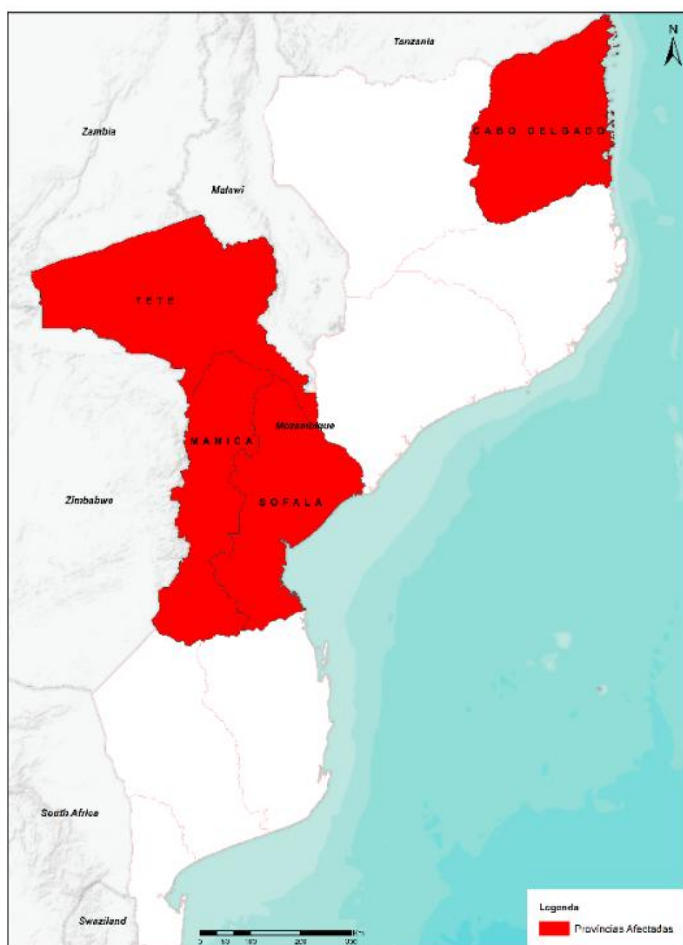


## **SUMÁRIO EXECUTIVO DO QUADRO DE POLÍTICAS AMBIENTAIS E SOCIAIS**

O programa quinquenal do Governo de Moçambique (PQG 2015-2019) apresenta as prioridades de desenvolvimento económico e social do país, cujo objectivo central é melhorar as condições de vida da população moçambicana, aumentando o emprego, a produtividade e a competitividade e criando riqueza e gerando desenvolvimento equilibrado e inclusivo.

O objectivo do Projecto de Desenvolvimento Integrado de Estradas Rurais (IFRDP) é aumentar a mobilidade em áreas rurais seleccionadas com apoio à agricultura inclusiva e outros meios de subsistência de comunidades locais, garantindo simultaneamente uma mobilidade eficiente de pessoas e bens ao longo dos principais corredores nacionais conectados. Em resposta a este objectivo e decorrentes das negociações em curso com o Banco Mundial para a concepção dos termos da nova operação com o Sector de Estradas (Fundo de Estradas e ANE), pretende apoiar a preparação do projecto nas províncias de Sofala, Manica, Tete e Cabo Delgado.

O Banco Mundial desenvolveu um modelo para priorizar os distritos que serão visados no IFRDP, os critérios de selecção sobre a criticalidade de pobreza e dos dados de agricultura no distrito e sobre a base de risco de inundação sobre a criticalidade e risco. Portanto, o projecto envolverá as estradas em distritos atingidos pelos ciclones IDAI e Kenneth.



Mapa indicando as províncias afectadas: Sofala, Manica, Tete e Cabo Delgado.

O IFRDP foi categorizado como B de acordo com as políticas operacionais do Banco Mundial (OP 4.01-Avaliação Ambiental)<sup>1</sup>. Espera-se que os projectos tenham impactos ambientais e sociais positivos, com impactos negativos relativamente menores e localizados. No entanto, para a legislação moçambicana, a categorização será feita com base no processo de triagem a ser realizado para cada um dos sub-projectos a serem identificados.

O projecto terá cinco componentes, inter-relacionados e integrados na rede rodoviária nas províncias seleccionadas. As componentes do projecto são os seguintes:

**Componente 1:** Reabilitação e Manutenção de Estradas Rurais (Custo estimado de 80 milhões de Dólares Americanos dos quais 60 milhões serão financiados pela IDA); **Componente 2:** Reabilitação da Rede de Estradas Primária (Custo estimado de 80 milhões de Dólares Americanos, dos quais 70 milhões serão financiados pela IDA); **Componente 3:** Serviços piloto de transporte rural (Custo estimado de US \$ 10 milhões, dos quais 5 milhões de Dólares Americanos serão financiados pela IDA); **Componente 4:** Capacitação e Administração de Projetos (custo estimado em 15 milhões de dólares Americanos, financiado pela IDA); **Componente 5:** componente de contingência de orçamento zero.

A componente 5 é resultado da implementação das componentes 1, 2 e 3 e será melhor integrado ao projecto global. Estas componentes terão três níveis de administração: central, provincial e distrital / local.

Em resposta ao pedido de acção da comunidade Internacional pela ajuda humanitária e reconstrução da infra-estrutura pós IDAI e Kenneth Cyclone, o Banco activou a componente cinco sob o IFRDP, assim os fundos adicionais terão que preparar os instrumentos de salvaguardas. Mas, estes devem ser preparados considerando os primeiros mecanismos de salvaguarda para o IFRDP. Portanto, o projecto com fundos adicionais continuará sendo de categoria B, como o primeiro IFRDP. No entanto, em 2019 Moçambique sofreu com desastres naturais os ciclones IDAI e Kenneth, que atingiram três províncias, Sofala, Manica e Tete e após um mês, outro ciclone da categoria 4 atingiu Cabo Delegado, o nível de destruição da infra-estrutura rodoviária foi crítico. Isolamento de várias áreas e pessoas. Para responder à situação de emergência causada pelo ciclone IDAI, o Governo de Moçambique (GdM) solicitou ao Banco Mundial a activação do Mecanismo de Resposta Imediata (MRI). O Banco respondeu ao pedido do GdM pela activação imediata do componente 5 com 35 milhões de dólares retirados do componente 1 do IFRDP para cobrir necessidades imediatas. Posteriormente, o Banco disponibilizou um fundo adicional ao IFRDP no valor de US \$ 110 milhões para o componente um. O montante será realocado para a reparação/reabilitação de emergência na infra-estrutura rodoviária alimentadora. Portanto, o projecto será estendido para ajudar as quatro províncias a restaurar a transitabilidade das estradas afectadas e facilitar a comunicação entre as províncias e dentro das províncias.

As Políticas de Salvaguarda do Banco Mundial integram análises ambientais e sociais na preparação de projectos, incluindo a selecção de projectos, a localização e as decisões do desenho.

O Quadro de Políticas Ambientais e Sociais (QPAS) foi desenvolvido para garantir que os impactos ambientais e sociais dos sub-projectos sejam identificados antecipadamente. O QPAS para este projecto será preparado

---

<sup>1</sup>IFRDP é um projecto de reabilitação rodoviária que não deverá ter impactos ambientais ou sociais negativos significativos de longa duração; portanto, o projecto cai na categoria B de Avaliação Ambiental do Banco Mundial segundo o OP 4.01 - Avaliação Ambiental; e os sub-projectos que não se enquadram na categoria B do Banco Mundial não serão financiados. Deve-se notar que alguns dos subprojetos propostos, que permanecem na categoria B do Banco Mundial, são abrangidos pela categoria A do MITADER, o que significa que, pela política nacional, será necessária uma ESIA completa.

em conformidade com as Políticas de Salvaguarda do Banco Mundial e a legislação Moçambicana relevante sobre avaliação ambiental. As políticas de salvaguarda do Banco que serão usadas pelo IFRDP são OP4.01 - Avaliação Ambiental, OP4.04-Habitats Naturais, OP4.11, Recursos Físicos e Culturais, e OP4.12 - Reassentamento Involuntário. O OP 4.11 poderá ter um impacto mínimo, pois o IFRDP não inclui o novo ou o alargamento das estradas existentes, mas a reabilitação e a manutenção da estrada existente. As Diretrizes de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Grupo Banco Mundial também se aplicam ao IFRDP.

A metodologia para o processo QPAS baseou-se na extensa revisão bibliográfica das regulamentações e directrizes relevantes ambientais e sociais do GoM, políticas de protecção ambiental e social do Banco Mundial e directrizes QPAS, também foram colectados dados secundários sobre informações bio fisiológicas e socioeconómicas das províncias alvo. A revisão bibliográfica foi seguida de um processo de consulta a nível central, provincial e distrital. O trabalho foi realizado em estreita cooperação com a equipe do projecto na ANE

Este QPAS assegurará que a gestão ambiental e social seja integrada no ciclo de desenvolvimento de sub-projectos individuais. O QPAS é também uma ferramenta prática para orientar a identificação e mitigação dos potenciais impactos ambientais e sociais dos investimentos propostos e uma plataforma de consultas com as partes interessadas e beneficiários do projecto. Um processo de consulta para o projecto da QPAS será realizado nas províncias de Sofala, Manica, Tete e Cabo Delgado, para coletar a sensibilidade dos afectados directa e indirectamente. As actividades de construção afectarão o meio socioeconómico e natural (solo, flora, água e ar). O impacto dessas actividades terá intensidade e magnitude distintas em diferentes situações paisagísticas. Nos distritos de terras altas de Tete, a erosão do solo em declives e sedimentação a jusante pode ser esperada, enquanto que na região inferior dos distritos da costa a erosão do solo pode ser menor. Outro impacto negativo esperado será o potencial de fragmentação das florestas e aumento da caça ilegal. O trabalho de extracção de inertes (Saibro e pedra) também aumentará a poluição do ar e ruído e assim contribuirá para a redução da qualidade do ar na área. Do ponto de vista social, espera-se que uma combinação de impactos benéficos e adversos seja sentida em ambas as províncias.

A tabela abaixo sumariza os impactos prováveis que podem ocorrer com o IFRDP

<b>Aspecto ambiental</b>	<b>Impacto</b>
Vegetação e Fauna	Perda de vegetação durante o estabelecimento dos acampamentos, câmaras de empréstimos, estradas de acesso e desvios; Fragmentação das florestas; Aumento da caça ilegal
Protecção de áreas sensíveis	Acesso ilegal a habitats naturais e/ou floresta para exploração ilegal de fauna e madeira
Qualidade de água	Desvio dos fluxos de água; Modificação dos fluxos de água subterrânea; Contaminação da água subterrânea; Modificação dos níveis de lençol freático ( compactação)
Solos e subsolo	Erosão Landslides Desestabilização das inclinações <b>Contaminação de solos</b>
Qualidade de ar	Poluição sonora, partículas suspensas e poeiras.
Emprego	Aumento de oportunidades de emprego, melhoria nos rendimentos das famílias, Aumento de níveis de prostituição devido as atitudes das meninas e jovens s; Potencial aumento de acções de Violência baseada em gênero (VBG) e Abuso / exploração infantil (CAE) na região

<b>Aspecto ambiental</b>	<b>Impacto</b>
Impacto na economia local	Aumento da procura de material de construção na região para as obras bem como para o reassentamento, Perda de negocio e propriedades ao longo da via ( dentro do corredor de impacto) Possibilidade de movimento de negocios informais; Melhoria de alternativas para a comercialização dos produtos agrários; Redução dos custos de transporte
Perda de prioridades e acesso limitado	Perda de propriedades, Limitado acesso para as propriedades; Expropriação de terras e reassentamento;
Agricultura	Perda de áreas agricolas e de culturas; Perda de árvores de frutas e sombra; Perda de solos produtivos; Abertura de mercado para produtos agrários; Aumento de vendas locais de hortícolas e outros produtos
Saudeocupacional e segurança do trafego	Risco de acidentes no local de trabalho; Aumento de niveis de poeiras e ruidos; Potencial de aumento de doenças de transmissão sexual e HIV/SIDA e outras doenças de transmissão Aumento de problemas de saude devido ao mau saneamento do meio ( mau tratamento de aguas residuais e residuos solidos); Aumento de acidentes para peões, ciclistas e motoristas ao longo da estrada; IAumento de trafico e maior risco de acidentes;
Aspectos sociais e coesao social	Conflitos entre os trabalhadores e as comunidades; Aumento de crime, Aumento na qualidade de visa; Melhoria na rede sociais e coesao;
Impactos nas Infraestruturas Sociais existentes	Disrupcoes na rede utilitaria devido a pressao de potencial de aumento da procura de servicos de saúde, água e electricidade ( estes últimos para as zonas urbanas);
paisagem	Destruição da paisagem pelas actividades de pedreiras e camaras de emprestimos.
Impactos na segurança e segurança rodoviária (tráfego)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento do tráfego e risco de acidentes,</li> <li>• Fatalidades de trânsito</li> </ul>

O transporte rodoviário irá facilitar o acesso ao mercado, beneficiando mais as mulheres que terão integração no mercado. Mais pessoas entrarão na região resultando numa maior demanda de produtos agrícolas. Além disso, as mulheres locais terão a oportunidade ao emprego durante o período de construção, contribuindo assim no aumento dos rendimentos da família. Com a qualidade da estrada melhorada, espera-se que sejam implementados sistemas de transporte rodoviário mais eficientes, facilitando ou aumentando a mobilidade de e para as áreas visadas.

No entanto, durante a implementação do projecto, deve ser evitada a Violência baseada em gênero (GBV) e Abuso / exploração infantil. As diretrizes / requisitos sobre GBV e CAE devem ser implementadas durante a implementação de actividades de construção de estradas. Entre os principais requisitos para o emprego dos trabalhadores locais estão: (i) Não haver disparidade de gênero em termos de número de trabalhadores não qualificados e salários para o mesmo tipo de trabalho, (ii) Estratégias de recrutamento sensíveis ao gênero deverão ser usadas para garantir que não haja disparidade de gênero na contratação. (iii) Preferência para grupos locais desfavorecidos e vulneráveis, evitando o trabalho infantil. (iv) Crianças (qualquer pessoa com menos de 18 anos de idade) não devem ser contratadas, mas considerando que actualmente algumas crianças se tornaram chefes de família, elas precisam de um emprego para garantir a sobrevivência de seus irmãos. Se e

quando casos como estes ocorrerem (apenas permitido para crianças acima de 15 anos, de acordo com a Lei moçambicana). O Empreiteiro deve considerar o trabalho das crianças com justiça – o nível de esforço solicitado por eles deve ser adequado, eles devem ter tempo para frequentar a escola e receber salário regular. (v) e também programar os trabalhos de construção, tanto quanto possível, fora da época agrícola, para permitir que as pessoas locais se envolvam e superar a indulgência/ renda baixa para garantir a subsistência. As directrizes da ANE recomendam que pelo menos 25% de trabalhadores contratados sejam mulheres e que 100% de trabalhadores não qualificados sejam locais.

A força de trabalho feminino qualificada deve ser procurada na área do projecto. Se possível, a força de trabalho feminina deve ser oferecida um treinamento vocacionado, possibilitando assim que as mulheres se qualifiquem para o recrutamento.

O treinamento e a capacitação serão necessários para os trabalhadores contratados e comunidades no entorno do projecto em construção, para garantir que tenham os conhecimentos e habilidades adequadas para implementar os planos de gestão ambiental e social.

Um Mecanismo de Reclamações (GRM) estará disponível para que as pessoas afectadas do subprojecto possam apresentar e resolver seus problemas prior uso do sistema legal de queixa. Através deste mecanismo, os APs poderão reagir a quaisquer danos ocorridos durante a implementação do ESMF, incluindo aspectos relacionados com GBV, CAE e mau comportamento dos contratados.

O empreiteiro, o engenheiro e a ANE devem estabelecer um Comitê-Liasion do Projeto (PLC). O PLC é o principal mecanismo para estabelecer e manter a comunicação entre os implementadores do projeto, as autoridades locais e a comunidade. Este comitê tem um papel fundamental no monitoramento do impacto global do projeto na comunidade, incluindo proteção para grupos vulneráveis. O GRM para a implementação do QPAS também será adequadamente adotado pelo PLC. Quando o PLC é capaz de dar uma resposta satisfatória, o grivance será submetido ao ANE Sede para um resultado adequado. A estratégia de comunicação pode prevenir ou reduzir o mal-entendido e as queixas, pelo que a conscientização sobre as atividades do Projeto será uma estratégia que ANE adotará. Serão realizadas consultas e negociações com PAPs em que existam indícios de conflitos potenciais

Também foram discutidos os papéis e responsabilidades de cada nível para a implementação do QPAS. A ANE Sede e sua delegação são responsáveis pela implementação do QPAS. Um processo de pré-seleção será realizado pelo Banco e pela ANE para determinar a elegibilidade de financiamento do projeto, tendo em conta que para as salvaguardas do Banco, o subprojeto deve ser da categoria B. Para cumprir com a legislação moçambicana, o financiamento ilegível projeto subprojeto será submetido ao processo de triagem para a categorização de cada subprojeto. O projeto será feito pelas Diretrizes Provinciais de Terra, Meio Ambiente e Desenvolvimento Rural (DPTADER) a nível provincial, após a submissão da ANE.

Devido à pressão na situação de emergência, os critérios de seleção para o subprojecto não seguirão a metodologia feita para o IFRDP inicial, mas serão baseados na lista negativa. Portanto, é importante que uma lista de exclusão de subprojectos seja conhecida. A este respeito, os subprojectos da Lista Negativa no âmbito do Fundo Adicional do Projeto Integrado de Estradas Rurais, incluirão o seguinte:

- Subprojectos que exigem aquisição permanente de terras
- Subprojectos que envolvem o reassentamento involuntário
- Subprojectos que terão impactos permanentes nos meios de subsistência das pessoas
- Subprojectos com impactos permanentes de ativos

- Uso de terras que disputam propriedade, posse ou direitos do uso da mesma
- Todos os subprojectos da categoria A que requerem aquisição de terrenos em grande escala
- Quaisquer projectos que são conhecidos por levar a GBV e / ou trabalho infantil
- Envolvem a conversão, desminagem ou degradação significativa de habitats naturais críticos, florestas, áreas ambientalmente sensíveis, biodiversidade significativa e / ou zonas de conservação protegidas;
- Irá afectar negativamente espécies raras ou ameaçadas de extinção; estruturas de construção que alterem o processo costeiro ou perturbem locais de reprodução, como muros de contenção ou paredes;

Uma vez que os subprojetos são selecionados, sua concepção final incluirá a preparação de instrumentos de salvaguarda relevantes necessários. Os instrumentos de salvaguarda podem incluir uma Avaliação de Impacto Ambiental e Social (AIAS, um Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) e um Plano de Acção de Reassentamento (PAR), dependendo das circunstâncias específicas enfrentadas.

A delegação da ANE, o DPTADER a nível local e as autoridades distritais locais, serão assistidos e treinados para serem capazes de implementar o QPAS e os subprojetos dos subprojetos AIAS e PGAS, bem como o PAR, se necessário.

O QPAS orientará a metodologia para a elaboração do AIAS, PGAS e PAR para cada subprojeto de projeto.

Durante a preparação e implementação, as agências têm diferentes funções, como mostra abaixo:

<b>Etapa do ciclo do projecto</b>	<b>Agencia Responsável</b>	<b>Papel e Responsabilidades</b>
Identificação do sub-projecto	ANE e FE a nível central Banco Mundial  DPTADER	Coordenação e implementação do projecto (RPF e ESMF): Realizar o rastreio de subprojetos; determinar elegibilidade e categoria; e definir os instrumentos de salvaguarda necessários (AIAS, PGAS, PAR, etc) Determinação da categoria e instrumentos necessários (PAR ou PARA, EIAS e PGAS)
Preparação do sub-projecto (Estudo de viabilidade e desenho)	Empreiteiro Consultor contratado pela ANE  Administração Local e pessoas afectadas	Preparação do PAR ou PARA, EIAS e PGAS Participação no censo e no levantamento socioeconómico Consulta pública; Implementação do mecanismo das reclamações Preparação e implementação de instrumentos de salvaguardas. Revisão das salvaguardas;
Revisão e aprovação	ANE a nível central e as Delegações Banco Mundial  Governo Provincial (DPTADER)	Revisão e aprovação dos instrumentos de salvaguardas;
Implementação do Projecto	Empreiteiro;  Consultor  Administração Distrital n Delegação da ANE e FE; ANE a nível central DPTADER/ Comité de Reassentamento	Responsável pela implementação PAR ou PARA, EIAS e PGAS Monitorar a implementação do PAR ou PARA, EIAS e PGAS (auditoria)  Para monitorar o mecanismo de reclamação e a implementação do PAR PARA, EIAS E PGAS dos sub projectos Resolver as reclamações das comunidades

Conclusão/retorno	ANE a nível central, Delegações da ANE e FE Consultor de implementação do PAR DPTADER (comité de Reassentamento) Empreiteiro	Avaliação do PAR  EIAS/PGAS
Operação/ manutenção	Empreiteiro Delegação da ANE	Implementação dos instrumentos de salvaguardas

O treinamento e a capacitação serão necessários para os empreiteiros e as comunidades atravessadas pelas estradas em construção, para garantir que tenham os conhecimentos e as habilidades adequadas para implementar os planos de gestão ambiental e social.

A instituição anfitriã a nível nacional e provincial (ANE) tem alguma capacidade existente, melhor a nível central. No entanto, a nível distrital, esta capacidade é fraca ou não está disponível. Com base na identificação das necessidades realizadas durante a visita de campo aos projectos de Nampula e Zambézia nos distritos (Memba e Erati em Nampula e Maganja da Costa e Murrumbala na Zambézia) sob seu pedido foi a necessidade de assistência técnica e desenvolvimento de capacidades distritais, em Murrumbala foi informado de que, dentro de Os distritos são especializados na área ambiental, mas trabalhando em uma área diferente, portanto, um programa específico de fortalecimento institucional e humano para gerenciamento ambiental e social deve ser desenvolvido como parte do Projecto.

Um programa detalhado de capacitação será desenvolvido durante a implementação, com foco no fortalecimento do Distrito e nas estruturas provinciais responsáveis pela gestão ambiental e social.

A assistência técnica será garantir que os vários insumos externos de diferentes fornecedores de bens e serviços para o projecto estejam alinhados e harmonizados com os objectivos finais do Projecto. A capacitação e a transferência de conhecimento e habilidades e o sector ambiental e social em geral estarão no centro das actividades a serem realizadas para os níveis provincial e distrital será crucial, pois é nesse nível que a capacidade geralmente é baixa.

O acompanhamento da conformidade da implementação do projecto com as medidas de mitigação a serem definidas em cada sub-projecto EIAS /PGAS será realizado em conjunto com a PIU a nível provincial Consultor Especialista em Meio Ambiente e Social, Empreiteiro e a comunidade.

A PIU a nível distrital deve supervisionar as actividades de monitoramento e informar mensalmente a reunião do site. A reunião do site deve incluir a participação da CEP a nível provincial e nacional e a participação do doador.

Devem ser providenciadas alocações e financiamentos orçamentários adequados e a preparação e implementação da ESIA e do ESMP terão de ser adequadamente monitorados e avaliados para garantir que todas as recomendações sejam atendidas. De acordo com a tabela abaixo, os custos da implementação do QPAS estão avaliadas em cerca de 9.8milhões de US\$.

Actividades a serem financiadas	Custos ( 10 <sup>3</sup> US\$)	Nºde sub-projectos/districtos/provincia	Total ( 10 <sup>3</sup> US\$)
Processo de categorização	1.00	45	45.00
Elaboração da AIA, PGA e PRA de cada sub-projecto	30.00	45	1,350.00
Implementação do AIA, PGA e PAR e compensação	150.00	45	6,750.00

Provedor de serviço de HIV/SIDA	<b>30.00</b>	10	300.00
Implementação do GRM	<b>20.00</b>	10	200.00
Provedor de serviço para a Implementação das medidas de mitigação do GBV	<b>30.00</b>	11	330.00
Treinamento ANE Sede/Delagações ANE/DEPTADER/SDPI	<b>30.00</b>	2	60.00
Capacitação Institucional ANESede/Delegações ANE/DEPTADER/SDPI/	<b>50.00</b>	6	300.00
Licença ambiental			220.00
Supervisão e monitoria ANESede/Delegações ANE/DEPTADER/SDPI	<b>2.00</b>	45	90.00
Auditoria Ambiental DEPTADER/ANE	<b>10.00</b>	15	150.00
<b>Total</b>			<b>9,795.00</b>

Para o sucesso do processo, é necessária uma coordenação eficiente entre o Fundo de Estradas e a ANE a nível central e as delegações provinciais.



