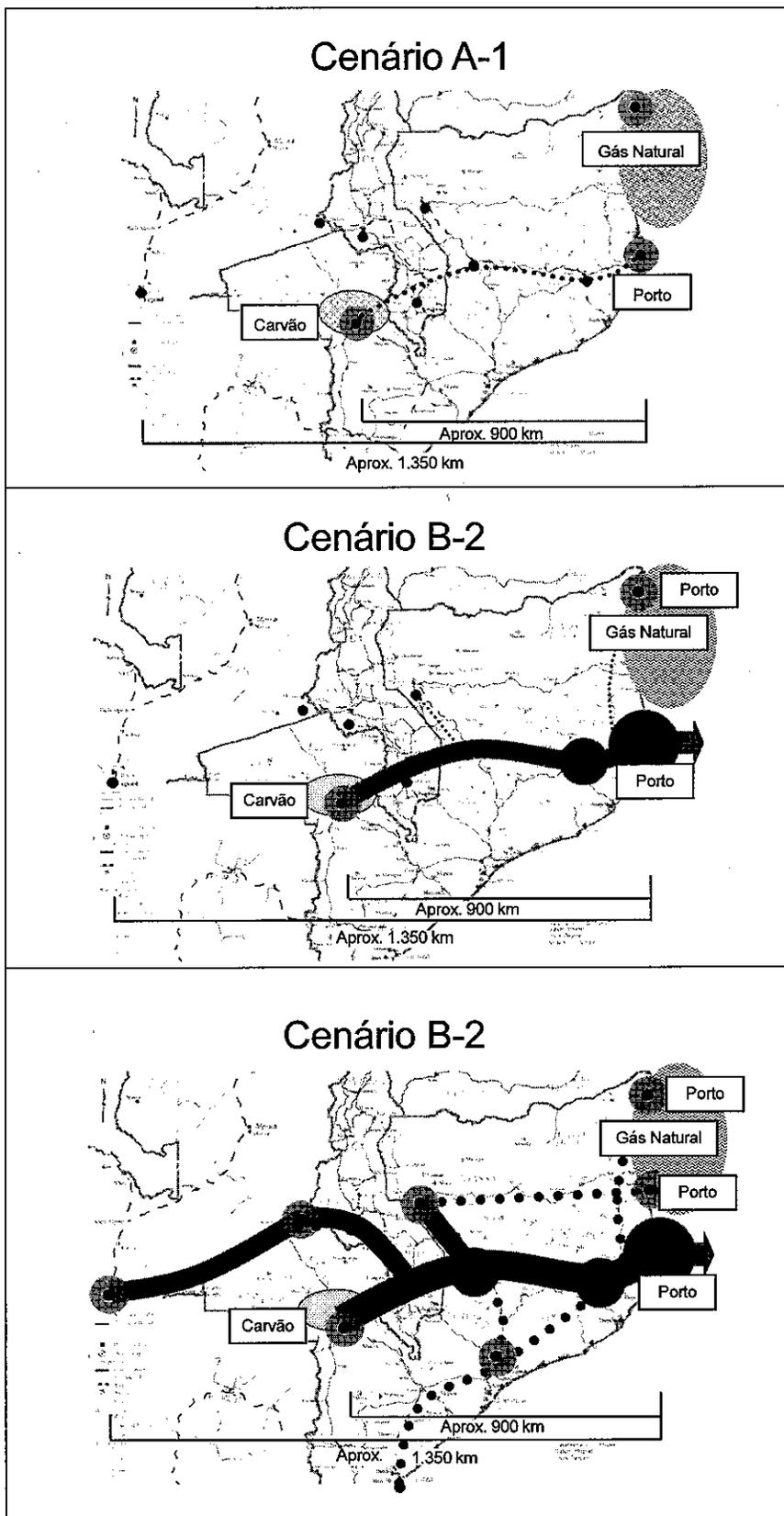


Figura 21.1.1 Metas da AAE: Três Cenários de Desenvolvimento

**(2) Estratégias de Desenvolvimento Essenciais**

O PEDEC-Nacala propõe as seguintes sete estratégias, as quais são consideradas como estratégias de desenvolvimento essenciais para a implementação do desenvolvimento integrado da Região do Corredor de Nacala:

- Estratégia-1: Asseguração da função de transporte do Corredor de Nacala
- Estratégia-2: Desenvolvimento de uma base para a Área da Baía de Nacala e a Grande Nampula
- Estratégia-3: Promoção do desenvolvimento agrícola através das Estratégias do ProSAVANA
- Estratégia-4: Melhoria da gestão ambiental e da terra
- Estratégia-5: Capacitação do quadro institucional para a coordenação e promoção do Desenvolvimento Regional Integrado
- Estratégia-6: Fortalecimento da educação básica e recursos humanos para o sector industrial
- Estratégia-7: Atenções aos problemas sociais emergentes, pessoas vulneráveis e áreas remotas

## **21.2 Metodologia**

### **21.2.1 Processo de AAE**

#### **(1) Etapas do Estudo de AAE**

O estudo de AAE compreende quatro etapas conforme ilustrado. A descrição de cada etapa é discutida como segue:

##### **1) Primeira Etapa: Determinação do Escopo**

Esta etapa da AAE define o escopo do objecto/alvo da avaliação. As actividades da etapa de determinação do escopo incluem:

- Investigação de campo de reconhecimento para compreender o escopo geográfico e temporal do impacto potencial nos locais propostos;
- Coleta e revisão dos dados da linha de base e secundários em relação às questões ambientais e sociais e actividades económicas no Corredor de Nacala afectado, bem como verificação da conformidade com as políticas e regulamentos obrigatórios;
- Preparação do quadro de AAE.

##### **2) Segunda Etapa: Identificação dos Impactos**

Os objectivos da identificação dos impactos incluem:

- Identificar os impactos positivos e negativos, em relação aos diferentes cenários de desenvolvimento (opções estratégicas);
- Determinar os critérios de AAE;
- Definir os indicadores estratégicos para a avaliação e monitoração.

As actividades-chave desta etapa são as seguintes:

- Analisar as informações da linha de base;
- Descrever a situação actual de uma maneira que seja relevante para a identificação dos impactos;
- Apoiar a equipa de planificação na interpretação dos cenários;
- Apoiar a equipa de planificação na definição de opções de planeamento considerando os cenários adoptados;
- Determinar os critérios de AAE considerando alguns pontos de vista do público e dos interessados.

##### **3) Terceira Etapa: Avaliação dos Impactos**

Os objectivos desta etapa são analisar e avaliar os impactos das opções de planeamento e contribuir para a selecção das melhores opções que irão assegurar a consideração, bem como a integração de questões da sustentabilidade ambiental e perspectivas numa forma coerente. As actividades-chave da etapa em questão consistem nas seguintes:

- Reanalisar as perspectivas e pontos de vista, por meio da participação pública e consultas com as instituições relevantes;
- Criar o quadro para a avaliação baseada nos cenários de desenvolvimento e estratégias

- propostas;
- Identificar as medidas de mitigação.

#### **4) Quarta Etapa: Feedback e Acompanhamento**

A quarta etapa é fundamentalmente para acompanhar a eficiência e efectividade da implementação das soluções de planeamento, em termos de critérios ambientais e de sustentabilidade, assegurando a monitoração e avaliação sistemática de mudanças-chave que podem ocorrer no meio ambiente. As actividades-chave incluem:

- Monitorar os impactos do plano através dos indicadores seleccionados;
- Desenvolver e preparar relatórios.

### **21.2.2 Ferramentas de AAE**

As seguintes ferramentas são adoptadas para a avaliação na AAE do PEDEC-Nacala:

#### **(1) Avaliação dos Cenários de Desenvolvimento**

Os cenários de desenvolvimento são avaliados por meio da identificação (análise) de riscos e testes da sustentabilidade. A identificação de riscos tem como objectivo analisar a potencialidade de riscos associados aos aspectos económico, espacial, social e ambiental. Os Testes da Sustentabilidade são para submeter cada actividade a um teste simples da sustentabilidade geral dos cenários, enquanto a sustentabilidade geral é analisada por três aspectos tais como recursos naturais, condições sociais e culturais e a economia.

#### **(2) Avaliação das Estratégias de Desenvolvimento Essenciais**

As estratégias essenciais são avaliadas com uso da Análise da Compatibilidade. Uma Análise da Compatibilidade é realizada para comparar as diferentes estratégias de modo a identificar estratégias mutuamente compatíveis ou incompatíveis.

## 21.3 Envolvimento dos Interessados

Um Grupo de Trabalho (W/G) foi estabelecido para orientar e apoiar a Equipa de Estudo da JICA, como se mostra na Tabela 21.3.1. Adicionalmente, as Reuniões do Grupo de Discussão, Road Shows (viagens de apresentação) e Seminários Internacionais foram realizados para partilhar as informações com os membros das diversas organizações e representantes de outros países.

**Tabela 21.3.1 Membros e Papéis do Grupo de Trabalho**

Estrutura de Gestão do Projecto	Membros Propostos	Papéis, Período e Local das Reuniões
Grupo de Trabalho (W/G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MPD (Secretariado)</li> <li>• Cinco Províncias-alvo</li> <li>• GAZEDA</li> <li>• MTC</li> <li>• CENACARTA</li> <li>• ME</li> <li>• MINAG</li> <li>• MIREM</li> <li>• MIC</li> <li>• MITUR</li> <li>• CFM</li> <li>• ANE</li> <li>• DNA</li> <li>• EDM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Discutir, de forma adequada, os aspectos técnicos do Projecto e disponibilizar os dados e informações necessárias para o Projecto.</li> <li>• Realizar uma reunião ao ser produzido cada relatório importante do Projecto, para discutir seus conteúdos, embora os temas e o calendário da reunião sejam fixados conforme necessidade.</li> </ul>

Na seguinte tabela, são resumidas as reuniões do Grupo de Trabalho que foram realizadas no âmbito do estudo. Para partilhar as informações sobre o PEDEC-Nacala, essas reuniões tiveram por objectivo apresentar e discutir periodicamente os resultados do estudo com os ministérios e/ou instituições governamentais, assim como tomar feedback para o Estudo da JICA. O processo de apresentação e discussão constitui o núcleo do processo de AAE:

**Tabela 21.3.2 Lista das Reuniões do Grupo de Trabalho**

Nº	Data	Objectivos Principais	Local	Nº dos Participantes*
<b>Steering Committee (SC)</b>				
SC1	04, Mai, 2012	Explicação do ICR e Lançamento do Projecto	Maputo	32
SC2	27, Nov, 2012	Explicação do PR	Maputo	19
SC3	30, Ago, 2013	Explicação do ITR	Maputo	15
<b>Grupo de Trabalho (WG)</b>				
WG1	24, Ago, 2012	Partilhar o progresso do estudo de cada sector	Maputo	6
WG2	06, Set, 2012	Partilhar o progresso do estudo de cada sector	Maputo	7
WG3	21, Set, 2012	Partilhar o progresso do estudo de cada sector e realizar um Workshop sobre a Visão do Projecto	Maputo	8
WG4	28, Set, 2012	Partilhar o progresso do estudo de cada sector e realizar um Workshop sobre a Visão do Projecto	Nampula	16
WG5	02, Out, 2012	Partilhar o progresso do estudo de cada sector	Maputo	5
WG6	28, Mar, 2013	Partilhar o progresso do estudo de cada sector	Maputo	5
WG7	16, Mai, 2013	Partilhar o progresso do estudo de	Maputo	12

		cada sector		
WG8	10, Jun, 2013	Partilhar o progresso do estudo de cada sector	Nampula	11
WG9	12, Jun, 2013	Partilhar o progresso do estudo de cada sector, ITR e projectos de prioridade	Maputo	19
WG10	09-10, Dez, 2013	Partilhar o progresso do estudo de cada sector e realizar um workshop sobre AAE	Nampula	21
WG11 **	13, Dez, 2013	Discutir os projectos de prioridade e partilhar os resultados do workshop sobre AAE realizado em Nampula	Maputo	19
<b>Grupo de Trabalho Integrado</b>				
IWG1	26, Nov, 2012	Explanação do PR	Maputo	23
IWG2	29, Ago, 2013	Explanação do ITR	Maputo	28
<b>Reunião do Grupo de Discussão (DGM) **</b>				
DGM	30, Set, 2013	Discussão sobre os programas de desenvolvimento da Área da Baía de Nacala e da Grande Nampula e programas de operação ferroviária da carga	Maputo	30
<b>Road-Show (RS)</b>				
RS1	07, Dez, 2012	Explanação do PR	Lichinga	20
RS2	10, Dez, 2012	Explanação do PR	Nampula	23
RS3	11, Dez, 2012	Explanação do PR	Pemba	29
RS4	14, Dez, 2012	Explanação do PR	Quelimane	-
RS5	17, Dez, 2012	Explanação do PR	Tete	-
<b>Seminário Internacional (IS)</b>				
IS1	15, Mar, 2013	Partilhar as informações e fortalecer a cooperação com os países vizinhos	Maputo	93
IS2 **	20-21, Mar, 2014	Partilhar as informações e fortalecer a cooperação com os países vizinhos bem como o sector privado	Nampula	129

Os participantes do lado Japonês não estão incluídos no número (\*). Os representantes municipais e distritais (presidentes dos conselhos municipais e administradores dos governos distritais) estiveram presentes na Reunião do Grupo de Discussão, a 11ª Reunião do Grupo de Trabalho em Maputo e o 2º Seminário Internacional e participaram nas discussões do Projecto (\*\*).

## 21.4 Avaliação dos Cenários de Desenvolvimento

### 21.4.1 Geral

Como mencionado na secção anterior, as avaliações dos cenários de desenvolvimento propostos são realizadas por meio da análise de identificação de riscos e testes da sustentabilidade. Estas ferramentas possibilitarão uma avaliação dos riscos envolvidos e níveis da sustentabilidade em geral associados à adopção dos cenários de desenvolvimento propostos e seus impactos nos contextos económico, ambiental e social. Os seguintes cenários de desenvolvimento propostos são discutidos na presente secção:

<b>A-1</b>	Orientação do Sector de Mineração Forte e Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala
<b>B-2</b>	Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados baseado no Corredor Único de Tete-Nacala
<b>B-3</b>	Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados baseado na Rede de Corredores ao Nível Regional

### 21.4.2 Análise de Identificação de Riscos

Os três cenários de desenvolvimento são avaliados dos pontos de vista económico, espacial, social e ambiental. A Tabela 21.4.1 mostra os resultados da análise. Com base em tais resultados, os seguintes impactos destacam-se:

#### 1) Cenário A-1: Orientação do Sector de Mineração Forte e Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala

As implicações deste cenário sugerem que o sector de mineração continuará a propulsar o desenvolvimento económico na região tendo a exploração do carvão como uma indústria principal. Conforme discutido no Texto Principal, Moçambique possui as reservas de carvão relativamente extensas e conhecidas, localizadas na Província de Tete. O país desempenha um papel muito importante no fornecimento do carvão não apenas internamente mas também para as nações vizinhas da África Austral. Em termos de benefícios económicos, este cenário proporcionará um forte apoio para os investidores na exploração intensiva do carvão e maximizará o aproveitamento dos recursos minerais em questão, não somente para o uso interno mas também importantemente fortalecendo a exportação do carvão para os países vizinhos, o que permitirá, como consequência, a larga expansão das economias regional e nacional.

A partir das perspectivas sociais, o cenário sustenta as comunidades locais e gera empregos. No entanto, do ponto de vista ambiental, este cenário de desenvolvimento, por ser com uma indústria baseada nos recursos, pode não ser sustentável em longo prazo. Há também alguns riscos associados com o cenário em questão, que possam ser causados por desastres naturais e condições nacionais extremas. Do ponto de vista de segurança e perigos, o cenário necessitará de apoio por sólidas políticas ambientais e os mecanismos institucionais deverão estar em funcionamento para a monitoração do cumprimento das responsabilidades. Algumas questões são também associadas com este cenário em termos de ciclo de vida do carvão, inclusive os impactos sobre a qualidade do ar e água.

## **2) Cenário B-2: Desenvolvimento do Sector Económico Diversificado com base no Único Corredor Tete-Nacala**

No âmbito deste cenário de desenvolvimento, a diversificação dos sectores económicos irá minimizar os riscos das concentrações geográficas e sectoriais do carvão. Com o proposto corredor Tete-Porto de Nacala, a interconexão e ligações serão fortemente integradas pelas redes de transporte inclusive a das linhas férreas, que podem transportar mercadorias não-carvão em longas distâncias. No corredor melhorado, os potenciais de desenvolvimento irão surgir, juntamente com a possibilidade de promover outros sectores além dos sectores comercial e de logística, como por exemplo, o de manufactura, especialmente nos grandes centros urbanos, tais como Nacala e Nampula. Este cenário também promoverá grande desenvolvimento económico e concentrará o desenvolvimento nos grandes centros urbanos e áreas ao longo do corredor principal. Consequentemente, a intensidade de tal desenvolvimento económico será um aumento significativo em comparação com o Cenário 1. Sob este cenário, implicações sociais e ambientais serão centradas no aumento da migração e circulação de pessoas ao redor de Tete e Nacala, que irá resultar num incremento da demanda por serviços sociais e questões urbanas relacionadas, inclusive resíduos sólidos, bem como a demanda por alojamento e electricidade.

## **3) Cenário B-3: Desenvolvimento do Sector Económico Diversificado com base numa Rede de Corredores ao Nível Regional**

O Cenário B-3 promove várias indústrias numa vasta área. Este cenário irá oferecer oportunidades de negócios para uma ampla gama de sectores e populações. Como resultado, o crescimento económico tornar-se-á mais compartilhado e espalhado em áreas mais extensas. Do ponto de vista de estabilidade económica, o Cenário B-3 apresenta o nível mais alto do que o Cenário A-1. No entanto, haverá riscos e a proliferação de vários tipos de problemas ambientais urbanos associados a este cenário de desenvolvimento, caso não forem adequadamente desenvolvidas as infraestruturas, tais como abastecimento de água, instalações de tratamento de águas de esgotos e gestão de resíduos sólidos. Ocorrerão problemas ambientais mais complicados no Cenário B-3.

Tabela 21.4.1 Resultados da Análise de Identificação de Riscos

Código do Cenário	Nome do Cenário	Factores para Diferenciar os Cenários		Características dos benefícios/impactos		
		Maiores Indústrias	Padrões Espaciais	Benefícios /Impactos Económicos e Espaciais	Impactos Sociais	Impactos Ambientais
A-1	Orientação forte para o sector de mineração e três enclaves de Tete, Palma e Nacala	A. Desenvolvimento regional orientado para o sector de mineração	1: Três enclaves de Tete, Palma e Nacala	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investimentos concentrados em sector de mineração, incluindo sectores de apoio, infraestrutura e instalações urbana ocorrerão em Tete e Palma. A eficiência do capital investido nesse desenvolvimento relacionado à mineração deve ser relativamente alta.</li> <li>Entretanto, como os sectores de apoio, infraestrutura e funções urbanas serão desenvolvidos relacionados ao sector de mineração, será difícil para outros sectores económicos utilizarem-nos para o seu desenvolvimento futuro. Como resultado, não serão muitos os sectores económicos capazes de se desenvolver com base nas infraestruturas e funções urbanas desenvolvidas para os sectores de mineração em Tete e Palma.</li> <li>Como o desenvolvimento dos recursos minerais é influenciado pela flutuação do preço internacional e outros choques externos, a economia da região do Corredor de Nacala não será sustentável a longo prazo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ocorrerá uma grande migração de gestores, engenheiros e outros trabalhadores de fora para os enclaves, causando vários problemas sociais.</li> <li>Por outro lado, o emprego de recursos humanos locais para o desenvolvimento dos recursos minerais será limitado. Os sectores de apoio ao desenvolvimento mineiro incluem o fornecimento de peças sobressalentes das máquinas e serviços de manutenção da escavação, além de transporte, que serão operados pelas empresas estrangeiras. Assim, os benefícios desse cenário de desenvolvimento não atingirão uma área grande, concentrando-se nas áreas dos três enclaves.</li> <li>Os impactos sociais causados pelo desenvolvimento também se limitarão a três enclaves.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mineração de carvão mudará as características do terreno, alterando provavelmente a paisagem, vegetação, habitats de animais selvagens, qualidade do ar e da água.</li> <li>Como o desenvolvimento se limitará principalmente a áreas dos três enclaves, o impacto ambiental também será geograficamente limitado. Esta situação facilitará relativamente a tomada de medidas de atenuação do impacto ambiental, controle e monitoramento ambientais.</li> <li>As grandes companhias mineiras conduzem a gestão ambiental relativamente bem. Entretanto, se ocorrer um acidente, um grande impacto ambiental negativo será provocado em Tete e na costa de Palma, em Cabo Delgado.</li> <li>Pode aumentar o impacto negativo sobre o ambiente de vida e saúde dos habitantes devido à poluição de pó provocada pelo transporte de carvão, bem como pelo seu carregamento e descarregamento.</li> <li>Se os impactos negativos acima forem muito grandes, pode haver queda ou suspensão da operação mineira, bem como fechamento das minas. Neste caso, o impacto sobre a economia regional será grave.</li> </ul>

Código do Cenário	Nome do Cenário	Factores para Diferenciar os Cenários		Características dos Benefícios/Impactos		
		Maiores Indústrias	Padrões Espaciais	Benefícios /Impactos Económicos e Espaciais	Impactos Sociais	Impactos Ambientais
B-2	Desenvolvimento de sectores económicos diversificados no Corredor Simples Tete-Nacala	B. Desenvolvimento regional baseado em sectores económicos diversificados	2: Desenvolvimento do corredor simples Tete-Nacala	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os riscos causados pela concentração geográfica do desenvolvimento económico serão atenuados, comparados com o cenário 1, devido aos diversos sectores económicos em áreas amplas.</li> <li>Os portos de Tete e Nacala serão ligados fortemente por caminhos-de-ferro e estrada principal, que podem transportar cargas que não sejam carvão a longa distância. Com o corredor melhorado, surgirão potenciais de desenvolvimento. Será possível promover o desenvolvimento não somente nos sectores de comércio e logística, mas nos de manufactura, especialmente em grandes centros urbanos, como Nacala e Nampula. Como o corredor de transporte melhorado será somente um, de Tete ao Porto de Nacala, o maior desenvolvimento económico tende a se concentrar em maiores centros urbanos e em áreas ao longo do corredor principal. Como resultado, a intensidade do desenvolvimento económico aumentará significativamente, comparada com os cenários 1 e 2.</li> <li>Com o melhoramento do transporte no corredor, os custos de transporte serão reduzidos bastante ao longo do corredor. Além disso, com o melhoramento dos centros urbanos, os sectores privados serão capazes de criar uma cadeia de valor para os sectores agrícolas.</li> <li>Entretanto, Palma e Pemba não serão fortemente ligados com o corredor principal Tete-Porto de Nacala. Como resultado, os sectores de manufactura próximos do Porto de Nacala não terão efeitos sinérgicos com a exploração de gás natural e indústrias químicas em Palma.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Como o transporte do corredor será melhorado principalmente entre Tete e Porto de Nacala, a escala e a extensão das vantagens do desenvolvimento serão limitadas a áreas ao longo do corredor principal (Tete-Porto de Nacala).</li> <li>Como resultado, a redução de preço dos produtos de consumo e materiais de construção devido à redução dos custos de transporte não será aproveitada muito amplamente na região. O melhoramento do acesso ao mercado deverá também ser limitado a áreas do corredor, e não atingirá áreas distantes do corredor principal.</li> <li>Com o transporte pouco extenso da rede do corredor, uma enorme área remota será mantida na região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O impacto ambiental se limitará às áreas ao longo do corredor Tete-Nacala.</li> <li>Em grandes centros urbanos nos pontos nodais importantes, como Nacala e Nampula, o impacto ambiental aumentará devido ao aumento da concentração populacional e desenvolvimento económico.</li> </ul>

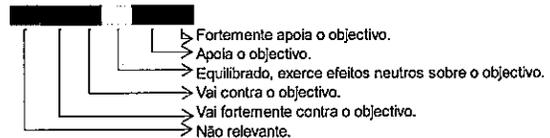
Código do Cenário	Nome do Cenário	Factores para Diferenciar os Cenários		Características dos benefícios/Impactos		
		Maiores Indústrias	Padrões Espaciais	Benefícios /Impactos Económicos e Espaciais	Impactos Sociais	Impactos Ambientais
B-3	Desenvolvimento de sectores económicos diversificados baseado na rede de corredor que abrange uma região ampla	B. Desenvolvimento regional baseado em sectores económicos diversificados os	3: Desenvolvimento baseado em rede de corredor de região ampla	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os sectores económicos se tornarão mais diversificados e o risco causado pela flutuação da demanda do mercado de recursos minerais será aliviado comparado com os cenários 1 e 2.</li> <li>Com o transporte extensivamente melhorado da rede de corredor, não somente as grandes empresas, como também as médias e pequenas poderão participar das oportunidades de desenvolvimento que surgirão devido ao melhoramento do transporte no corredor. Ao mesmo tempo, uma variedade de sectores económicos poderá crescer utilizando vários potenciais dispersos em uma região ampla. Isso beneficiará a economia nacional como um todo.</li> <li>Por outro lado, o melhoramento da rede de corredor em região ampla será oneroso. Os sectores económicos da região deverão fazer esforços contínuos para promover um desenvolvimento económico diversificado geograficamente para gerar um volume suficiente de cargo para sustentar a rede extensiva de corredor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Com o melhoramento extensivo da rede de corredor, a acessibilidade a infraestruturas e serviços será melhorada muito, e o custo de tempo sustentado por pessoas e negócios será reduzido em uma ampla área da região.</li> <li>Esse tipo de rede de corredor extensivo tem um efeito positivo de reduzir os preços dos produtos de uso diário e materiais de construção.</li> <li>Devido à redução dos custos de transporte, os preços de aquisição de produtos agrícolas por pequenos agricultores podem ser melhorados.</li> <li>Os pequenos agricultores terão oportunidades de expandir seus mercados devido ao acesso melhorado.</li> <li>Oportunidades de negócio aumentarão devido à expansão geográfica de áreas desenvolvidas. Por outro lado, há o risco de aumentar a diferença entre os ricos e os pobres.</li> <li>Os riscos de crime e prevalência de doenças contagiosas podem aumentar em áreas amplas devido ao grande volume de migração.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se o fornecimento de infraestrutura se atrasar, o impacto negativo sobre o ambiente de vida pode aumentar na área da Baía de Nacala, devido ao rápido crescimento populacional, causando uma rápida expansão urbana, congestionamento de tráfego, aumento de resíduos sólidos e esgoto.</li> <li>No caso da área da Baía de Nacala, ocorrerão o desenvolvimento dos sectores de manufactura e o crescimento das atividades comerciais e logísticas. Pode acarretar impactos ambientais de forma agravante.</li> <li>Nampula continuará aumentando a sua população e expandindo o desenvolvimento económico. Como resultado, o impacto ambiental aumentará. O transporte ferroviário de grande quantidade de carvão passando pela região central da cidade de Nampula pode causar impactos negativos graves. Além disso, no caso de transporte rodoviário pela Estrada Nacional No. 13, o corredor principal também passa na região central de Nampula. Esses factores agravantes podem causar impactos negativos graves. Ademais, esses impactos graves podem dificultar o desenvolvimento económico da Grande Nampula.</li> </ul>

### 21.4.3 Testes da Sustentabilidade

A sustentabilidade de cada cenário é avaliada do ponto de vista de recursos naturais, condições sociais e culturais e aspectos económicos. Os resultados da avaliação são apresentados na Tabela 21.4.2:

**Tabela 21.4.2 Resultados dos Testes da Sustentabilidade para os Cenários de Desenvolvimento**

Critério-Metas e Objectivos Básicos	Indicadores	Assecuração do Desempenho		
		Cenário A-1	Cenário B-2	Cenário B-3
<b>Efeitos sobre os Recursos Naturais</b>				
Áreas Protegidas e Vida Selvagem: Devem ser conservadas, e estes recursos devem ser reforçados, onde seja prático.	As áreas sensíveis são apresentadas no mapa.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Solos Degradados: Áreas suscetíveis à degradação devem ser evitadas, e os solos já degradados devem ser melhorados.	As áreas vulneráveis são apresentadas no mapa.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Energia: A Actividade deve incentivar o uso eficiente de energia e maximizar a utilização de energia renovável, em vez de combustíveis fósseis.	Quantidade e tipo de combustível/energia a serem identificados.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Poluição: A emissão de poluentes e resíduos ao ar, água e solo deve ser evitada ou minimizada.	Quantidade e tipo de poluente/resíduo a serem identificados.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Uso de Matérias Primas: Todas as matérias primas devem ser usadas com máxima eficiência e reciclagem, onde seja prático.	Quantidade e tipo de material	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Rios e Massas de Água: Devem ser mantidos com suas características naturais.	Fluxo mínimo/nível de água a serem definidos.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
<b>Efeitos sobre as Condições Sociais e Culturais</b>				
Características Locais: e a coesão das comunidades locais devem ser melhoradas, onde seja prático.	Opiniões das comunidades locais a serem avaliadas.	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Saúde e Bem-estar: A Actividade deve beneficiar a mão-de-obra e as comunidades locais, em termos de saúde e bem-estar, nutrição, abrigo, educação e expressão cultural.	Número de pessoas expostas a desastres relacionados com a água, ou falta de alimentos e abrigos adequados a ser avaliado.	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Gênero: A Actividade deve explorar a capacidade das mulheres.	Número de mulheres a serem capacitadas.	1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Criação de Empregos: A Actividade deve criar empregos para a população local, particularmente para mulheres e jovens.	Número de pessoas a serem empregadas.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Participação: A participação activa e o envolvimento das comunidades locais devem ser incentivados (especialmente para secções vulneráveis e excluídas).	Nível de participação proposto	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Via de Acesso: A Actividade deve melhorar a via de acesso ao terreno.	Número de pobres a serem assistidos.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Acesso à Água: A Actividade deve melhorar o acesso à água.	Número de pobres a serem assistidos.	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Acesso ao Transporte: A Actividade deve melhorar o acesso ao Transporte.	Número de pobres a serem assistidos.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Saneamento: A Actividade deve melhorar o saneamento.	Número de pobres a serem assistidos.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Equidade: Impactos adversos e benéficos do desenvolvimento devem ser distribuídos de forma equilibrada e não devem discriminar qualquer grupo, especialmente pessoas vulneráveis e excluídas.	Number of the poor to be benefited on equitable terms	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Vulnerabilidade e Riscos: de seca, incêndio florestal, inundações e conflitos, bem como crises epidémicas devem ser reduzidos.	Ocorrência a ser registada e monitorada.	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
<b>Efeitos sobre a Economia</b>				
Crescimento: O desenvolvimento económico deve ser forte e estável.	Output económico a ser avaliado.	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Uso dos materiais e serviços locais: O uso das matérias primas e serviços de indústrias locais, onde seja possível.	Descrição de fontes	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5
Investimento de Capital Local: O desenvolvimento deve encorajar a retenção local de capital e o desenvolvimento de indústrias de <i>downstream</i> , utilizando matérias primas, produtos e mão-de-obra locais.	Descrição da estratégia de investimento	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5	(0) 1 2 3 4 5



#### 1) Efeitos do Projeto sobre os Recursos Naturais

Embora as actividades económicas dos Cenários A-1 e B-2 sejam limitadas em áreas como Tete, Palma e Nacala, as actividades económicas do Cenário B-3 são planeadas para serem estendidas a áreas mais amplas. Como resultado, os locais ou zonas onde existem as florestas e matas poderiam ser afectados pela introdução das actividades económicas.

O transporte ferroviário do Cenário A-1 é usado para transportar o carvão e, do ponto de vista de consumo de energia pelo caminho-de-ferro, os Cenários B-2 e B-3 são mais eficazes em relação ao Cenário A-1, devido ao transporte de cargas mais variadas, incluindo outros materiais e produtos.

Espera-se que a diversificação das actividades económicas leve ao uso de diversos recursos na área. A indústria principal dos Cenários A-1 e B-2 é a mineração de carvão e portanto, a exploração de recursos de carvão deverá continuar a estar concentrado e as actividades regionais da economia irão depender da indústria do carvão. Do ponto de vista de uso sustentável dos recursos, o Cenário B-3 oferece melhor sustentabilidade em relação aos A-1 e B-2.

## **2) Efeitos do Projeto sobre as Condições Sociais e Culturais**

Da perspectiva de criação de empregos, incluindo oportunidades de trabalho para as mulheres, as populações locais, na sua maioria, podem facilmente participar na corrente principal da economia e as oportunidades de emprego para as mulheres devem aumentar no Cenário B-3, com uma economia mais diversificada.

Em termos de acessibilidade ao terreno, água e transporte, espera-se que no Cenário A-1, as ligações ferroviárias entre Tete, Palm e Nacala estejam melhoradas, ao passo que no Cenário B-3, haverá acessibilidade por toda a região. As condições sanitárias, incluindo resíduos sólidos e águas residuais, dever-se-ão deteriorar devido ao aumento previsto da carga oriunda do crescimento populacional projectado.

No caso do Cenário A-1, a indústria do carvão será benéfico para ganhar do desenvolvimento económico e mais pessoas poderão usufruir mais do benefício no Cenário B-3. Quanto à equidade em termos de distribuição do desenvolvimento económico, os Cenários B-2 e B-3 deverão ser de mais alto nível.

## **3) Efeitos do Projeto sobre a Economia**

O diversificado e prolongado desenvolvimento económico deve ser mais forte e estável em relação ao mono-indústria, e espera-se também que a utilização dos recursos e investimentos se torne mais diversificada no Cenário B-3. Portanto, do ponto de vista de sustentabilidade económica, o Cenário B-3 é previsto para ser de mais alto nível do que os outros cenários.

## **21.5 Avaliação das Estratégias de Desenvolvimento Essenciais**

### **21.5.1 Geral**

As estratégias essenciais propostas no âmbito do PEDEC-Nacala são avaliadas de acordo com a sua compatibilidade e o quão eficiente em termos de suporte e complemento para as outras estratégias do PEDEC-Nacala. A seguir, são apresentadas as estratégias fundamentais propostas, as quais são discutidas no Texto Principal:

- Estratégia-1: Asseguração da função de transporte do Corredor de Nacala
- Estratégia-2: Desenvolvimento de uma base para a Área da Baía de Nacala e a Grande Nampula
- Estratégia-3: Promoção do desenvolvimento agrícola através das Estratégias do ProSAVANA
- Estratégia-4: Melhoria da gestão ambiental e da terra
- Estratégia-5: Capacitação do quadro institucional para a coordenação e promoção do Desenvolvimento Regional Integrado
- Estratégia-6: Fortalecimento da educação básica e recursos humanos para o sector industrial
- Estratégia-7: Atenções aos problemas sociais emergentes, pessoas vulneráveis e áreas remotas

### **21.5.2 Resultados da Análise de Compatibilidade**

A Tabela 21.5.1 mostra os resultados da análise de compatibilidade. Conforme mostrado na tabela, nota-se que a Estratégia 7- “Atenções aos problemas sociais emergentes, pessoas vulneráveis e áreas remotas” não tem relação com as outras estratégias, mas não sugere também conflitos significativos com as outras seis estratégias. As Estratégias 1 a 6 apresentam-se complementares uma à outra, o que promove uma abordagem mais abrangente para alcançar a visão e o objectivo desejados do PEDEC-Nacala.

**Tabela 21.5.1 Matriz Compatível das Estratégias Essenciais**

Estratégias Essenciais do PEDEC		1. Asseguração da Função de Transporte do Corredor de Nacala	2. Desenvolvimento de uma Base para a Área da Baía de Nacala e a Grande Nampula	3. Promoção do Desenvolvimento Agrícola através das Estratégias do ProSAVANA	4. Melhoria da Gestão Ambiental e da Terra	5. Capacitação do Quadro Institucional para a Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Regional Integrado	6. Fortalecimento da Educação Básica e Recursos Humanos para o Sector Industrial	7. Atensões aos Problemas Sociais Emergentes, Pessoas Vulneráveis e Áreas Remotas
1	Asseguração da Função de Transporte do Corredor de Nacala	■	+	+	0	0	+	0
2	Desenvolvimento de uma Base para a Área da Baía de Nacala e a Grande Nampula		■	+	+	+	0	0
3	Promoção do Desenvolvimento Agrícola através das Estratégias do ProSAVANA			■	+	0	0	0
4	Melhoria da Gestão Ambiental e da Terra				■	0	+	0
5	Capacitação do Quadro Institucional para a Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Regional Integrado					■	+	0
6	Fortalecimento da Educação Básica e Recursos Humanos para o Sector Industrial						■	0
7	Atensões aos Problemas Sociais Emergentes, Pessoas Vulneráveis e Áreas Remotas							■

+: Mutuamente complementares uma à outra estratégia  
 X: Potencial de conflito com a outra estratégia  
 0: Nenhuma interacção significativa



# APÊNDICES



## Apêndice A Trabalhos de Apoio

### A.1 Mapeamento Topográfico Digital

#### A.1.1 Objectivos do Mapeamento Topográfico Digital

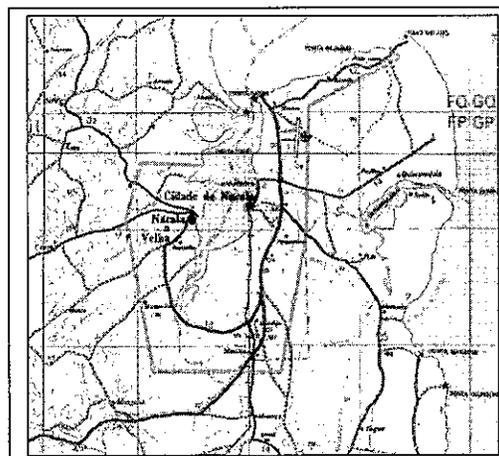
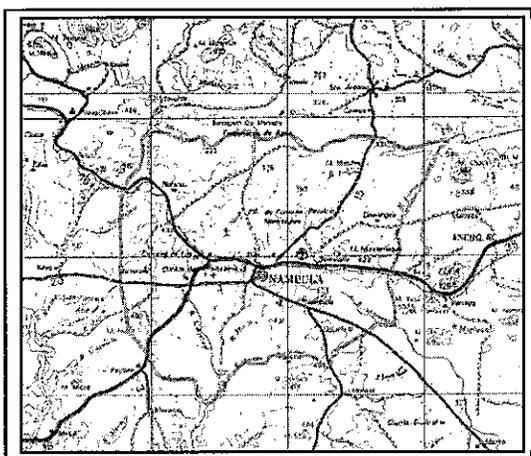
O objectivo do mapeamento topográfico digital deste Estudo foi o de preparar os dados da última informação geográfica em uma escala de 1:10.000, que podem ser usados por investidores privados e instituições governamentais na sua planificação para duas áreas urbanas.

#### A.1.2 Áreas-alvo para Mapeamento Topográfico Digital

As áreas-alvo para o mapeamento topográfico digital foram escolhidas durante a missão preparatória em Novembro de 2011 como áreas de alta prioridade na Área de Estudo, a saber: a Cidade de Nampula e a Cidade de Nacala e seus arredores.

Após as discussões entre o CENACARTA e a Equipa de Estudo da JICA em Agosto de 2012, em relação ao presente Estudo, as áreas a seguir foram acordadas para ser as áreas-alvo do mapeamento topográfico digital.

- Toda a área da Cidade de Nampula: aproximadamente 330km<sup>2</sup>
- Cidade de Nacala e seus arredores: aproximadamente 270km<sup>2</sup>



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura A.1.1** Toda a Área da Cidade de Nampula (à esquerda) e a Cidade de Nacala e Seus Arredores (à direita)

### A.1.3 Mapeamento Topográfico Digital

#### (1) Normas de Estudo

As normas de estudo para os mapas topográficos digitais foram decididas da seguinte maneira, com base nas informações geográficas recolhidas pela Equipa de Estudo e nas discussões com o Centro Nacional de Cartografia e Teledeteção (CENACARTA).

- Elipsóide de referência: WGS84 (a=6378137,00 f= 1/ 298,257223563)
- Sistema de projecção Universal Traverse Mercator
- Sistema de coordenada: UTM Zone 37
 

Origem:	Longitude este	39 graus	E =	500.000,00m
	Latitude sul	0 grau	N =	10.000.000,00m
- Regras do símbolo de mapa: As regras do símbolo de mapa para a escala 1:10.000 bem como as regras para mapas topográficos digitais não são estabelecidas em Moçambique e portanto, as regras são definidas através da discussão entre o CENACARTA e a Equipa de Estudo da JICA.

#### (2) Fotografia Aérea

A fotografia aérea foi realizada pelo subempreiteiro (AZUL AERIAL WORKS cc da África do Sul) com base nas seguintes especificações:

- Escala de fotografia: 1:20.000
- Filmes fotográficos: Filme colorido
- Quantidade de fotografia:
 

Toda a área da Cidade de Nampula:	7 tiras
Cidade de Nacala e seus arredores:	7 tiras

A fotografia aérea de toda a área almejada foi completada até 8 de Julho de 2012.

Após a conclusão da fotografia, os filmes de fotografia aérea foram desenvolvidos e impressos, e todas as fotografias aéreas foram aceites por ser de uma qualidade suficientemente elevada para os fins do presente Projecto.

Os resultados entregues da fotografia aérea consistem nos seguintes:

- Filme exposto da fotografia aérea: 1 conjunto
- Dados scaneados do filme exposto da fotografia aérea: 1 conjunto
- Impressos de contato em cores: 1 conjunto
- Impressos de contato em preto e branco: 1 conjunto
- Ampliação dupla em cores: 1 conjunto

#### (3) Estudo de Pontos de Controlo da Fotografia

O estudo de pontos de controlo da fotografia consistiu em três tipos de trabalho, apresentados a seguir, que foram efectuados pelo subempreiteiro sob a supervisão da Equipa de Estudo:

##### 1) Sinalização

Os sinais da fotografia foram instalados de forma a permitir a identificação clara dos pontos de controlo nas fotografias aéreas. O número de sinais instalados foi como segue:

Toda a área da Cidade de Nampula:	25 pontos
Cidade de Nacala e seus arredores:	26 pontos

## 2) Levantamento com GPS

O levantamento com GPS foi realizado para determinar as coordenadas dos pontos de controlo horizontais que são necessários para a triangulação aérea digital.

O número dos pontos de controlo horizontais cujas coordenadas foram confirmadas pelo levantamento com GPS foi como segue:

Toda a área da Cidade de Nampula:	21 pontos
Cidade de Nacala e seus arredores:	23 pontos

## 3) Nivelamento Ordinário

O nivelamento ordinário foi realizado para determinar a altura dos pontos de controlo verticais que são necessários para a triangulação aérea digital.

A distância do nivelamento ordinário foi como segue:

Toda a área da Cidade de Nampula:	80,70 km
Cidade de Nacala e seus arredores:	79,50 km

## (4) Identificação de Campo

A identificação de campo foi realizada utilizando-se as fotografias aéreas (ou ortofotografias) a fim de recolher vários tipos de informação sobre características topográficas (por ex. Igrejas, Escolas, Anotações, etc.) que são necessários para a plotagem e edição digital, pelo subempreiteiro sob a supervisão da Equipa do Estudo.

Toda a área da Cidade de Nampula:	aprox. 330km <sup>2</sup>
Cidade de Nacala e seus arredores:	aprox. 270km <sup>2</sup>

## (5) Triangulação Aérea

Os elementos de orientação exterior e as coordenadas dos pontos de ligação que são necessários para a plotagem digital foram calculados na a triangulação aérea digital. A triangulação aérea digital foi realizada com a área-alvo dividida em duas, a área de Nampula e a área de Nacala.

Toda a área da Cidade de Nampula:	9 tiras	132 modelos
Cidade de Nacala e seus arredores:	9 tiras	121 modelos

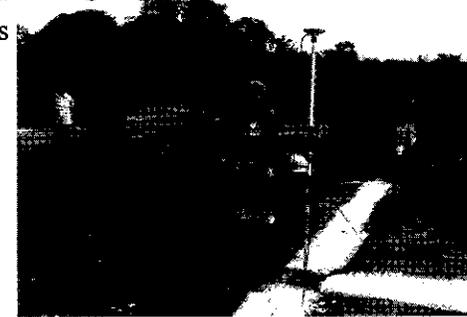
A triangulação aérea digital foi calculada com um “Bundle Method” aplicando-se os resultados do levantamento com GPS e nivelamento ordinário.

As diferenças das coordenadas entre os pontos de controlo em terra e os resultados da



Fonte: Fotografias da Equipa de Estudo da JICA

### Fotografias A.1.1 Sinalização



Fonte: Fotografias da Equipa de Estudo da JICA

### Fotografias A.1.2 Levantamento com GPS e Nivelamento Ordinário

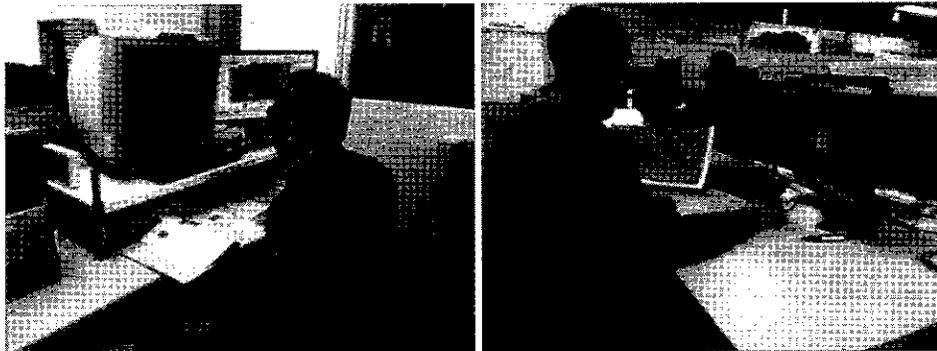
triangulação aérea digital encontram-se dentro do valor limitado dos padrões Japoneses, e por conseguinte, todas as coordenadas calculadas são consideradas suficientes para um mapa topográfico à escala de 10.000.

**(6) Plotagem e Edição Digital**

As características topográficas que foram definidas nas regras do símbolo de mapa topográfico foram digitalizadas através de uma plotagem digital baseada nos resultados da triangulação digital e identificação de campo. A edição digital para ajustar as características topográficas digitalizadas foi realizada com uso dos dados digitais plotados e dos resultados da identificação de campo, incluindo os dados dos limites geográficos administrativos bem como nomes, que foram coletados.

As quantidades da edição digital e plotagem digital são como segue:

Área editada:	Toda a área da Cidade de Nampula:	17 folhas	330km <sup>2</sup>
	Cidade de Nacala e seus arredores:	17 folhas	270km <sup>2</sup>



Fonte: Fotografias da Equipa de Estudo da JICA

**Fotografias A.1.3 Plotagem e Edição Digital**

**(7) Produção de Dados do SIG**

A edição estruturada foi realizada para a edição digital de dados. Os dados estruturados e editados foram transformados em dados do SIG (conjunto de dados Shapefile com camadas e dados do Digital Terrain Model (DTM), que são compatíveis com software de SIG

**(8) Simbolização de Mapa**

A simbolização de mapa incluiu a correcção da localização dos símbolos de mapa e o ajuste da ordem da saída dos dados, de modo a dar saída dos dados digitais editados em formato analógico, e estes dados foram intercalados com os dados de informação marginal.

**(9) Revisão pelo CENACARTA e Correcção dos Dados Topográficos Digitais**

O CENACARTA encarregou-se da revisão dos nomes geográficos nos mapas topográficos com uso dos mapas impressos dos dados topográficos digitais, cuja simbolização havia sido concluída. As correcções necessárias foram feitas para os dados topográficos digitais relacionados, com base nos resultados da revisão e assim, os dados topográficos digitais finais foram preparados.



## **A.2 Estudo Logístico**

### **A.2.1 Objectivos do Estudo Logístico**

O estudo logístico foi realizado a fim de compreender a movimentação de cargas ao nível regional, assim como interprovincial e internacional. Os objectivos do estudo consistem nos seguintes:

- Compreender os principais padrões de transporte de carga na Área de Estudo e suas proximidades por modo de transporte;
- Da mesma forma, compreender os principais padrões de transporte internacional de carga entre a Área de Estudo e os países vizinhos; e
- Compreender os padrões de transporte durante a estação chuvosa na Área de Estudo e suas proximidades.

Cada governo provincial informa as estatísticas do transporte de carga a cada seis meses e estes dados limitam-se ao montante de ton-km por via rodoviária, ferroviária e aérea. Entretanto, a movimentação de carga por mercadoria de/para as suas províncias e outras áreas, é difícil de adquirir. Portanto, este estudo será capaz de ajudar não somente como dados da linha de base da movimentação de carga actual ao nível interprovincial, mas também como orientação e metodologia para a realização deste tipo de estudo no futuro. Esse é um objectivo adicional a este levantamento em linha com o contexto de planeamento regional.

### **A.2.2 Metodologia do Estudo Logístico**

#### **(1) Tipos de Estudo Logístico**

Os seguintes 5 tipos de estudo são planeados para serem executados:

- Levantamento do Volume de Tráfego nos limites provinciais, entradas de grandes cidades e fronteiras nacionais, nos mesmos locais que no levantamento à beira da estrada descrito a seguir;
- Levantamento Origem-Destino (OD) com entrevistas à beira da estrada (somente para transporte de carga) nos limites provinciais e entradas de grandes cidades (20 pontos no total);
- Levantamento sobre Condições Alfandegárias incluindo o levantamento OD com entrevistas na fronteira (6 pontos fronteiriços no total 6);
- Levantamento sobre o registo do transporte de mercadorias nas principais estações dos caminhos-de-ferro nas zonas centro e norte por meio da entrevista e coleta de dados estatísticos e documentos junto a cada estação (7 estações); e
- Levantamento sobre o registo do transporte de mercadorias nos principais portos nas zonas centro e norte por meio da entrevista e coleta de dados estatísticos e documentos junto a cada operador portuário (5 portos).

#### **(2) Cronograma do Estudo**

O cronograma geral para os levantamentos subempreitados foi planeado conforme mostrado na Tabela A.2.1:

**Tabela A.2.1 Cronograma de Trabalhos do Estudo**

		2012							
		May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Contract		■							
Dry season	Preparation		■						
	Field Work			■	■				
	Reporting				■	■	■		
	Supplimental survey						■		
	Reporting							■	
Rainy season	Preparation							■	
	Field Work							■	■
	Reporting								■

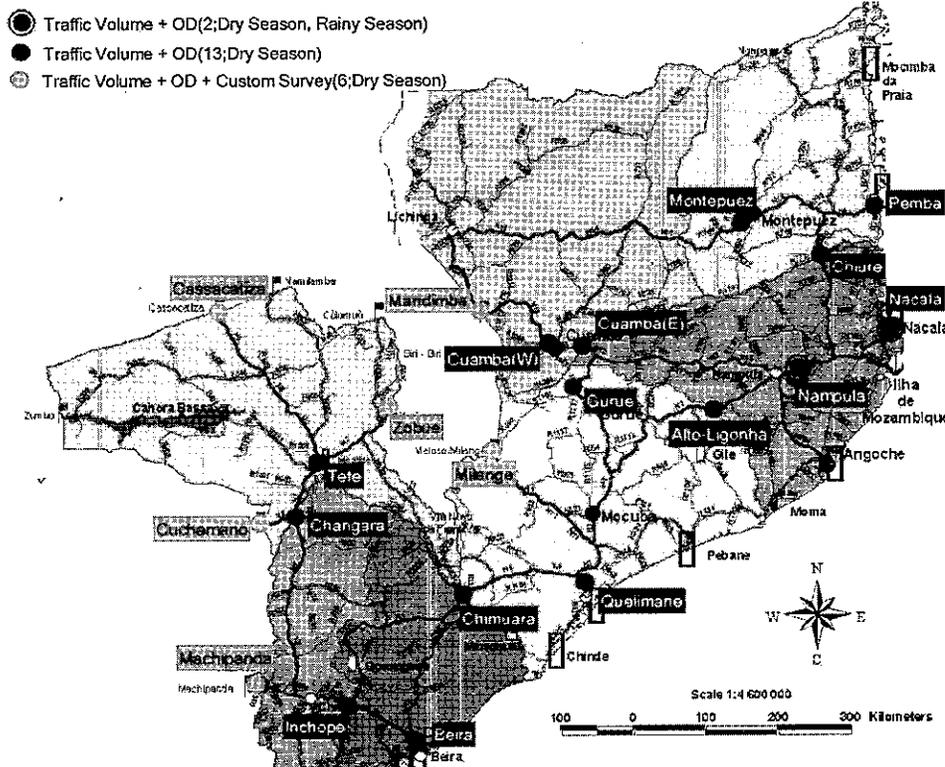
Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**(3) Locais de Estudo para o Levantamento do Volume de Tráfego e o Levantamento OD**

Os locais de estudo foram identificados a partir dos seguintes pontos de vista com base nos resultados das investigação locais pela Equipa de Estudo:

- A fim de compreender adequadamente o volume preciso de carga interprovincial e origem-destinos, os locais exatos de estudo foram definidos nos pontos nos limites provinciais onde o levantamento de tráfego poderia ser realizado sem problemas e com segurança. Durante as investigações de campo para identificar os locais, a Equipa de Estudo prestou atenção às condições de disponibilidade dos inspectores no horário do levantamento, espaços para estacionamento e assistência por parte de polícia de trânsito.
- Para casos de levantamento de tráfego nas proximidades das grandes cidades, estações da polícia de trânsito, inclusive pontos de controlo, também foram identificadas como pontos de estudo sobre o volume de tráfego e entrevistas de OD.
- Quanto ao levantamento nos pontos fronteiriços, os lados do território Moçambicano foram identificados como pontos de estudo devido à facilidade de actividades da contagem de tráfego e entrevistas.

Levando-se conta as referidas condições bem como as condições existentes de tráfego, foram escolhidos os seguintes locais de estudo apresentados na Figura A.2.1:



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura A.2.1 Locais do Estudo Logístico**

**Tabela A.2.2 Lista dos Locais do Estudo**

Tipo	Nome do Local	Localização	Data do Levantamento
Porto	Beira	19°34'43.73" S, 34°43'44.60"E	28/6 – 2/7
	Quelimane	17°36'17.47"S , 36°49'10.07"E	28/6 – 2/7
	Nacala	14°36'03.15"S , 40°40'53.68"E	20/7 – 24/7 18/11 – 20/11
	Pemba	13°0'11.62"S , 40°31'51.32"E	27/6 – 1/7
Cidade Principal	Tete	16°18'21.72"S , 33°31'7.15"E	22/7 – 26/7
	Nampula	15°6'57.50" S, 39°19'32.94"E	13/7 – 17/7 25/11 – 27/11
	Cuamba(W)	14°48'20.17"S , 36°31'36.13"E	21/10 – 23/10
Limite Provincial	Inchope	19°12'26.66"S , 33°55'55.89"E	6/7 – 10/7
	Chimuara	17°47'21.36"S , 35°24'20.58"E	29/6 – 3/7
	Changara	16°50'10.36"S , 33°16'29.97"E	16/7 – 20/7
	Gurué	15°19'44.14"S , 36°45'10.30"E	6/7 – 10/7
	Alto-Ligonha	15°30'44.60"S , 38°15'24.85"E	11/7 – 15/7
	Cuamba(E)	14°47'36.29"S , 36°51'5.50"E	10/7 – 14/7
	Chiure	13°40'36.81"S , 39°50'41.23"E	3/7 – 7/7
	Montepuez	13°7'52.78" S, 38°59'40.44"E	3/7 – 7/7
Fronteira	Machipanda	19°0'20.62"S , 32°43'12.27"E	10/7 – 14/7
	Cuchamano	16°57'49.67"S , 32°51'42.99"E	16/7 – 20/7
	Cassacatiza	14°18'53.61"S , 32°21'2.03"E	22/7 – 26/7
	Zobué	15°34'45.82"S , 34°28'43.38"E	22/7 – 26/7
	Milange	16°5'31.92"S , 35,45°19.77"E	2/7 – 6/7
	Mandimba	14°21'29.36"S , 35°39'14.75"E	11/7 – 15/7

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**(4) Metodologias Detalhadas para o Levantamento do Volume de Tráfego**

Para este levantamento, as seguintes condições foram criadas pela Equipa de Estudo com base nas

experiências prévias em Moçambique e em outros países. Os veículos são divididos em 9 tipos de categoria (A a I), descritos na Tabela A.2.3, os quais estão em conformidade com a classificação oficial dos tipos de veículo estabelecida pela ANE.

**Tabela A.2.3 Categorização dos Tipos de Veículo**

ID da Categoria	Descrição
A	Automóvel de Passageiros / Veículo com Tração nas 4 Rodas
B	Veículo de Carga de Tamanho Pequeno
C	Mini Bus (Táxi) (2 eixos)
D	Autocarro de Tamanho Grande (acima de 3 eixos)
E	Veículo Comercial Ligeiro (LGV) (2 eixos)
F	Veículo Comercial Médio (MGV) (3 ou 4 eixos )
G	Veículo Comercial Pesado (LGV) (acima de 4 eixos)
H	Veículos Agrícolas
I	Motocicleta

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base na Classificação de Veículos da ANE

O horário do estudo é determinado num total de 18 horas, das 5:00AM às 11:00PM, tendo-se em consideração as áreas remotas e não residenciais onde não se pode contar com qualquer apoio policial. As datas de estudo são definidas em 5 dias consecutivos, incluindo sábado e domingo.

Relativamente à contagem e registo de tráfego, a Equipa de Estudo decidiu que o encarregado da enumeração iria contar cada veículo classificado manualmente e registar o número de veículos por direcção e por tipo de veículo em cada 30 minutos.

#### (5) Metodologias para o Levantamento OD com Entrevistas à Beira da Estrada

A fim de estimar de forma apropriada a tabela de OD, os pontos de estudo e a duração de estudo devem ser bem planificados, e o volume de tráfego também tem de ser contado com precisão adequada. A Equipa de Estudo seleccionou os itens da entrevista conforme mostrados na Tabela B.2.4. Os conteúdos das mercadorias distribuídas devem ser codificados em código HS de modo a ser comparados com outras estatísticas logísticas.

**Tabela A.2.4 Itens da Entrevista**

Itens da Entrevista	Formato
Tempo de Estudo	Horas / Minutos
Tipo de Veículo	Seleccionar uma das 4 opções.
Origem e Destino	País/Provincia/Distrito/Cidade/Localidade, Porto/Aeroporto/Estação
Tempo de Viagem (estimado)	Dias / Horas / Minutos
Frequência de Viagem	Seleccionar uma das 8 opções.
Conteúdos e Volume de Mercadorias	Tipo de mercadoria / Volume (peso)

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

#### (6) Metodologias para os Levantamentos nos Pontos Fronteiriços

Da mesma forma que os levantamentos anteriormente descritos, o levantamento de volume de tráfego e as entrevistas OD foram realizados em seis principais pontos fronteiriços nacionais, nomeadamente: Machipanda, Cuchamano, Cassacatiza, Zobué, Milange e Mandimba. Além disso, as informações sobre o sistema de serviços aduaneiros foram recolhidas para estimar a diferença de tempo entre os actuais e futuros serviços alfandegários.

#### (7) Metodologias para o Levantamento sobre o Registo do Transporte Ferroviário de Mercadorias

A fim de compreender a movimentação de cargas ferroviárias, foram realizados inquéritos por

entrevista junto às operadoras dos serviços de transporte ferroviário. Os serviços ferroviários almejados foram aqueles entre principais estações operadas pelo Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN) e pelo caminho-de-ferro da Beira.

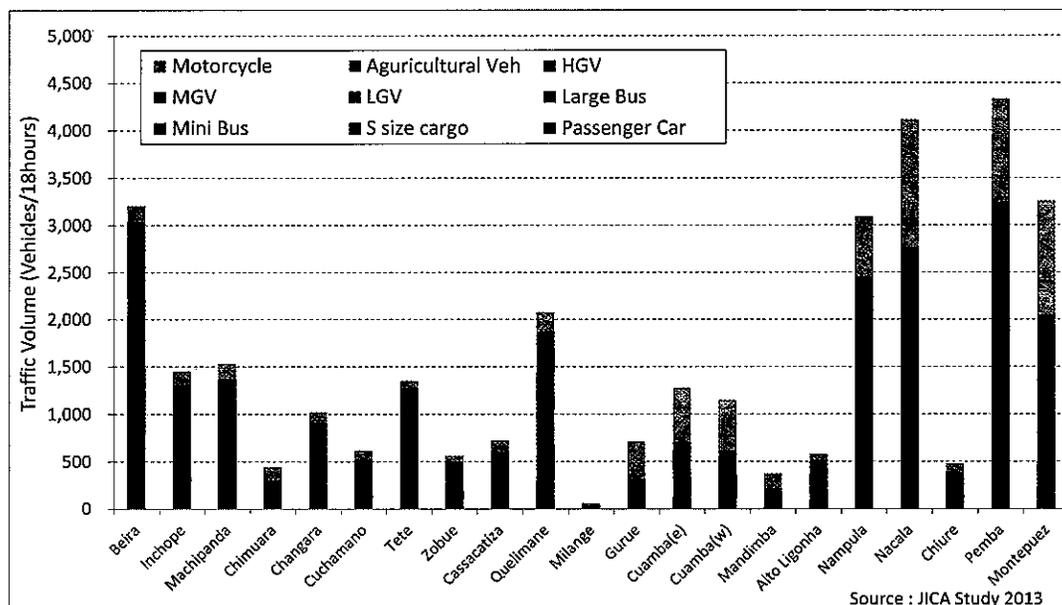
**(8) Detalhes do Levantamento sobre o Registo do Transporte de Mercadorias nos Principais Portos**

A fim de compreender as movimentações das mercadorias transportadas por via marítima, relacionadas com os principais portos do Norte de Moçambique, foram realizados os inquéritos por entrevista, do mesmo modo que o levantamento referido na secção anterior, sobre a circulação de mercadorias através dos serviços de transporte marítimo de/para os principais portos de Moçambique. Esses levantamentos foram feitos em cinco portos, a saber: Pemba, Nacala, Quelimane, Beira e Metangula. Diferentemente do levantamento de movimentação pelos serviços de transporte ferroviário, a circulação almejada foi não apenas aquela entre uns e os outros, mas também entre os portos-alvo e outros portos, incluindo os estrangeiros.

**A.2.3 Resultados do Estudo Logístico**

**(1) Resumo do Levantamento do Volume de Tráfego e Entrevistas OD**

A contagem do volume de tráfego e as entrevistas OD foram concluídos até o final do mês de Agosto para a época seca, e até o final de Novembro para a estação chuvosa.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura A.2.2 Volume de Tráfego Contado (Dia da Semana / Estação Seca)**



Fonte: Fotografias da Equipa de Estudo da JICA

### Fotografias A.2.1 Entrevistas à Beira da Estrada



Fonte: Fotografias da Equipa de Estudo da JICA

### Fotografias A.2.2 Levantamento do Volume de Tráfego

#### (9) Resultados dos Levantamentos de Movimentação de Mercadorias por Via dos Serviços Ferroviários e de Navegação

No levantamento dos serviços ferroviários, as linhas férreas almejadas foram aquelas de Nacala e de Beira. A linha de Nacala é operada pelo CDN e a linha de Beira, pelo CFM e Cornelder de Beira. As empresas operadoras foram contactadas pela equipa de supervisão, para a coleta das informações sobre a movimentação mensal de mercadorias entre estações principais. Infelizmente, as informações fornecidas pelas empresas descrevem apenas a tonelagem total por conteúdo circulado ao longo dessas linhas. Os dados de origem e destino não são registados. As informações recolhidas não incluíam mais do que a tonelagem mensal por conteúdo do transporte ferroviário.

Quanto ao tráfego marítimo, as autoridades dos portos principais também foram contactados pela equipa de supervisão da mesma forma que nos casos das estações ferroviáriaa. Apesar das funções desses portos como estações logísticas internacionais, as informações fornecidas por cada uma dessas entidades têm formatos diferentes. As informações do Porto de Pemba contêm a exportação/importação, bem como a tonelagem anual, por tipo de mercadoria do embaque/desembarque. As informações do Porto de Nacala incluem também a tonelagem anual por tipo de mercadoria, mas esses números representam o total de embarque e desembarque. As informações do Porto da Beira fornecem a tonelagem de transporte internacional/trânsito e o número de contentores, os quais, porém, são os totais de todos os tipos de mercadoria. O Porto de

Quelimane é o única que regista a tonelagem mensal. A toneragem das principais mercadorias é registada, mas essa quantidade não é separada para embarque e desembarque. As informações do Porto de Metangula consistem somente no número que descreve a tonelagem total anual de todos os tipos de mercadoria. A coleta das informações sobre a movimentação de mercadorias transportadas por via marítima ainda está em curso.

## A.2.4 Conclusão do Estudo Logístico

### (1) Matriz de OD do Transporte Actual de Mercadorias

De acordo com as entrevistas de OD e o volume de tráfego contado, a matriz de OD do transporte de mercadorias foi estimada e utilizada para a discussão sobre o sector de serviços logísticos.

### (2) Transporte Actual de Mercadorias

Com base na referida matriz de OD e nos dados da rede de estradas do SIG disponibilizados pela ANE, o volume de transporte de mercadorias pode ser estimado por secção de estrada. Os resultados são apresentados na parte logística do presente Relatório. A matriz de OD ao nível distrital deve ser utilizada para a estimativa da rede de transporte.

### (3) Esboço das Condições de Controlo Fronteiriço

Os resultados do levantamento sobre o controlo fronteiriço são mostrados a seguir. Em especial, a perda de tempo para a passagem pela fronteira em Cassacatiza e Cuchamano foi maior do que os de outros pontos.

**Tabela A.2.5 Sistema Operacional**

Name of the Border	Number of Workers	Operating Time		Traffic Volume*
		from	to	
Cassacatiza	5	6AM	7PM	728
Zobwe	13	6AM	9PM	565
Cuchamano	13	6AM	8PM	623
Machipanda	21	6AM	8PM	1539
Mandimba	13	6AM	6PM	375
Milange	14	6AM	6PM	66

Volume de Tráfego: Número Médio dos Veículos e Motocicletas Contados durante a Semana (Horário de Estudo: das 5h às 23h)

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela A.2.6 Tempo Perdido para a Passagem pela Fronteira**

	LGV			MGV			HGV			Total		
	TLT	N	Ave	TLT	N	Ave	TLT	N	Ave	TLT	N	Ave
Cuchamano	0.0	0	-	0.0	0	-	24.0	1	24.0	24.0	1	24.0
Machipanda	5.0	2	2.5	0.0	0	-	181.3	94	1.9	186.3	96	1.9
Cassacatiza	0.0	0	-	0.0	0	-	2760.0	148	18.6	2760.0	148	18.6
Milange	25.8	6	4.3	34.0	18	1.9	80.9	47	1.7	140.7	71	2.0
Mandimba	3.0	3	1.0	1.0	1	1.0	22.0	18	1.2	26.0	22	1.2
Zobue	0.0	0	-	0.4	1	0.4	88.4	273	0.3	88.8	274	0.3

TLT: Perda Total de Tempo, N: Número de Amostras, Ave: Perda de Tempo em Média

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

### A.3 Base de Dados do SIG Integrada do Corredor de Nacala

#### A.3.1 Objectivos da “Base de Dados do SIG Integrada do Corredor de Nacala”

A criação da base de dados foi definida como uma das principais saídas do Projecto. Uma grande quantidade e vários tipos de informação são compiladas numa base de dados do SIG sustentável e operacional, chamado “Base de Dados do SIG Integrada do Corredor de Nacala” (a base de dados integrada), a fim de utilizar as informações coletadas para a formulação racional e eficaz de estratégias de desenvolvimento do Projecto, bem como servir de informação básica para a formulação de planos de vários sectores no futuro. As informações recolhidas incluem, mas não se limitam a, dados estatísticos e informações geográficas. Os objectivos da base de dados integrada compreendem os seguintes cinco aspectos:

- Fazer uso do ArcGIS, que centralmente armazenar e gerir informações e materiais locais subjacente às estratégias de desenvolvimento;
- Permitir a uma organização representativa que é responsável pelas estratégias de desenvolvimento regional do Corredor de Nacala, a partilha de informações com diferentes instituições com facilidade;
- Permitir aos órgãos competentes a utilização das informações geográficas para o desenvolvimento de planos ou atualização dos planos no futuro;
- Possibilitar a monitoração e a gestão do andamento do desenvolvimento;
- Fornecer informações aos investidores nacionais e estrangeiros que estejam dispostos a investir na Área de Estudo.

#### A.3.2 Estrutura da Base de Dados do SIG Integrada do Corredor de Nacala

A base de dados integrada consiste em três grupos de datasets: dados coletados, estatísticas e dados SIG para mapas temáticos como mostrado na Figura A.3.1. Os dados do SIG do projecto é composto por conjunto de dados básicos, conjunto de dados de análise, arquivos exportados de mapas e tabelas e imagens de satélite.

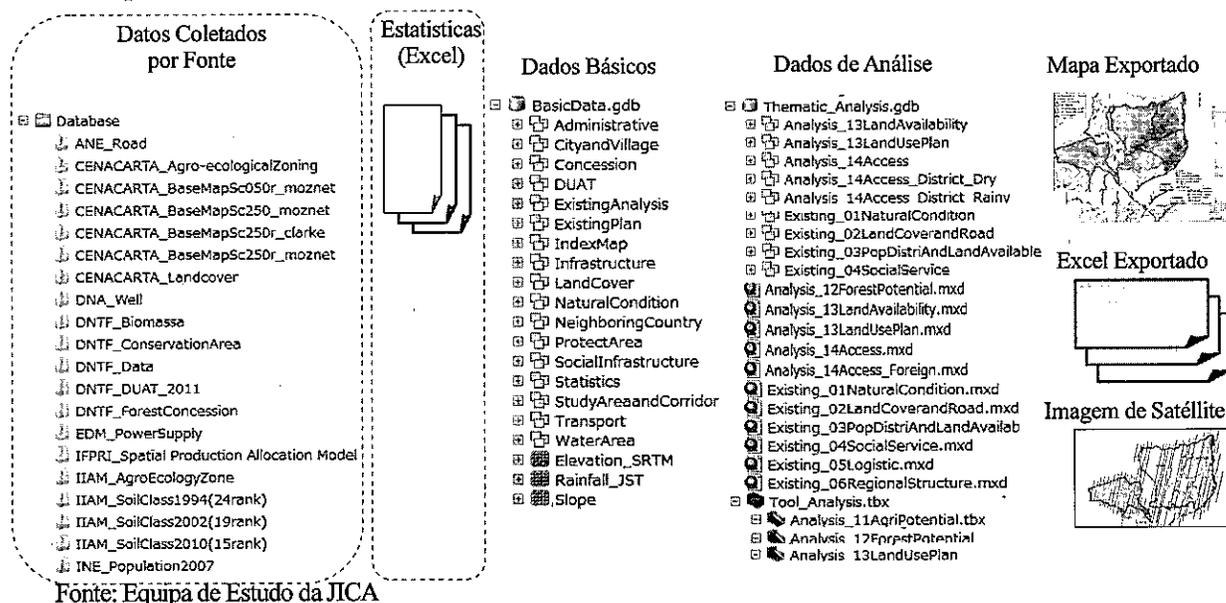


Figura A.3.1 Estrutura da Base de Dados do SIG Integrada do Corredor de Nacala

### A.3.3 Sessões de Formação sobre o SIG e Criação da Rede do SIG

A base de dados integrada será mantida e actualizada pelo GAZEDA, CPI provinciais e governos provinciais, após a conclusão do Projecto. Foram realizadas, pela Equipa de Estudo da JICA, as sessões de formação sobre o SIG nas quais participaram dez funcionários das três autoridades e do Ministério dos Transportes, no escritório do GAZEDA em Maputo, quatro vezes até o final de Setembro de 2013. As sessões de formação têm como objectivo alcançar o set-up institucional para a manutenção da base de dados integrada. O nível-alvo de formação é determinado para a realização do programa de treinamento do ArcGIS Desktop II (Standard) que é praticado pela empresa Environmental Systems Research Institute, Inc. (ESRI). As sessões de formação abrangem os tópicos para que os participantes adquiram conhecimentos e habilidades básicas para o lay-out, edição e gestão da base de dados integrada que é criada no formato geodatabase no SIG. A Tabela A.3.1 mostra a programação das sessões de formação e entrega dos equipamentos nos quais é instalada a base de dados integrada. Uma vez que a forma mais prática de aprender o software de SIG é usar o Sistema, a base de dados integrada foi disponibilizada, juntamente com os equipamentos, antes da conclusão do Projecto.

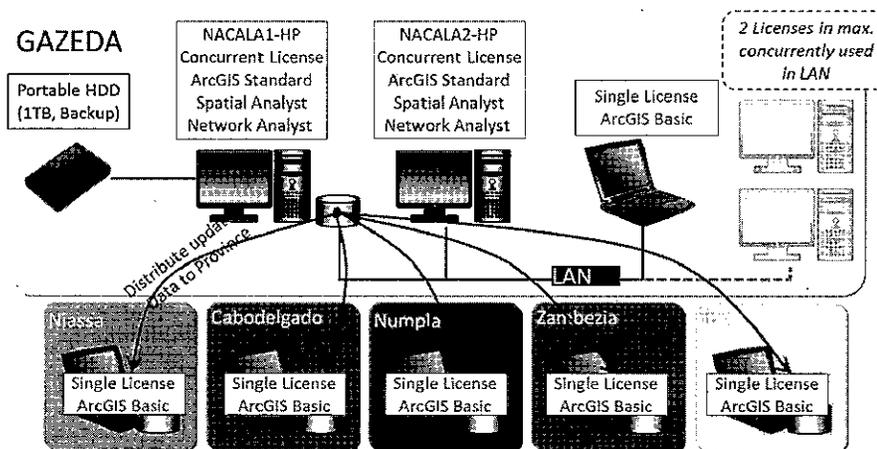
**Tabela A.3.1 Calendário das Sessões de Formação sobre o SIG e Entrega da Base de Dados Integrada**

Item	2012			2013									
	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Entrega da Base de Dados do SIG						▽			▽				▼
Entrega dos PCs com Software de SIG						△							
1ª Sessão de Formação (5 dias)			△										
2ª Sessão de Formação (3 dias)						△							
3ª Sessão de Formação (2 dias)									△				
4ª Sessão de Formação (1 dia)													△

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Nota: Entrega tentativa da base de dados ▽ Entrega completa da base de dados ▼

Três conjuntos de computadores pessoais foram emprestados para o GAZEDA, enquanto cinco computadores portáteis foram emprestados para as cinco províncias em Maio de 2013. Um sistema exclusivo de LAN para o SIG foi estabelecido no GAZEDA, como mostrado na Figura A.3.2. O software de SIG pode ser activado em simultâneo com um máximo de dois computadores no sistema de LAN.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

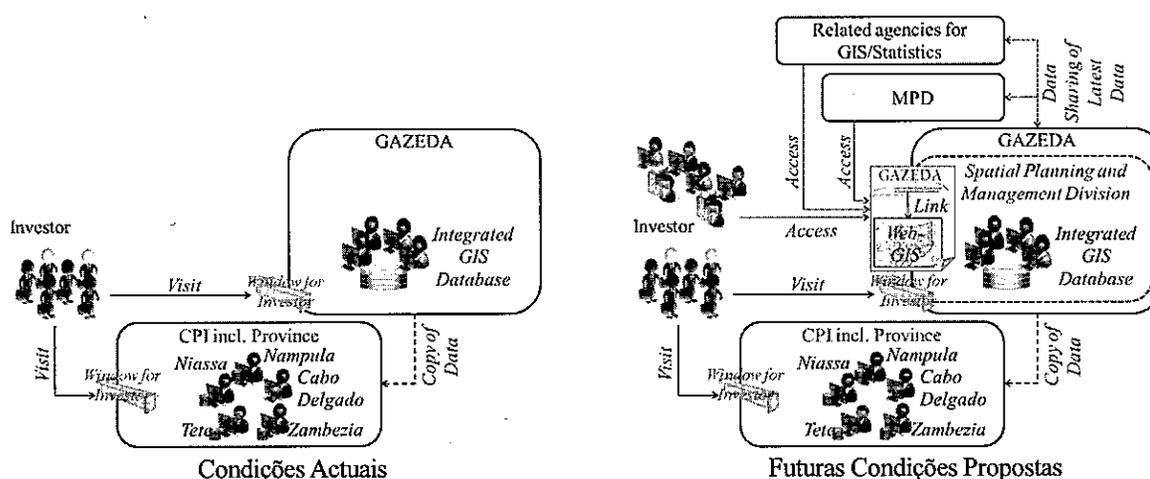
**Figura A.3.2 Rede do SIG Criada no GAZEDA e nas Cinco Províncias**

### A.3.4 Perspectivas Futura para a Gestão de Dados do SIG

Um sistema inicial é criado para gerir a base de dados integrada no GAZEDA e nas cinco províncias. A base de dados integrada será actualizada e divulgada para as instituições relacionadas e investidores. O GAZEDA vai ser especificamente um centro para assumir esse papel e partilhar as informações com os governos provinciais na Área de Estudo. O Centro de Promoção de Investimentos (CPIs) serão as autoridades competentes para a gestão da base de dados integrada nas províncias. O Web-GIS é uma ferramenta útil para o compartilhamento e divulgação de dados. Isto serve de um sistema de aplicação no qual as informações geográficas podem ser exibidas e operadas por utentes internos e externos no ambiente da internet. O sistema de aplicação pode ser adaptado às necessidades dos utentes das informações geográficas. O seguintes temas abrangem as acções necessárias para estabelecer a gestão de dados do SIG:

- O GAZEDA é nomeado como um organismo oficial para formular, gerir, monitorar e avaliar um plano de desenvolvimento regional.
- O GAZEDA responsabiliza-se pela coleta, partilha e divulgação das informações necessárias para o desenvolvimento regional.
- Uma nova divisão é criada no GAZEDA para ser responsável pelo plano de desenvolvimento regional e sua monitoração e avaliação. A nova divisão é provisoriamente denominada de divisão de planeamento e gestão.

A Figura A.3.3 apresenta as perspectivas futuras para a gestão e divulgação de dados. O Web-GIS é criado e vinculado ao website do GAZEDA. Os dados elaborados do SIG serão mostrados aos funcionários, investidores e o público em geral. O Web-GIS pode ser utilizado não somente para a divulgação de dados aos investidores/público, mas também para o compartilhamento de dados entre os órgãos do Governo. A base de dados integrada é actualizada pela partilha das informações mais recentes entre as instituições relacionadas, incluindo a ANE, DNA, CENACARTA, DNTF, IIAM, INE, EDM, MICOA, MTC, MIC, MIREM, MITUR, MPD, etc.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura A.3.3 Perspectivas Futuras para a Gestão e Divulgação de Dados**

Um estudo comparativo foi feito para criar o Web-GIS: a primeira alternativa é o tipo on-premise no qual um sistema de servidor WWW com o servidor ArcGIS é construído no GAZEDA ou nas instituições governamentais; e a segunda alternativa é o tipo off-premise por meio do sistema *cloud computing* servido pelo provedor de serviços de aplicação (ASP). O estudo comparativo

leva em conta o custo, condições de operação, funcionalidade, capacidade de expansão e manutenção. Numa avaliação geral, o tipo on-premise é preferível caso um sistema de servidor existente esteja disponível e usado pelo GAZEDA. O tipo off-premise é mais adequado para o caso de haver nenhuma escolha a não ser configurar um novo sistema de servidor para o Web-GIS.

## **Apêndice B    Actividades    de    Desenvolvimento    de Capacidades**

---

### **B.1    Introdução**

No âmbito do PEDEC de Nacala, um projecto de estudo para a formulação de estratégias, foram realizadas não somente uma série de actividades de planificação, mas também diversas actividades de desenvolvimento de capacidades. Este apêndice apresenta breves descrições das seguintes duas actividades:

- Visita de Estudo no Vietnã
- Formação de Contrapartes (Visitas de Estudo) no Japão

### **B.2    Visita de Estudo no Vietnã**

#### **(1)    Antecedentes e Objectivos**

A Equipa da JICA e a sua Organização de Contraparte reconheceram a necessidade de um “Programa de Treinamento em Terceiro País; TCTP” no Vietnã, a fim de aprender com as experiências do desenvolvimento de parques industriais do país em questão. O Vietnã foi seleccionado porque as situações do desenvolvimento do norte de Moçambique e do Vietnã são semelhantes uma à outra, em termos de necessidades de parques industriais (PI), portos, linhas férreas e transporte do carvão.

Nesta circunstância, a Visita de Estudo no Vietnã foi realizada no período de 11 de Novembro a 17 de Novembro de 2012 com o apoio do Escritório da JICA no Vietnã.

Os participantes foram: 9 funcionários da Organização de Contraparte Moçambicana, 2 funcionários do Ministério da Planificação e Desenvolvimento, 3 do GAZEDA, 1 do CPI (Centro de Promoção de Investimentos), 1 da repartição da Autoridade da Receita em Nacala, 1 do Ministério da Indústria e Comércio e 1 da Agência do Zambeze, juntamente com 4 membros da Equipe de Estudo da JICA. Os participantes visitaram vários Parques Industriais e organizações relevantes no Vietnã, onde trocaram opiniões com as suas contrapartes do país.

#### **(2)    Lugares Visitados e Programação**

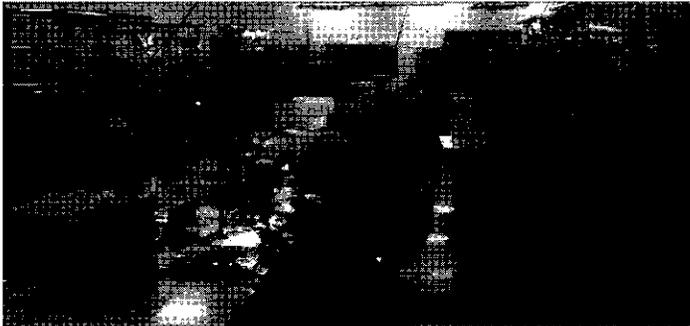
- 12 de Nov: A JICA Hanoi, Embaixada de Moçambique em Hanoi
- 13 de Nov: Hanoi People’s Committee (Hanoi City), Ministry of Planning and Investment (MPI), Ministry of Industry and Trade, Hanoi Authority for Industrial Parks and Export Processing Zones (HIZA)
- 14 de Nov: Thang Long Industrial Park (TLIP), Fujikin Vietnam Factory, Noi Bai Industrial Park (NBIP), Rhythm Precision Factory (Clock Maker)
- 15 de Nov: Vietnam-Singapore Industrial Park (VSIP), Hai Phong Port, Dinh Vu Industrial Park,

Hai Phong Port Authority

- 16 de Nov: Ha Long Port

**(3) Resultados (Lições Aprendidas )**

- Importância do empenhamento político (para o desenvolvimento do parque industrial/ZEE/ZFI);
- A “Chave” para o Sucesso é de estabelecer um processo de planeamento (em diferentes níveis, incluindo o central, provincial e local): Pre-F/S, F/S (Estdo de Viabilidade), Infraestrutura Básica, Pesquisa de Marketing;
- O parque industrial é uma ferramenta para atrair investimentos estrangeiros;
- Necessidade de uma clara visão de desenvolvimento industrial a médio e longo prazo;
- Necessidade de desenvolvimento de um parque industrial estratégico, ZEE e ZFI (mão-de-obra montada, transferência técnica, substituição de importações, transações comerciais e soberania nacional assegurada).



Parte superior-esquerda: Fujikin – Fábrica no Vietnã, Parte superior-direita: Hai Phong Port, Parte inferior: Reunião de encerramento

**Fotografias B.2.1 Visita de Estudo no Vietnã e a Reunião de Encerramento**

Verificou-se também a necessidade de uma estreita comunicação entre as partes Vietnamita e Moçambicana para o futuro desenvolvimento da ZEE/ZFI em Moçambique. Foi apresentada a proposta de realização de um seminário em Moçambique com convidados Vietnamitas no futuro.

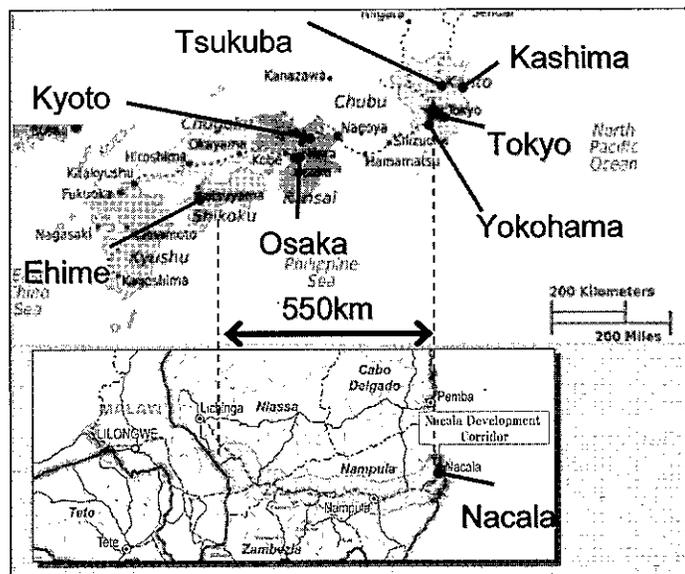
Na reunião do steering committee em 27 de Novembro, essas lições aprendidas foram explicadas aos membros do comité pelo pessoal de contraparte Moçambicana.

## B.3 Treinamento de Contrapartes no Japão

### (1) Antecedentes e Objectivos

O Japão possui uma rica e longa história de planeamento espacial do desenvolvimento nacional e regional, que tem sido levado a cabo pelo Governo, e isso torna-o ideal para auxiliar no planeamento de estratégias de desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala em conjunto com o PEDEC de Nacala.

Na formulação de estratégias de desenvolvimento regional para a Região do Corredor de Nacala, será de grande benefício para as contrapartes Moçambicanas aprender as experiências do Japão no desenvolvimento regional e industrial com base no desenvolvimento de portos e de zonas industriais nos seus arredores, bem como promoção industrial nas províncias. Além disso, os especialistas Japoneses podem oferecer, às contrapartes Moçambicanas, uma grande oportunidade de entrevistar aqueles que estão realmente envolvidos nestas tarefas. Portanto, em duas ocasiões distintas preparadas para os funcionários de alto escalão e de nível técnico dos governos central e provinciais, essas visitas são realizadas, tendo como objectivo proporcionar oportunidades para que os participantes possam presenciar e conhecer a situação real do desenvolvimento regional e de promoção industrial, e trocar opiniões com as contrapartes Japonesas.



**Figura B.3.1 Comparação dos Locais Visitados no Japão com o Corredor de Nacala**

Neste âmbito, o primeiro Treinamento de Contrapartes no Japão foi realizado no período de 13 de Abril a 25 de Abril de 2013, e o segundo, entre 6 de Julho e 21 de Julho de 2013.

A distância de Tóquio a Ehime, onde os representantes Moçambicanos visitaram, é quase a mesma entre Nacala e a fronteira de Manndimba, sendo de aproximadamente 550km. Isso ajuda os participantes a imaginar o tamanho do Japão em relação ao Corredor de Nacala.

Os tópicos abrangidos por este passeio são mostrados abaixo .

## 1) **Experiências no Desenvolvimento de um Porto e Desenvolvimento de Área dos Seus Arredores**

Uma vez que a melhoria do Porto de Nacala será uma chave para o sucesso do Corredor de Nacala, estudos de caso sobre o desenvolvimento portuário serão incluídos no curso. Em adição, os temas abordados não devem ser limitados apenas ao desenvolvimento linear ao longo do corredor de transporte, e o “desenvolvimento de área”, inclusive as áreas ao redor do porto e do interior deve ser tomado em consideração.

Com as referidas finalidades, estas visitas, incluindo palestras, foram planeadas para os seguintes locais:

- **Ministério da Terra, infraestrutura, Transporte e Turismo (MILT):** Os participantes irão aprender a história de planeamento espacial ao nível regional e nacional do Japão no eixo de várias zonas industriais organicamente constituídas de indústrias, transportes e cidades.
- **Porto de Yokohama:** Este é um dos portos maiores do Japão e a zona industrial de Keihin está localizada perto do porto. Os participantes irão aprender a história de desenvolvimento do porto, bem como a forma de desenvolvimento em cinturão, a qual pode ser aplicada à área do Corredor de Nacala que possui as semelhantes características geográficas.
- **Minato Mirai 21:** Os participantes irão aprender sobre o projecto de desenvolvimento comercial na área portuária para a criação de oportunidades de emprego e desenvolvimento de áreas urbanas de recreio.
- **Área da Baía de Osaka:** Os participantes estarão a aprender o método de planeamento de uma zona económica especial e de atracções empresariais.
- **Porto e Zona Industrial de Kashima:** para conhecer um desenvolvimento eficaz e eficiente de um porto industrial, implementado pelos governos nacional e provinciais, com uma visão e estratégia claras, é planeada uma série de palestras e visitas a instalações do Porto e Zona Industrial de Kashima.

## 2) **Sucessos do Desenvolvimento Regional em Províncias**

Visitas são programadas para aprender não somente o desenvolvimento ao nível macro, liderado pelos governos nacional e provinciais, mas também o desenvolvimento ao nível regional e comunitário que é operado num modo auto-sustentado pelos governos locais, dado que isto é um ponto de vista essencial para o desenvolvimento regional em Moçambique. Sob este ponto de vista, os participantes irão visitar a Província de Ehime onde conhecerão as actividades de vitalização comercial e a indústria de agro-processamento, com a colaboração do governo local, instituições académicas e associações comerciais.

## 3) **Seminário sobre Investimento**

Para a realização das estratégias de desenvolvimento económico de Moçambique, a promoção de investimentos estrangeiros é absolutamente essencial. O primeiro seminário, o Seminário sobre Investimento, é planeado para incluir o apoio da ONUDI em relação à criação da rede de oportunidades entre as empresas/investidores Japoneses e os representantes do Governo de Moçambique.

## (2) **Lugares Visitados e Programação**

### 1º Treinamento de Contrapartes

- 15 de Abr: Informação/Orientação pela JICA, Ministério da Terra, Infraestrutura, Transportes e Turismo (MILT) (Planeamento do Desenvolvimento Nacional e Planeamento Regional)
- 16 de Abr: Seminário sobre Investimento em Moçambique em Tóquio
- 17 de Abr: Porto de Yokohama e Minato Mirai 21 (Desenvolvimento da Zona Portuária)
- 18 de Abr: Ehime Global Network (NPO) (Desenvolvimento ao nível local e Indústria de agro-processamento na Província de Ehime)
- 20 de Abr: Administração do Turismo de Kyoto (Desenvolvimento Turístico)
- 21 de Abr: Aozora Foundation (NPO) (Poluição), Baía de Osaka (Desenvolvimento Portuário)
- 22 de Abr: Porto e Zona Industrial de Kashima
- 23 de Abr: Tsukuba (Cidade Científica), Sessão de Encerramento na JICA

### **2º Treinamento de Contrapartes**

- 8 de Jul: Informação/Orientação pela JICA, Ministério da Terra, Infraestrutura, Transportes e Turismo (MILT) (Planeamento do Desenvolvimento Nacional e Planeamento Regional)
- 8 de Jul: Porto de Yokohama e Minato Mirai 21 (Desenvolvimento da Zona Portuária)
- 10 de Jul: Tsukuba (Cidade Científica) e Fujikin Co., Ltd (empresa de processamento de válvula)
- 11 de Jul: Porto e Zona Industrial de Kashima
- 12 de Jul: Komai Haltech Inc. (Estrutura de manufatura de aço e moinhos de vento para a geração de energia eólica)
- 13 de Jul: Administração do Turismo de Kyoto (Desenvolvimento Turístico)
- 16 de Jul: Baía de Osaka (Desenvolvimento Portuário)
- 17 e 18 de Jul: Ehime Global Network (NPO), Universidade de Ehime (Desenvolvimento ao nível local e Indústria de agro-processamento na Província de Ehime)
- 19 de Jul: Sessão de Encerramento na JICA

### **(3) Resultados (Lições Aprendidas )**

Na sessão de encerramento na JICA, as seguintes observações foram apresentadas pelos participantes como lições aprendidas:

#### **4) Planeamento Nacional e Regional do Japão**

- Para a realização do plano nacional e regional e atingir as metas, é importante definir os projectos e organizar a sua execução, bem como realizar as actividades de monitoração e avaliação ainda na fase de execução. Este método de feedback flexível permite a modificação dos planos mesmo durante a execução.
- A promoção de actividades comerciais e industriais ao nível local é um dos elementos-chave para a realização do desenvolvimento regional abrangente.
- É necessário que o Governo forneça uma boa liderança, bem como institua um processo participativo envolvendo as populações.
- A importância de planos com visão e estratégias claras foi aprendida.

#### **5) Desenvolvimento Portuário e Desenvolvimento de Parques Industriais**

- Foi possível conhecer vários tipos de portos com funções diferentes, por exemplo, portos

orientados à exportação como os de Yokohama e de Kobe, e portos voltados à importação como os de Tóquio e de Osaka. Foram reconhecidos os esforços de aproveitar, ao máximo, os portos com as suas características.

- Foi uma boa lição para aprender sobre maneiras especiais aplicadas num parque industrial, inclusive “Kombinat”, sendo como cadeia de processamento de produtos petroquímicos.
- O Porto e Zona industrial de Kahima será um bom modelo para o desenvolvimento do Porto de Nacala Porto e seus arredores.

#### 6) Seminário sobre Investimento

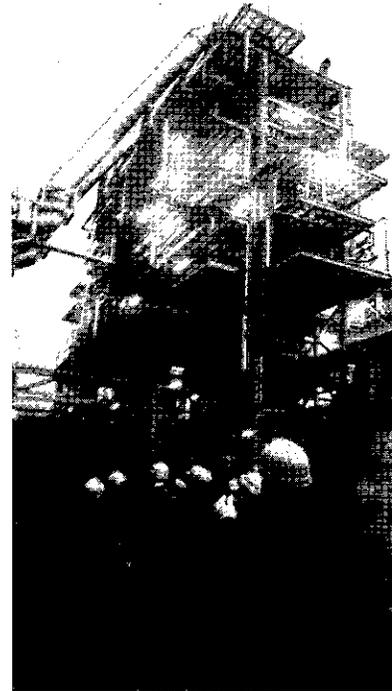
- Um seminário sobre investimento em Moçambique foi organizado em Tóquio pela ONUDI no dia 24 de Abril de 2013. As contrapartes que participaram do programa de treinamento da JICA no Japão estiveram presentes no seminário e apresentaram a situação de investimento em Moçambique. Esta foi uma boa oportunidade para atrair muitas empresas e investidores Japoneses.

#### 7) Gestão Ambiental

- Os participantes reconheceram a importância de mitigar poluições oriundas do desenvolvimento industrial como verdadeiro problema, porque tiveram a oportunidade de ouvir directamente as experiências das vítimas das poluições.

#### 8) Desenvolvimento Autónomo ao Nível Provincial

- A iniciativa de organizações com base em comunidades locais, assim como a colaboração de académicos, empresas e governos locais são necessárias.



Parte superior-esquerda: Seminário sobre Investimento, Parte superior-direita: Usina Termelétrica com Reciclagem de Resíduos (Kashima)

Parte inferior-esquerda; Usina de Geração de Energia Eólica (Kashima)

### Fotografias B.3.1 Treinamento de Contrapartes no Japão

# Apêndice C Seminários Internacionais para o Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala

---

## C.1 Resumo

O primeiro Seminário Internacional teve lugar em 15 de Março de 2013 em Maputo, Moçambique. O evento contou com um total de 107 participantes de Malawi, Zâmbia e Moçambique, incluindo o Ministro da Planificação e Desenvolvimento, o Embaixador do Japão, os Secretários Permanentes das 5 Províncias, representantes da JICA e outras instituições e parceiros de cooperação.

O segundo Seminário Internacional foi realizado em 20 e 21 de Março de 2014 em Nampula, Moçambique. Participaram 107 pessoas no primeiro dia e houve 156 participantes no segundo dia, com a representação do Ministério da Planificação e Desenvolvimento, Ministério dos Transportes e Comunicações, Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental e Ministério da Agricultura, juntamente com os representantes dos governos das 5 Províncias visadas no Projecto, delegações dos Governos de Malawi e de Zâmbia, e ainda, representantes de organizações internacionais, incluindo a JICA, Banco Mundial, Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), UN-HABITAT e ONUDI. Ademais, no segundo dia, o seminário foi aberto para empresas privadas internacionais e nacionais, e cerca de 50 empresas estavam representadas no evento.

## C.2 Objectivos dos Seminários Internacionais

### Objectivos do Primeiro Seminário Internacional

O primeiro Seminário Internacional foi planeado de modo a atingir os seguintes objectivos:

- Compartilhar as informações sobre o progresso, as iniciativas em curso e as perspectivas futuras do desenvolvimento do Corredor de Nacala com os países vizinhos (neste caso, Malawi e Zâmbia) e instituições (incluindo parceiros de desenvolvimento) interessadas no Corredor de Nacala;
- Compartilhar e trocar informações sobre as iniciativas dos Governos de Malawi e de Zâmbia, que estão relacionados com o Corredor de Nacala;
- Analisar, em conjunto e de forma coordenada, as oportunidades proporcionadas pela implementação dos projectos em curso no Corredor de Nacala;
- Criar uma oportunidade para fortalecer as relações de cooperação entre os países e as instituições interessadas no Corredor de Nacala.

### Objectivos do Segundo Seminário Internacional

O segundo Seminário Internacional foi organizado para atingir os seguintes objectivos:

- Promover a compreensão das estratégias de desenvolvimento do Governo de Moçambique e programas/projectos voltados à Região do Corredor de Nacala entre os representantes governamentais tanto de Moçambique como dos países vizinhos;

- Compartilhar e trocar informações sobre as iniciativas dos Governos de Malawi e de Zâmbia, que estão relacionados com o Corredor de Nacala;
- Compartilhar a imagem futura do desenvolvimento do corredor internacional com os investidores privados, a fim de incentivar seus investimentos na Região do Corredor de Nacala;
- Considerar estratégias de implementação para a promoção do desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala.

### **C.3 Conclusão/Resultados dos Seminários Internacionais**

#### **Resultados do Primeiro Seminário Internacional**

O primeiro seminário aumentou o dinamismo entre os países para trabalharem juntos com o desenvolvimento do Corredor de Nacala.

- Foi confirmado que o Corredor de Nacala será um veículo propulsor do crescimento económico e da integração regional.
- A sustentabilidade dos diferentes tipos de desenvolvimento do Corredor deve ser assegurada.
- As seguintes metas deverão ser alcançadas:
  - Promoção da cooperação internacional entre países vizinhos que tenham interesses diferentes;
  - Disponibilização de um bom ambiente para atrair e manter os investimentos privados na Região;
  - O Governo deve garantir que o sector privado assuma suas responsabilidades sociais e económicas.

#### **Resultados do Segundo Seminário Internacional**

Os resultados do segundo seminário consistem nos seguintes:

- Durante o seminário, uma Declaração Conjunta foi preparada pelos membros das delegações dos Governos de Moçambique, de Malawi e de Zâmbia.
- No final do encontro, foi aprovada e apresentada, pelos membros das delegações dos Governos de Moçambique, de Malawi e de Zâmbia, uma Declaração Conjunta, na qual afirmam que vão empenhar mais esforços para o estabelecimento de uma parceria duradoura visando o desenvolvimento efectivo do Corredor de Nacala. (O texto integral da Declaração Conjunta é apresentado na Figura D.3.2.).
- O seminário não somente resultou em divulgar as acções e actividades no âmbito da implementação do PEDEC-Nacala, mas também representou uma oportunidade para disseminar o potencial de desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala, servindo ainda, de uma oportunidade de proporcionar suas contribuições e mostrar as expectativas sobre o desenvolvimento do Corredor de Nacala por parte de países do interior, que são os utentes do Corredor.
- Oportunidades e investimentos potenciais foram apresentados, tanto em termos de logística, como no contexto agrícola e industrial para Moçambique, Malawi e Zâmbia, sendo citados como frutos dos desafios para uma integração efectiva do Corredor de Nacala.
- O seminário também abordou a necessidade de esforços conjuntos para a formulação de melhores estratégias de modo a estimular o desenvolvimento e promover o investimento no

Corredor de Nacala e assim, realizar o sonho comum de concretização do Triângulo de Crescimento Zâmbia-Malawi-Moçambique (ZMM-GT) nas rotas do comércio mundial.

- Acções diferentes (Apresentações, Painel de Discussão, Exibição e Visita Opcional ao Porto de Nacala) foram tomadas nesta ocasião, a fim de facilitar a comunicação entre diferentes organizações, já que o evento reuniu os representantes governamentais de Moçambique, de Malawi e de Zâmbia, parceiros de desenvolvimento e empresas privadas, entre outros.
- Os Governos de Malawi e de Zâmbia encontram-se empenhados na execução de acções e projectos de infra-estrutura para o Corredor de Nacala nos seus territórios, e mostraram-se dispostos a implementar novas acções e projectos, que estão submetidos no lado Moçambicano, de modo a facilitar o desenvolvimento do sector industrial e comercial na região da SADC em geral e no Corredor de Nacala em particular.



Parte superior-esquerda: Fotografia do Grupo no 1º Seminário, Parte Superior-direita: Discussão Aberta no 2º Seminário

Parte inferior-esquerda: Fotografia do Grupo no 2º Seminário, Parte inferior-direita: Apresentação do GAZEDA no 2º Seminário

### **Fotografias C.3.1 Seminários Internacionais Realizados em Moçambique**

**Declaração Conjunta pelos Governos de Moçambique,  
Malawi e Zâmbia sobre  
Visão do Corredor Internacional de Nacala**

Nós tivemos discussões activas sobre o futuro do Corredor de Nacala.

Nós viemos a compreender que o Corredor de Nacala deve desempenhar um papel vital para a promoção do desenvolvimento sustentável das regiões relacionadas com o Corredor de Nacala em Moçambique, Malawi e Zâmbia.

Os Governos de Moçambique, Malawi e Zâmbia permanecem empenhados em esforços direccionados ao desenvolvimento do Corredor de Nacala, devido a altos benefícios socioeconómicos que serão desencadeados através do uso do Corredor de Desenvolvimento de Nacala. Para a realização de todos os resultados de desenvolvimento oriundos desta iniciativa de desenvolvimento espacial, é essencial assegurar que o corredor continue a ser eficiente, confiável e assim, atraente para investidores a fazer investimentos complementares.

A este fim, nós acordamos em fortalecer a nossa cooperação para o desenvolvimento e sustentação do Corredor de Nacala não somente como um corredor de desenvolvimento internacional, mas também para a promoção do desenvolvimento regional em relação ao Corredor de Nacala.

Os Governos de Moçambique, Malawi e Zâmbia acordaram que um mecanismo intergovernamental permanente de coordenação e cooperação entre as três nações seja criado para guiar a iniciativa de desenvolvimento, e monitorar conjuntamente o progresso de actividades nos três países e tomar acções necessárias para a realização do desenvolvimento regional do Corredor de Nacala.

Cidade de Nampula, Província de Nampula, Moçambique  
21 de Março de 2014

Os representantes da República de Moçambique, a República de Malawi e a República da Zâmbia, para “o Segundo Seminário Internacional sobre Estratégias de Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala”

**Figura C.3.1 Declaração Conjunta do 2º Seminário Internacional**