



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, HABITAÇÃO E RECURSOS HÍDRICOS



Plano Económico e Social Programa Integrado do Sector de Estradas

Economic and Social Plan Integrated Road Sector Program

PES/PRISE 2015

Relatório Anual de 2015

Annual Report 2015

**P
E
S
/
P
R
I
S
E**



Índice

SUMÁRIO	v
1. INTRODUÇÃO	1
2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO PES/PRISE 2015.....	3
3. PROGRAMA DE ESTRADAS DE 2015.....	6
4. PRESERVAÇÃO DO ACTIVO RODOVIÁRIO	9
4.1. Manutenção de Rotina	9
4.2. Manutenção Periódica	10
4.3. Manutenção de Transitabilidade.....	10
4.4. Manutenção de Emergência	11
4.5. Conservação de Estradas.....	12
4.5.1. Programa de Estradas Distritais	12
4.5.2. Programa de Estradas Urbanas.....	14
4.6. Reabilitação e Manutenção de Pontes	16
4.6.1. Reabilitação de Pontes	16
4.6.2. Manutenção de Pontes	16
4.6.3. Reparação de Emergência de Pontes	16
4.7. Programas de Desenvolvimento Rural	17
4.7.1. Projecto de Promoção de Mercados Agrícolas (PROMER)	17
4.7.2. Projecto de Promoção da Pesca Artesanal (ProPESCA)	18
4.8. Fiscalização Provincial	19
5. Segurança Rodoviária	20
5.1. Sinalização Vertical e Horizontal de Estradas	20
5.2. Montagem e Manutenção de Básculas.....	20
5.3. Controlo de Carga nas básculas fixas	21
5.4. Controlo de carga com uso de Básculas Móveis	21
6. ACESSIBILIDADE / MOBILIDADE RODOVIÁRIA	22
6.1. Asfaltagem de Estradas Regionais	22
6.2. Reabilitação de Estradas Regionais	22
7. CONECTIVIDADE / TRANSITABILIDADE RODOVIÁRIA.....	23
7.1. Reabilitação de Estradas Nacionais	23
7.2. Asfaltagem de Estradas Nacionais	23
7.3. Construção de Pontes.....	24
7.4. Gestão e Manutenção de Estradas Revestidas com Portagens	25
8. GOVERNAÇÃO E CAPACITAÇÃO INSTITUCIONAL	25
8.1. Administração do PES/PRISE	25
8.2. Instrumentos de Planificação do Programa de Estradas	26
9. Outras Acções do PES/PRISE.....	26
9.1. Actividades Sociais	26
9.2. Ambiente.....	27
9.3. Estudos e Projectos de Engenharia.....	27
10. ORÇAMENTO DO PES/PRISE 2015	31
10.1. Recursos do PES/PRISE 2015	31
10.2. Despesas do PES/PRISE 2015	32
11. QUADRO DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PRISE	33
11.1. Indicadores de Resultado	33
11.2. Indicador de Produto	34
11.3. Quadro de Avaliação de Desempenho.....	35

Índice de Tabelas

Tabela 1: Realizações do PES / PRISE 2015	7
Tabela 2: Realizações dos Pilares da ESE 2015-2024	8
Tabela 3: Impacto dos Efeitos Climáticos na Rede de Estradas	12
Tabela 4: Realizações do Programa de Estradas Distritais	14
Tabela 5: Realizações do Programa de Estradas Urbanas.....	15
Tabela 6: Projecto Promoção de Mercados Agrícolas - PROMER	18
Tabela 7: Projecto de Promoção da Pescas Artesanal - ProPESCA	19
Tabela 8: Consultorias para Fiscalização dos Programas Provinciais de Estradas	19
Tabela 9: Sinalização Rodoviária	20
Tabela 10: Controlo de Carga.....	22
Tabela 11: Estradas Regionais (Acessibilidade).....	22
Tabela 12: Estradas Nacionais (Conectividade)	24
Tabela 13: Orçamento do PES/PRISE 2015	32
Tabela 14: Despesas do PES/PRISE 2015	32
Tabela 15: Plano Económico e Social / Programa Integrado do Sector de Estradas - 2015	36
Tabela 16: Manutenção de Rotina	40
Tabela 17: Realizações dos Pilares da ESE 2015-2024	41
Tabela 18: Execução Orçamental do PES/PRISE 2015.....	43
Tabela 19: Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE	47

Índice de Figuras

Figura 1: Despesas por Pilares da ESE	8
Figura 2: Manutenção de Rotina 2015	9
Figura 3: Manutenção de Transitabilidade 2015	10
Figura 4: Programa de Estradas Distritais 2015	13
Figura 5: Programa de Estradas Urbanas 2015.....	15

LISTA DE ACRÓNIMOS

ANE	Administração Nacional de Estradas
BAD	Banco Africano de Desenvolvimento
CAADP	Programa Integrado para o Desenvolvimento da Agricultura para a África (<i>“Comprehensive African Agricultural Development Program”</i>)
CFMP	Cenário Fiscal de Médio Prazo
DBMOT	Contrato de Construção, Manutenção, Operação e Transferência (<i>“Design, Build, Maintain, Operate and Transfer Contract”</i>)
DUAT	Direito de Uso e Aproveitamento da Terra
ESE	Estratégia do Sector de Estradas
FAD	Fundo Africano para o Desenvolvimento
HIV/SIDA	Vírus de Imunodeficiência/Síndrome de Imunodeficiência Adquirida
INATTER	Instituto Nacional de Transporte Terrestres
IPPF	Mecanismo de Preparação de Projectos de Infra-estruturas (<i>“Infrastructure Project Preparation Facility”</i>)
JICA	Agência Japonesa de Cooperação Internacional (<i>“Japanese International Cooperation Agency”</i>)
km	Quilómetros
MT	Meticais
NEPAD	Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (<i>“New Partnership for Africa”</i>)
N1	Estradas Nacional N° 1
N380	Estradas Secundária N° 380
Nr	Número
OPRC	Contratos de Estradas Baseados em Resultados e Desempenho (<i>“Output Performance Road Contract”</i>)
PEDSA	Plano Estratégico de Desenvolvimento do Sector Agrário
R733	Estrada Regional N° 733
PES	Plano Económico e Social
PES/PRISE	Plano Económico e Social harmonizado com o Programa Integrado do Sector de Estradas
PIER/RRIP	Programa de Investimento em Estradas Regionais/ <i>“Regional Road Investment Program”</i>
PQG	Programa Quinquenal do Governo
PRISE	Programa Integrado do Sector de Estradas
PROMER	Programa de Promoção de Mercados Agrícolas
ProPESCA	Programa de Promoção da Pesca Artesanal
QAD/PAF	Quadro de Avaliação de Desempenho/ <i>“Performance Assessment Framework”</i>
Un	Unidades
Vg	Valor Global

SUMÁRIO

O relatório anual de desempenho do Plano Económico e Social (PES) harmonizado com o Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE) é elaborado com base na análise das realizações física e financeira das intervenções planificadas para 2015 e dos resultados das metas do Quadro de Avaliação de Desempenho (QAD) do PRISE programadas para o ano de 2015. A análise do desempenho do PES/PRISE 2015 é ainda suplementado pelos dados de medição das condições da rede rodoviária nacional, de tráfego e dos índices de transitabilidade e de mobilidade verificados no período em análise.

Da análise agregada da implementação do PES/PRISE 2015, conclui-se que o desempenho de 74%, verificado no período em análise, foi positivo, e resultou do alcance em 75% da meta física de extensão de estradas intervencionadas, 72% da meta física de unidades de infra-estruturas intervencionadas, 99% da meta financeira e realização em 50% das metas do Quadro de Avaliação de Desempenho do PRISE 2015.

As metas acima descritas, resultaram das intervenções realizadas em 20,493 km de estradas (67% da extensão total de 30,464 km), 39 unidades de pontes e de básculas, da despesa de 17,459,247,000MT e da realização de 4 das oito metas dos indicadores do Quadro de Desempenho do PRISE.

Durante o período em análise, são de destacar a conclusão das obras de asfaltagem das estradas N261: Chimoio-Espungabeira, na Província de Manica; N13: Nampula-Ribaue-Malema na Província de Nampula e R443: Malehice-Manjacaze na Província de Gaza.

Das realizações do PES/PRISE 2015, são de destacar a conclusão das obras de asfaltagem das estradas N261: Chimoio-Espungabeira, na Província de Manica; N13: Nampula-Ribaue-Malema na Província de Nampula e R443: Malehice-Manjacaze na Província de Gaza.

A implementação do PES/PRISE 2015 foi contudo afectado pela ocorrência de efeitos climáticos adversos que de ocorrência cíclica e de magnitudes crescentes, têm causado impactos destruidores nas infra-estruturas rodoviárias, caracterizadas por cortes de secções de estradas e erosões e destruição de dispositivos hidráulicos, causando intransitabilidade em eixos importantes da rede rodoviária nacional.

As intempéries de 2014/2015, ocorridas nas regiões Centro/Norte, foram caracterizadas por chuvas excessivas e cheias anormais que causaram a intransitabilidade de cerca de 8,514 km

de estradas. Os impactos adversos desta intempérie, que se fizeram sentir com mais intensidade na Província da Zambézia, resultaram em danos avultados na rede de estradas da província, que pela terceira vez, num período de cinco anos, resultou no corte do corredor interno, a N1, e conseqüente interrupção da ligação Centro-Norte.

O cenário prevalecente no período em análise, foi ainda, e principalmente, caracterizado pelo início do novo ciclo de governação, que resultou na aprovação tardia dos principais instrumentos orientadores da acção governativa, nomeadamente o Plano Económico e Social e o Orçamento do Estado. O ano de 2015, foi ainda caracterizado por um desempenho moderado da economia nacional, influenciada pela redução dos preços dos principais produtos de exportação (carvão e petróleo) associado ao fortalecimento do dólar norte-americano, que condicionaram a disponibilidade de recursos financeiros essenciais para o financiamento dos programas de desenvolvimento de infraestruturas.

1. INTRODUÇÃO

O relatório de desempenho do Sector de Estradas de 2015 descreve os progressos alcançados com a implementação do Plano Económico e Social (PES) 2015 harmonizado com o Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE) e inclui análise dos programas implementados pelas entidades financiadas com parte dos recursos consignados ao Fundo de Estradas, nomeadamente os Governos Distritais e Conselhos Municipais.

As acções do PES/PRISE 2015 de melhoria da transitabilidade, com enfoque para as estradas que apresentam grande impacto para o desenvolvimento socioeconómico do país, enquadram-se no terceiro objectivo estratégico de “*melhorar e expandir a rede de estradas e pontes vitais para o desenvolvimento socioeconómico de Moçambique*”, da prioridade IV de “*desenvolvimento de infraestruturas económicas e sociais*” do PQG 2015-2019. O desenvolvimento de infra-estruturas de estradas prioritárias tem como finalidade a promoção da actividade produtiva do sector privado e o incremento da capacidade de provisão de serviços sociais básicos à população.

A implementação do PES/PRISE 2015 ocorreu num contexto particular, caracterizado pelo início do mandato do novo Governo saído das eleições gerais de 2014, e consequentemente, o primeiro ano de implementação do Programa Quinquenal do Governo 2015-2019. Em termos específicos, o PES 2015 harmonizado com o PRISE 2015, a semelhança dos anos anteriores, focalizou as intervenções no desenvolvimento e conservação da rede rodoviária nacional e na elaboração dos instrumentos orientadores de médio e longo prazo do programa de estradas de resposta aos Objectivos Estratégicos do Programa Quinquenal do Governo 2015-2019 de *melhoria das condições de vida do Povo Moçambicano, através do aumento do emprego, produtividade e competitividade, indutoras da criação de riqueza e de geração de desenvolvimento equilibrado e inclusivo*.

A conjuntura macro-económico internacional, caracterizada pelo crescimento moderado da economia mundial, com as economias emergentes a registarem um crescimento gradual e pela redução dos preços dos principais produtos de exportação (carvão e petróleo) associado ao fortalecimento do dólar norte-americano, condicionaram de certa forma o desempenho da economia nacional devido à reduzida disponibilidade de recursos financeiros essenciais ao

financiamento dos programas de desenvolvimento de infraestruturas¹. Este cenário influenciou o desempenho dos indicadores macro-económicos nacionais programados para o ano de 2015, com o Produto Interno Bruto a situar-se em 1.2 pontos e a taxa de inflação média em 1.5 pontos percentuais abaixo da meta programada², respectivamente.

O contexto nacional, que influenciou a implementação do PES/PRISE 2015, foi caracterizado pela ocorrência de cheias e inundações nas regiões centro/norte (Zambézia, Nampula, Cabo Delgado e Niassa), que resultaram na paralisação, em cerca de 30 dias, da circulação de pessoas e bens entre as Províncias da Zambézia e Nampula e na interrupção do fornecimento de energia às regiões centro e norte do país, devido ao corte verificado na estrada Nacional N1 em Mocuba na Zambézia e na queda de postes de transporte de energia na mesma região. Os efeitos climáticos adversos influenciaram, de forma oposta, a região sul do País (Maputo, Gaza e Inhambane), que se caracterizou pela ocorrência de seca e estiagem, dificultando a execução das actividades de estradas por escassez de água para a humedificação dos solos colocados na estrutura dos pavimentos. O contexto nacional foi também caracterizado, como acima referido, pelo início do novo ciclo de governação, que resultou no atraso na aprovação dos principais instrumentos orientadores da acção governativa, nomeadamente o Plano Económico e Social e o Orçamento do Estado.

A descrição das realizações do PES/PRISE no ano de 2015, objecto deste relatório, foram estruturados de conformidade com os pilares definidos na Estratégia do Sector de Estradas em processo de finalização. Esta estrutura compreende três pilares estratégicos de Conectividade, Acessibilidade e de Preservação incluindo o pilar de suporte da Governação e Capacitação Institucional.

A estruturação do relatório ao formato da ESE, consistiu na inclusão da descrição das diversas acções do PES/PRISE na estrutura dos pilares, compreendendo:

- (i) Actividades de asfaltagem e reabilitação de estradas nacionais incluindo a construção de pontes de grande dimensão na Conectividade de garantia da transitabilidade na rede rodoviária nacional;

¹Balanço do Plano Económico e Social 2015, sumário executivo, Fevereiro 2016.

²Balanço do Plano Económico e Social 2015, Pilar 2: Promover um Ambiente Macroeconómico Equilibrado e Sustentável, Fevereiro 2016

- (ii) Actividades de asfaltagem e reabilitação de estradas regionais, construção de pontes de média e pequena dimensão, mobilidade urbana e desenvolvimento rural na Acessibilidade essenciais ao incremento dos índices de acessibilidade aos polos de produção agro-económicos e de complementação dos itinerários principais;
- (iii) Actividades de manutenção de rotina e periódica da rede de estradas classificadas, reparações de emergência e melhoramentos localizados, reabilitação e manutenção de pontes, conservação de estradas distritais e urbanas e de segurança rodoviária (sinalização e controlo de carga) no pilar de Preservação, de garantia da transitabilidade e mobilidade permanente na rede rodoviária nacional;
- (iv) Descrição das constatações e conclusões dos estudos institucionais e de engenharia de estradas e pontes, mitigação de aspectos ambientais e climáticos incluindo a administração do PRISE e desenvolvimento de capacidades do Sector, essenciais para a gestão eficiente e eficaz do programa de estradas e de definição dos padrões de desenvolvimento da rede rodoviária nacional.

Esta análise é complementada pela análise do orçamento e das despesas com o financiamento do PES/PRISE incluindo o Quadro de Avaliação de Desempenho do Sector de Estradas para análise das contribuições do programa para os objectivos de desenvolvimento do Governo.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO PES/PRISE 2015

Os projectos de estradas implementados no âmbito do PES/PRISE 2015 tiveram como princípios orientadores os pressupostos da Estratégia do Sector de Estradas (ESE), em revisão, de (i) desenvolvimento de *corredores longitudinais e transversais* de facilitação da transitabilidade entre polos de desenvolvimento do país; (ii) incremento da *mobilidade de pessoas e bens* entre as regiões de potencial agro-económico, os mercados e os principais corredores; e (iii) de administração e *preservação do activo rodoviário* de contribuição para a contínua redução dos tempos de viagem e dos custos de operação dos veículos. Os pressupostos acima mencionados integram-se nos três pilares da estratégia de conectividade, mobilidade e preservação, que são suportados pelo pilar de governação e desenvolvimento institucional, cujas acções viam a gestão eficiente e eficaz da ESE 2015-2024.

Para a materialização dos pressupostos da ESE 2015-2024, foram programados, pelo PES/PRISE 2015, para o pilar da conectividade, acções de reabilitação e asfaltagem de 493

quilómetros de estradas nacionais e para o pilar de mobilidade, intervenções em 325 km de estradas regionais. O programa de investimento acima mencionado foi complementado pelas acções de preservação de 23,616 km de estradas, através da manutenção de rotina de 22,346 km e da manutenção periódica de 270 km de estradas revestidas e não revestidas, respectivamente.

O PES/PRISE 2015, incluiu ainda, no âmbito da estratégia de desconcentração e de descentralização do Sector de Estradas, a programação do financiamento da conservação de 1,200 km de estradas não classificadas, consistindo de 200 km de estradas urbanas e de 1,000 km de estradas distritais. Este financiamento incluiu ainda a programação de intervenções de melhoramentos localizados e de intervenções pontuais para a garantia de acesso em 1,246 km de rede nacional de estradas incluindo estradas não classificadas implementadas com recursos dos programas de desenvolvimento rural.

De referir que a execução das acções previstas nos pilares de mobilidade e de preservação são de âmbito provincial e tem como principais actores as Delegações Provinciais da ANE com função executiva, apoiadas pelas empresas de consultoria provincial com a função de controlo da qualidade e das quantidades das intervenções realizadas. Estas entidades têm ainda a função de assessoria aos Governos Distritais e aos Conselhos Municipais na implementação das intervenções de conservação das estradas sob sua jurisdição, enquadrado na estratégia de descentralização do Sector de Estradas. A estrutura organizativa a nível provincial inclui ainda as Delegações Provinciais do Fundo de Estradas com a função de verificação e de garantia da racionalidade das despesas realizadas pelo programa de preservação e de conservação da rede de estradas a nível da Província.

A implementação das intervenções programadas no PES/PRISE 2015, foi contudo afectado por vários factores macro-económicos e climáticos conforme descrito acima, com enfoque para os efeitos climáticos, caracterizados por chuvas intensas e cheias acima do normal, na região centro/norte e seca na região sul. Os efeitos climáticos, com carácter cíclico e magnitudes crescentes, tem causado danos avultados na rede rodoviária nacional, afectando a transitabilidade e a mobilidade de pessoas e bens no país. As intempéries ocorridas nos finais de 2014 e princípios de 2015 foram caracterizadas por chuvas intensas que resultaram em regimes hidrológicos acima do normal, causando níveis de alerta e de escoamentos elevados nas principais bacias hidrográficas da zona centro e norte do País, com enfoque para os Rios

Licungo e Lugela na Província da Zambézia. O regime de escoamento anormal verificado nestes dois rios, causou o corte da estrada N1, na ponte sobre o Rio Licungo, em Mocuba, Província da Zambézia, restringindo a transitabilidade entre as regiões centro e norte do País, por um período de aproximadamente trinta dias.

Em termo cumulativos, os efeitos climáticos adversos e regimes hidrológicos anormais ocorridos no período de 2012 a 2015, resultaram em danos de em 15,510 km de estradas classificadas, correspondentes a 51% da extensão total de 30,464 km, com enfoque para a Província da Zambézia, no Centro do país e das Províncias de Nampula e Niassa, no Norte. Os danos causados resultaram ainda na destruição e erosão de 547 estruturas hidráulicas, compreendendo 159 pontes de média e pequena dimensão, 117 passagens hidráulicas “*drifts*” e 271 aquedutos, em todo o território nacional.

Para o financiamento das intervenções do PES/PRISE 2015, acima descritas, e à semelhança dos anos anteriores, foram mobilizados recursos internos constituídos pelas receitas do orçamento do estado e recursos externos na forma de apoio orçamental sectorial, donativos e créditos. Contudo, a mobilização dos recursos de financiamento do programa de estradas, foi e continua a ser influenciada pelas condicionantes macroeconómicas internacionais e nacionais, caracterizadas pela redução dos preços das matérias-primas e pela depreciação da moeda nacional face ao dólar. Este cenário tem influenciado a execução das metas planificadas, devido a limitada disponibilidade de recursos necessários para o financiamento da demanda de projectos de estradas essenciais para o incremento dos índices de transitabilidade e de mobilidade da rede rodoviária nacional, de resposta aos desafios de desenvolvimento do Governo de Moçambique. A crescente demanda de infraestruturas rodoviárias, de sustentação da actividade económica e de facilitação da abrangência dos serviços sociais e da acção governativa e de contribuição para o aumento da produção e produtividade e do bem-estar da população moçambicana, induziu a uma crescente pressão do Sector de Estradas na competição pelos poucos recursos existentes, resultando na necessidade de revisões constantes dos programas elaborados de modo a adequá-los ao volume de recursos existentes.

As condicionantes acima mencionadas, associadas a outros factores macro-económicos e climáticos, contribuíram para a ligeira desaceleração dos índices de transitabilidade e de mobilidade rodoviária verificados em 2015, como resultado da redução em três pontos

percentuais da extensão da rede de estradas em condições boas e razoáveis (74% em 2014 para 71% em 2015).

Embora não directamente ligado ao período em análise, os dados de 2015 do índice de mobilidade de pessoas e bens na rede rodoviária nacional, apresentaram um crescimento marginal de dois pontos percentuais, comparativamente ao verificado em 2013, enquanto que para o transporte de mercadorias registou-se um crescimento de cinco pontos percentuais. Não obstante os resultados conservadores registados em 2015, a mobilidade rodoviária continua a ser o modo de transporte por excelência para a mobilidade de pessoas e bens em Moçambique, contribuindo com 98% do número total de pessoas transportadas (49,792,000,000 pessoas km) e 45% do volume total de mercadorias transportadas (4,199,000,000 toneladas km).

Não obstante o cenário macro-económico prevalecente no ano de 2015, cuja descrição foi acima elaborada, o Sector de Estradas conseguiu mobilizar, para o financiamento do PES/PRISE 2015 o montante de 17,657,000,000 MT, representando uma redução a dois dígitos de 19%, comparativamente ao orçamento aprovado para 2015, que foi de 20,000,000,000 MT. Esta redução, aliado a sua aprovação tardia (Abril de 2016), devido ao início em 2015 do novo ciclo de governação, resultou na necessidade de se rever as metas físicas programadas de modo a adequa-las aos cursos e tempo disponível.

3. PROGRAMA DE ESTRADAS DE 2015

As acções programadas para o PES/PRISE 2015 formulam-se nos pressupostos da ESE 2015-2024 e nos objectivos estratégicos do PQG para as infra-estruturas rodoviárias de "melhorar e expandir a rede de estradas e pontes vitais para o desenvolvimento de infra-estruturas económicas e sociais".

Para a materialização destes objectivos, o Sector de Estradas planificou para o PES/PRISE 2015, intervenções em 27,414 km de estradas, compreendendo 537 km no pilar de conectividade, 335 km no pilar de mobilidade e 26,542 km no pilar de preservação e conservação, incluindo a sinalização de 480 km de estradas enquadradas no pilar de suporte de governação e capacitação institucional. Foram ainda planificadas, no PES/PRISE 2015, intervenções em 54 unidades de infra-estruturas rodoviárias, compreendendo 39 pontes e 15 básculas fixas. Ainda no pilar de governação e capacitação institucional foram programadas a revisão dos principais instrumentos de gestão do Sector e de preparação de projectos de

investimentos definidos no PQG/ESE, compreendendo cinco estudos institucionais e dezassete projectos de engenharia de estradas e pontes.

Em termos gerais, as realizações verificadas com a implementação das acções previstas no PES/PRISE 2015 (Tabela 1), medidas em conformidade com o tipo de intervenção, foram de 20,493 km de estradas, correspondentes 75% da extensão programada de estradas, 39 unidades de infra-estruturas hidráulicas e de segurança rodoviária representando 72% do número de infra-estruturas programadas e 91% dos 22 estudos institucionais e de engenharia programados para o período em análise. Os detalhes das realizações do PES/PRISE 2015 são descritos na Tabela 15 em anexo.

Tabela 1: Realizações do PES / PRISE 2015

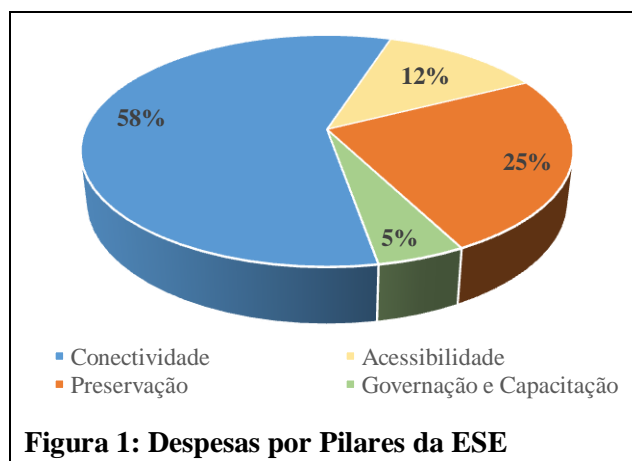
Projecto	Un	Plano	Realização	
		Un	Un	%
Reabilitação de Estradas Nacionais	km	144	44	31
Reabilitação de Estradas Regionais	km	210	5	2
Asfaltagem de Estradas Nacionais	km	393	25	6
Asfaltagem de Estradas Regionais	km	125	27	22
Manutenção de Rotina Revestida	km	6,000	4,781	80
Manutenção Rotina Não Revestida	km	17,346	12,309	71
Manutenção Periódica de Estradas Revestidas	km	70	56	81
Manutenção Periódica de Estradas Não Revestidas	km	200	200	100
Municípios	km	200	152	76
Distritos	km	1,000	1,555	156
Melhoramentos Localizados	km	1,246	650	52
N200: Ka Tembe-Ponta D'Ouro	km	0	0	0
Sinalização Rodoviária	km	480	688	143
Extensão de Estradas Intervencionadas	km	27,414	20,493	75
Construção de Pontes	Un	26	14	54
Reabilitação de Pontes	Un	3	0	0
Manutenção de Pontes	Un	8	8	100
Construção da Ponte Maputo-Ka Tembe	Un	1	1	100
Construção da Ponte de Incomáti (Marracuene)	Un	1	1	100
Manutenção de Bâsculas	Un	13	13	100
Montagem de Bâsculas	Un	2	2	100
Unidades de Infra-estruturas Intervencionadas	Un	54	39	72
Estudos Institucionais	Nr	5	5	100
Projectos de Engenharia de Pontes	Nr	4	2	50
Projectos de Engenharia de Estradas	Nr	13	13	100
Número de Estudos Institucionais e de Engenharia	Nr	22	20	91

A análise das metas do PES/PRISE 2015 pelos pilares da ESE, apresentam realizações de 13% e 10% da extensão total programada para a conectividade e para a mobilidade, respectivamente (Tabela 2) e 77% da extensão programada para o pilar de preservação, que apresenta maiores realizações, devido a sua dimensão e volume de intervenções, que abrangem as actividades de manutenção, conservação de estradas distritais e urbanas e de sinalização rodoviária. Adicionalmente ao programa de estradas, foram realizadas intervenções em infra-estruturas hidráulicas e de segurança rodoviária cujas realizações foram de 54% para o pilar da conectividade e 88% para o pilar da preservação. Os detalhes das realizações por pilares da ESE são apresentados na tabela 17 em anexo.

Tabela 2: Realizações dos Pilares da ESE 2015-2024

Pilares da ESE 2015-2024	Intervenções	Un	Metas Físicas (Un)			Metas Orçamentais (1,000 MT)		
			Plano	Realiza.	%	Plano	Realiza.	%
Conectividade	Estradas	km	537	69	13	8,179,675	10,088,892	123
	Infra-estruturas Hidráulicas	Un	26	14	54			
Acessibilidade	Estradas	km	335	32	10	2,874,837	2,192,681	76
	Infra-estruturas Hidráulicas	Un	0	0	0			
Preservação	Estradas	km	26,542	20,392	77	5,188,803	4,323,144	83
	Infra-estruturas Hidráulicas	Un	26	23	88			
Governança e Capacitação	Gestão do PRISE	Vg	0	0	0	1,413,978	854,530	60
	Estudos	Un	22	20	91			
Total Pilares da ESE 2015-2024		km	27,414	20,493	75	17,657,293	17,459,247	99

Para o financiamento da realização das metas acima descritas, foram programadas despesas no valor de 17,657,293,000 MT e realizadas 17,459,247,000 MT, correspondentes ao grau de realização de 98.9%. Contribuíram para esta realização (Tabela 2) as despesas com o pilar de conectividade de reabilitação e asfaltagem de estradas nacionais e de preservação do activo rodoviário através da manutenção da rede nacional de estradas classificadas e de conservação das redes distritais e municipais de estradas. Esta conclusão tem com base as percentagens de realização descritas na tabela 2 acima e ilustradas pelo figura 1 do peso das despesas pelos pilares da ESE 2015-2024.



4. PRESERVAÇÃO DO ACTIVO RODOVIÁRIO

O programa de preservação do activo rodoviário nacional no âmbito do PES/PRISE 2015 consistiu, na realização de intervenções de manutenção de rotina e periódica de estradas revestidas e não revestidas, manutenção de transitabilidade, reparações de emergência, conservação de estradas distritais e urbanas e de sinalização vertical e horizontal da rede rodoviária nacional classificada. Para o ano em referência, foram programadas intervenções de manutenção de 26,542 km de estradas, compreendendo 20,392 km de manutenção de rotina, 270 km de manutenção periódica, 1,246 km de manutenção de transitabilidade, 1,200 km de conservação de estradas distritais e urbanas e 480 km de sinalização rodoviária.

As realizações verificadas em cada uma das componentes acima descritas são detalhados nos capítulos que se seguem.

4.1. Manutenção de Rotina

O programa de manutenção de rotina planificou para 2015, a realização de intervenções em 23,346 km da rede de estradas classificadas (73% dos 30,464 km da extensão da rede), compreendendo 5.000 km de estradas revestidas (68% da rede revestida 7,344 km) e 17.346 km de estradas não revestidas (75% da rede não revestida de 23,120 km).

As realizações verificadas com a implementação do programa foram de 17,090 km, correspondente ao grau de realização de 73% (Tabela 16) e resultaram da manutenção de rotina de 12,309 km de estradas não revestidas (realização de 71%) e de 4,781 km de estradas revestidas (realização de 80%).

Na análise da implementação do programa de manutenção de rotina, são de destacar as províncias de Maputo e Gaza com realizações de 80% próximo da média nacional (82%), tendo as realizações das restantes províncias situado entre 74-78% (Tabela 16).

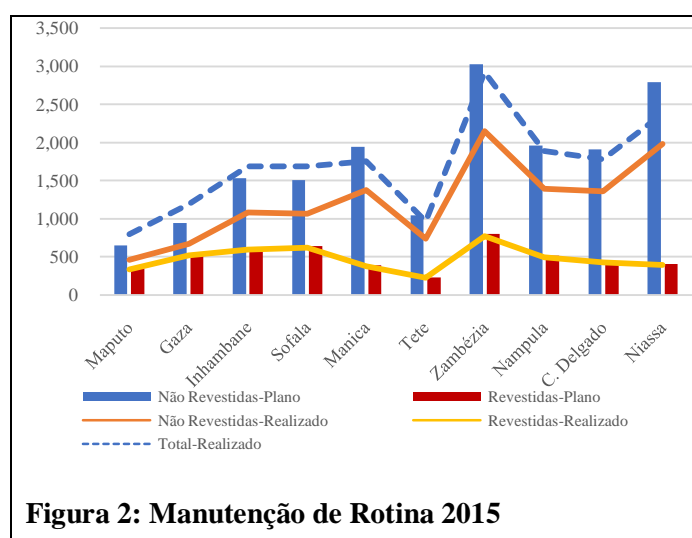


Figura 2: Manutenção de Rotina 2015

Conforme anteriormente mencionado, a execução do programa de estradas de 2015 foi influenciado pela conjuntura macro-económica nacional caracterizada pelo atraso na aprovação do Orçamento do Estado para 2015 e pelas condições climáticas adversas registados nos princípios de 2015, que causaram atrasos no início do programa e consequentemente na execução plena das metas programadas.

4.2. Manutenção Periódica

As actividades de manutenção periódica de estradas visam a execução de obras de restabelecimento da capacidade de resistência estrutural de secções de estradas que apresentem perda desgaste das camadas da estrutura do pavimento. Nesta base, foram planificados para 2015 a realização de intervenções de manutenção periódica, numa extensão de 270 km de estradas, compreendendo 70 km de estradas revestidas e 200 km de estradas não revestidas.

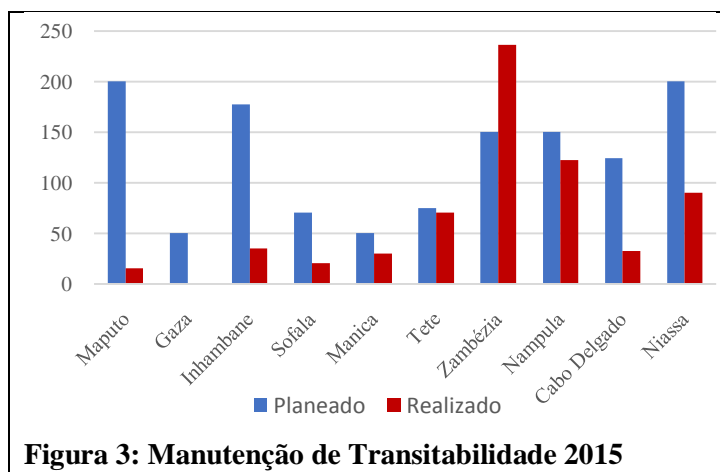
A reduzida extensão programada (cerca de 0.9% da extensão total da rede de estradas), deveu-se à limitada disponibilidade de recursos financeiros os quais foram priorizados para a expansão e desenvolvimento da rede rodoviária nacional em resposta aos desafios de desenvolvimento do Governo de Moçambique.

De conformidade com o plano estabelecido para 2015, foram realizadas intervenções de 256 km, correspondente ao grau de realização de 81% para as estradas revestidas (56 km) e 100% para as estradas não revestidas (200 km).

4.3. Manutenção de Transitabilidade

As acções de manutenção de transitabilidade ou melhoramentos localizados tem como objectivo garantir atránsitabilidade na rede rodoviária nacional, durante todo o ano, através da execução de obras de reparação de secções específicas da estrada que apresentem dificuldades para a circulação normal de veículos.

No programa de manutenção de



transitabilidade de 2015, foram planificadas, nas dez províncias do país, a realização de intervenções para a garantia da transitabilidade em cerca de 1,246 km da rede rodoviária nacional, cuja realização foi de 650 km correspondente a 52% do planificado para o período em análise. Contribuíram para esta realização as províncias da Zambézia e Nampula, com um total de aproximadamente 360 km, representando mais de metade do total de intervenções realizadas no período em análise, conforme descrito na Figura 3.

4.4. Manutenção de Emergência

O período chuvoso de 2014/2015 foi caracterizado por chuvas intensas e cheias nas bacias dos rios localizados nas províncias da região Centro/Norte do País, ocorridas entre Dezembro de 2014 e Janeiro de 2015, que resultaram na intransitabilidade de cerca de 8,514 km de estradas. A intransitabilidade das secções de estradas afectadas foi causada, dentre outros, pela destruição dos dispositivos de drenagem (176 aquedutos e 94 passagens hidráulicas “drifts”) e na erosão de 91 unidades de pontes e pontões. As cheias e inundações ocorridas em 2014/2015 nas regiões centro/norte (Zambézia, Nampula, Cabo Delgado e Niassa), resultaram na paralisação, em cerca de 30 dias, da circulação de pessoas e bens entre as Províncias da Zambézia e Nampula e na interrupção do fornecimento de energia às regiões centro e norte do país, devido ao corte verificado na estrada Nacional N1 em Mocuba na Zambézia e na queda de postes de transporte de energia na mesma região.

Os efeitos cíclicos destas adversidades climáticas motivaram a tomada de medidas conducentes à mitigação da ocorrência de danos avultados nas infra-estruturas de estradas e de resposta imediata na reparação dos danos ocorridos, como forma de garantir a transitabilidade na rede de estradas. Para a reposição da transitabilidade na secção da N1 entre Mocuba e Alto Molócuè, o Sector de Estradas procedeu amobiliação de empreiteiros executando projectos de estradas próximos desta secção, que devido a sua magnitude necessitou de cerca de um mês para abertura ao tráfego, conforme anteriormente mencionado.

O efeito cumulativo das chuvas intensas e cheias ocorridas em Moçambique nos últimos quatro anos (2011 a 2015) resultou na destruição de um total de 15,512 km de estradas em todo o país incluindo 547 infra-estruturas hidráulicas consistindo de 159 pontes e pontões, 117 drifts e 271 aquedutos, conforme descrito na Tabela 3 que se segue.

Tabela 3: Impacto dos Efeitos Climáticos na Rede de Estradas

Infra-estruturas Afectadas	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015
Km de Estradas	3,741	2,699	558	8,514
Número de Pontes e Pontões	25	29	14	91
Número de Drifts	7	10	6	94
Número de Aquedutos	23	29	43	176

Devido ao efeito cíclico e de magnitude crescente dos eventos climáticos adversos ocorridos no País, e pelo impacto causado na rede rodoviária nacional, conforme descrito na Tabela 3, o Sector de Estradas prosseguiu com as acções já iniciadas aquando da ocorrência da intempérie de 2011/2012, que consiste (i) na revisão dos normas e especificações de dimensionamento de estradas através da inclusão da mitigação dos efeitos climáticos e (ii) desenho e implementação de contractos baseados em resultados e desempenho (OPRC) através de parcerias público-privadas de projecto, construção, manutenção, operação e transferência (DBMOT).

4.5. Conservação de Estradas

O programa do Sector de Estradas para a conservação, enquadra-se no processo de descentralização em curso, para o qual o Fundo de Estradas atribui parte das receitas consignadas para o financiamento das obras realizadas na rede de estradas distrital e urbana. As dotações do Fundo de Estradas visam por outro lado, reforçar a capacidade de intervenção dos Governos Distritais e dos Conselhos Municipais na gestão das redes de estradas sob sua jurisdição.

O programa de conservação de estradas de 2015 planificou a realização de 1,200 km de intervenções, consistindo de 1,000 km de estradas distritais e 200 km de estradas urbanas. As realizações alcançadas no período em análise foram de 1,707 km, 142% de realização, compreendendo 1,555 km de estradas distritais e 152 km de estradas urbanas.

4.5.1. Programa de Estradas Distritais

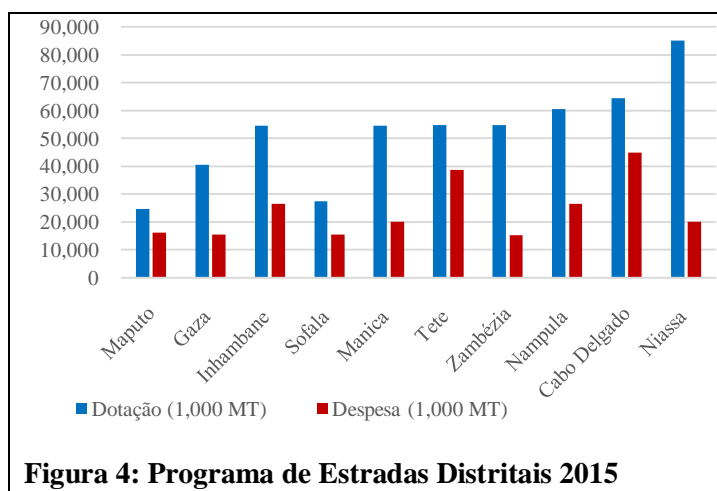
O programa de conservação de Estradas Distritais tem como principal objectivo o incremento da mobilidade de pessoas e bens nas zonas com potencial agro-económico, contribuindo para o alcance dos objectivos do Governo de aumento da produção e produtividade agrícola e pesqueira e de promoção do emprego.

O principal objectivo do programa de estradas distritais é de dotar as Administrações Distritais de capacidade interventiva e de gestão da rede de estradas não classificadas sob a sua jurisdição. Este programa prevê a execução de reparações localizadas com recurso a tecnologias de mão-de-obra intensiva de modo a criar oportunidades de emprego para as comunidades locais e garantir acessibilidade às zonas com reconhecido potencial produtivo, contribuindo desta forma para o aumento da produção e produtividade a nível local.

O programa de estradas distritais planificou para 2015 intervenções em 1,000 km de estradas não classificadas, nos 150 distritos do país, cujo orçamento foi de aproximadamente 300,000,000 MT, correspondente à dotação orçamental de 2,000,000 MT por Distrito. O financiamento deste programa conta ainda com o apoio do Programa de Desenvolvimento do Sector Privado em Moçambique, direccionado para a componente de estradas distritais, cujas contribuições do Parceiro de Desenvolvimento são canalizadas via Apoio Orçamental Sectorial e suplementam as dotações anuais por distrito pelo Fundo de Estradas.

A natureza das obras implementadas na rede de estradas distritais, que consiste na realização de reparações localizadas para a garantia de acesso e tendo valores limitados de recursos de financiamento, faz com que os contratos de obras sejam de pequena dimensão e implementados em períodos de curta duração. Estas características levam a que a execução das obras ocorra no segundo semestre, após a elaboração, no primeiro semestre, dos projectos executivos e mapas de quantidades para o lançamento do processo de licitação e selecção do empreiteiro e/ou unidade de construção civil/artesãos locais.

É neste âmbito que foram programados para o programa de estradas distritais de 2015, intervenções em 1,000 km de estradas de acesso às regiões de potencial agro-económico e de concentração populacional e orçamentado o montante de 521,024,800 MT para o financiamento do referido programa.



Os resultados obtidos com a implementação do programa foi de 1,555 km de estradas intervencionadas ao custo de 238,956,229 MT, correspondentes as realizações de físico e orçamental de 96% e 46%, respectivamente. Contribuíram para estas realizações os desempenhos das Províncias de Sofala e Cabo Delgado com realizações orçamentais de 57 e 70% e físicas de 499 km e 230 km, respectivamente (Tabela 4).

O programa de estradas distritais inclui ainda a realização de obras de construção de 75 aquedutos em manilhas de betão, oito passagens hidráulicas “*drifts*” e 96 pontões localizadas nas províncias descritas na Tabela 4 abaixo.

Tabela 4: Realizações do Programa de Estradas Distritais

Província	Dotação (1,000 MT)	Despesa (1,000 MT)	Realização Orçamental (%)	Manutenção de Rotina	Reabilitação	Melhoramentos Localizados	Aquedutos	“ <i>Drifts</i> ”	Pontões
Maputo	24,547	16,196	66						
Gaza	40,455	15,490	38			123	8		2
Inhambane	54,475	26,537	49	5		127			
Sofala	27,312	15,511	57	180	24	295	5	3	8
Manica	54,510	19,955	37	39			9	2	15
Tete	54,800	38,771	71			15	3	1	52
Zambézia	54,849	15,199	28	120	17	13		2	16
Nampula	60,499	26,512	44			340	3		1
Cabo Delgado	64,508	44,848	70	58	1	171			2
Niassa	85,071	19,937	23	8		20	47		
Total	521,025	238,956	46	410	41	1,104	75	8	96

4.5.2. Programa de Estradas Urbanas

Ainda no âmbito do processo de descentralização do Sector de Estradas, o Fundo de Estradas atribui dotações anuais para o financiamento do programa de estradas urbanas, que correspondem à 10% das receitas incidentes sobre o gasóleo e a gasolina que são distribuídas por critérios estabelecidos às 53 Autarquias existentes no País. As dotações às Autarquias são para o pagamento de despesas com serviços e trabalhos prestados à reabilitação de estradas urbanas e infra-estruturas conexas, de acordo com o preceituado na legislação.

Para o ano de 2015, foi atribuído o montante de 386,147,000 MT, para o financiamento das intervenções na rede de estradas urbanas, que resultaram na despesa de 225,251,904 MT, correspondente a realização de 58% com relação ao montante aprovado (Tabela 5). A

despesa realizada permitiu a execução de actividades de reabilitação de 152 km de estradas urbanas dos 200 km planificados, correspondente à realização física de 76%.

Da análise global do programa de estradas urbanas de 2015, conclui-se que o mesmo teve um desempenho positivo, em virtude de praticamente todas as províncias terem alcançado realizações acima da média de 50% com excepção das províncias da Zambézia e de Cabo Delgado (Figura 5) com realizações abaixo desta percentagem.

Não obstante os esforços desenvolvidos pelo Sector de Estradas, através de assessoria e

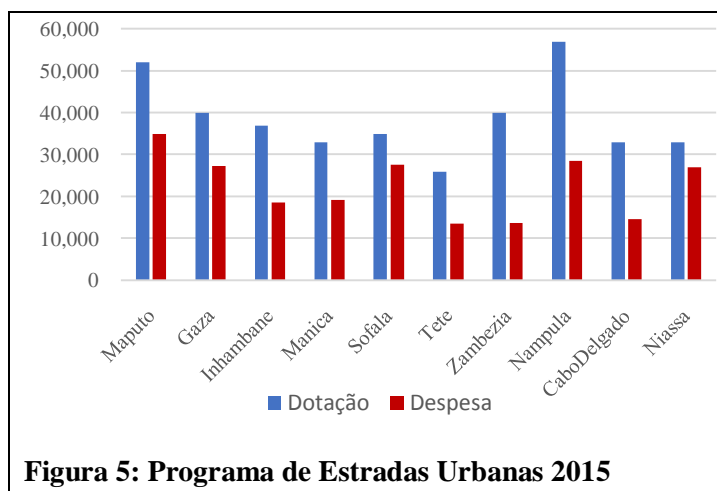


Figura 5: Programa de Estradas Urbanas 2015

monitoria permanente da execução do programa, continuam ainda a registar-se atrasos na implementação do programa, resultante da má interpretação dos procedimentos que regem a sua implementação que requerem maior cometimento do Sector de Estradas na sua solução. Em face destes constrangimentos e, baseado nas lições aprendidas em anos anteriores, resultante das acções de capacitação dos técnicos municipais, o Sector de Estradas pretende reforçar as acções de assessoria e monitoria do programa, bem como actualizar e dar continuidade as acções de capacitação.

Tabela 5: Realizações do Programa de Estradas Urbanas

Província	Dotação (1,000 MT)	Despesa (1,000 MT)	Realização Financeira (%)	Plano (km)	Realizado (km)	Realização Física (%)
Maputo	52,020	34,983	67	27	25	93
Gaza	40,015	27,374	68	21	15	72
Inhambane	37,014	18,611	50	19	13	68
Manica	33,013	19,218	58	17	13	76
Sofala	35,013	27,581	79	18	20	110
Tete	26,010	13,621	52	13	7	52
Zambézia	40,015	13,711	34	21	10	48
Nampula	57,022	28,508	50	30	20	68
Cabo Delgado	33,013	14,589	44	17	10	58
Niassa	33,013	27,055	82	17	19	111
Total Geral	386,147	225,251	58	200	152	76

4.6. Reabilitação e Manutenção de Pontes

4.6.1. Reabilitação de Pontes

A componente de reabilitação de pontes do PES/PRISE, programou para o período em referência, intervenções em três pontes principais localizadas ao longo da estrada N1, que apresentam períodos de vida próximos do limite, necessitando de reparações o mais breve possível para a reposição das condições iniciais.

Os progressos alcançados na implementação destas obras consistiram na conclusão do projecto executivo e do processo de licitação destas pontes, localizadas sobre o Rio Inharrime, em Inhambane, rio Save em Sofala/Inhambane e rio Limpopo em Xai Xai na província de Gaza.

4.6.2. Manutenção de Pontes

As obras de manutenção de pontes, priorizou em 2015, como nos anos anteriores, intervenções no grupo das grandes pontes, nomeadamente: a Ponte Sobre o Rio Incomáti (Moamba), em Maputo; Ponte Sobre o Rio Limpopo (Guijá e Xai-Xai), em Gaza; Ponte sobre o Rio Save em Inhambane, Ponte Sobre o Rio Lugela, na Zambézia; Ponte Sobre o Rio Zambeze (Armando Guebuza), em Sofala/Zambézia; Ponte Samora Machel em Tete; Ponte da Ilha de Moçambique em Nampula e a Ponte sobre o Rio Rovuma, em Cabo Delgado.

4.6.3. Reparação de Emergência de Pontes

A época chuvosa de 2014-2015, foi caracterizada por cheias nas diversas bacias hidrográficas do País e da região da SADC que afluem para Moçambique, apresentando um regime hidrológico acima do normal, atingindo níveis de escoamento e de alerta dos mais altos nos últimos anos, principalmente na zona centro e norte do país, em alguns casos interrupção da ligação Centro-Norte.

Durante o período em análise foram realizadas obras de reparação de emergência na ponte sobre o Rio Licungo em Mocuba, Província da Zambézia para a reposição da transitabilidade na estrada nacional N1. As reparações de emergência das infra-estruturas hidráulicas, incluíram ainda a reparação de três unidades localizadas na N1 entre Mocuba e Alto-Molócuè, nomeadamente as pontes sobre os Rios Mutuasse e Namilate e dos aquedutos

localizados entre Mutuasse e Mocuba.

4.7. Programas de Desenvolvimento Rural

A Estratégia de Desenvolvimento Rural de Moçambique tem como objectivo a melhoria da qualidade de vida e desenvolvimento das áreas rurais do país, desempenhando um papel essencial na garantia dos direitos de acesso aos recursos naturais, a exploração sustentável dos mesmos, o desenvolvimento inclusivo e a promoção da segurança alimentar e nutricional. Pelo facto de os meios de vida da população rural estarem estreitamente ligados à agricultura, os objectivos da Estratégia de Desenvolvimento Rural estão alinhados com o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Sector Agrário (PEDSA)³, que assenta nas directrizes nacionais definidas para a agricultura e nas prioridades do Programa Integrado para o Desenvolvimento da Agricultura para a África (CAADP) que visa a melhoria do desempenho do sector agrícola em África.

A transversalidade da segurança alimentar e nutricional tem na agricultura, pecuária, pescas, comércio, transportes, educação, emprego e segurança social, os principais sectores de garantia da produção e disponibilização de alimentos em quantidade suficiente para consumo; do acesso físico e económico aos alimentos; do uso e utilização dos alimentos; da adequação para que os alimentos sejam social, ambiental e culturalmente aceitáveis; e da estabilidade do consumo alimentar a todo o momento, principais contribuintes para a redução dos níveis de mal nutrição crónica.

São nestes pressupostos em que se enquadram os programas financiados pelos Parceiros de Desenvolvimento para o Desenvolvimento do Sector Privado em Moçambique (já acima descrito); de Promoção de Mercados Rurais (PROMER) e de Promoção da Pesca Artesanal (ProPESCA).

4.7.1. Projecto de Promoção de Mercados Agrícolas (PROMER)

O projecto de Promoção de Mercados Agrícolas, PROMER, tem como objectivo apoiar os pequenos agricultores a aumentarem seus rendimentos, através do apoio na rentabilização da comercialização dos excedentes agrícolas. O PROMER tem como foco geográfico as províncias da Zambézia, Nampula, Cabo Delgado e Niassa, abrangendo um total de 15 Distritos.

³ Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Sector Agrário, PEDSA 2010-2019; Ministério da Agricultura, Outubro 2010

A implementação do projecto PROMER, ocorreu em três fases, cobrindo os anos de 2011 a 2013, cujas realizações foram de 120 km, 141 km e 253 km respectivamente, totalizando 514 km.

Devido ao impacto positivo do programa, na melhoria das condições de acessibilidade nas regiões de

de implementação, foram programados para 2015 (Tabela 6), intervenções em cerca de 94 km de

Tabela 6: Projecto Promoção de Mercados Agrícolas - PROMER

Província	Plano (1,000 MT)	Desembolso (1,000 MT)	Realização (%)
Nampula	19,330	9,818	51
Zambézia	60,860	34,918	57
Total	80,191	44,736	56

estradas nos Distritos de Malema e Ribáuè na Província de Nampula e Distrito do Alto-Molócuè na Província da Zambézia e, com um custo estimado de 80,000,000 MT.

Em termos gerias a execução do programa foi caracterizado por atrasos devido ao desempenho dos empreiteiros, situação que levou a rescisão dos contratos com as empresas inicialmente contratadas e o lançamento de novos concursos. Não obstante os constrangimentos acima referidos, as novas empresas contratadas concluíram os trabalhos previstos, e até o final do ano de 2015.

4.7.2. Projecto de Promoção da Pesca Artesanal (ProPESCA)

O objetivo de desenvolvimento do ProPESCA é de melhorar a renda e o sustento das famílias envolvidas na pesca artesanal através do aumento, de forma sustentável, do volume do peixe de primeira qualidade e dos rendimentos na sua comercialização. A componente de infra-estruturas de estradas tem por objectivo melhorar o acesso aos mercados para os polos de crescimento e os centros de pesca artesanal. A área do projecto é a zona costeira de Moçambique, compreendendo 26 polos de crescimentos em 40 distritos das províncias costeiras de Maputo, Gaza, Inhambane, Sofala, Zambézia, Nampula e Cabo Delgado.

O programa de estradas do ProPESCA de 2015 planificou intervenções de melhoramentos localizados em 297 km de estradas e despesas de 412,716,704 MT, para as sete províncias acima descritas. As realizações alcançadas pelo projecto no período em análise, compreenderam a garantia de transitabilidade de 405 km de estradas através de intervenções de melhoramentos localizados e a despesa de 144,327,178 MT correspondente a realização orçamental de 35% (Tabela 7) comparativamente a despesa prevista que acima se menciona.

Tabela 7: Projecto de Promoção da Pesca Artesanal - ProPESCA

Província	Plano (km)	Realizado (km)	Realização (%)	Orçamento (1,000 MT)	Despesa (1,000 MT)	Realização (%)
Cabo Delgado	67	52.8	79	58,148	18,056.69	31
Nampula	39	113	294	63,050	25,530.62	40
Zambézia	92	45.9	50	84,209	16,780.03	20
Sofala	24	107	446	65,784	39,975.81	61
Inhambane	35	81	231	57,310	41,477.65	72
Gaza	38			78,530		0
Maputo	3	5	200	5,686	2,506.38	44
Total	297	405	136	412,717	144,327	35

4.8. Fiscalização Provincial

No âmbito da desconcentração de competências de gestão da rede rodoviária nacional pelo Sector de Estradas, foram estabelecidas a nível das províncias as Delegações Provinciais da Administração Nacional de Estradas com função de gestão e supervisão da rede de estradas provinciais incluindo assessoria aos Governos Distritais e Autoridades Autárquicas. A estrutura provincial de gestão da rede rodoviária nacional inclui ainda as Delegações Provinciais do Fundo de Estradas, com função de execução do orçamento de financiamento do programa de estradas da província e de conservação das estradas distritais e urbanas.

As funções da Delegação da ANE de supervisão e fiscalização das obras de construção, reabilitação e manutenção de estradas e pontes foram atribuídas às firmas de consultoria provincial, contratadas para apoio às Delegações da ANE. Os contratos de consultoria para a supervisão e fiscalização das obras do programa de estradas a nível da província, foram firmados para um período de três anos com início em 2013.

Tabela 8: Consultorias para Fiscalização dos Programas Provinciais de Estradas

Província	Consultor	Contrato (1,000 MT)	Despesa 2015 (1,000 MT)
Maputo	Civil Planning Group, CPG	113,924	27,636
Gaza	Stange Consult Moçambique, Lda	124,235	10,966
Inhambane	Civil Planning Group, CPG	130,041	
Sofala	Stange Consult Moçambique, Lda	22,698	64,793
Manica	Scott Wilson Moçambique, Lda	20,117	79,085
Tete	Royal Haskoning DHV	22,827	53,007
Zambézia	Scott Wilson Moçambique, Lda	24,201	
Nampula	Consultec, Consultores Associados Lda	145,530	
Cabo Delgado	COTOP, Consultoria Técnica de Obras Públicas, Lda	110,053	16,510
Niassa	Consultec, Consultores Associados Lda	169,365	29,436
Total		882,991	45,946

Foi concluída a contratação das firmas de consultoria para a supervisão e fiscalização dos programas de estradas das províncias da região centro do país.

De conformidade com os contratos em curso, foram realizadas no período em análise despesas de 45,946,574 MT para o pagamento dos serviços prestados no período em análise em sete províncias descritas na Tabela 8.

5. Segurança Rodoviária

As actividades de segurança rodoviária, implementadas no ano de 2015, compreenderam: (i) a sinalização rodoviária horizontal e vertical; (ii) o controlo de carga; e (iii) as campanhas de educação e sensibilização em segurança rodoviária realizadas em parceria com o Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER).

5.1. Sinalização Vertical e Horizontal de Estradas

As actividades de sinalização rodoviária planificadas para 2015, previam a realização de marcação de linhas longitudinais brancas (contínuas e descontínuas), linhas contínuas amarelas, letras brancas e símbolos, fornecimento e colocação de reflectores tipo “olhos de gato”, implantação de sinalização vertical adequada em curvas propensas a ocorrência de acidentes de viação (“pontos críticos”), incluindo baias direccionais (simples e triplas) e vigas flexíveis.

As obras de sinalização rodoviária foram programadas para as províncias de Gaza, Inhambane, Nampula e Niassa, numa extensão de 480 km, cuja realização foi de

690 km, correspondente a 144% da extensão programada (Tabela 9).

Tabela 9: Sinalização Rodoviária

Estradas	Plano	Realização	
	Km	Km	%
N361: Lichinga-Metangula (Sinalização Vertical)	80	149	186
N1/12: Nampula-Namialo-Nacala (Sinalização Horizontal)	200		0
N1: Lindela-Pambarra (Sinalização Horizontal)	149	205	138
Província de Inhambane		336	0
N102: Chongoene-Chibuto (Sinalização Vertical e Horizontal)	51		0
Sinalização de Rodoviária	480	690	144

5.2. Montagem e Manutenção de Bâsculas

Com vista a estabelecer a rede de dispositivos necessários e eficazes para o controlo de carga dos veículos pesados usuários da rede rodoviária nacional, o Sector de Estradas prosseguiu no ano de 2015, com a montagem, calibração e manutenção de bacias fixas no país.

Para a expansão da cobertura da rede de básculas no país, foi planificado para 2015 a montagem de duas unidades fixas na estrada N7 na Província de Tete e na estrada N1 em Oasse, Província de Cabo Delgado. No período em análise foi concluído o processo de obtenção do DUAT, estando em curso a preparação do mapa de quantidades para o lançamento do concurso para construção do edifício e a respectiva báscula.

Para a manutenção das 13 unidades que constituem a rede de básculas fixas em operação no país, foi lançado um concurso nacional para a selecção do provedor de Serviços de Manutenção e Calibração destes dispositivos. Este concurso foi concluído em Junho de 2014 com a assinatura do contrato de manutenção, com o fornecedor selecionado o qual realizou a primeira inspecção da rede existente incluindo a prestação dos primeiros serviços de manutenção e calibração. No ano de 2015 o provedor de serviços prosseguiu com a manutenção e calibração das 13 básculas que consistiu em actividades rotineiras de inspecção, verificação e garantia de funcionalidade das mesmas.

5.3. Controlo de Carga nas básculas fixas

Das 15 básculas, existentes a nível do País, durante o período em análise, estiveram em operacionalidade 13 unidades.

De conformidade com a rede de básculas existentes e em operação no país, foram submetidas à fiscalização de carga, no período em análise, um total de 217,096 veículos, dos quais 2,945 correspondente a 1,4% foram sujeitos a multas por excesso de carga.

De acordo com os dados estatísticos, constatou-se que a báscula da Matola-Rio foi onde se registou maior volume de excesso de carga, significando deste modo que a estrada N2 comportou um elevado volume de tráfego pesado, seguindo-se a da Texlom na estrada N4 e a báscula de Vanduzi localizada na N6 na Província de Manica.

5.4. Controlo de carga com uso de Básculas Móveis

O controlo de carga com uso de equipamento de pesagem móvel, compreendeu o uso de 10 unidades, distribuídas pelas dez províncias do país. Dos 4,812 veículos pesados no período em análise, 1,465 30% apresentavam excesso de carga tendo sido autuados 352 veículos com volume de excesso de carga acima da tolerância permitida, conforme descrito na Tabela 10 abaixo.

Tabela 10: Controlo de Carga

Província	Total de veículos pesados	Veículos c/ excesso de carga	Veículos c/ excesso de carga dentro da tolerância	Veículos c/excesso acima da tolerância	Veículos autuados
Maputo	862	483	218	63	63
Gaza	312	78	19	18	18
Inhambane	462	269	72	33	33
Sofala	384	82	69	13	13
Manica	196	27	28	23	23
Zambézia	731	258	193	126	126
Nampula	589	76	18	31	31
Tete	492	96	26	17	17
C. Delgado	163	27	69	11	11
Niassa	621	69	65	17	17
TOTAL	4.812	1.465	777	352	352

6. ACESSIBILIDADE / MOBILIDADE RODOVIÁRIA

6.1. Asfaltagem de Estradas Regionais

A asfaltagem de estradas regionais tem como principal objectivo, dentre outros, a pesquisa e aplicação de diferentes soluções técnicas de engenharia que maximizem o uso de recursos localmente disponíveis para o revestimento de estradas, tais como “otta seal” e calcário. Para a implementação desta tecnologia, foram em 2015, planificadas intervenções em 125 km de estradas, tendo no período em análise, sido executados 27 km, correspondentes a realização de 22% da meta planificada.

Tabela 11: Estradas Regionais (Acessibilidade)

Estrada	Plano	Realização	
	(km)	(km)	(%)
Reabilitação	200	0	0
Província de Maputo	25		
Província de Tete	15		
Província da Zambézia	110		
Província de Nampula	25		
Província de Niassa	25		
Asfaltagem	125	27	22
R649: Coromana-Milange		3	
R650: Zalimba-Majaua			
R657/N103: Magige-Etatara-Cuamba	50		
R605: Mágoè-Mucumbura	25	3	11
R601: Estima-Maroeira	12	3	25
R443: Malehice-Mandlakazi-Macuacua	10	5	50
R412: Magude-Motaze	10		
R763: Namaua-Nangade	10		
R605: Mphulo-Tsanganó	5	5	100
R523: Chimoio-Quedas	3	3	100
R699: Naguema-Chocas Mar		5	
Total	325	27	8

6.2. Reabilitação de Estradas Regionais

Para a reabilitação de estradas regionais foram planificados no PES/PRISE 2015 intervenções em cerca de 200 km, financiadas com parte das receitas consignadas ao Fundo de Estradas, cuja priorização é definida a nível provincial.

As obras de reabilitação de estradas regionais foram planificadas para as Províncias de Maputo, Gaza, Tete, Zambézia, Nampula e Niassa, não se tendo realizado nenhuma intervenção no período em análise (Tabela 11).

7. CONECTIVIDADE / TRANSITABILIDADE RODOVIÁRIA

O programa de investimento do PES/PRISE compreende para além da componente de pontes, o financiamento de projectos de reabilitação e asfaltagem de estradas regionais e nacionais, cuja finalidade é a melhoria das condições de transitabilidade da rede nacional de estradas.

7.1. Reabilitação de Estradas Nacionais

Na componente de reabilitação e estradas nacionais, foram programados no PES/PRISE 2015, intervenções em 144 km de estradas, tendo-se alcançado o grau de realização de 31 %, correspondente a reabilitação de 44 km de estradas (Tabela 12).

As acções centraram-se em prosseguir com as obras de reabilitação das estradas N14: Lichinga-Litunde que inclui a construção de 7 pontes na secção entre Litunde e Marrupa; N6: Beira-Machipanda; N4: Maputo-Ressano.

Em termos gerais o programa de reabilitação de estradas regionais registou progressos baixos em termos de pavimentação, com a realização de somente 44 km do corredor de Ressano Garcia a N4.

São ainda de destacar nesta componente a reabilitação do corredor da Beira na Província de Sofala, N6: Beira-Machipanda, cuja realização física foi de 35% correspondente a (i) montagem em 85% do estaleiro da obra; (ii) limpeza de 105 km das áreas de alargamento da estrada; (iii) movimento de terras para a construção das camadas de pavimento ao longo de 83 km de extensão de alargamento da estrada; (iv) alargamento de 46 aquedutos para a nova estrutura da estrada; (v) reabilitação de cerca de 22 km de estrada; (vi) conclusão do alargamento de ponte, encontrando em progresso (vii) a construção de capitéis dos pilares da nova ponte sobre o rio Púnguè; e (viii) construção de 4 pontes.

7.2. Asfaltagem de Estradas Nacionais

O programa de asfaltagem de estradas nacionais planificou para 2015, intervenções em 393 km de estradas, tendo a realização sido de 18 km, correspondentes à realização física de 5%

(Tabela 12). A realização de 2015 corresponde a execução das obras da fase II de asfaltagem da estrada N11: Milange-Mocuba na Província da Zambézia.

O programa de asfaltagem de estradas nacionais inclui ainda a estrada N200: Boane-Ponta D'Ouro na Província de Maputo, enquadrada na construção da ponte de atravessamento do estuário de Maputo de ligação entre as cidades de Maputo e Ka Tembe. O projecto inclui ainda a asfaltagem da estrada R403: Ka Tembe-Bela Vista que por efeitos de projecto será analisado nesta pilar.

Durante o período em análise, são de destacar a conclusão das obras de asfaltagem das estradas N261:

Chimoio-Espungabeira, na Província de Manica; N13: Nampula-Ribaue-Malema na Província de Nampula e R443: Malehice-Manjacaze na Província de Gaza.

7.3. Construção de Pontes

O programa de pontes do PES/PRISE 2015 planificou intervenções de construção de um total 26 unidades de estruturas hidráulicas, viadutos na rede rodoviária nacional, localizadas nas províncias de Tete, Manica, Sofala, Zambézia, Cabo Delgado e Niassa.

Da lista de pontes constantes do PES/PRISE 2015, estão em curso a construção de 14 unidades, sobre os rios Mutabasse, Muliquela, Matabasse, Lua, Ualasse, Licungo, Nivaco, Matsitse, Namisgua, Nuhusse e Lúrio na Província da Zambézia, Muassi e Namutimbua, na Província de Niassa e sobre o Rio Locó na Província de Cabo Delgado.

Os progressos alcançados com a construção da ponte sobre o Rio Locó foram de 95% estando por realizar a pavimentação do tabuleiro e a construção dos acessos à ponte. A obra compreende a construção de uma ponte em betão armado, com vãos de 15 m cada, 7 pilares e dois encontros com extensão de 120 m.

Tabela 12: Estradas Nacionais (Conectividade)

Estrada	Plano	Realização	
	(km)	(km)	(%)
Reabilitação	144	44	31
N14: Lichinga-Litunde (Lote C)	20		0
N6: Beira-Machipanda	80		0
N4: Maputo-Ressano Garcia	44	44	100
Asfaltagem	393	18	5
N11: Mocuba-Milange	60	18	30
N13: Nampula-Cuamba (Lotes A, B, C)	124		0
N14: Montepuez-Ruaça (Lote A)	60		0
N221: Caniçado-Mapai	134		0
N260: Chimoio-Espungabera	15		0
N200: Boane-Ponta D'Ouro			0
Total Estradas Nacionais	537	62	12

7.4. Gestão e Manutenção de Estradas Revestidas com Portagens

A crescente demanda de transitabilidade na rede rodoviária nacional de resposta aos índices de desenvolvimento do país requer a identificação de fontes alternativas de financiamento por parte do Sector de Estradas que permitam o crescimento em quantidade e qualidade da rede de estradas.

Com vista a responder a este desafio, o Sector de Estradas recorreu às parcerias público-privadas, como mecanismo sustentável de envolvimento do sector privado na manutenção da rede de estradas principais. A adopção deste mecanismo teve o seu início em 2013 com o lançamento do concurso de selecção dos parceiros privados, o qual se encontra na sua fase conclusiva que compreende a adjudicação do contrato e aprovação dos mesmos pelo Ministério da Economia e Finanças.

Os desenvolvimentos verificados em 2015, consistiram na revisão dos termos das parcerias público-privadas para a reabilitação, manutenção, operação e transferência da rede principal de estradas, com enfoque para os troços das estradas N2: Matola-Boane; N1: Maputo-Lindela, N7: Vanduzi-Changara, N1/N12: Nampula-Nacala e N105: Monapo-Ilha de Moçambique.

8. GOVERNAÇÃO E CAPACITAÇÃO INSTITUCIONAL

8.1. Administração do PES/PRISE

A estrutura administrativa do Sector de Estradas é composta por órgãos de nível central e provincial, compreendendo quatro direcções executivas na ANE e três no Fundo de Estradas, com duas de assessoria ao Conselho de Administração, também com função executiva. As delegações provinciais da ANE e Fundo de Estradas são os órgãos implementadores dos programas de estradas provinciais e prestam assessoria às Administrações Distritais e Autarquias na melhoria da rede de estradas sob sua jurisdição.

O Quadro de Pessoal do Sector de Estradas manteve-se inalterável nos últimos anos, sendo constituído por um total de 644 funcionários dos quais 224 afectos às sedes e os restantes 420 às Delegações Provinciais.

Na execução das suas funções de implementação dos programas de estradas provinciais, as Delegações da ANE contam com o apoio de firmas de consultoria local para a fiscalização das obras executadas na rede rodoviária provincial.

Para a melhoria da gestão do activo rodoviário nacional, foram aprovados o Regulamento de Uso de Estradas e a directiva sobre a avaliação de risco das mudanças climáticas em projectos de estradas para a definição de medidas para a sua mitigação.

8.2. Instrumentos de Planificação do Programa de Estradas

No período em análise foi concluída a fase de elaboração da Estratégia do Sector de Estradas (ESE) para o período 2015-2019 (2024) o qual foi apresentado e discutido na reunião de revisão semestral do PRISE realizada em Setembro de 2015. Na referida reunião foi também apresentado e discutido o Plano Director de Sector de Estradas que define os princípios orientadores de desenvolvimento da rede rodoviária nacional consistindo de corredores longitudinais e transversais com estradas conectoras para os polos de desenvolvimento.

De conformidade com os pressupostos formulados nos documentos estratégicos acima mencionados, o Sector de Estradas está em processo de elaboração do Plano de Implementação da Estratégia com definição detalhada e temporal dos principais elementos da estratégia.

9. Outras Acções do PES/PRISE

O PES/PRISE 2015, para além das acções acima descritas, inclui a implementação de outras actividades nas áreas social e de desenvolvimento institucional.

9.1. Actividades Sociais

A componente social do PES/PRISE, compreende a realização de actividades de acompanhamento e controlo da execução, pelos provedores de serviços contratados, das actividades ambientais e climáticas e de saúde (HIV/SIDA), incluindo acções de sensibilização em HIV/SIDA e feiras de saúde no Sector de Estradas.

As actividades de prevenção e sensibilização do HIV/SIDA consistiram da:

- Lançamento de concurso para a contratação de provedor de serviço para a realização de 3 Feiras de Saúde;
- Distribuição de cestas básicas aos funcionários abrangidos pelo programa HIV/SIDA e que quebraram o silêncio, incluindo visitas e aconselhamentos domiciliários aos funcionários do Sector de Estradas;

- Organização de palestra para a divulgação do uso de suplementos naturais sobre Saúde e bem-estar

9.2. Ambiente

As actividades referentes à componente de mitigação dos aspectos ambientais e mudanças climáticas, no PES/PRISE 2015, compreenderam:

- Finalização de termos de referências, lançamento de concurso e avaliação das propostas para os serviços de consultoria de elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Plano de Acção de Reassentamento dos projectos do Corredor de Nacala (Cuamba-Lichinga) e de Mueda (Mueda-Negomano);
- Avaliação e aprovação dos Termos de Referências dos projectos dos troços da N1 entre Gorongosa-Caia e Rio Save-Muxungue;
- Visitas do campo no âmbito dos Estudos de Impacto Ambiental Simplificado do projecto da Estrada N1: Gorongosa-Caia e N6: Tica-Buzi-Nova Sofala incluindo participação em reuniões de Consulta pública;
- Avaliação das Manifestações de interesse para o Estudo Ambiental e Social Simplificado das 8 Pontes da Província de Cabo Delgado.
- Preparação dos procedimentos do uso do instrumento de avaliação de risco das mudanças climáticas.
- Revisão dos termos de referência da componente de desenvolvimento de capacidades do projecto do Corredor de Nacala com co-financiamento do Fundo Nórdico e do Banco Africano de Desenvolvimento (BAD).

9.3. Estudos e Projectos de Engenharia

N1: Rio Save-Muxúngue, na Província de Sofala

Os estudos para a elaboração do projecto de engenharia desta estrada, foram iniciados em Outubro de 2013, que contudo sofreram uma interrupção devido a questões de segurança prevalentes no local do projecto. Após estabilização da situação e início dos serviços, consultor submeteu em Outubro de 2015 o Relatório Final e os Documentos de Concurso que foram comentados em Novembro de 2015 com recomendação de revisão dos procedimentos usados para o dimensionamento do pavimento. A ANE está em processo de análise da

resposta dos resultados fornecidos pelo consultor da revisão dos procedimentos de dimensionamento.

N1: Gorongosa-Caia, na Província de Sofala

Serviços de consultoria inicialmente programados para iniciarem em Outubro de 2013, sofreram adiamento devido às condições de segurança prevalecentes no local do projecto.

Com o restabelecimento das condições de segurança, e realização do estudo, o consultor finalizou e submeteu a ANE o relatório final do projecto e os respectivos documentos de concurso em Dezembro de 2015, os quais se encontram em processo de análise pela ANE.

N1: Inchope-Gorongosa, na Província de Sofala

A realização dos serviços de consultoria para o projecto de engenharia desta estrada, a semelhança dos demais realizados nesta região foi afectado pelas condições de segurança prevalecentes, que resultou no adiamento da sua execução.

Devido a este constrangimento, o contrato iniciado em Novembro de 2013 só produziu resultados finais em Abril de 2015 com a finalização e submissão à análise da ANE do relatório de dimensionamento da estrada e dos documentos de concurso para a contratação do empreiteiro. Estes documentos foram analisados e comentados pela ANE, estando actualmente em negociações com o consultor para a submissão final dos referidos documentos.

N2: Matola-Boane-Namaacha, na Província de Maputo

O consultor iniciou os estudos em Outubro de 2013 tendo submetido em Novembro de 2014 o relatório final e os documentos de concurso. Dada a fraca qualidade dos documentos apresentados, o consultor foi instruído a efectuar a revisão dos mesmos, os quais foram concluídos em Fevereiro de 2015. Da apresentação feita à versão revista, o consultor foi recomendado a rever o capítulo referente ao dimensionamento dos pavimentos que foi concluído e aprovada a versão final dos documentos em Maio de 2015.

N1: 3 de Fevereiro-Incoluane, na Província de Maputo

A elaboração do projecto de engenharia do troço acima mencionado, teve como principais desenvolvimentos o cancelamento do contrato inicial devido a performance do consultor e

contratação de novo provedor de serviços após discussões com a instituição financiadora, o Banco Mundial. Neste âmbito, foram concluídos e enviados em Julho de 2015, à aprovação do financiador, os Termos de Referencias corrigidos para a contratação de um novo consultor.

N10/N1: Quelimane-Namacurra, na Província de Zambézia

Os serviços de consultoria para a elaboração do projecto de engenharia desta estrada, iniciados em Outubro de 2013, foram concluídos em Fevereiro de 2015 com a submissão do relatório final de dimensionamento e os respectivos documentos de concurso para a contratação de empreiteiro para execução das obras de reabilitação do troço.

N280: Tica-Búzi-Nova Sofala, Província de Sofala

Os serviços de consultoria para a elaboração do projecto de engenharia registam atrasos devido a questões administrativas e de desempenho da firma subcontratada para a realização das investigações geotécnicas do local da obra. Foi submetida em Novembro de 2015 a versão preliminar corrigida do relatório de dimensionamento, que se encontram em análise pela ANE.

N13: Cuamba-Muíta-Massangulo, Província de Niassa

O Projecto Detalhado de Engenharia foi concluído em Janeiro de 2012. Esta secção é uma extensão do projecto de asfaltagem da Estrada Nampula – Cuamba (Nacala I). O Projecto é financiado pelo GoM e pelo Fundo Africano para o Desenvolvimento (FAD) através dos fundos remanescentes do projecto Nacala I.

Foi concluído o relatório de avaliação do concurso de pré-qualificação dos empreiteiros, que foi aprovado pelo BAD, na condição de revisão das condições de pré-qualificação definidos para o qual BAD mostrou reservas. A ANE procedeu a revisão do relatório de avaliação de conformidade com as observações e reservas do BAD que foi aprovado a Dezembro de 2015 e lançado o concurso de obras para as empresas pré-qualificadas.

N13: Massangulo-Lichinga, Província de Niassa

O Projecto Detalhado de Engenharia foi concluído em Janeiro de 2012. Esta secção é parte do projecto Nacala III e é financiada pela Agência Japonesa para a Cooperação Internacional

(JICA). O Acordo de Financiamento com o Governo do Japão para esta secção foi assinado em Novembro de 2013.

Os serviços de consultoria para a revisão do projecto, em implementação pela firma NIPPON KOEI, regista atrasos na submissão dos documentos do projecto previstos, cujas versões finais deviam ser submetidas em Outubro de 2015. O programa de trabalhos incluía ainda a preparação e posterior lançamento do concurso de pré-qualificação dos empreiteiros em Outubro de 2015.

Os atrasos verificados com a execução do contrato, foram também motivados pela suspensão emitida pelo Ministério do Trabalho em resultado da constatação da existência de trabalhadores estrangeiros em situação irregular.

Contudo, foram retomados na segunda semana de Novembro de 2015 os serviços de consultoria para a elaboração do projecto de engenharia, que culminou com a publicação do concurso de pré-qualificação no “Jornal Notícias” do dia 17 de Dezembro de 2015. O início das obras de asfaltagem deste troço, estão previstas para o seu início no segundo trimestre de 2016.

N104: Nampula-Nametil, Província de Nampula

O contrato de consultoria para a elaboração do projecto de engenharia deste troço iniciou a 1 de Agosto de 2015 e tem a duração de um ano. O consultor submeteu o relatório preliminar em Agosto de 2015 que foi analisado e comentado pela ANE em Setembro de 2015.

Em Novembro de 2015 foi submetido o relatório interino, que foi comentado pela ANE em Dezembro de 2015, tendo o consultor prosseguido com a elaboração do relatório do projecto e dos documentos do concurso.

N381/R2151: Mueda-Negomano, Província de Cabo Delgado:

O estudo em curso é financiado através de um donativo do BAD no contexto do fundo do NEPAD “NEPAD-IPPF”. O consultor iniciou os estudos em Julho de 2014 tendo submetido o relatório preliminar e o estudo e relatório preliminar de dimensionamento o qual foi apresentado a ANE. Foi publicado no dia 18 de Dezembro de 2015 o “General Procurement Notes” e o anúncio específico para manifestação de interesse será emitido dentro do ano em curso.

Acesso ao Porto de Nacala e “Bypass” às Cidades de Nampula e Cuamba

O Estudo de Viabilidade para a Construção da Estrada de Acesso ao Porto de Nacala e “Bypass” às cidades de Nampula e Cuamba é financiado pelo Governo do Japão, tendo o mesmo iniciado em Março de 2015. O consultor submeteu o relatório preliminar efectuou visitas de campo tendo reunido com as autoridades locais e províncias com vista a auscultação das sensibilidades com relação ao projecto.

Em Junho de 2015, teve lugar a auscultação das partes interessadas em Nacala, Nampula e Cuamba, sobre o traçado da estrada de acesso e “Bypass”. Em finais do mês de Agosto, teve início o processo de implantação dos traçados dos “Bypass” de Nampula e Cuamba bem como da estrada e acesso ao porto de Nacala, o qual foi concluído na segunda semana de Outubro de 2015.

Construção de 13 Pontes na N103/R657: Ile-Cuamba, Províncias da Zambézia e Niassa

O projecto de construção das 13 pontes localizadas nas estradas N103 e R657 entre Ile na Zambézia e Cuamba em Niassa, registou uma paralisação na época chuvosa de 2014/2015 devido à intensidade das chuvas e das cheias que afectou a região.

Devido a este evento, foi necessário realizarem-se obras de reparação dos danos causados às estradas de acesso aos locais de construção das pontes por forma a permitir a continuidade dos trabalhos. Com vista a mitigar os efeitos destas intempéries, o Governo do Japão aprovou um financiamento para aquisição e montagem de pontes metálicas do tipo “bailey” nas secções da estrada que sofreram cortes.

Contudo, foram prosseguidos os trabalhos de construção das 13 pontes, após reparação dos danos nas estradas e reposição do acesso aos locais das obras, cujo progresso no final do período em análise se situava em 49%.

10. ORÇAMENTO DO PES/PRISE 2015

10.1. Recursos do PES/PRISE 2015

O orçamento de financiamento do programa do Sector de Estradas de 2015, elaborado com base no Cenário Fiscal de Médio Prazo (CFMP) 2015-2017, das actividades e metas do PES/PRISE 2015, dos limites orçamentais do Orçamento do Estado e dos compromissos dos Parceiros de Desenvolvimento do Programa de Estradas, foi de 17,657,293,000 MT, compreendendo 9,820,094,000 MT (55.6%) de recursos internos e 7,837,199,000 MT

(44.4%) de recursos externos (Tabela 13), cujos detalhes são apresentados na tabela 18 em anexo.

Comparativamente a 2014, o orçamento do PES/PRISE 2015 registou uma desaceleração a dois dígitos de 19%, influenciado pela conjuntura macro-económica nacional e internacional de demora na aprovação dos instrumentos de planificação do novo governo, da desvalorização da moeda nacional o Metical e da redução dos preços das matérias-primas no mercado internacional.

Tabela 13: Orçamento do PES/PRISE 2015

Designação do Projecto	Orçamento (1,000 MT)		
	Interna	Externa	Total
10000: Custos e Apoio Administrativo	898,934	35,687	934,621
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	37,203	177,645	214,848
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	4,906,249	401,879	5,308,128
41000: Construção de Pontes	377,853	1,167,571	1,545,424
42000: Reabilitação de Pontes	100,900	76,133	177,033
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	34,640	656,690	691,330
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	232,932	312,256	545,188
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	362,808	0	362,808
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	1,301,427	4,674,568	5,975,995
60000: Segurança Rodoviária	171,844	0	171,844
Parecerias Público-Privadas	473,323	0	473,323
Mobilidade Urbana	921,980	0	921,980
Outros Projectos	0	334,771	334,771
Total PES/PRISE 2015	9,820,094	7,837,199	17,657,293

10.2. Despesas do PES/PRISE 2015

As despesas realizadas com a implementação do PES/PRISE 2015 foram 17,459,247,000 MT correspondentes à realização de 99% do montante total disponibilizado para o período em referência (Tabela 18 em anexo). Contribuíram para esta realização as despesas com a componente interna de 10,831,007,000 MT (62.0%) e da componente externa de 6,628,239,000 MT (38.0%). Comparativamente a 2014, as despesas do PES/PRISE 2015, registraram uma redução de 17 pontos percentuais influenciadas pelos factores acima mencionados para o orçamento aprovado (Tabela 14).

Tabela 14: Despesas do PES/PRISE 2015

Designação do Projecto	Execução 2015 (1,000 MT)		Realização (%)
	Orçamento	Despesa	
10000: Custos e Apoio Administrativo	934,621	739,011	79

20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	214,848	106,001	49
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	5,308,128	4,881,345	92
41000: Construção de Pontes	1,545,424	834,716	54
42000: Reabilitação de Pontes	177,033	100,900	57
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	691,330	45,854	7
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	545,188	470,643	86
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	362,808	222,076	61
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	5,975,995	4,832,905	81
60000: Segurança Rodoviária	171,844	47,156	27
Parecerias Público-Privadas	473,323	4,208,713	>100
Mobilidade Urbana	921,980	921,980	100
Outros Projectos	334,771	47,947	14
Total PES/PRISE 2015	17,657,293	17,459,247	98.9

11. QUADRO DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PRISE

A avaliação do desempenho do Sector de Estradas na implementação das acções do PRISE é medida pelos sete indicadores do Quadro de Avaliação de Desempenho (QAD), que compreendem dois indicadores de resultado e seis indicadores de produto. Estes indicadores permitem analisar a evolução dos índices de transitabilidade, de acessibilidade e de preservação da rede rodoviária nacional, principais pilares da Estratégia do Sector de Estradas 2015-2024.

11.1. Indicadores de Resultado

Percentagem da População Rural num Raio de 2km de uma Estrada Transitável todo o Ano

O indicador de resultado do PRISE de medição da “Percentagem da População Rural num Raio de 2km de uma Estradas Transitável todo o Ano” que analisa o índice de acessibilidade rural, permitindo deste modo medir a mobilidade da população rural, tem como meta de referência o resultado alcançado em 2014 que foi de 34%. Não foi medido o resultado de 2015, ano em análise, pela necessidade de se actualizar os dados populacionais estratificados para o nível mais baixo da administração pública, Distritos e Localidades, de modo a medir-se com maior precisão a abrangência das acções realizadas no âmbito da implementação do PRISE.

Percentagem da Rede de Estradas Classificadas em Condições Boas e Razoáveis

Indicador de medição do crescimento anual da extensão da rede de estradas classificadas em condições boas e razoáveis, de garantia da contínua e crescente transitabilidade e mobilidade nacional.

Para este indicador, foi estabelecida a meta de referência de 68% alcançada em 2014, tendo-se definido para 2015 a meta de 71%. As condições de transitabilidade da rede rodoviária nacional classificada em 2015 foi de 71%, significando que a meta foi atingida.

11.2. Indicador de Produto

Os indicadores de produto do PRISE, que medem o grau de realização das acções da Estratégia do Sector de Estradas, compreendem:

Extensão da Rede de Estradas Nacionais e Regionais Reabilitadas

Indicador de medição da extensão acumulada da rede de estradas nacionais e regionais reabilitadas, que tem como meta de referência os 283 km realizados em 2014. A extensão realizada em 2015 de 49 km correspondente ao valor acumulado de 332 km está abaixo da meta planificada para o ano em análise de 633 km, significando que a meta não foi atingida.

Extensão da Rede de Estradas Nacionais e Regionais Asfaltadas

Indicador de medição da extensão acumulada da rede de estradas nacionais e regionais asfaltadas, que tem como meta de referência os 602 km realizados em 2014. A extensão de estradas asfaltadas em 2015 de 52 km correspondente ao valor acumulado de 654 km está abaixo da meta planificada para o ano em análise de 1,151 km, significando que a meta não foi atingida.

Extensão da Rede Nacional de Estradas que beneficia de Manutenção de Rotina Anualmente

Indicador de medição da extensão da rede rodoviária nacional, pavimentada e não pavimentada, que beneficia de intervenções de manutenção rotina, cuja meta de referência é de 19,480 km atingida em 2014. As realizações do programa de manutenção de rotina estradas de 2015 foi de 23,346 km, 16% acima da meta programa de 20,000 km, significando que a meta foi atingida.

Extensão da Rede Nacional de Estradas que beneficia de Manutenção de Periódica Anualmente

Indicador de medição da extensão da rede rodoviária nacional, pavimentada e não pavimentada, que beneficia de intervenções de manutenção periódica, cuja meta de referência é de 299 km atingida em 2014. As realizações do programa de manutenção de periódica estradas de 2015 foi de 256 km, 55% abaixo da meta programa de 569 km, significando que a meta não foi atingida.

Número de Infra-Estruturas Hidráulicas (Pontes) Construídas, Reabilitadas e Mantidas

Indicador de medição do crescimento do número de infra-estruturas hidráulicas de grande e média dimensão (pontes) construídas num determinado ano, incluindo análise do número total em condições de funcionalidade plena (reabilitadas e mantidas). As realizações do programa de pontes de 2015 foi de 22 unidades em construção, reabilitação e manutenção, superando o número programado de 20 unidades, significando que a meta foi atingida.

Número de Estudos para a Asfaltação, Reabilitação de Estradas e Construção de Pontes Realizados num determinado Ano

Indicador de medição do número de estudos institucionais para a revisão das normas e procedimentos de gestão do sector e de estudos de engenharia para a elaboração de projectos executivos e documentos de concurso para a execução de obras de construção e reabilitação de infra-estruturas de estradas e pontes. No período em análise foram elaborados 20 estudos dos sete programados na matriz de desempenho do PRISE, significando que foi atingida a meta programada.

11.3. Quadro de Avaliação de Desempenho

A conclusão da análise dos indicadores do Quadro de Avaliação de Desempenho do PRISE 2015(Tabela 19) é de que foram atingidas 4 das 8 metas programadas para o período em referência, correspondendo a um desempenho médio-alto, considerando que um dos indicadores de resultado não foi medido.

Importa referir que a presente análise das metas do quadro de avaliação de desempenho do PRISE, é a primeira que se realiza no actual formato, a qual foi elaborada em resposta aos objectivos estratégicos para o Sector de Estradas, definido no Programa Quinquenal do Governo, para o período 2015-2019. Considerando que a Estratégia do Sector de Estradas para o período 2015-2024 estar em processo de finalização, prevê-se a inclusão de indicadores de desempenho adicionais de modo a que a matriz responda aos objectivos estratégicos de desenvolvimento da rede rodoviária nacional.

Tabela 15: Plano Económico e Social /Programa Integrado do Sector de Estradas - 2015

Projecto	Un	Plano	Realiza.		Localização
		Un	Un	%	
Reabilitação de Estradas Nacionais	km	144	44	31	
N14: Lichinga-Litunde e 7 pontes	km	20		0	Niassa
N6: Beira-Machipanda	km	80		0	Sofala/Manica
N4: Maputo-Ressano Garcia	km	44	44	100	Maputo
Reabilitação de Estradas Regionais	km	210	5	2	
Província de Maputo	km	25		0	Maputo
Província de Tete	km	15		0	Tete
Província da Zambézia	km	110		0	Zambézia
Província de Nampula	km	25		0	Nampula
Província do Niassa	km	25		0	Niassa
R450: Malehice-Mandlakazi-Macuacua	km	10	5	50	Gaza
Asfaltagem de Estradas Nacionais	km	393	25	6	
N11: Mocuba-Milange	km	60		0	Zambézia
N13: Nampula-Cuamba	km	124	11	9	Nampula/ Niassa
N14: Montepuez-Ruaça	km	60		0	Cabo Delgado
N221: Caniçado-Chicualacuala	km	134		0	Gaza
N260: Chimoio-Lucite-Espungabera	km	15	14	93	Manica
Asfaltagem de Estradas Regionais	km	125	27	22	
R403: Ka Tembe-Bela Vista	km			0	Maputo
R412: Magude-Motaze	km	10		0	Maputo
R443: Malehice-Mandlakazi-Macuacua	km	10	5	50	Gaza
R523: Chimoio-Quedas	km	3	3	100	Manica
R601: Estima-Maroeira	km	12	3	25	Tete
R605: Mágoè-Mucumbura	km	25	3	11	Tete
R605: Mphulo-Tsangano	km	5	5	100	Tete
R649/R650: Coromana-Milange-Zalimba-Majaua	km		3	0	Zambézia
R653: Mocuba-Lugela	km			0	Zambézia
R657/N103: Magige-Etatará-Cuamba	km	50		0	Zambézia/ Niassa
R699: Naguema-Chocas Mar	km		5	0	Nampula
R763: Namaua-Nangade	km	10		0	Cabo Delgado
Manutenção de Rotina de Estradas	km	23,346	17,090	73	
Manutenção de Rotina Revestida	km	6,000	4,781	80	Nacional
Manutenção Rotina Não Revestida	km	17,346	12,309	71	Nacional
Manutenção Periódica de Estradas Revestidas	km	70	56	81	
Província de Maputo	km	20	20	100	Maputo
Província de Gaza	km	10		0	Gaza
Província de Inhambane	km	30	36	120	Inhambane
Província de Nampula	km	10		0	Nampula
Manutenção Periódica de Estradas Não Revestidas	km	200	200	100	
Conservação de Estradas Distritais e Municipais	km	1,200	1,707	142	
Municípios	km	200	152	76	Nacional
Distritos	km	1,000	1,555	156	Nacional

Tabela 15: Plano Económico e Social /Programa Integrado do Sector de Estradas - 2015

Projecto	Un	Plano	Realiza.		Localização
		Un	Un	%	
Melhoramentos Localizados	km	1,246	650	52	
Maputo	km	200	15	8	Maputo
Gaza	km	50		0	Gaza
Inhambane	km	150	11	7	Inhambane
Sofala	km	70	20	29	Sofala
Manica	km	50	30	60	Manica
Tete	km	75	70	93	Tete
Zambézia	km	150	236	157	Zambézia
Nampula	km	150	122	81	Nampula
Cabo Delgado	km	100	20	20	Cabo Delgado
Niassa	km	200	90	45	Niassa
ProPESCA-Inhambane	km	27	24	89	
ProPESCA-C. Delgado	km	24	12	51	Cabo Delgado
Construção de Pontes	Un	26	14	54	
Rio Mutabasse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Muliquela	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Matacasse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Lua	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Ualasse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Licungo	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Nivaco	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Matsitse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Namisagua	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Nuhusse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Lúrio	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Muarua	Un	1		0	Zambézia
Rio Chipaca	Un	1		0	Zambézia
Rio Muassi	Un	1	1	100	Niassa
Rio Namutimbua	Un	1	1	100	Niassa
Rio Locóa	Un	1	1	100	Cabo Delgado
Rio Luia	Un	1		0	Tete
Rio Sangadze I	Un	1		0	Sofala
Rio Sangaze II	Un	1		0	Sofala
Rio Pómpuè	Un	1		0	Sofala
Rio Macuca	Un	1		0	Sofala
Rio Chidge Mangale	Un	1		0	Manica
Rio Muíra	Un	1		0	Manica
Rio Tsanzábue	Un	1		0	Manica
Rio Nhadima	Un	1		0	Manica
Rio Nhandeche	Un	1		0	Manica
Reabilitação de Pontes	Un	3	0	0	
Rio Inharrime	Un	1		0	Inhambane

Tabela 15: Plano Económico e Social /Programa Integrado do Sector de Estradas - 2015

Projecto	Un	Plano	Realiza.		Localização
		Un	Un	%	
Rio Save	Un	1		0	Inhambane
Rio Limpopo (Xai Xai)	Un	1		0	Gaza
Manutenção de Pontes	Un	8	8	100	
Ilha de Moçambique	Un	1	1	100	Nampula
Armando Guebuza (Rio Zambeze)	Un	1	1	100	Sofala/ Zambézia
Rio Lugela	Un	1	1	100	Zambézia
Unidade (Rio Rovuma)	Un	1	1	100	Cabo Delgado
Samora Machel (Rio Zambeze)	Un	1	1	100	Tete
Kassuende (Rio Zambeze)	Un	1	1	100	Tete
Rio Incomáti (Moamba)	Un	1	1	100	Maputo
Rio Limpopo (Guijá)	Un	1	1	100	Gaza
Projecto Maputo - Ka Tembe - Ponta D'Ouro	km	0	1	0	
Construção da Ponte Maputo-Ka Tembe	Un			0	Maputo Cidade
Construção da Ponte de Incomáti (Marracuene)	Un	1	1	100	Maputo Província
Circular de Maputo	km			0	Maputo
N200: Ka Tembe-Ponta D'Ouro	km		1	0	Maputo Província
Manutenção de Básculas	Un	13	13	100	
Pemba, Sunate	Un	2	2	100	Cabo Delgado
Inharrime, Save	Un	2	2	100	Inhambane
Inchope, Dondo	Un	2	2	100	Sofala
Macia	Un	1	1	100	Gaza
Vandúzi	Un	1	1	100	Manica
Maué, Mussacama	Un	2	2	100	Tete
Nicoadala	Un	1	1	100	Zambézia
Nacala	Un	1	1	100	Nampula
Zimpeto	Un	1	1	100	Maputo Cidade
Montagem de Básculas	Un	2	2	100	
Tete (N7)	Un	1	1	100	Tete
Cabo Delgado (Oasse)	Un	1	1	100	Cabo Delgado
Sinalização de Rodoviária	km	480	690	143	
N361: Lichinga-Metangula (Sinalização Vertical)	km	80	149	186	Niassa
N1/12: Nampula-Namialo-Nacala (Sinalização Horizontal)	km	200		0	Nampula
N1: Lindela-Pambarra (Sinalização Horizontal)	km	149	205	138	Inhambane
Província de Inhambane	km		336	0	Inhambane
N102: Chongoene-Chibuto (Sinalização Vertical e Horizontal)	km	51		0	Gaza
Estudos Institucionais	Un	5	5	100	
Revisão da Estratégia do Sector de Estradas	Un	1	1	100	Nacional
Elaboração do Plano Director do Sector de Estradas	Un	1	1	100	Nacional
Recolha de Dados da Rede Classificada de Estradas Revestidas	Un	1	1	100	Nacional
Análise e Descrição de Funções e Diagnóstico de Necessidades de Formação	Un	1	1	100	ANE/FE
Revisão das Normas de Dimensionamento de Infra-estruturas Rodoviárias	Un	1	1	100	Nacional

Tabela 15: Plano Económico e Social /Programa Integrado do Sector de Estradas - 2015

Projecto	Un	Plano	Realiza.		Localização
		Un	Un	%	
Projectos de Engenharia de Pontes	Un	4	2	50	
Rio Monapo	Un	1		0	Nampula
Rio Mossurize	Un	1		0	Tete
Rio Muarrua	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Chipaca	Un	1	1	100	Zambézia
Projectos de Engenharia de Estradas	Un	13	13	100	
N1: Pambara-Rio Save	Un	1	1	100	Inhambane
N1: 3 de Fevereiro-Incoluane	Un	1		0	Maputo
N1: Muxúngue-Rio Save	Un	1	1	100	Inhambane
N1: Gorongosa-Caia	Un	1	1	100	Sofala
N1: Inchope-Gorongosa	Un	1	1	100	Sofala/Manica
N104: Nampula-Nametil	Un	1	1	100	Nampula
R702: Crz N 12-Nacala a Velha	Un	1	1	100	Nampula
R604/N304: Mphulo-Tsangano-Ulongue	Un	1	1	100	Tete
R605/N304: Ulónguè-Dómue-Furnacungo	Un	1	1	100	Tete
NC: 3 de Fevereiro-Maniquenique	Un		1	0	Gaza
N220: Chissano-Chibuto	Un	1	1	100	Gaza
N221: Chibuto-Guijá/Chókwè-Macarretane/Chókwè-Guijá	Un	3	3	100	Gaza
TOTAL PES/PRISE	km	27,414	20,494	75	
	Un	75	58	77	

Tabela 16: Manutenção de Rotina

Província	Estradas Não Revestidas (km)		Estradas Revestidas (km)		Total (km)		Realização (%)
	Não Revestidas-Plano	Não Revestidas-Realizado	Revestidas-Plano	Revestidas-Realizado	Plano (km)	Total-Realizado	
Maputo	653	463	354	338	1,007	801	80
Gaza	947	672	549	524	1,496	1,196	80
Inhambane	1,533	1,088	627	600	2,160	1,688	78
Sofala	1,507	1,069	650	622	2,157	1,691	78
Manica	1,947	1,382	395	378	2,342	1,760	75
Tete	1,046	742	234	224	1,280	966	75
Zambézia	3,033	2,152	809	774	3,842	2,926	76
Nampula	1,967	1,396	521	498	2,488	1,894	76
C. Delgado	1,915	1,359	448	428	2,363	1,787	76
Niassa	2,798	1,986	413	395	3,211	2,381	74
Total	17,346	12,309	5,000	4,781	22,346	18,221	82

Tabela 17: Realizações dos Pilares da ESE 2015-2024

Intervenções	Un	Metas Físicas			Metas Orçamentais		
		Planeado	Realizado	%	Planeado	Realizado	%
Conectividade/Transitabilidade	km	537	69	13	8,179,675	10,088,892	123
Asfaltagem de Estradas Nacionais	km	20	0	0	5,798,119	4,823,387	83
Reabilitação de Estradas Nacionais	km	393	25	6	362,808	222,076	61
Parcerias Público-Privadas	km	124	44	35	473,323	4,208,713	889
Construção de Pontes	Un	26	14	54	1,545,424	834,716	54
Acessibilidade/Mobilidade	km	335	32	10	2,874,837	2,192,681	76
Asfaltagem de Estradas Regionais	km	125	27	22	545,188	470,643	86
Reabilitação de Estradas Regionais	km	210	5	2	691,330	45,854	7
Mobilidade Urbana	km			0	1,080,820	1,080,820	100
Desenvolvimento Rural	km			0	324,271	47,947	15
Construção/Reabilitação de Pontões	Un			0			0
Fiscalização Provincial	Nr			0	233,229	547,417	235
Preservação/Conservação	km	26,542	20,392	77	5,188,803	4,323,144	83
Manutenção de Rotina Revestidas	km	6,000	4,781	80	1,080,412	603,070	56
Manutenção Rotina Não Revestidas	km	17,346	12,309	71	2,299,262	1,423,324	62
Manutenção Periódica de Estradas Revestidas	km	70	56	81	215,658	528,805	245
Manutenção Periódica de Estradas Não Revestidas	km	200	200	100	59,777	0	0
Reparações de Emergência	km			0	343,778	1,070,479	311
Melhoramentos Localizados	km	1,246	650	52	0	0	0
Reabilitação de Pontes	Un	3	0	0	100,900	100,900	100
Manutenção de Pontes	Un	8	8	100	10,000	85,202	852
Conservação de Estradas Distritais	km	1,000	1,555	156	521,025	238,956	46
Conservação de Estradas Urbanas	km	200	152	76	386,147	225,251	58
Sinalização Rodoviária	km	480	688	143	139,203	47,156	34
Manutenção de Bâsculas	Un	2	2	100	32,641	0	0

Tabela 17: Realizações dos Pilares da ESE 2015-2024

Intervenções	Un	Metas Físicas			Metas Orçamentais		
		Planeado	Realizado	%	Planeado	Realizado	%
Montagem de Bâsculas	Un	13	13	100			
Governança e Capacitação Institucional	Nr	22	20	91	1,413,978	854,530	60
Estudos Institucionais	Nr	5	5	100	86,862	93,403	108
Projectos de Engenharia de Pontes	Nr	4	2	50	76,133	0	0
Projectos de Engenharia de Estradas	Nr	13	13	100	177,876	9,518	5
Clima e Ambiente	Nr			0	10,500	0	0
Administração do PRISE	VG			0	934,621	739,011	79
Capacitação Institucional e Formação	VG			0	127,986	12,598	10
Total PES/PRISE 2015	km	27,414	20,493	75	17,657,293	17,459,247	99

Tabela 18: Execução Orçamental do PES/PRISE 2015

Código Orçamental	Designação da Acção	Orçamento (1,000 MT)	Despesa (1,000 MT)	Realização (%)
	10000: Custos e Apoio Administrativo	934,621	739,011	79.1
MOP-1994-0042	10000: Custos e Apoio Administrativo	934,621	739,011	79.1
	20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	214,848	106,001	49.3
MOP-1994-0041	21000: Assistência Técnica	49,007	12,598	25.7
MOP-2009-0012	22000: Consultoria e Estudos	86,862	93,403	107.5
MOP-2009-0011	23000: Formação	78,979	0	0.0
MOP-2009-0010	24000: Apoio ao Sector Privado	0	0	0.0
	30000: Manutenção de Estradas e Pontes	5,308,128	4,881,345	92.0
MOP-2009-0016	31000: Manutenção de Estradas Urbanas	386,147	225,251	58.3
MOP-2009-0003	32000: Manutenção de Estradas Distritais	521,025	238,956	45.9
MOP-2009-0014	33000: Fiscalização da Manutenção	233,229	547,417	234.7
MOP-2002-0016	34000: Manutenção de Emergência	343,778	1,070,479	311.4
MOP-2009-0013	35000: Manutenção de Estradas Não Pavimentadas	2,299,262	1,423,324	61.9
MOP-2015-0009	35100: Manutenção Periódica de Estradas não Pavimentadas	59,777	0	0.0
MOP-2009-0002	36000: Manutenção de Estradas Pavimentadas	1,080,412	603,070	55.8
MOP-2015-0008	36100: Manutenção Periódica de Estradas Pavimentadas	215,658	528,805	245.2
MOP-2013-0028	Construção e Reabilitação de Estradas e Pontes	158,840	158,840	100.0
MOP-2010-0007	37000: Manutenção e Reabilitação de Pontes	10,000	85,202	852.0
	41000: Construção de Pontes	1,545,424	834,716	54.0
MOP-2015-0011	41008: Construção da Ponte sobre os rios Sangadze I e II e Pompue	135,678	131,684	97.1
MOP-2014-0014	41009: Construção de Pontes sobre os Rios Lucite, Nhancuarara e Mussapa	42,061	42,061	100.0
MOP-2011-0020	41010: Construção da Nova Ponte de Tete	555,120	92,962	16.7
MOP-2014-0006	41012: Construção de 13 Pontes na Zambézia e Niassa	637,263	177,157	27.8
MOP-2015-0012	41021: Construção da Ponte sobre o rio Mossurize	4,018	0	0.0
MOP-2015-0008	41023: Construção de 5 Pontes (Chidje, Mangale, M, T, N)	30,000	249,567	831.9

Tabela 18: Execução Orçamental do PES/PRISE 2015

Código Orçamental	Designação da Acção	Orçamento (1,000 MT)	Despesa (1,000 MT)	Realização (%)
MOP-2015-0010	41027: Construção da Ponte sobre o rio Luia Tete	39,192	39,192	100.0
MOP-2015-0007	41024: Reabilitação da Ponte sobre Rio Loco - C. Delgado	102,093	102,093	100.0
	42000: Reabilitação de Pontes	177,033	100,900	57.0
MOP-2015-0003	42004: Reabilitação da Ponte de Inharrime	65,000	65,000	100.0
MOP-2015-0004	42005: Reabilitação da Ponte de Save - Inhambane	35,900	35,900	100.0
MOP-2010-0006	43000: Preparação de Projectos de pontes	76,133	0	0.0
	51100: Reabilitação de Estradas Regionais	691,330	45,854	6.6
MOP-2004-0018	51100: Reabilitação de Estradas Regionais	416,331	45,854	11.0
MOP-2014-0003	51108: Reabilitação da Estrada Regional R702: CRZ N12-Nacala Velha-Polos Crescimento	111,658	0	0.0
MOP-2014-0004	51109: Reabilitação da Estrada Regional R605: Cruz N304 (Mpulu)	18,224	0	0.0
MOP-2014-0005	51110: Reabilitação da Estrada Regional R604: Ulongue-Domue- Furancungo-Polos	145,117	0	0.0
	51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	545,188	470,643	86.3
MOP-2010-0020	51204: Asfaltagem da Estrada R763: Namaua-Nangade	67,773	67,773	100.0
MOP-2010-0018	51207: Asfaltagem da Estrada R412: Estrada Magude-Motaze	18,109	18,109	100.0
MOP-2014-0002	51218: Reabilitação da Estrada Regional R601: Estima-Maroeira	19,653	35,029	178.2
MOP-2011-0030	Asfaltagem da Estrada Magoe - Mucumbura	312,256	0	0.0
MOP-2013-0021	51210: Asfaltagem da Estrada R1119:Quelimane-Praia de Zalala	42,981	42,981	100.0
MOP-2015-0020	51218: Asfaltagem da Estrada Regional R657: Magige- Etatara Cuamba	84,416	306,751	363.4
	52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	362,808	222,076	61.2
MOP-2007-0016	52101: Reabilitação da Estrada N1: Jardim-Benfica	0	29,724	0.0
MOP-2005-0003	52104: Reabilitação da Estrada N7: Vanduzi-Changara	199,378	69,000	34.6
MOP-1994-0047	52117: Reabilitação da Estrada N1: Namacurra-Rio Ligonha	163,430	123,352	75.5
	52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	5,975,995	4,832,905	80.9
MOP-2010-0014	522011: Reabilitação da Estrada N14 - Lot A: Montepuez - Ruaça	824,331	165,408	20.1
MOP-2010-0015	520112: Reabilitação da Estrada N14 - Lot B: Marrupa - Ruaça	95,944	297,857	310.4

Tabela 18: Execução Orçamental do PES/PRISE 2015

Código Orçamental	Designação da Acção	Orçamento (1,000 MT)	Despesa (1,000 MT)	Realização (%)
MOP-2011-0034	522011: Asfaltagem da Estrada N14: Lichinga-Litunde e Construção de 7 Pontes	293,245	335,586	114.4
MOP-2010-0009	52203: Asfaltagem da Estrada N13: Cuamba - Nampula	974,716	1,018,874	104.5
MOP-2008-0007	52205: Asfaltagem da Estrada N11: Milange-Mocuba	1,508,333	273,224	18.1
MOP-2011-0004	52210: Asfaltagem da Estrada N221 Caniçado - Chicualacuala	328,915	480,123	146.0
MOP-2011-0005	52211: Asfaltagem da Estrada N260 Chimoio - Espungabeira	184,629	987,828	535.0
MOP-2009-0019	52107: Reabilitação da Estrada N380: Macomia-Oasse	102,161	560,134	548.3
MOP-2011-0008	52213: Asfaltagem da Estrada N380,R762/775/1260 Mocimboa da Praia - Namoto	622,791	112,061	18.0
MOP-2014-0019	52218: Asfaltagem da Estrada Nacional N11:Mocuba Milange	77,505	546,923	705.7
MOP-2014-0018	52219: Asfaltagem da Estrada Nacional N13 Cuamba Mandimba	420,910	0	0.0
MOP-2014-0017	52220: Asfaltagem da Estrada Nacional N13: Massangulo-Lichinga	270,560	20,467	7.6
MOP-2015-0037	52216: Asfaltagem da Estrada Nacional N 104 Nampula Namtil	94,080	0	0.0
MOP-2013-0020	52222: Reabilitação da Estrada Nacional N6 Tica-Buzi Nova Sofala	0	24,902	0.0
MOP-2011-0025	53000: Preparação de Projectos	177,876	9,518	5.4
	60000: Segurança Rodoviária	171,844	47,156	27.4
MOP-1994-0045	61000: Segurança Rodoviária: Infra-estruturas	139,203	47,156	33.9
MOP-2009-0004	62000: Segurança Rodoviária: Controle de Carga	32,641	0	0.0
	Parecerias Público-Privadas	473,323	4,208,713	889.2
MOP-2015-0034	Concessão de Estradas com Portagem	121,872	158,706	130.2
MOP-2012-0018	Via Circular de Maputo	94,933	94,933	100.0
MOP-2015-0022	41026: Construção da Estrada N200: Cá Tembe	135,000	135,000	100.0
MOP-2013-0001	Construção da Ponte Maputo Ka Tembe	121,518	121,518	100.0
MOP-2009-0018	52110: Reabilitação da Estrada N6: Beira-Machipanda	0	3,698,555	0.0
	Mobilidade Urbana	921,980	921,980	100.0
MOP-2014-0027	Construção e Reabilitação de Estradas Urbanas	732,761	732,761	100.0
MOP-2015-0017	Mobilidade Urbana de Maputo	189,218	189,218	100.0

Tabela 18: Execução Orçamental do PES/PRISE 2015

Código Orçamental	Designação da Acção	Orçamento (1,000 MT)	Despesa (1,000 MT)	Realização (%)
	Outros Projectos	334,771	47,947	14.3
MCA-2012-0011	134DANIDA: Mudanças Climáticas	3,600	0	0.0
MCA-2012-0014	134DANIDA: Qualidade Ambiental	2,000	0	0.0
MCA-2013-0004	134DANIDA: Gestão Ambiental	4,900	0	0.0
MPD-11100521A	134UEPRPESCA: Infraestruturas Económicas- Melhoramento de Acessos	135,565	32,157	23.7
MPD-11100521A	134UEPRPESCA: Infraestruturas Económicas-Melhoramento de Acessos	13,473	15,791	117.2
MPD-111005231	134UEPRPESCA: Infraestruturas Económicas-Melhoramento de Acessos	175,232	0	0.0
Total PRISE 2015		17,657,293	17,459,247	98.9

Tabela 19: Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE

Objectivo Estratégico: Melhorar e expandir a rede das estradas vitais e pontes para o desenvolvimento socioeconómico do País								
Indicadores	Classificação do Indicador	Meta de Referência 2014	2015	2016	2017	2018	2019	Observações
Percentagem da População Rural num Raio de 2km de uma Estrada Transitável todo o Ano	Meta	34%	37	40	43	46	49	Não Medido
	Resultado							
Percentagemde Estradas Classificadas em Condições Boas e Razoáveis	Meta	68%	71%	72%	73%	74%	75%	Atingido
	Resultado		71%					
Km de Estradas Nacionais e Regionais reabilitadas	Meta	283	633	1,179	1,979	2,705	3,144	Não atingido
	Produto		332					
Km de Estradas Nacionais e Regionais Asfaltadas	Meta	602	1,151	1,671	2,101	2,556	2,816	Não atingido
	Produto		654					
Km de Estradas Mantidos - Rotina	Meta	19,480	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	Atingido
	Produto		23,346					
Km de Estradas Mantidos – Periódica	Meta	299	569	1,569	2,719	3,969	5,299	Não Atingido
	Produto		256					
Nr de Pontes Construídas, Reabilitadas e Mantidas	Meta	8	20	34	43	54	63	Atingido
	Produto		22					
Nr de estudos para a Reabilitação, asfaltagem de Estradas e Construção e Reabilitação de Pontes	Meta	7	7	15	24	27	30	Atingido
	Produto		20					