



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E HABITAÇÃO



Programa Integrado do Sector de Estradas

Integrated Road Sector Program

PRISE 2013

Relatório Anual 2013

Annual Report 2013

**P
R
I
S
E**



ÍNDICE

Lista de Acrónimos.....	iv
Sumário Executivo	6
Introdução	7
1. Plano Económico e Social 2013 do Sector de Estradas.....	9
2. Administração do Programa de Estradas.....	10
2.1. Recursos Humanos.....	10
2.2. Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais.....	11
2.2.1. Assistência Técnica.....	11
2.2.2. Consultorias e Estudos	12
2.3. Formação.....	16
2.4. Infra-estruturas	17
2.5. Equipamento	17
3. Manutenção de Estradas.....	18
3.1. Conservação de Estradas Municipais.....	18
3.2. Conservação de Estradas Distritais	20
3.3. Emergências	21
3.4. Manutenção de Rotina.....	23
3.5. Manutenção Periódica.....	24
3.6. Melhoramentos Localizados	26
3.7. Manutenção de Pontes.....	26
4. Programa de Pontes.....	27
4.1. Construção de Pontes	27
4.2. Reabilitação de Pontes	27
5. Reabilitação e Asfaltagem de Estradas	28
5.1. Estradas Regionais	28
5.1.1. Reabilitação de Estradas Regionais.....	28
5.1.2. Asfaltagem de Estradas Regionais	30
5.2. Estradas Nacionais	31
5.2.1. Reabilitação de Estradas Nacionais.....	31
5.2.2. Asfaltagem de Estradas Nacionais	33
5.3. Gestão de Estradas	41
5.3.1. Concessão N4 (TRAC)	42
5.3.2. Concessionária Estradas do Zambeze	42
5.3.3. Projecto Maputo – KaTembe - Ponta do Ouro e Bela Vista - Boane	42
5.3.3.1. Projeto da Circular Maputo	43
5.3.4. Gestão e Manutenção de Estradas revestidas com portagens.....	43
5.4. Projectos de Engenharia de Estradas.....	44
5.4.1. Estudos e Projectos de Engenharia de Estradas	44
5.4.2. Estudos de Engenharia de Pontes.....	45
6. Segurança Rodoviária,	45
7. Assuntos Transversais.....	45
8. Orçamento do PES/PRISE 2013	46
8.1. Fontes de Financiamento do PES/PRISE 2013	47
8.2. Orçamento do PES/PRISE 2013	47
8.3. Execução Orçamental 2013.....	48
9. Programa de Estradas PES/PRISE 2014	50
9.1. Orçamento do Programa de Estradas 2014	50
10. Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE.....	51
10.1. Indicador de Resultado.....	52
10.2. Indicador de Produto	52
10.2.1. Percentagem de Estradas Classificadas em Condições Boas e Razoáveis	52
10.2.2. Percentagem da Rede de Estradas Classificadas que é Transitável.....	53
10.2.3. Medida Quantitativa da Implementação do Programa Anual de Estradas, relativamente ao Programa Integrado do Sector de Estradas	53
10.2.4. Percentagem da Rede de Estradas que beneficia de Manutenção Periódica Anualmente	53
10.2.5. Aumento da Extensão da Rede de Estradas Distrital Transitável em cada Ano.....	53
10.2.6. Percentagem da Despesa Anual do Programa de Estradas de financiamento às empresas locais	53
10.2.7. Peso dos Recursos de Financiamento do Programa de Estradas	54

11.	Considerações Finais.....	54
11.1.	Desempenho do Sector de Estradas.....	54
11.2.	Desafios e Perspectivas.....	55

Índice de Tabelas

Tabela 2.1 - Pessoal do Sector de Estradas.....	10
Tabela 2.2.1: Assistência Técnica ao Sector de Estradas.....	11
Tabela 2.2.2(a): Consultorias e Estudos Institucionais.....	13
Tabela 2.2.2(b): Consultorias Programa Provincial de Estradas.....	14
Tabela 3.5: Manutenção Periódica.....	24
Tabela 3.7: Manutenção de Pontes.....	26
Tabela 4.1: Construção de Pontes.....	27
Tabela 4.2: Reabilitação de Pontes.....	28
Tabela 5.1.1(a): Reabilitação de Estradas Regionais.....	28
Tabela 5.1.1(b): Investimento em Estradas Regionais (PIER/RRIP).....	29
Tabela 5.1.1(c): Polos Integrados de Desenvolvimento.....	30
Tabela 5.1.2: Asfaltagem de Estradas Regionais.....	30
Tabela 5.2.1: Reabilitação de Estradas Nacionais.....	31
Tabela 5.2.1(a): Reabilitação de Estradas Nacionais – Execução das Camadas do Pavimento.....	33
Tabela 5.2.2(a): Asfaltagem de Estradas Nacionais.....	33
Tabela 5.2.2(b): Asfaltagem de Estradas Nacionais – Execução das Camadas do Pavimento.....	40
Tabela 8.2: Análise do Orçamento de 2013.....	48
Tabela 8.3(a): Análise das Despesas 2012-2013.....	49
Tabela 8.3(b): Execução Orçamental 2013.....	49
Tabela 9: Plano Económico e Social 2014.....	50
Tabela 9.1: Previsão Orçamental do PES/PRISE 2014.....	51

Índice de Figuras

Figura 2.1: Pessoal do Sector de Estradas.....	10
Figura 3.1: Programa de Estradas Municipais.....	19
Figura 3.3(a): Drift de Boane.....	21
Figura 3.3(b): Reparações de Emergência.....	22
Figura 3.3(b): R890: Chókwe-Guijá.....	23
Figura 3.3(c): N221: Chibuto-Guijá.....	23
Figura 3.4: Programa de Manutenção de Rotina.....	24
Figura 3.5(a): N6: Chimoio-Machipanda.....	25
Figura 3.5(b): R445: Macarretane-Massingir.....	25
Figura 5.2.1.2(a): N1: Namialo-Rio Mecutuchi.....	32
Figura 5.2.1.2(b): N1: Ponte Rio Mecutuchi.....	32
Figura 5.2.1.2(c): N380: Macomia-Oasse.....	32
Figura 5.2.2.1(a): N11: Milange-Mocuba.....	34
Figura 5.2.2.2(a): N13: Nampula-Ribáuè.....	34
Figura 5.2.2.2(b): N13: Ribáuè-Malema.....	35
Figura 5.2.2.2(c): N13: Malema-Cuamba.....	35
Figura 5.2.2.3(a): N14: Montepuez-Ruaça.....	36
Figura 5.2.2.3(b): N14: Marrupa-Ruaça.....	37
Figura 5.2.2.3(c): N14: Lichinga-Litunde.....	37
Figura 5.2.2.4(a): N221: Caniçado-Combumune.....	38
Figura 5.2.2.4(b): N221: Combumune-Mapai.....	38
Figura 5.2.2.4(c): N221: Mapai-Chicualacuala.....	38
Figura 5.2.2.5(a): N260: Chimoio-Lucite.....	39
Figura 5.2.2.5(b): N260: Lucite-Espungabera.....	39
Figura 5.2.2.6: N380: Mueda-Namoto.....	40
Figura 5.3.1: Ponte sobre o Rio Zambeze em Tete.....	42
Figura 5.3.3: Circular de Maputo.....	43
Figura 8.1(a): Fontes de Recurso do PES/PRISE 2013.....	47
Figura 8.1(b): Comportamento dos Recursos do PES/PRISE 2013.....	47
Figura 8.2: Equilíbrio Orçamental 2013.....	48

Anexos

Anexo 1: Tabelas de Detalhes	57
Tabela 1(a): Plano Económico e Social 2013	57
Tabela 2.2.1(a): Assistência Técnica	60
Tabela 2.2.2(c): Consultorias e Estudos Institucionais	62
Tabela 2.2.2(d): Serviços de Engenharia (Controlo de Qualidade - Fiscalização)	65
Tabela 2.2.2(e): Estudos e Projectos de Engenharia de Estradas e Pontes	67
Tabela 3.1: Programa de Conservação de Estradas Urbanas	68
Tabela 3.2: Programa de Conservação de Estradas Distritais	69
Tabela 3.4: Programa de Manutenção de Rotina de Estradas	72
Tabela 5.1.1(d): Programa de Investimento em Estradas Regionais	73
Tabela 5.2.2(c): Programa de Investimento em Estradas Nacionais	74
Tabela 8.1: Orçamento do PES/PRISE 2013	75
Tabela 8.3(c): Despesas do PES/PRISE 2012-2013	78
Tabela 8.3(d): Realização do Orçamento do PES/PRISE 2013	81
Tabela 9(a): Plano Económico e Social 2014	84
Tabela 9.1(a): Orçamento do PES/PRISE 2014	87
Anexo 2: Programa de Estradas Distritais	90
Anexo 2.1: Conservação de Estradas Distritais	90
Anexo 2.2: Programa de Desenvolvimento do Sector Privado (PDSP)	92
Tabela 3.2(a): Programa de Conservação de Estradas Distritais (PED)	93
Anexo 2.3: Programa de Promoção de Mercados Agrícolas (PROMER)	94
Tabela 3.2(b): Programa de Promoção de Mercados Agrícolas (PROMER)	94
Anexo 2.4: Programa de Promoção da Pesca Artesanal (PROPESCA)	96
Tabela 3.2(c): Programa de Promoção da Pesca Artesanal (PropESCA) 2014	98
Anexo 3: Reparações de Emergência	100
Anexo 3.1: Emergências 2011/2012	100
Tabela 3.3(a): Reparações de Emergência 2011/2012	101
Anexo 3.2: Emergências 2012/2013	102
Tabela 3.3(b): Emergências 2012/2013	102
Tabela 3.3(c): Contratos de Reparações de Emergência 2012/2013	104
Anexo 4: Resiliência Climática nos Projectos de Estradas	105
Anexo 5: Polos de Desenvolvimento	107
Tabela 5.1.1(c): Polos Integrados de Desenvolvimento	107
Anexo 6: Contratos de Gestão	109
Anexo 6.1: Concessão da N4 (TRAC)	109
Anexo 6.2: Concessionária Estradas do Zambeze, S.A.	111
Tabela 5.3.2(a): Obrigações da Concessionária Estradas do Zambeze	111
Figura 5.3.2(b): Concessionária Estradas do Zambeze, S.A.	112
Anexo 6.3: Projecto Maputo – KaTembe - Ponta do Ouro e Bela Vista - Boane	115
Figura 5.3.3: Projecto Maputo – Ka Tembe Ponta do Ouro	115
Tabela 5.3.3: Ponte da Ka Tembe e Estrada Maputo-Ponta Do Ouro	116
Anexo 6.4: Projecto da Circular Maputo	118
Tabela 5.3.3.1: Secções da Circular de Maputo	118
Figura 5.3.3.1: Projecto da Circular de Maputo	120
Anexo 6.5: Operação e Manutenção de Estradas revestidas com portagens	122
Tabela 5.3.4: Gestão da Manutenção de Estradas Revestidas com Portagem	123
Anexo 7: Quadro de Avaliação de Desempenho	124
Tabela 36: Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE	134
Anexo 8: Mapas	135

Câmbios de Planificação 2013:	USD 1.0 = 32.160 MT	SEK 1.0 = 4.508 MT
	EUR 1.0 = 41.096MT	Yene 1.0 = 0.406MT
	GBP 1.0 = 50.864 MT	BUA 1.0 = 44.237 MT
	NOK 1.0 = 5.398 MT	ZAR 1.0 = 3.882 MT

Unidades de Moeda: (x 1,000)

Lista de Acrónimos

AFCAP	Programa Africano de Acesso às Comunidades
ANE	Administração Nacional de Estradas
Asdi	Agência Sueca de Cooperação para o Desenvolvimento Internacional
BAD	Banco Africano de Desenvolvimento
BID	Banco Islâmico de Desenvolvimento
BR	Boletim da Republica
CDN	Corredor (Ferroviário) de Desenvolvimento do Nortes
Crz	Cruzamento de Estradas
DAI	Direcção de Auditoria Interna do Fundo de Estradas
DANIDA	Agência Dinamarquesa para o Desenvolvimento Internacional
DARH	Direcção de Administração e Recursos Humanos
DfID (UK)	Departamento para o Desenvolvimento Internacional do Reino Unido
DGF	Direcção de Gestão Financeira do Fundo de Estradas
DIAFI	Direcção de Administração e Finanças da ANE
DIMAN	Direcção de Manutenção da ANE
DIPLA	Direcção de Planificação da ANE
DIPRO	Direcção de Projectos da ANE
DMASE	Departamento de Monitoria e Avaliação do Sector de Estradas
DNO	Direcção Nacional do Orçamento do Ministério das Finanças
DP	Direcção do Plano do Fundo de Estradas
DPC	Direcção de Planificação e Cooperação do MOPH
DRE	Direcção de Relações Externas e Assessoria Jurídica do Fundo de Estradas
EDF/FED	Fundo Europeu de Desenvolvimento
ESE/RSS	Estratégia do Sector de Estradas
FE	Fundo de Estradas
FME	Federação Moçambicana de Empreiteiros
GoM	Governo de Moçambique
GoC	Governo da China
GoI	Governo da Índia
GoP	Governo de Portugal
ha	Hectares
HIV/SIDA	Vírus de Imunodeficiência/Síndrome de Imunodeficiência Adquirida
IDA	Associação Internacional de Desenvolvimento
IEC	Informação, Educação e Comunicação
FIDA/IFAD	Fundo Internacional de Desenvolvimento Agrícola
INATTER	Instituto Nacional de Transporte Terrestre
JICA	Agência Japonesa de Cooperação Internacional
KfW	Banco Alemão para a Reconstrução e Desenvolvimento
km	Quilómetros
m	Metros
MOPH	Ministério das Obras Públicas e Habitação
MT	Meticais
N/A	Não Aplicável
N1	Estrada Nacional Nr 1
Nr	Numero
OE	Orçamento do Estado
ONGs	Organizações Não-governamentais
OPRC	Contrato Baseado em Resultados e Desempenho
PDs	Parceiros de Desenvolvimento
PED	Programa de Conservação de Estradas Distritais
PES	Plano Económico e Social
PEU	Programa de Conservação de Estradas Urbanas
PHs	Passagens Hidráulicas

PPP	Parceria Público Privada
PRISE	Programa Integrado do Sector de Estradas
QAD/PAF	Quadro de Avaliação de Desempenho/Performance Assessment Framework
RAP	Plano de Acção para o Reassentamento
Realiza	Realização
RRIP/PIER	Programa de Investimento em Estradas Regionais
R650	Estrada Regional Nr. 650
SIAV	Sistema de Informação de Acidentes de Viação
SICCE	Sistema de Informação de Contravenções ao Código de Estrada
SIGE	Sistema de Gestão de Estradas
TdR	Termos de Referência
TIC	Tecnologias de Informação e Comunicação
TRAC	Trans-African Concession
TRL	Laboratório de Pesquisas em Transporte
UE/EU	União Europeia
Un	Unidades
BM/WB	Banco Mundial

Sumário Executivo

O relatório do PES/PRISE 2013 descreve as realizações física e financeira do programa de estradas no ano de 2013 e inclui a análise das metas dos indicadores do Quadro de Avaliação de Desempenho (QAD) para o ano de 2013. Neste relatório é ainda incluída a análise da execução orçamental do PES/PRISE 2013 e do comportamento dos recursos de financiamento e do orçamento do PES/PRISE 2014.

As realizações física e financeira do PES/PRISE 2013, foram de 88% e 73% respectivamente, correspondentes a realização de intervenções em 25,367 km de estradas e à despesa de 15,363,250,000 MT.

Comparativamente a 2012, verificou-se um crescimento de 7% da realização física do PES/PRISE e de 38% das despesas realizadas.

As realizações física e financeira de 2013, associadas às metas dos indicadores de desempenho do QAD, caracterizado pelo cumprimento de 9 das 16 metas (56%), permite-nos concluir que o Sector de Estradas, alcançou no ano de 2013, um desempenho geral positivo acima da média.

Das realizações verificadas com a implementação do PES/PRISE 2013, destacam-se a finalização de três contratos de asfaltagem de estradas, a contratação dos Parceiros Privados para a Gestão da Manutenção de Rotina de Estradas Revestidas com Portagens, contratação de serviços de consultoria para a elaboração dos ante-projectos para as obras de reabilitação da N1 e para a inclusão de aspectos de resiliência climática nos projectos de engenharia. No período em análise, foram concluídas e abertas ao tráfego 500 km de estradas asfaltadas, resultantes da asfaltagem de 255 km e da reabilitação de outros 245 km.

As realizações verificadas no período em análise foram contudo afectadas pelas cheias ocorridas nos princípios do presente ano, que resultaram na danificação de 4,000 km da rede nacional de estradas e na redução em 13% dos índices de transitabilidade. Para a reposição dos índices de transitabilidade, o Sector de Estradas desenhou um programa de intervenções de curto e médio prazos, como forma de amortecer o impacto na estrutura orçamental do programa de estradas. Para o programa de médio prazo, foi prevista sua implementação através de contratos de “concepção-construção” que incluam o desenho de soluções resilientes aos efeitos climáticos, característicos das regiões onde as estradas se inserem.

Introdução

O objectivo do presente relatório é de prestar um informe sobre o grau de realização das acções do PES/PRISE 2013, através da análise conjugada da execução física e financeira das actividades programadas para o período de Janeiro a Dezembro de 2013.

A análise da execução física das actividades do PES/PRISE 2013 seguiu a estrutura definida para o Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE), que compreende seis componentes: Custos e Apoio Administrativo (10000), Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais (20000), Manutenção de Estradas e Pontes (30000), Construção e Reabilitação de Pontes (40000) Reabilitação e Asfaltagem de Estradas (50000) e Segurança Rodoviária (60000).

Na análise do orçamento do PES/PRISE 2013 é descrito o comportamento dos recursos de financiamento do programa e das despesas realizadas com a implementação das actividades planificadas, incluindo a previsão dos recursos de financiamento e das despesas do PES/PRISE 2014.

Na terceira parte do relatório, é feita a análise dos Indicadores de Desempenho do Programa de Estradas que constituem o Quadro de Avaliação do Desempenho do Sector (QAD).

Nas considerações finais, são elaboradas as constatações do Sector com relação ao desempenho verificado na implementação do PES/PRISE 2013 e os desafios de resposta aos actuais índices de desenvolvimento do país.

As análises realizadas no relatório são suplementadas pelos detalhes contidos nos anexos, de descrição e caracterização das diversas acções e programas do PES/PRISE 2013.

Com base nas análises acima descritas, as realizações física e financeira do PES/PRISE no ano de 2013, foram de 88% e 73% respectivamente. Estas realizações resultaram das intervenções em 25,367 km de estradas e à despesa de 15,363,250,000 MT. Comparativamente a igual período de 2012, verificou-se um crescimento em 7% da realização física do PES/PRISE (23,668 km em 2012) e de 38% das despesas realizadas com as acções executadas no período em análise (11,446,281,000 MT).

A extensão intervencionada, no período em análise, compreendeu a manutenção de 20,155 km (79%) de estradas; a reabilitação de 894 km (3%) de estradas nacionais (298 km) e regionais (596 km); a asfaltagem de 330 km (1%) de estradas nacionais (316 km) e regionais (14 km); a conservação de 2,264 km (9%) de estradas distritais (2,134 km) e municipais (130 km); a melhoria da transitabilidade (melhoramentos localizados) em 1,449 km (6%) e a sinalização de 275 km de estradas (1%). Na componente das estradas nacionais, é de se destacar a conclusão

e abertura ao tráfego de 500 km da estrada, sendo 68 km na Província de Niassa; 54 km em Cabo Delgado; 246 km em Nampula e 133 km na Província da Zambézia.

O PES/PRISE 2013, incluiu ainda a implementação do programa de pontes, que compreendeu a conclusão da construção da estrutura da Nova Ponte de Tete na Província do mesmo nome, estando em curso as obras de acabamentos e a construção dos acessos à Ponte, o início da fase preparatória do projecto da construção da ponte da Ka Tembe na Província de Maputo e a manutenção de um total de sete pontes recentemente construídas. No período em análise, o Sector de Estradas, continuou a negociar aos diversos níveis, a mobilização de recursos para o financiamento das obras de reabilitação das pontes de Xai Xai, Inharrime e Save, localizadas ao longo da N1. Estas pontes são caracterizadas por possuírem um período de vida muito próximo do seu limite, tendo, como consequência, a redução das condições de estabilidade e de capacidade de carga.

As realizações do PES/PRISE 2013, incluem ainda a contratação de serviços de consultoria para a elaboração dos ante-projectos e documentos de concurso para a introdução dos contratos Baseados em Resultados e Desempenho (OPRC – Output Performance Road Contract), para as obras de emergência da província de Gaza. Foram também finalizadas as contratações dos Operadores, no âmbito das PPPs para a Gestão e Manutenção de Estradas com Portagens, estando os contratos em fase de aprovação. Outra acção de destaque do PES/PRISE 2013 foi a conclusão dos termos de referência para a contratação de serviços de consultoria para inclusão da resiliência climática nas especificações de estradas, com enfoque para as estradas rurais.

Nos capítulos que se seguem, são descritas as realizações do PES/PRISE, no período de Janeiro a Dezembro de 2013, que são suplementadas pelas tabelas de análise dos dados de realização e pelos anexos detalhe e caracterização das várias componentes do programa de estradas. Nos anexos são ainda incluídas as notas técnicas dos indicadores de desempenho do PES/PRISE com a análise da realização das metas revistas para 2013 e, conseqüentemente, do desempenho do programa de estradas em 2013.

1. Plano Económico e Social 2013 do Sector de Estradas

O Plano Económico e Social (PES) de 2013 é o instrumento anual de implementação do Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE), que se enquadra nos objectivos do **Plano Quinquenal do Governo 2010-2014** e do **Plano de Acção de Redução da Pobreza 2011-2014**, de aumento da mobilidade de pessoas e bens no país. O PES/PRISE do Sector de Estradas, visa, por outro lado, materializar a prioridade do Governo de desenvolvimento das infra-estruturas rodoviárias de suporte aos programas dos Sectores da Agricultura, Indústria e Comércio e para a consolidação e alargamento da base produtiva do País, contribuindo deste modo para o aumento dos rendimentos das populações rurais.

Para a materialização destes objectivos, foram implementados, no âmbito do PES/PRISE 2013 do Sector de Estradas, as actividades de (i) preservação do património viário, através da manutenção de estradas; (ii) aumento da transitabilidade, através da execução de obras de

Tabela 1: Plano Económico e Social 2013

Projecto	Un	Plano (km)	Realiza (km)	Peso (%)	Grau Realiza (%)
Reabilitação Estradas Nacionais	Km	100	298	1	298
Asfaltagem Estradas Nacionais	Km	900	316	1	35
Reabilitação Estradas Regionais	km	287	596	2	207
Asfaltagem Estradas Regionais	km	30	14	0	45
Manutenção Estradas Revestida	km	5,152	4,788	19	93
Manutenção Estradas N.Revestida	km	16,592	15,367	61	93
Programa Estradas Distritais	km	2,695	2,134	8	79
Programa Estradas Urbanas	km	180	130	1	72
Melhoramentos Localizados	km	1,564	1,449	6	93
Construção Pontes	Un	12	2	0	17
Reabilitação Pontes	Un	3	0	0	0
Manutenção Pontes	Un	7	7	0	100
Manutenção Bâsculas	Un	7	7	0	100
Construção Bâsculas	Un	3	1	0	33
Sinalização Estradas	km	1,195	275	1	23
Estudos Engenharia Estradas	Un	8	1	0	13
Projectos Engenharia Pontes	Un	6	0	0	0
Total PES 2013	km	28,695	25,367	100	88

melhoramentos localizados; (iii) estabelecimento de ligações seguras entre os diversos pontos do País, através de actividades de construção e reabilitação de pontes e (iv) melhoramento das condições de transitabilidade da rede viária do País, através de investimentos nas actividades de reabilitação e asfaltagem de estradas.

No âmbito das acções acima descritas, foram programadas para o PES/PRISE 2013 intervenções numa extensão total de 28,696 km, que resultou na realização de intervenções em 25,367 km de estradas, correspondendo ao grau de realização de 88%. Resultantes das realizações acumuladas das camadas de pavimento, é de destacar a abertura ao tráfego de 500 km de estradas, resultante da asfaltagem de 255 km e da reabilitação de 245 km.

Contribuíram para esta realização, a conclusão da asfaltagem de dois troços de estradas N11 (Mocuba-Milange, na Zambézia) e N14 (Marrupa-Ruaça, em Niassa) e da reabilitação do troço

da N1 (Namialo-Rio Mecutuchi, em Nampula), estando a decorrer as obras de acabamento. No geral, as obras de reabilitação e de asfaltagem de estradas nacionais, registaram um desempenho positivo, pelo facto de 13 das 17 obras em implementação estarem na fase de construção da camada de revestimento asfáltico, conforme descrito no capítulo 5.2 deste relatório.

Em termos gerais, a implementação das acções previstas no PES/PRISE 2013, centraram-se na reabilitação de estradas nacionais e regionais, na manutenção de estradas não pavimentadas e pavimentadas e na conservação de estradas distritais e urbanas, cujas realizações situaram-se acima dos 70% (Tabela 1, detalhada na Tabela 1(a) do Anexo 1).

2. Administração do Programa de Estradas

2.1. Recursos Humanos

No primeiro semestre de 2013, o quadro de pessoal do Sector de Estradas referente à Administração Nacional de Estradas (ANE) e Fundo de Estradas (FE), era constituído por um total de 644 funcionários dos quais 224 se encontravam afectos às sedes e os restantes 420 às Delegações provinciais, conforme descrito na Tabela 2.1 e ilustrados na Figura 2.1. Este número representa um crescimento de 13% comparativamente a igual período de 2012, motivado pelo recrutamento de cerca de 50 funcionários para as Delegações Provinciais do FE e de 22 funcionários para a ANE.

O crescimento verificado no quadro de pessoal do Sector de Estradas, visa garantir a implementação eficaz das políticas de

Figura 2.1: Pessoal do Sector de Estradas

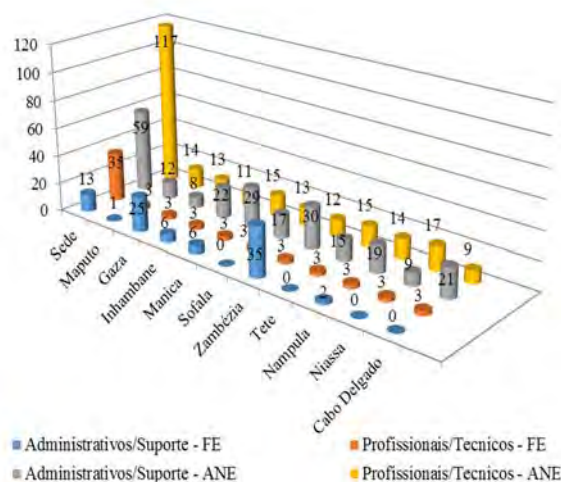


Tabela 2.1 - Pessoal do Sector de Estradas

Unidade Orgânica	Profissionais Técnicos (n°)		Administrativo Suporte (n°)		Total (n°)
	ANE	FE	ANE	FE	
Sede	117	35	59	13	224
Províncias	133	30	182	75	420
Maputo	14	3	12	1	30
Gaza	13	3	8	25	49
Inhambane	11	3	22	6	42
Manica	15	3	29	6	53
Sofala	13	3	17	0	33
Zambézia	12	3	30	35	80
Tete	15	3	15	0	33
Nampula	14	3	19	2	38
Niassa	17	3	9	0	29
C.Delgado	9	3	21	0	33
Total Sector	250	65	241	88	644

descentralização do Governo e dos desafios do Sector de Estradas resultantes da crescente demanda de mobilidade de pessoas e bens de resposta aos índices de desenvolvimento de que o país vem verificando nos últimos anos.

2.2. Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais

A capacitação técnica ao Sector de Estradas compreendeu a contratação de serviços de especialistas individuais e de serviços de consultorias para assistência técnica, elaboração de estudos e projectos de engenharia de estradas e pontes e para a fiscalização das obras do PES/PRISE.

2.2.1. Assistência Técnica

A assistência técnica contratada pelo Sector de Estradas, no período em análise, compreendeu serviços de longa duração nas áreas financeira, de planificação, de manutenção e de gestão de contratos, de segurança rodoviária e de desenvolvimento de negócios. O detalhe do desempenho da Assistência Técnica, consta da tabela 2.2.1(a) do anexo 1. Os especialistas contratados providenciaram serviços ao Fundo de Estradas, Administração Nacional de Estradas e as instituições parceiras do Sector, nomeadamente o Instituto Nacional de Transportes Terrestre e a Federação Moçambicana de Empreiteiros, conforme descrito na Tabela 2.2.1.

No período em análise, prestaram serviços de assistência técnica ao Sector de Estradas o total de oito especialistas, correspondente ao total de 90 homens-mês. O nível de utilização total dos especialistas contratados foi de 297 homens-mês acumulado, correspondentes a 98% do total contratado de 303 homens-mês.

As realizações de destaque compreenderam, dentre outras, a parametrização do sistema de gestão financeira, tanto a nível central como provincial, que foi consubstanciado pela tutoria aos funcionários para a operação do sistema e pelas contribuições dos Assessores Regionais de apoio à DIMAN e Delegações Provinciais na pesquisa de soluções alternativas para a melhoria do

Tabela 2.2.1: Assistência Técnica ao Sector de Estradas

Designação do Posto	Financiador	Homem-Mês
Fundo de Estradas (FE)		158
Chefe de Contas	WB	29
Assistente Chefe de Contas	Asdi	29
Assessor Garantia de Qualidade	Asdi	69
Assessor Aquisições e Relações Externas	Asdi	31
Administração Nacional de Estradas (ANE)		84
Assessor Regional Sul	Asdi	42
Assessor Regional Centro	Asdi	42
Especialista de Contratos	FED	12
Instit. Nac. Transportes Terrestres (INATTER)		24
Assessor Base Dados Segurança Rodoviária	Asdi	24
Federação Moçambicana de Empreiteiros (FME)		31
Assessor Negócios	Asdi	31
Total		297

desempenho das estradas de baixo volume de tráfego, principal elemento de ligação entre as regiões de produção e os mercados. Esta última componente tem contribuído para o alcance do objectivo do programa do Governo de incremento da mobilidade de pessoas e bens, através do desenvolvimento de infra-estruturas rodoviárias resistentes aos efeitos do tráfego e das condições climatéricas.

Não menos importantes são os desenvolvimentos alcançados com os serviços de assistência técnica às instituições parceiras do Sector de Estradas, descritas na Tabela 2.2.1(a) do Anexo 1, que resultaram no desenvolvimento de plataformas electrónicas de apoio na redução dos acidentes rodoviários e na garantia de prestação de serviços de qualidade, pelo empresariado local, para a melhoria das condições da rede nacional de estradas.

Os recursos de financiamento dos serviços de assistência técnica ao Sector de Estradas sofreram uma redução no final do período em análise, com a conclusão do acordo de financiamento do Governo da Suécia ao Sector de Estradas.

2.2.2. Consultorias e Estudos

Os serviços de consultoria e estudos, contratados pelo Sector de Estradas, compreenderam a capacitação e estudos institucionais, o controlo da qualidade e quantidade das obras de estradas e pontes e a elaboração de projectos de engenharia para infra-estruturas de estradas e de pontes.

Capacitação e Estudos Institucionais

As realizações verificadas com a prestação de serviços pelas firmas de consultoria (Tabela 2.2.2(a)) para a capacitação institucional e para a realização de estudos nas diversas áreas de gestão do programa de estradas e das instituições parceiras do sector, detalhadas na Tabela 2.2.2(d) do Anexo 1, compreenderam:

Na capacitação institucional:

- a) Finalização dos termos de referência e lançamento do concurso internacional para a contratação do “Centro de Recurso” cujo âmbito dos serviços é a disponibilização de especialistas nas diversas áreas de especialização, de resposta às necessidades específicas de serviços para a eficiente e eficaz gestão do programa de estradas;
- a) Finalização dos termos de referência e lançamento de concurso internacional para a contratação de um especialista para o desenvolvimento do empresariado nacional, na execução de obras de manutenção de estradas pavimentadas;

- b) Desenvolvimento de capacidades para a realização de inspecções e levantamento das condições das estradas, selecção da metodologia de execução e planeamento das intervenções de manutenção de estradas e;
- c) Finalização dos termos de referência para a contratação de especialistas para a revisão

Tabela 2.2.2(a): Consultorias e Estudos Institucionais

Consultorias	Unidade Orgânica
Capacitação Institucional	
Capacitação Institucional (Centro de Recursos)	MOPH/ANE/FE
Desenvolvimento Sector Privado para Manutenção de Estradas Pavimentadas	MOPH
Desenvolvimento Capacidades para Manutenção de Estradas	DIMAN
Resiliência Climática	ANE
Sistema Informação de Acidentes de Viação (SIAV)	INATTER
Sistema Informação Contravenções ao Código Estradas (SICCE)	INATTER
Sistema de Exames Multimédia (SECM)	INATTER
Estudos	
Avaliação Desempenho das Estradas de Baixo Volume Tráfego	DIMAN
Mapeamento de Depósitos de Calcário	DIMAN
Guiões para Estabilização de Solos Marginais	DIMAN
Centro de Pesquisas do Sector de Estradas	DIMAN
Levantamento das Condições das Estradas	DIPLA
Auditorias	
Auditoria Financeira, Técnica e de Licitação	FE
Auditoria técnica da N1: Xai Xai-Chissibuca	DIPRO

das especificações de dimensionamento e execução de obras de estradas resilientes às mudanças climáticas.

As consultorias institucionais incluíram ainda contratação de serviços de apoio ao Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INATTER), no desenvolvimento e implementação de plataformas electrónicas para (i) o Sistema de Gestão de Informação de Segurança Rodoviária (SGISR); (ii) para a recolha e caracterização dos dados dos acidentes rodoviários (Sistema de Informação de Acidentes de Viação – SIAV); (iii) Sistema de Informações de Contravenções ao Código de Estradas (SICCE). Os sistemas em implementação pelo INATTER, têm como objectivo a elaboração da estratégia para a redução dos índices de fatalidade pelos acidentes rodoviários na rede nacional de estradas.

Na realização de estudos institucionais:

- a) Avaliação do desempenho das estradas construídas, com recurso a soluções de engenharia de baixo custo, dentre as quais “otta seal”, laterites e bases tratadas com emulsão;
- b) Mapeamento de depósitos de calcário na Província de Inhambane, com vista a avaliar as quantidades existentes para uso na construção de camadas de pavimento nas estradas de baixo volume de tráfego;

- a) Elaboração de guiões com metodologias de estabilização de solos arenosos e não coesivos, para uso na construção de camadas de pavimento de estradas com baixo volume de tráfego;
- b) Elaboração de estratégia para a criação do Centro de Pesquisas do Sector de Estradas, para a coordenação e harmonização do desenvolvimento da componente de pesquisas do Sector;
- c) Recolha de dados de caracterização da rede de nacional de estradas para actualização da informação do Sistema de Gestão da Rede de Estradas, SiGRE/HIMS;

As consultorias institucionais, incluíram ainda a contratação de uma firma para a realização da auditoria das demonstrações financeiras do programa de estradas, para os exercícios financeiros de 2012 e 2013. O âmbito dos serviços de auditoria, incluem a realização das auditorias técnicas do programa de estradas as quais se encontram na fase de conclusão para as obras realizadas em 2012/2013 e a realização da auditoria dos processos de licitação do Sector de Estradas. Foi ainda contratada uma firma para a auditoria técnica do troço da N1 entre Xai Xai e Chissibuca, nas Províncias de Gaza e Inhambane, em resultado da ocorrência prematura de fissuras no pavimento, cujos serviços foram concluídos no período em análise. Com base na revisão do relatório pelo Sector de Estradas, foi recomendada ao auditor que procede-se à melhoria das conclusões e recomendações do relatório da auditoria e clareza na formulação da sua opinião, aspectos que foram acomodadas no relatório final.

Serviços de Engenharia, Controlo de Qualidade (Fiscalização)

Os serviços de engenharia para o controlo da qualidade das obras de estradas, compreenderam a contratação de firmas nacionais para o programa provincial de manutenção e conservação de estradas e para as obras de investimento, na reabilitação e asfaltagem de estradas e na construção e reabilitação de pontes.

Para a verificação e controlo da qualidade das obras dos programas provinciais de estradas, o Sector contratou cinco firmas nacionais de

Tabela 2.2.2(b): Consultorias Programa Provincial de Estradas

Província	2011-2013	2014-2017
Maputo	CONSULTEC, Consultores Associados	Civil Planning Group (CPG)
Gaza	CONSULTEC, Consultores Associados	Stange Consult Moçambique
Inhambane	Stange Consult Moçambique	Civil Planning Group (CPG)
Manica	Scott Wilson Moçambique	Scott Wilson Moçambique
Sofala	Scott Wilson Moçambique	Scott Wilson Moçambique
Tete	Royal Haskoning DHV	SEED/SSI
Zambézia	Scott Wilson Moçambique	Scott Wilson Moçambique
Nampula	COTOP, Consultoria Técn.Obras Públicas	CONSULTEC, Consultores Associados
C. Delgado	COTOP, Consultoria Técn.Obras Públicas	COTOP, Consultoria Técn.Obras Públicas
Niassa	Stange Consult Moçambique	CONSULTEC, Consultores Associados

consultoria (Tabela 2.2.2(b)), para as dez Províncias do país, cujos contratos de serviços terminaram em Dezembro de 2013. No período em análise, foram revistos os termos de referência e contratadas novas firmas de consultoria, cuja previsão de início dos serviços é Janeiro de 2014.

A revisão dos termos de referência dos serviços de engenharia, consistiu na inclusão de obrigações do consultor para a fiscalização das obras na rede de estradas urbanas e dos projectos com investimento externo no âmbito dos programas de desenvolvimento rural. Da revisão realizada, foram mantidas as obrigações anteriores que visam, dentre outros, contribuir para a: (i) gestão melhorada da rede provincial de estradas; (ii) planificação atempada e implementação adequada dos programas provinciais de estradas e pontes; (iii) execução das obras de estradas e pontes, a custos efectivos, com a qualidade necessária e dentro dos prazos estabelecidos; (iv) recolha e fornecimento de dados requeridos pela ANE para à elaboração de relatórios, estudos, projectos, dentre outros; (v) preservação e gestão adequada das zonas de protecção parcial das estradas; (vi) efectivo controle de carga nos veículos de modo a reduzir os danos causados na rede viária; (vii) sinalização eficiente da rede de estradas e de acordo com os padrões pré-definidos; e (viii) a aplicação dos princípios de género, prevenção do HIV/SIDA e questões ambientais que contribuam para a melhoria da qualidade das obras de estradas e pontes.

Os serviços de engenharia para a fiscalização da execução das obras de reabilitação e asfaltagem de estradas e de construção e reabilitação de pontes são na sua maioria executados por firmas internacionais de engenharia contratadas pelo Sector de Estradas. No período em análise, prestavam serviços de engenharia um total de 31 firmas, compreendendo 21 na fiscalização de obras de estradas e 10 em obras de pontes conforme descrito na Tabela 2.2.2(d) no Anexo 1. O âmbito dos serviços de consultoria, inclui a elaboração de projectos de engenharia, fiscalização da execução das obras e sua monitoria durante o período de garantia dos contratos.

Ainda com relação aos serviços de consultoria, foi celebrado o contrato de supervisão e monitoria da execução do Programa de Investimento em Estradas Regionais (Projetos-piloto), com o objetivo de desenvolver o conhecimento existente sobre as soluções alternativas para estradas rurais de baixo volume de tráfego em Moçambique e adoptá-las de forma sustentável nos programas de manutenção da ANE;

De conformidade com a planificação de médio prazo do programa de estradas e resultante das

negociações realizadas com os Parceiros de Desenvolvimento para o financiamento dos projectos prioritários do Sector de Estradas, foram, no período em análise, finalizados os termos de referência para os serviços de consultoria para a realização de projectos de engenharia de estradas e pontes. Estes serviços, compreendem um total de doze troços da rede primária de estradas, localizados nas Províncias de Maputo, Inhambane, Sofala e Zambézia e seis pontes nas províncias de Maputo, Gaza, Manica, Zambézia e Nampula, conforme descrito na Tabela 2.2.2 (e) no Anexo 1. Os detalhes dos projectos são descritos no parágrafo 5.4 deste relatório.

2.3. Formação

Para dar uma resposta eficaz aos desafios resultantes da crescente demanda de utentes de melhores vias de comunicação e assim garantir a conectividade, transitabilidade e mobilidade de pessoas e bens, o Sector de Estradas continuou, no período em análise, a implementar acções de formação para os funcionários do Sector e instituições parceiras. Estas acções compreenderam:

Formação Sectorial

A formação sectorial é direccionada aos técnicos das sedes e delegações provinciais da ANE e FE, nas diversas matérias de gestão da rede rodoviária nacional e contou com a participação de um total de 188 funcionários dos quais, 48 de longa duração e 140 de curta duração.

Participaram nos cursos de longa duração, um total de 16 funcionários nas áreas de mestrado em Engenharia de Estruturas (1); Engenharia de Transportes (2); Engenharia de Pavimentos (2); Gestão de Projectos (1); Vias de Comunicação e Transportes (9); e em Economia (1) e de 14 funcionários na licenciatura em Engenharia Civil (9); Assessoria de Direcção (2); e em Ciências Jurídicas (1).

Os cursos de curta duração, que envolveram um total de 140 funcionários, compreenderam formação sobre normas FIDIC (4); Avaliação de Desempenho de Estradas Revestidas de Baixo Volume de Tráfego (5); Construção e Manutenção de Estradas de Baixo Volume de Tráfego (22); Segurança Rodoviária (1); Garantia de Qualidade de Sinalização (1); Políticas Públicas Locais e Descentralização (2); Gestão Financeira de Projectos (1); Contagem de Tempo (2); Desafio de Secretariado Digital (3); Gestão de Resultado (3) e participação na Conferência Bienal sobre Arquivos (1) e na Conferência sobre transferência de tecnologia (1).

Formação das Instituições Executoras

As acções de formação do programa de estradas foram extensíveis aos técnicos das instituições executoras, que se beneficiam de financiamento pelo Sector de Estradas, nomeadamente os Governos Distritais e Autárquicos.

Estas acções de formação que incidiram sobre matérias de gestão de programas de conservação das estradas, consistiram na realização de seminários regionais para os técnicos dos Serviços Distritais de Planeamento e Infra-estruturas das regiões Sul e Norte e em seminários para os técnicos de infra-estruturas das Autarquias da região Sul.

Os seminários regionais, ministrados pelos funcionários do Sector de Estradas e com apoio de técnicos do Centro de Formação de Estradas do Chimoio, versaram sobre a planificação das intervenções; elaboração de mapas de quantidades e estimativa de custos; contratação das obras; monitoria da execução e elaboração de relatórios de progresso. Os seminários abordaram também a componente financeira relacionada com os procedimentos de prestação de contas e de elaboração e relatórios das despesas com a execução dos contratos de obras.

Participaram nos seminários um total de 150 funcionários, dos quais 90 provenientes dos Serviços Distritais de Planeamento e Infra-estruturas e os restantes 60 das Autarquias.

Estes seminários tiveram uma avaliação positiva pelos participantes, dada a objectividade e simplicidade na abordagem dos assuntos e metodologia de trabalho aplicada (teoria e prática). E estes transformaram-se em espaço de diálogo aberto e de troca de experiência entre as partes (funcionários do Sector e técnicos municipais), em relação ao “melhor fazer”. Os resultados desta interacção mostraram, no entanto, haver necessidade de acções contínuas de formação, tal como solicitado pelos próprios participantes, visto que as dificuldades nas matérias dadas ainda persistem.

2.4. Infra-estruturas

Com o objectivo de melhorar as condições de trabalho que tem impacto directo no desempenho dos técnicos, a nível da ANE Sede, decorrem trabalhos de reabilitação das respectivas instalações. Estes trabalhos incluem gabinetes de trabalho, auditório, arquivo e biblioteca. A nível das Delegações Provinciais, foram concluídas as obras de reabilitação do edifício da Delegação de Inhambane e adjudicadas as obras para a construção do edifício da Delegação da ANE Sofala cuja duração é de 12 meses.

2.5. Equipamento

Com objectivo de dotar os técnicos de meios e condições de trabalho, foi adquirido diverso

equipamento sendo de destacar, viaturas para as Delegações Provinciais, equipamentos informáticos e geradores para as sedes da ANE e FE.

3. Manutenção de Estradas

No âmbito da preservação do património viário, foram programadas actividades de manutenção de rotina e periódica de estradas classificadas e de conservação das estradas distritais e urbanas. A execução do programa de manutenção é a nível provincial e tem como principais actores as Delegações Provinciais da ANE, com função executiva, assistidas pelas empresas de consultoria, que garantem o controlo da qualidade e das quantidades das intervenções realizadas. O programa de manutenção provincial é suplementado pelo financiamento e assessoria pelo Sector de Estradas aos programas de conservação das estradas distritais e municipais, implementadas pelos Governos dos Distritos e pelas Autoridades Autárquicas, respectivamente.

3.1. Conservação de Estradas Municipais

Para a implementação do programa de conservação de estradas municipais, o Fundo de Estradas atribui dotações fixas às autoridades Municipais para a gestão da rede de estradas sob sua jurisdição. 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 e corresponde à 10% das receitas consignadas ao Fundo de Estradas, incidentes sobre as taxas do gásóleo e da gasolina que são distribuídas por critérios estabelecidos às Autarquias existentes no País.

No presente ano, o orçamento estabelecido para o programa foi de 313.400.000 MT, o qual foi alocado às 43 autarquias do País (Tabela 3.1(a) do Anexo 1), de conformidade com os níveis e categorias em que cada uma delas se encontra enquadrada. Com base nas verbas alocadas, foram planificados para o período em análise intervenções em 150 km de estradas.

As realizações verificadas com a implementação do programa de estradas municipais compreenderam a conservação de 125 km de estradas, correspondente ao grau de realização física de 83% (Tabela 1) e a despesa de 185,384,738.00 MT correspondente a realização

Tabela 3.1: Conservação de Estradas Municipais

Província	Dotação 2013	Despesa 2013	Grau Realiza (%)
Maputo	43,836.40	49,834.47	114
Gaza	32,844.40	15,003.76	46
Inhambane	29,448.40	17,821.33	61
Manica	26,052.40	9,738.11	37
Sofala	28,316.40	4,375.36	15
Tete	19,260.40	19,193.10	100
Zambézia	32,844.40	14,100.83	43
Nampula	48,692.40	35,032.15	72
Cabo Delgado	26,052.40	3,854.45	15
Niassa	26,052.40	16,431.17	63
Total	313,400.00	185,384.74	59

financeira de 59% (Tabela 3.1).

Da análise combinada da realização do programa de estradas urbanas (Figura 3.1), conclui-se que as províncias de Maputo e Nampula apresentam realizações acima da média e as de Sofala, Cabo Delgado e Manica com realizações baixas. Por outro lado, verifica-se uma tendência generalizada da contratação de obras acima dos limites orçamentais atribuídos, que associada a baixa realização das despesas do programa, com excepção das Províncias de Maputo e Tete, cria constrangimentos na gestão eficiente do programa, no seu todo.

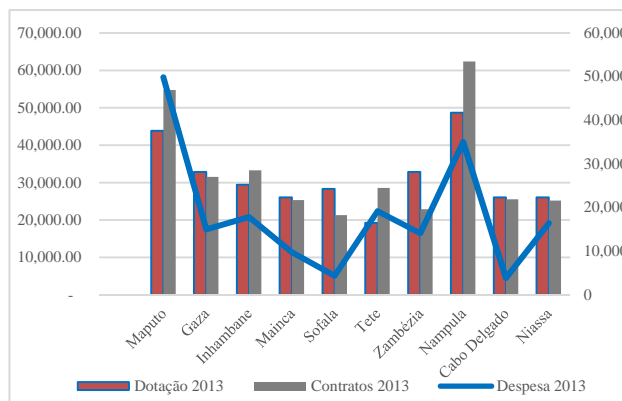


Figura 3.1: Programa de Estradas Municipais

As conclusões da análise acima consubstanciam as já formuladas pelo Sector de Estradas, no âmbito da monitoria dos programas de estradas, para a necessidade de esforços redobrados no sentido de se assegurar a implementação dos programas de estradas dentro dos prazos estabelecidos (1 de Janeiro a 31 de Dezembro de cada ano), evitando os persistentes atrasos que se vêm verificando. As principais causas destes atrasos estão associadas dentre outras, ao seguinte:

- A programação de actividades de estradas com base em fundos referentes a exercícios financeiros já encerrados,
- A adopção de procedimentos de *procurement* que violam o Regulamento de Contratação de Empreitada de Obras Públicas, Fornecimento de Bens e Prestação de Serviços ao Estado – Decreto nº 15/2010, nomeadamente a falta de saneamento das propostas e a falta de documentos de concurso;
- Atrasos na submissão dos processos de prestação de contas, como condição para a recepção de mais recursos financeiros.

Para a mitigação destes constrangimentos, o Sector de Estradas continuou a desenvolver mecanismos de acompanhamento e monitoria das actividades desenvolvidas pelas autarquias, com maior destaque para as recentemente criadas, quer ao nível das Delegações Provinciais do FE e da ANE, assim como da SEDE do FE. Estes mecanismos incluem a elaboração de procedimentos expeditos de gestão do programa e acções de formação nas matérias de contratação e implementação dos programas de estradas e de prestação de contas.

3.2. Conservação de Estradas Distritais

O programa de estradas distritais financiado pelo Fundo de Estradas em parceria com a DANIDA, compreendeu a atribuição de dotações no valor de 2,000,000 MT a cada um dos 130 Distritos. Em conformidade com os recursos disponibilizados, foram programados para 2013 intervenções em cerca de 1,100km de estradas distritais. As intervenções inicialmente previstas, foram revistas para 2,695 km, de conformidade com as prioridades definidas a nível local.

Da extensão revista, foram executadas intervenções em 2,134 km correspondentes à

Tabela 3.2: Conservação de Estradas Distritais

Províncias	Programação Física (m)			Programação Financeira (x1,000 MT)		
	Plano	Realizado	Grau Realiza (%)	Plano	Realizado	Grau Realiza (%)
Maputo	37	31	83	14,601	12,832	88
Gaza	136	110	81	20,286	19,419	96
Inhambane	130	115	88	25,668	20,685	81
Sofala	438	124	28	17,854	3,942	22
Manica	157	100	63	12,319	5,415	44
Tete	311	299	96	20,884	16,807	80
Zambézia	416	379	91	33,971	21,511	63
Nampula	287	272	95	39,425	35,681	91
Cabo Delgado	199	135	68	30,910	21,375	69
Niassa	585	571	98	27,904	27,105	97
Total	2,695	2,134	79	243,823	184,772	76

realização física de 80% e à despesa 184,772,630 MT, correspondente a 76% do valor alocado para o Programa de Estradas Distritais (Tabela 3.2). Os detalhes das realizações de cada um dos Distritos são apresentados na Tabela 3.2(a) dos Anexos 1 e 2.

A análise combinada da realização do Programa de Estradas Distritais (Figura 3.2), mostra um desempenho diferenciado das províncias com as províncias do Sul, de Nampula e Cabo Delgado a apresentarem despesas elevadas para o volume de trabalhos realizados, comparativamente à região Centro e parte da região Norte. Esta tendência resulta da priorização dos investimentos para infra-estruturas de drenagem e hidráulicas na região Sul, devido às características topográficas locais, as quais não são quantificáveis em termos de extensão. A tendência

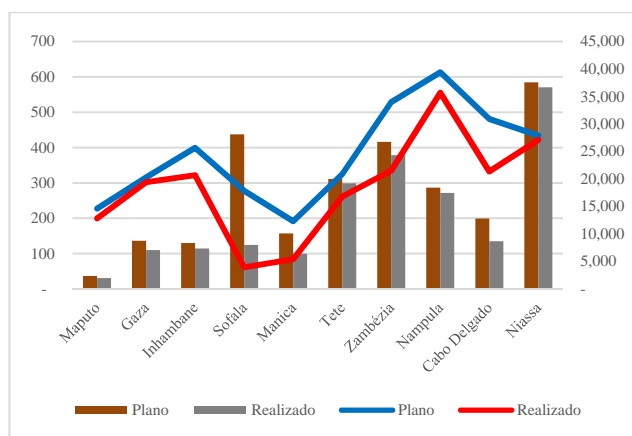


Figura 3.2: Conservação de Estradas Distritais

verificada na análise combinada, é contudo amortecida pela realização física do programa, que apresenta volumes de trabalho próximo aos planejados, com exceção das Províncias de Sofala, Manica e Cabo Delgado.

O Programa de Estradas Distritais, conta ainda com as contribuições, para além do Programa de Apoio ao Sector Agrícola da DANIDA, que co-financia as dotações do Fundo de Estradas, do Programa de Promoção de Mercados Rurais (PROMER) e do Programa de Promoção da Pesca Artesanal (PROPESCA), financiados pelo Fundo Internacional de Desenvolvimento Agrícola (FIDA). Os detalhes destes programas são descritos no Anexo 2 a este relatório, que inclui tabelas de detalhes das intervenções programadas e realizadas.

3.3. Emergências

As acções de reparação de emergência executadas na rede nacional de estradas, no período em análise, consistiram na conclusão das obras de reposição das secções das estradas danificadas pelas chuvas ocorridas na época de 2011/2012 e no levantamento das condições das secções afectadas pelas cheias de 2012/2013.

Emergências 2011/2012

As chuvas intensas e ciclones ocorridos no período chuvoso de 2011/2012 resultaram em danos consideráveis na rede de estradas, com maior incidência para a rede de estradas não pavimentadas, localizadas nas Províncias de Maputo, Gaza, Tete, Zambézia, Nampula, Niassa e Cabo Delgado. Os danos causados por esta intempérie resultaram em destruições totais ou parciais de importantes infra-estruturas rodoviárias, com destaque para as erosões e cortes ocorridas na Estrada Nacional N1 no Distrito da Manhica e o desabamento do Drift de Boane sobre o Rio Umbeluzi na N200 em Boane.



Figura 3.3(a): Drift de Boane

A previsão orçamental para a reparação dos danos, elaborada com base nos levantamentos efectuados às secções das estradas afectadas, foi parcialmente financiada pelos recursos do Orçamento do Estado no ano de 2012, tendo o défice sido coberto pela contribuição do Banco Mundial, cuja efectividade foi em finais de 2012 e princípios de 2013.

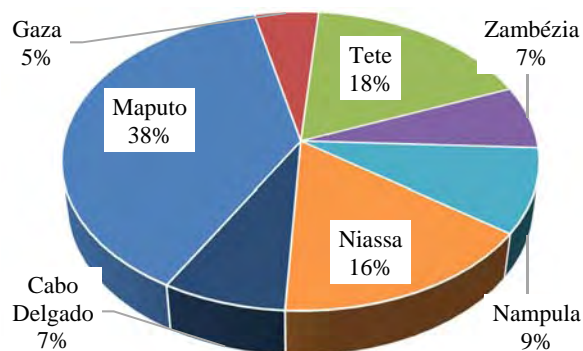


Figura 3.3(a): Reparações de Emergências

No período em análise, foi concluída a

totalidade dos contratos de reparações de emergência, os quais se encontram no período de garantia.

As despesas realizadas com a execução do programa centraram-se nas províncias de Maputo (38%), Tete (18%) e Niassa (16%), as mais afectadas pelas chuvas (Figura 3.3(a)).

Emergências 2012/2013

As chuvas intensas que assolaram Moçambique e os países vizinhos, no terceiro trimestre de 2012 e primeiro de 2013, originaram cheias em diversas bacias hidrográficas do país com incidência para o rio Limpopo na Província de Gaza. Os levantamentos efectuados imediatamente após o período das cheias, quantificou a destruição de cerca de 4,000 km de estradas, 30 unidades de pontes de média e pequena dimensão e cerca de 76 estruturas de drenagem constituídas por 14 drifts e 62 aquedutos. A extensão da rede de estradas afectadas, teve como impacto a redução em cerca de 13% dos índices de transitabilidade nos cerca de 30,000 km da rede rodoviária nacional, e incidiram sobre a rede de estradas das províncias de Gaza, Tete, Inhambane e Sofala.

A estimativa de custos resultantes dos levantamentos realizados, foi de cerca de 3,400,000,000 MT, dos quais cerca de 74% do necessários para o financiamento das reparações na Província de Gaza (Figura 3.3(b)). Para o financiamento destas obras, o Sector de Estradas lançou

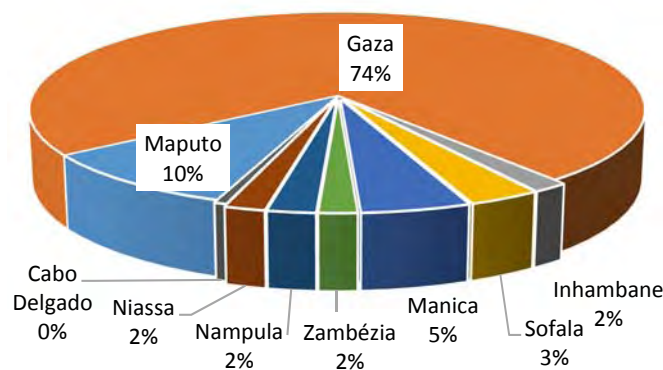


Figura 3.3(b): Reparções de Emergência

apelos aos Parceiros de Desenvolvimento, tendo o Banco Mundial e o Reino Unido, através do DFID respondido positivamente. Das negociações realizadas com estas organizações, foram estabelecidos cenários de financiamento de curto e médio prazo, de conformidade com a complexidade dos danos. Os cenários de financiamento, preveem a realização de intervenções de curto prazo, através de contratos por “série de preços” e, de médio prazo, através de contratos de “concepção e construção” (design and build).

Estes contratos serão em função dos níveis de destruição das secções das estradas, quantificadas pelos levantamentos das condições destas estradas.

Na concepção e execução das obras de reparações de emergência, serão incorporadas acções de resiliência climática, com vista a mitigar a ocorrência cíclica dos danos causados pelas

acções resultantes das chuvas e das cheias.

As realizações verificadas, no período em análise, com a implementação da modalidade de curta duração, consistiram na assinatura dos contratos para os oito lotes acima mencionados estando a consignação das obras programada para os princípios de 2014.



Figura 3.3(b): R890: Chókwè-Guijá

As intervenções através dos modelos de contrato “*Design and Build*”, para a modalidade de média duração, está prevista a contratação de um consultor qualificado para a avaliação dos danos de grandes dimensões ocorridos nas estradas, elaboração do projecto de engenharia e dos documentos de concurso e fiscalização da



Figura 3.3(c): N221: Chibuto-Guijá

execução das obras. Para o efeito, foram finalizados os termos de referência, solicitada a manifestação de interesse e está em curso a avaliação das propostas para a selecção do consultor. O anexo 3 a este relatório, descreve em detalhe o programa de emergência acima mencionado, incluindo tabelas com descrição das estradas afectadas.

3.4. Manutenção de Rotina

Na componente de Manutenção de Rotina, foram inicialmente planificadas intervenções em 19,000 km, os quais foram reprogramados para 21,606 km, compreendendo 16,491 km em estradas não revestidas e 5,116 km em estradas revestidas. A realização física no período em referência foi de 20,031 km, dos quais 15,273 km em estradas não revestidas e 4,759 km em estradas revestidas, correspondendo a 93% da realização em relação ao total reprogramado para o presente ano. A Tabela 3.4(a) do Anexo 1, apresenta o detalhe por província, em relação a execução desta actividade, que é ilustrada na Figura 3.4.

O desempenho verificado com a implementação do programa de manutenção situou-se acima dos 80% à excepção da Província de Gaza cuja realização foi de 63%, justificado pelos danos na rede rodoviária, causados pelas intensas chuvas e cheias, ocorridas nos princípios de 2013, conforme descrito no parágrafo 3.3.

O desempenho positivo deste programa, deve-se por um lado a adopção de contratos plurianuais, que permitem a realização de intervenções contínuas e atempadas de manutenção de rotina em preparação para o período de chuvas e de reparações dos danos causados pelas intempéries. Por outro lado, esta metodologia permite que os empreiteiros façam investimentos a médio prazo para a aquisição de equipamento ou contratação de pessoal.

Para efeitos de análise da tendência das despesas comparativamente as realizações do programa de manutenção, apresenta-se na Figura 3.4 a análise combinada das realizações física e

financeira. Esta análise permite concluir existir uma certa correlação entre a curva das despesas com as realizações, caracterizadas por um crescimento de Sul para Norte para as estradas não pavimentadas e uma certa estabilidade nas despesas com as estradas pavimentadas.

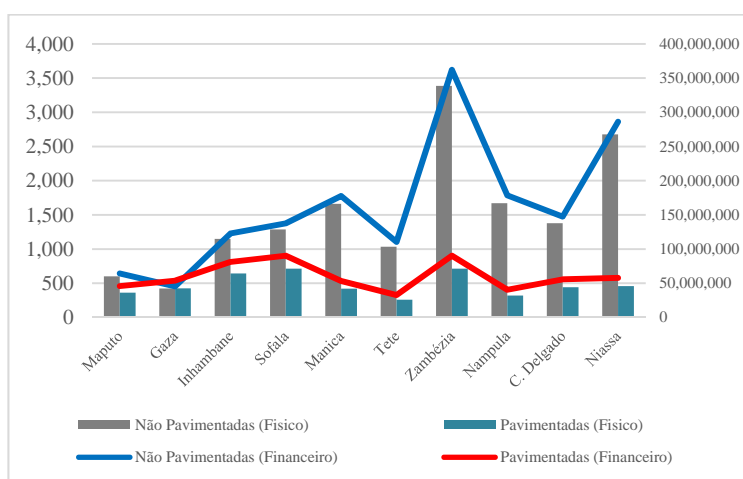


Figura 3.4: Programa de Manutenção de Rotina

É contudo importante deixar registado que o desempenho do programa de manutenção nas províncias de Tete, Nampula e Cabo Delgado, que apresentam índices de realizações abaixo da média nacional.

3.5. Manutenção Periódica

As actividades de manutenção periódica programadas para o ano de 2013, priorizaram intervenções numa extensão de 138 km de estradas não revestidas e revestidas nas províncias de Gaza, Sofala, Zambézia, Nampula e Cabo Delgado. No período em análise foram realizadas intervenções numa extensão de 123 km correspondendo ao grau de realização de 89%

Tabela 3.5: Manutenção Periódica

Província	Estrada	Plano (km)	Realização (km)	Grau Realiza (%)
Estradas Pavimentadas		36	30	83%
Gaza	R445: Macarretane - Massingir	5	5	100%
Sofala	N6: Chimoio - Machipanda	15	15	100%
Zambézia	R642/R1116: Quelimane - Zalala	10	10	100%
C. Delgado	N1: Pemba – Metoro	6	0	0%
Estradas Não Pavimentadas		102	93	91%
Nampula	R705: Chipene – Posto Lúrio	45	44	98%
C. Delgado	R762: Limite Metuge - Quissanga	15	15	100%
	R763: Palma - Nangade	30	22	73%
	R1252: Mapupulo - Mirate	10	10	100%
	N/C: CrzR760 – Praia Uepeponi	2	2	100%
Total		138	123	89%

comparativamente ao programado para o período em referência, conforme descrita na Tabela 3.5.

As obras de manutenção periódica consistiram da reparação da plataforma, através do tapamento de buracos, escarificação e reconstrução de algumas secções da base, reconstrução e reposição de aquedutos danificados, dentre outras.

As realizações verificadas com a implementação dos contratos de manutenção periódica, compreenderam:

N6: Chimoio – Machipanda

Este troço da estrada com uma extensão de 130 km, fica localizado na Província de Sofala e faz parte do Corredor da Beira, estabelecendo a ligação entre o Porto da Beira e o Zimbabwe.

As intervenções de manutenção periódica realizadas, visam garantir a transitabilidade deste troço de estrada, enquanto decorre o processo da mobilização de recursos financeiros para a reabilitação deste corredor. As obras de manutenção periódica, consistiram de intervenções nas secções críticas, através do tapamento de buracos, selagem de fissuras, reparação de bordos e reposição das infra-estruturas de drenagem.



Figura 3.5(a): N6: Chimoio-Machipanda

R445: Macarretane-Massingir

A estrada R445, entre Macarretane e Massingir, localiza-se na zona centro-nordeste da Província de Gaza, e beneficia de obras de manutenção periódica ligeira desde o ano de 2011, que consistem na reparação faseada da plataforma, através do tapamento de buracos, escarificação e reconstrução de algumas secções da base, reconstrução de aquedutos danificados.

Durante o presente ano, foram concluídas as obras de manutenção periódica dos 104 km



Figura 3.5(b): R445: Macarretane-Massingir

da estrada e procedida a sua entrega provisória. Para além dos trabalhos acima descritos, foram

asfaltados cerca de 2.6 km das ruas principais da Vila de Massingir.

N1: Pemba – Metoro

As obras de manutenção periódica deste troço, com cerca de 74 km, consistem de intervenções numa extensão contínua de 6 km, compreendendo o tapamento de buracos, melhoria do sistema de drenagem e resselagem de secções críticas. No período em análise, foi concluída a elaboração do caderno de encargos para o lançamento do concurso de obras para as restantes secções da estrada.

R642/R1116: Quelimane – Zalala

O troço constituído pelas estradas R642 e R1116, de 37 km, estabelece a ligação entre Quelimane, capital da Província da Zambézia e a Praia da Zalala. Pretende-se com esta intervenção, asfaltar de forma faseada toda a extensão da estrada, estando, no presente momento, em fase de conclusão os primeiros 5 km, dos 10 km programados, contados a partir da Praia da Zalala, em direcção à Cidade de Quelimane.

3.6. Melhoramentos Localizados

Com vista ao aumento dos índices de transitabilidade na rede rodoviária nacional, o PES/PRISE inclui nas suas acções a realização de obras de melhoramentos localizados em troços seleccionados de estradas, as quais se enquadram no princípio de garantia de acesso. As intervenções consistem na execução de revestimento das secções críticas que criam problemas de intransitabilidade da rede de estradas bem como na construção e/ou reabilitação de pequenas obras de arte e estruturas de drenagem.

A programação e implementação do programa de melhoramentos localizados é realizada a nível da Província, e enquadra-se no programa de manutenção de estradas. Para o ano de 2013, foram programadas intervenções com vista a tornar transitável uma extensão de cerca de 975 km, tendo no período em análise sido realizadas intervenções que asseguraram a transitabilidade em mais 377 km.

3.7. Manutenção de Pontes

O programa de manutenção de rotina de pontes, priorizou em 2013, como nos anos anteriores, intervenções nas pontes recentemente construídas, que estão

Tabela 3.7: Manutenção de Pontes

Designação	Província	Extensão (m)
Ponte Ilha de Moçambique	Nampula	3,300
Ponte Armando Guebuza	Sofala/Zambézia	2,400
Ponte de Lugela	Zambézia	270
Ponte sobre o Rio Rovuma	Cabo Delgado	720
Ponte Samora Machel	Tete	720
Ponte da Moamba	Maputo	300
Ponte do Guijá	Gaza	490
Ponte de Sicacati	Inhambane	200
Total		8,400

descritas na Tabela 3.7 e compreendeu a execução de actividades de limpeza do tabuleiro, corte de capim junto dos encontros, remoção de troncos a montante das pontes após o período de chuvas, reposição do sistema de iluminação, reposição de guardas danificadas e reposição dos elementos de segurança nos acessos às pontes.

4. Programa de Pontes

Visando estabelecer ligações seguras entre os diversos pontos do País, através de actividades de construção e reabilitação de pontes, foi programada para o ano de 2013 a continuidade da construção das pontes sobre o rio Zambeze na Província de Tete e o início da construção das pontes sobre os Rios Pómpuè, Muíra, Macuca, Chidge-Casados, Chidge-Mangale, Tsanzabue, Nhagucha e Sangadze I e II, nas Províncias de Manica e Sofala. Está ainda programada a reabilitação das pontes sobre o rio Inharrime, na Província de Inhambane, Save, de ligação entre as Províncias de Sofala e Inhambane e sobre o Rio Limpopo na entrada da cidade de Xai em Gaza, Rio Lualua na província da Zambézia com extensão total de 1,255 metros.

Os progressos alcançados com a execução e preparação dos projectos de pontes acima mencionados são descritos nos parágrafos que se seguem.

4.1. Construção de Pontes

O programa de construção de pontes compreende um total de nove unidades com cerca de 734

metros de comprimento, localizadas nas Províncias de Sofala e Manica.

Durante o período em análise, as actividades realizadas consistiram na consignação das obras aos empreiteiros seleccionados em Maio de 2013. Em resultado da consignação das obras, os empreiteiros iniciaram as actividades de mobilização e a elaboração dos projectos executivos das pontes.

Tabela 4.1: Construção de Pontes

Projecto	Província	Extensão (m)
Ponte Rio Muíra	Manica	310
Ponte Rio Pómpue	Sofala	110
Ponte Rio Sangadze I	Sofala	30
Ponte Rio Sangadze II	Sofala	44
Pontes Rio Macuca	Manica	50
Pontes Rio Chidge-Casados	Manica	50
Pontes Rio Chidge-Mangale	Manica	30
Pontes Rio Tanzábue	Manica	90
Pontes Rio Nagucha	Manica	20
Total		734

4.2. Reabilitação de Pontes

Para o programa de reabilitação de pontes, estão previstas intervenções em quatro pontes principais localizadas ao longo da estrada N1, cujo período de vida se aproxima do seu limite, tendo como consequência a redução das condições de estabilidade e de capacidade de carga.

Durante o período em análise, registaram-se desenvolvimentos diferenciados com a

implementação dos projectos, nomeadamente: inspecção e levantamento técnico para a elaboração do mapa de quantidades e lançamento do concurso para a ponte sobre o rio Inharrime em

Tabela 4.2: Reabilitação de Pontes

Designação	Província	Extensão (m)
Ponte de Inharime	Inhambane	120
Ponte Rio Save	Sofala/Inhambane	875
Ponte Xai-Xai	Gaza	210
Ponte Rio Lualua	Zambézia	50
Total		1,255

Inhambane; contratação da firma de consultoria para a execução do projecto de engenharia da ponte sobre o rio Save em Inhambane; assinatura do contrato para a elaboração do projecto de engenharia para a ponte sobre o rio Limpopo em Xai Xai e conclusão das obras de reabilitação da ponte sobre o Rio Lualua, que se encontra no período de garantia.

Não obstante estes desenvolvimentos, o Sector de Estradas continuou a negociar aos diversos níveis, a mobilização de recursos para o financiamento das obras de reabilitação das pontes de Inharrime, Save e Xai Xai.

5. Reabilitação e Asfaltagem de Estradas

O programa de investimento do Sector de Estradas, compreende para além da construção e reabilitação da rede principal de pontes, a reabilitação e asfaltagem de estradas regionais e nacionais. Os capítulos que se seguem, descrevem os desenvolvimentos verificados com a implementação dos projectos de investimento nestas estradas.

5.1. Estradas Regionais

O programa de reabilitação de estradas regionais, à semelhança do programa de manutenção, é implementado a nível provincial e visa responder as prioridades locais de garantia de infra-estruturas rodoviárias duradoiras que assegurem a mobilidade permanente de pessoas e bens.

O programa compreende para além do financiamento às obras de reabilitação, o programa de investimento em estradas regionais (PIER/RRIP) e o projecto integrado de polos de desenvolvimento, que visa, por um lado, a pesquisa de soluções de baixo custo para este tipo de estradas e, por outro, o desenvolvimento das empresas locais na execução de obras em estradas asfaltadas.

5.1.1. Reabilitação de Estradas Regionais

O programa de reabilitação de Estradas Regionais, cujos projectos são priorizados a nível da província, planificou para

Tabela 5.1.1(a): Reabilitação de Estradas Regionais

Estrada	Província	Plano (km)	Realiza (km)	Grau Realiza (%)
R951: Nhamagua-Nguawala	Manica	94	43	79.6
R697: Imala-Mecuburi	Nampula	20	20	100
R1205: Nicutcha-Nipepe	Niassa	58	58	100
Total Geral		132	121	91.7

2013, intervenções numa extensão total de 203 km nas dez províncias do país. No período em análise, somente três províncias (Manica, Nampula e Niassa), haviam iniciado com as obras de reabilitação de estradas regionais numa extensão de 132 km. As realizações verificadas com a implementação dos contratos de reabilitação acima mencionadas, foram de 121 km, correspondentes ao grau de realização de 92%, conforme descrito na Tabela 5.1.1(a).

Programa de Investimento em Estradas Regionais

O programa de investimento em Estradas Regionais (PIER/RRIP) tem como objectivo garantir a transitabilidade ao longo de todo o ano, nos vários troços das estradas que estabelecem ligações importantes, mas que pela sua natureza, são caracterizadas por serem estradas de baixo volume de tráfego. Para o efeito, foi estabelecido o PIER/RRIP, consiste na realização de intervenções dirigidas em secções críticas com recurso a diferentes técnicas de baixo custo, tais como o uso do “otta seal”, “slurry seal”, “sand seal”, nas camadas de revestimento; o tratamento da camada de base com emulsão, entre outras.

Para 2013, foram programadas intervenções numa extensão de 78 km, nas dez províncias do país, conforme descrito na Tabela 5.1.1 (b) e 5.1.1(d) do Anexo 1. Os progressos alcançados com a implementação do

Tabela 5.1.1(b): Investimento em Estradas Regionais (PIER/RRIP)

Província	Estrada	Plano (km)	Realiza (km)	Grau Realiza (%)
Maputo	R407: Crzr400- Changalane	5	4.5	90
	R807: Machava Socimol-Matola Gare	5	4.5	90
Gaza	R450: Malehice- Mandlakazi	15	8.34	56
Inhambane	NC: Cruz N1- Agostinho Neto/Mutamba	6	3.83	64
	R901:Cruz N242- Praia da Barra	6	3.46	58
Sofala	N/C: Muxungue- Chibabava	5	5	100
Manica	R523:Chimoio- Quedas	5	10	200
Tete	R605: Mpulo- Tsangano	5	2	40
Zambézia	R640:Zero- Mopeia	10	0.35	4
Nampula	R695: Lalaua- Meti	12	6.17	51
Niassa	R723:Metarica- Nacumua	N/A		75
	R726:Mussa- Muembe	0.25	0.25	100
C. Delgado	R760: Mecufi-Muxara	4	0	0
Total		78.25	48.4	62

programa, compreenderam intervenções numa extensão de 48 km, correspondente a 62% do planificado, incluindo a realização de obras de construção de estruturas hidráulicas e de drenagem.

Os progressos verificados com a implementação do PIER/RRIP nos anos de 2012 e 2013 respectivamente, foram caracterizadas por um desempenho irregular, motivado pela incerteza na disponibilização de recursos para o financiamento das intervenções previstas. Esta incerteza, deveu-se a retirada do financiador externo do programa, que resultou em constrangimentos financeiros para a execução das obras.

Pólos de Desenvolvimento

Com vista a otimizar os impactos dos megaprojetos na geração de emprego e de receitas para a economia local, o Governo de Moçambique desenvolveu o Projecto Integrado de Pólos de Desenvolvimento. Esta iniciativa, prevê para além dos objectivos acima mencionados, o

desenvolvimento de acções para a melhoria do desempenho das empresas locais e dos pequenos agricultores, com vista a contribuir para o crescimento das oportunidades de emprego remunerado e da comercialização dos excedentes da produção agrícola.

Tabela 5.1.1(c): Polos Integrados de Desenvolvimento

Estrada	Província	Extensão (km)
R604: Mphulu-Tsangano-Ulúnguè	Tete	100
R605: Ulúnguè-Dómuè-Furancungo	Tete	100
R702: Crz N7-Nacala-a-Velha	Nampula	20
Total		220

Para a componente de estradas, foram programadas intervenções numa extensão de 220km de estradas regionais, localizadas nos pólos de desenvolvimento de agronegócios de Tete, no vale do Rio Zambeze e na Zona Económica Especial de Nacala no corredor de Nacala (Tabela 5.1.1(c)). No período em análise, foram finalizadas as negociações com um os parceiros do projecto, o Banco Mundial, estando, em fase de conclusão, os termos de referência para a contratação dos serviços de consultoria para a elaboração dos estudos de engenharia dos projectos de reabilitação das estradas seleccionadas. Os detalhes do Projecto Integrado de Polos de Desenvolvimento, são descritos no Anexo 5 com a lista das estradas a serem intervencionadas.

5.1.2. Asfaltagem de Estradas Regionais

As acções de asfaltagem de estradas regionais, inserem-se no programa de pesquisa e investigação de metodologias e soluções de baixo custo para esta categoria de estradas, caracterizadas por possuírem baixos volumes de tráfego e importância sócio-económica elevada.

Tabela 5.1.2: Asfaltagem de Estradas Regionais

Estrada	Província	Plano (km)	Realiza (km)	Grau Realiza (%)
R412: Magude-Motaze	Maputo	10	0	0
R640: Mopeia-Luabo	Zambézia	2	0	0
NC: Ntchinga-Chitunda	C. Delgado	5	5	20
R763: Namaua-Nangade	C. Delgado	13	8.5	31
Total		30	13.5	45

As intervenções para a asfaltagem destas estradas regionais, visam a melhoria das condições de resistência às cargas do tráfego e aos efeitos climáticos, através da pavimentação por etapas, de secções específicas das estradas que apresentem características particulares de funcionalidade, com maximização do uso de recursos localmente disponíveis.

Para o ano de 2013 foram programadas intervenções numa extensão de 30 km, nas Províncias de Maputo, Zambézia, Tete e Cabo Delgado. Com base nesta programação, foi executada a asfaltagem de 13.5 km, correspondentes ao grau de realização de 45 %. Nas estradas com realização nula, foi concluída a mobilização dos empreiteiros e iniciados os levantamentos topográficos e construção das obras de drenagem em toda a extensão da estrada. As intervenções compreenderam ainda a limpeza do terreno de implantação da estrada, abertura de desvio e sinalização, escavação, transporte, espalhamento, nivelamento, rega e compactação de solos em aterro e abertura de câmaras de empréstimo

5.2. Estradas Nacionais

5.2.1. Reabilitação de Estradas Nacionais

Os projectos de reabilitação de estradas nacionais, enquadram-se no princípio de investimento estratégico, que tem como objectivo restaurar a integridade estrutural da rede primária de estradas.

Para o ano de 2013, foi programada a reabilitação de 100 km de estradas nacionais, localizadas nas Províncias de Nampula e de

Cabo Delgado. As realizações acumuladas verificadas no período em referência foram de 123 km correspondente ao grau de realização de 123%, comparativamente ao planificado (Tabela 5.2.1).

Tabela 5.2.1: Reabilitação de Estradas Nacionais

Estrada	Província	Plano (km)	Realiza (km)	Grau Realiza (%)
N1: Rio Ligonha-Nampula	Nampula	20	25	125
N1: Namialo-Rio Mecutuchi	Nampula	15	43	287
N1: Rio Mecutuchi-Rio Lúrio	Nampula	15	23	153
N380: Macomia-Oasse	C.Delgado	50	32	64
Total		100	123	123

Os detalhes dos projectos acima descritos são apresentados nos parágrafos que se seguem:

5.2.1.1. Estrada N1: Rio Ligonha – Nampula, 103 km

A execução do contrato de reabilitação do troço da N1 acima mencionada, registou um progresso físico geral de 125%, resultante da asfaltagem de 25 km da estrada no período em análise. As extensões acumuladas da construção das camadas do pavimento, compreenderam 103 km da camada da sub-base e da base estabilizada e 100 km da primeira e segunda camada de revestimento. Em termos globais, foram revestidos até ao final do período em análise uma extensão de 100 km da estrada.

5.2.1.2. N1: Namialo – Rio Lúrio, 150 km

O projecto de reabilitação desta estrada, compreende a execução de dois contratos cobrindo os

troços desde Namialo até ao limite da Província de Nampula com a de Cabo Delgado.

Estrada N1: Namialo – Rio Mecutuchi,
75 km

O contrato de reabilitação do troço da N1 entre Namialo e Rio Mecutuchi, está praticamente concluído, com a finalização das obras de pavimentação da estrada. Estão em curso as obras de sinalização, colocação de lancis e de proteção de aterros com gabiões.



Figura 5.2.1.2(a): N1: Namialo-Rio Mecutuchi

Estrada N1: Rio Mecutuchi – Rio Lúrio, 74.7 km

O progresso físico da obra, comparativamente ao programado para o período em análise foi de 153% e resultou da asfaltagem de 23 km da estrada. A realização acumulada da obra compreendeu a construção de 74.7 km das camadas estabilizadas da sub-base e da base e de 71 km da camada de revestimento superficial duplo. Foram abertos ao tráfego 65 km dos 74.7 de extensão da estrada. A execução do contrato, foi ainda caracterizado pela conclusão das obras de construção das pontes para atravessamento dos Rios Nieque, Muchala e Mecuburi.



Figura 5.2.1.2(b): N1: Ponte Rio Mecutuchi

5.2.1.3. Estrada N380: Macomia – Oasse, 102 km

O progresso físico do projecto foi de 64%, resultante da asfaltagem de 32 km dos 50 km planificados para o período em referência. A realização acumulada compreendeu a construção de 102 km do leito da estrada, 96 km das camadas da sub-base e da base da estrada e 56 km de revestimento superficial duplo. Foram ainda



Figura 5.2.1.2(c): N380: Macomia-Oasse

construídas cerca de 18 km de valas de drenagem revestidas e abertas ao tráfego 54 km da estrada.

Na tabela 5.2.1(a), apresenta-se o resumo das realizações dos projectos de reabilitação das estradas acima mencionadas, na construção das várias camadas do pavimento.

Tabela 5.2.1(a): Reabilitação de Estradas Nacionais – Execução das Camadas do Pavimento

Estrada	Data de Início	Plano 2013 (km)	Camadas Pavimento (km)		Revestimento Superficial (km)	
			Sub-Base	Base	1ª Camada	2ª Camada
N1: Rio Ligonha-Nampula	Aug-11	20	55	53	48	25
N1: Namialo-Rio Mecutuchi	Aug-11	15	71	55	43	43
N1: Rio Mecutuchi-Rio Lúrio	Aug-11	15	38	24	23	23
N380: Macomia - Oasse	Jun-10	50	43	43	32	32
Total		100	207	175	146	123

5.2.2. Asfaltagem de Estradas Nacionais

Os projectos de asfaltagem de estradas nacionais, à semelhança dos projectos de reabilitação acima descritos, enquadram-se no princípio de investimento estratégico, que tem como prioridade a asfaltagem da totalidade da rede de estradas primárias, com o objectivo de garantir um padrão estrutural adequado para o crescente volume de tráfego, resultante dos desafios impostos pelos actuais níveis de desenvolvimentos do país.

Tabela 5.2.2(a): Asfaltagem de Estradas Nacionais

Estrada	Plano (km)	Realiza (km)	Grau Realiza
N11: Mocuba-Milange (Fase I)	60	71	118%
N13: Nampula-Ribáue (Lote A)	50	21	42%
N13: Ribáue-Malema (Lote B)	38	0	0%
N13: Malema-Cuamba (Lote C)	42	0	0%
N14: Montepuez-Ruaça (Lote A)	80	0	0%
N14: Ruaça-Marrupa (Lote B)	40	68	170%
N14: Litunde-Lichinga e Pontes (Lote C)	30	0	0%
N221: Caniçado-Combumune (Lote I)	80	26	33%
N221: Combumune-Mapai (Lote II)	60	11	18%
N221: Mapai-Chicualacuala (Lote III)	50	20	40%
N260: Chimoio-Lucite (Lote I)	117	2	2%
N260: Lucite-Espungabera (Lote II)	93	0	0%
N380: Mocimboa da Praia-Namoto	160	97	61%
Total	900	316	35%

Para o ano de 2013, foi programada a asfaltagem de 900 km de estradas nacionais, localizadas nas províncias de Gaza, Manica, Zambézia, Nampula, Cabo Delgado e Niassa, conforme descrito na Tabela 5.2.2. As realizações verificadas com a execução dos contratos de asfaltagem de estradas foram de 316 km, correspondente ao grau de realização de 35%.

Na tabela 5.2.2(a) é apresentado o resumo dos progressos, em termos de extensão, de execução das diversas camadas dos pavimentos das estradas acima descritas. Desta análise, conclui-se que o volume acumulado de construção foi de 723 km da camada de sub-base, 610 km da camada de base, 352 km da primeira camada e 331 km da segunda camada de revestimento.

Nos capítulos que se seguem, descreve-se de forma resumida os progressos alcançados com a implementação dos contratos de asfaltagem de estradas nacionais.

5.2.2.1. Estrada N11: Milange – Mocuba, 80 km

Estrada de ligação entre o corredor nacional N1 em Mocuba e o Município de Milange, na fronteira com o Malawi. A implementação das obras previstas no contrato a asfaltagem da primeira metade desta estrada, entre Mocuba e Alto Benfica, com 86 km de extensão, foi concluída e realizada a entrega provisória em Setembro de 2013, estando a estrada no período de garantia.



Figura 5.2.2.1(a): N11: Milange-Mocuba

Ainda no âmbito do projecto Milange-Mocuba, foram, no período em análise, concluídas as negociações e aprovada a convenção de financiamento da fase II do projecto. Para a asfaltagem de 111 km do troço da estrada entre Alto Benfica e Milange e contratado o consultor para a fiscalização das obras referidas. As actividades a serem financiadas pela fase II do projecto Milange-Mocuba, incluem, para além da asfaltagem do troço acima mencionado, a construção do posto de fronteira única, entre Moçambique e Malawi e a reabilitação de cerca de 110 km de estradas rurais de ligação das áreas de potencial agrícola com a estrada em asfaltagem. Prevê-se que cerca de 30% desta extensão seja melhorada para o padrão de revestida, com uso de tecnologias de baixo custo, já mencionadas na descrição dos projectos de investimento em estradas rurais (parágrafo 5.1.1).

5.2.2.2. Estrada N13:Nampula-Cuamba, 348 km

A asfaltagem do troço da N13 entre Nampula e Cuamba, parte integrante do corredor de Nacala, teve o seu início em Novembro de 2011 e compreende a execução de três contratos para os troços de estrada entre Nampula e Ribáuè (Lote A), Ribáuè e Malema (Lote B) e Malema e Cuamba (Lote C).

Lote A, N13: Nampula-Ribáuè, 131 km

As obras de asfaltagem do lote A entre Nampula e Ribáuè com 131 km de extensão, apresentam uma execução física acumulada de 57%.

Esta realização resulta da execução acumulada das obras de preparação do leito da estrada em 109 km, de construção de 67 km da camada de sub-base e de 40 km da camada de base.

De conformidade com a revisão do projecto



Figura 5.2.2.2(a): N13: Nampula-Ribáuè

de engenharia, as partes concordaram na alteração do material para a estabilização da camada de base do pavimento deste troço, passando de pedra britada para cimento. Por outro lado, foram feitos, em coordenação com o Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN), realinhamentos da estrada, com vista a mitigar conflitos entre o tráfego rodoviário e ferroviário.

Lote B, N13: Ribáue-Malema, 103 km e 5 Pontes

A realização física acumulada resultante da execução das obras de asfaltagem deste troço de estrada da N13, entre Ribáue e Malema foi de 46% e compreendem a execução das actividades de preparação do leito da estrada (60 km), construção de 42 km da camada da sub-base, de 31 km da camada da base de solos estabilizados com cimento e de 16 km da primeira camada de revestimento superficial.



Figura 5.2.2.2(b): N13: Ribáue-Malema

Por outro lado, há a assinalar os progressos verificados com a construção de três das cinco pontes previstas para este troço, que consistiram na construção de 39 (50%) das 78 estacas para as fundações. Ainda na construção de estruturas de drenagem, é de realçar a conclusão da construção de um total 58 aquedutos e 44 “*box culverts*” de várias dimensões ao longo do traçado.

Lote C, N13: Malema–Cuamba, 114 km e 1 ponte

A execução das obras de asfaltagem do troço entre Malema e Cuamba da N13 com 114 km, registou no período em análise o progresso físico acumulado de 22%. Este progresso foi resultante da execução das obras de movimentos de terra para a regularização do leito da estrada (79 km), início da construção das fundações para a ponte sobre o Rio Lúrio e da realização de trabalhos preparatórios, para a abertura de desvios para o tráfego.



Figura 5.2.2.2(c): N13: Malema-Cuamba

O troço da estrada entre Malema e Cuamba, é caracterizado por se localizar numa região acidentada, com ocorrência de desníveis topográficos, que resultam no escoamento pluvial na

plataforma, em determinados troços da estrada. Por outro lado, e devido à proximidade com o traçado da via ferroviária, foram aprovados o realinhamento de cerca de 11 km do traçado nas passagens de nível, de modo a minimizar o conflito entre os tráfegos rodoviário e ferroviário. No geral, a execução desta obra é caracterizada por um desempenho lento, devido ao facto de o empreiteiro estar ainda a importar o equipamento necessário para a execução da obra.

5.2.2.3. Estrada N14: Montepuez – Lichinga, 516 km

O projecto de asfaltagem da estrada N14 entre Montepuez e Lichinga de ligação das capitais provinciais do Norte, nomeadamente, Lichinga e Pemba, compreende a execução de três contratos, caracterizados em pormenor nos parágrafos que se seguem. As intervenções nesta estrada, incluem o alargamento de 5 pontes localizadas na secção entre Litunde e Marrupa, asfaltada entre 2003 e 2006.

Em termos globais, a asfaltagem desta estrada foi caracterizada por atrasos significativos, resultantes da demora no pagamento das facturas e suspensão das obras por parte do empreiteiro; questões logísticas para o transporte de material para o local da obra e demora na mobilização do empreiteiro para o início das obras.

Lote A, N14: Montepuez – Ruaça, 135 km

A execução do contrato de asfaltagem do troço da N14 entre Montepuez e Ruaça, é de 21%, que corresponde a realização verificada em períodos anteriores. A asfaltagem desta estrada, continuou a ser caracterizada por paralisações sistemáticas, desde o segundo semestre de 2012, resultante de várias razões, desde a demora na liquidação das facturas dos trabalhos realizados a falta de meios para a execução da empreitada.



Figura 5.2.2.3(a): N14: Montepuez-Ruaça

No período em análise, foram concluídas as negociações entre as partes do contrato, e aprovada a prorrogação do período do contrato por 22 meses. Não obstante este entendimento, não havia evidências, até ao final do período em análise, de que o empreiteiro havia reiniciado com a execução das obras de asfaltagem do troço.

Lote B, N14: Marrupa – Ruaça, 68 km

A asfaltagem do troço da N14 entre Marrupa e Ruaça, registou no período em análise o progresso físico de 90%, que resultou na conclusão das obras de asfaltagem do troço. Os

progressos alcançados compreenderam a conclusão da asfaltagem do troço e recepção provisória da obra em Dezembro de 2013. Decorriam no entanto obras de conclusão da drenagem lateral, que registou atrasos devido às chuvas ocorridas na região.



Figura 5.2.2.3(b): N14: Marrupa-Ruaça

Lote C, N14: Lichinga – Litunde, 66 km

As obras de asfaltagem do troço da N14 entre Lichinga e Litunde, que inclui a reconstrução das pontes localizadas no troço entre Litunde e Marrupa, registando até o período em análise um progresso físico acumulado de 21%. Esta execução resulta da realização de 56 km de limpeza e desmatamento da área de construção da estrada; 19 km de preparação da área para o alargamento da plataforma e construção de 20 km da sub-base e da base estabilizadas.



Figura 5.2.2.3(c): N14: Lichinga-Litunde

A obra acumulou um atraso de mais de 12 meses, devido a não mobilização do empreiteiro, situação que levou a contratante a manifestar, por escrito, sobre as implicações do atraso e da sua disposição de acionar todos os mecanismos contratuais a que esta situação dava direito, para a garantia da eficácia do contrato, de importância vital para a ligação entre as capitais provinciais de Niassa e de Cabo Delgado.

5.2.2.4. Estrada N221: Caniçado–Chicualacuala, 322 km

O projecto de asfaltagem da estrada N221 entre Caniçado, na região do Chókwè e Chicualacuala na fronteira com o Zimbábue, iniciado em Setembro de 2011, compreende a execução de três contratos, que são descritos nos capítulos que se seguem.

Os progressos verificados com a execução destes contratos, foram na sua maioria caracterizados por atrasos no seu início, devido a factores relacionados com a morosidade no pagamento da parcela do adiantamento correspondente ao Parceiro de Desenvolvimento, não permitindo que, quer o empreiteiro, assim como o fiscal se mobilizassem para a obra.

Lote I, N221: Caniçado–Combomune, 135 km

O progresso físico resultante da execução das actividades previstas no contrato desta obra, foi de aproximadamente 47% e consistiram na abertura de 79 km de desvios, preparação do leito

da estrada e construção de aterros. Os progressos verificados com a construção das camadas do pavimento, compreenderam a execução de 49 km da camada da sub-base e de 34 km da base incluindo 26 km de revestimento superficial duplo. No âmbito da implementação deste projecto, está em análise, pela contratante, a revisão do projecto que inclui detalhes de construção das estruturas de drenagem.



Figura 5.2.2.4(a): N221: Caniçado-Combumune

A execução das obras de asfaltagem deste troço são caracterizadas por um desempenho fraco por parte do empreiteiro, resultante do facto de as obras em implementação nos primeiros 40 km da estrada, apresentarem defeitos e de a construção de aquedutos na secção subsequente estar a decorrer com alguns atrasos.

Lote II, N221: Combomune – Mapai, 100 km

A asfaltagem do troço da N221 entre Combomune e Mapai, alcançou no período em análise a realização física global de 43%, resultante da execução das obras de abertura de 94 km de desvios para a acomodação do tráfego; construção de 89 km da camada da sub-base, 64 km da camada da base e da construção de 11 km da camada de revestimento duplo. As obras executadas incluíram ainda a construção de 37 dos 38 aquedutos circulares pré-fabricados, de acordo com o contrato.



Figura 5.2.2.4(b): N221: Combumune-Mapai

Contudo, na segunda metade do ano, a obra conheceu uma redução do ritmo de execução, motivada por deficiências logísticas que resultaram na falta dos materiais essenciais para a execução das obras de estrada.

Lote III, N221: Mapai – Chicualacuala, 87 km

A execução do contrato para a asfaltagem deste troço, resultou, no período em análise, no progresso físico acumulado de 44%.



Figura 5.2.2.4(c): N221: Mapai-Chicualacuala

Contribuíram para este progresso as realizações com as obras de abertura de 74 km de desvios para acomodação do tráfego e de construção de 61 km da camada de sub-base e 60 km da camada de base. Foram ainda construídos a totalidade dos 13 aquedutos circulares pré-fabricados previstos no contrato.

5.2.2.5. Estrada N260: Chimoio – Espungabera, 215 km

O projecto de asfaltagem da estrada N260 entre Chimoio e Espungabera, localizada na Província de Manica, prevê intervenções numa extensão de 215 km, divididos em dois lotes, descritos nos parágrafos que se seguem.

A execução dos troços desta estrada foi caracterizada por um desempenho irregular e abaixo da média, devido a constrangimentos de várias ordens, incluindo de gestão dos equipamentos e mão-de-obra. Contudo, foram introduzidas melhorias com a substituição de equipamentos por unidades mais robustas que se espera venham a contribuir para a melhoria da eficiência do empreiteiro na execução do contrato.

Lote I, N260: Chimoio – Lucite, 120 km

A execução das obras de asfaltagem deste troço, registaram no período em análise o progresso físico acumulado de 38%. Contribuíram para esta execução as obras de desmatamento e limpeza e de acomodação de tráfego numa extensão de 107 km, construção de 76 km da camada da sub-base, 56 km da base e de 2 km de revestimento superficial duplo. A execução física da obra, incluiu ainda a construção de 118 estruturas de drenagem em manilhas de betão pré-fabricadas.



Figura 5.2.2.5(a): N260: Chimoio-Lucite

Lote II, N260: Lucite–Espungabera, 95 km

A execução acumulada do troço da estrada entre Lucite e Espungabera, foi de 27%, resultante da execução das actividades de construção de 44 km da camada da sub-base com solos estabilizados, 30 km da base e de 7 km de valetas de drenagem.

Para melhoria do desempenho na execução do contrato, o empreiteiro procedeu à substituição do equipamento de



Figura 5.2.2.5(b): N260: Lucite-Espungabera

processamento de pedra para a obra, por unidade mais robusta de forma a responder a demanda deste material para a execução da obra.

5.2.2.6. Estrada N380: Mueda–Oasse–Mocimboa da Praia–Palma–Namoto, 230 km

O traçado da estrada acima mencionada, de 230 km de extensão, consiste dos troços da

N380 entre Mueda e Oasse; R762 entre Palma e Quionga; R775 entre Quionga e Mocímboa da Praia; e R1260 entre Mocímboa da Praia e Namoto, junto ao Rio Rovuma, na fronteira com a Tanzânia. Durante o período em análise a execução das obras de asfaltagem das estradas acima mencionadas alcançaram o progresso físico de 85%.



Figura 5.2.2.6: N380: Mueda-Namoto

Contribuíram para esta realização, as execuções verificadas com a construção das camadas do pavimento que compreenderam 97 km da camada da sub-base; 97 km de camada da base e de 97 km da superfície de revestimento superficial duplo. A construção da camada de revestimento superficial compreendeu o troço entre a Ponte de Quinhevo, Mocímboa da Praia e Palma. Foram ainda concluídas a construção dos encontros e a pré-fabricação de vigas para a ponte do Quinhevo.

Tabela 5.2.2(b): Asfaltagem de Estradas Nacionais – Execução das Camadas do Pavimento

Estrada	Início	Plano (km)	Camadas Pavimento (km)		Revestimento Superficial (km)	
			Sub-Base	Base	1ª Camada	2ª Camada
N11: Milange-Mocuba	Nov-10	60	86	86	86	86
N13: Nampula-Ribáuè	Sep-11	50	67	40	26	21
N13: Ribáuè-Malema	Nov-11	38	42	31	16	0
N13: Malema-Cuamba	Mar-12	42	0	0	0	0
N14: Montepuez-Ruaça	Jun-10	80	24	17	0	0
N14: Marrupa-Ruaça	Apr-11	40	68	68	68	68
N14: Lichinga-Litunde	Feb-12	30	20	26	0	0
N221: Caniçado-Combumune	Sep-11	80	49	34	26	26
N221: Combumune Mapai	Sep-11	60	89	64	11	11
N221: Mapai-Chicualacuála	Sep-11	50	61	60	20	20
N260: Chimoio-Lucite	Sep-11	117	76	57	2	2
N260: Lucite-Espungabera	Sep-11	93	44	30	0	0
N380: Mueda-Palma-Namoto	Sep-11	160	97	97	97	97
R601/602: Mágoè-Mucumbura-Maroeira	Jun-13	0	0	0	0	0
N103/R657: Magige-Etatara-Cuamba	Jul-13	0	0	0	0	0
Total		900	723	610	352	331

Na tabela 5.2.2(b), são descritas as extensões acumuladas resultantes da construção das

camadas de pavimento das estradas, desde o início dos contratos, cujas datas são mencionadas na segunda coluna da tabela. A tabela 5.2.2(c), do anexo 1, apresenta os dados descritos na tabela abaixo, incluindo os referentes às obras de reabilitação de estradas nacionais. Desta tabela, conclui-se haverem sido construídos um total de 626 km de revestimento duplo nos últimos quatro anos (2010-2013).

5.3. Gestão de Estradas

O Programa Quinquenal do Governo, define como uma das áreas prioritárias para o Sector de Estradas a promoção da participação do sector privado na construção, gestão e manutenção de estradas e pontes. A política de estradas aprovada em 2008, orienta os contratos de concessão para a construção, operação e manutenção dos corredores de desenvolvimento, como garante da qualidade e transitabilidade permanente destas estradas.

A implementação dos contratos de gestão de estradas com envolvimento do sector privado, teve o seu início em 1997, com a estrada N4: Maputo. Ressano Garcia, na fronteira com a África do Sul. A implementação dos contratos de concessão, pelo Sector de Estradas, à semelhança de outras áreas, é regulada pela Lei nº 15/2011 de 10 de Agosto, sobre Parcerias Público Privadas e pelo Decreto nº 31/96, de 16 de Junho, que aprova o Regime de Concessão de Estradas e Pontes com Portagens.

A implementação dos contratos de gestão de estradas com envolvimento do sector privado, compreende as seguintes parcerias público privadas:

- a) Contrato de concessão para a Elaboração do Projecto de Engenharia, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção da Secção da N4 na República da África do Sul e da Secção da N4 entre Ressano Garcia e Maputo na República de Moçambique, como Auto-Estrada Portajada;
- b) Contrato de Concessão Estradas do Zambeze, S.A., para a concepção, construção (nova Ponte de Tete e Acessos), financiamento e operação das estradas N7/N8 e da ponte Samora Machel. As obrigações da concessionária, incluem ainda a reabilitação e manutenção dos troços das estradas N9 e N304, incluindo pontes;
- c) Contrato de Engenharia, Contratação e Construção/Entrega das Obras (EPC/Turnkey Contract – Contrato Chave-Na-Mão), para a construção da ponte Maputo – Ka Tembe e das estradas N200: Ka Tembe – Bela Vista – Ponta do Ouro e N200: Boane – Bela Vista;
- d) Contrato de Operação e Manutenção de Estradas Revestidas com Portagens.

Os detalhes dos contratos acima mencionados, são descritos no Anexo 4 a este relatório, os quais são resumidos nos parágrafos que se seguem.

5.3.1. Concessão N4 (TRAC)

O contrato de concessão da estrada nacional N4 tem como principais actores, o Governo de Moçambique, Governo da África Do Sul e a Trans African Concession (TRAC).

O Contrato de concessão tem como objecto a Construção, Financiamento, Operação e Manutenção da Secção da N4 na República da África do Sul e da Secção entre Ressano Garcia e Maputo na República de Moçambique, como Auto-Estrada Portajada

O período de concessão é de 30 anos, contados a partir de 1997, compreendendo um período inicial de construção de 4 anos (1997-2000) e um período de expansão a partir do 13º ano (2010). O tipo de Contracto é de Construção, Operação e Transferência (BOT – Build Operate and Transfer), e tem como financiamento o montante de 3.0 biliões de Rands Sul-Africanos.

No período em análise, a Concessionária iniciou a reabilitação e alargamento das secções da estrada em Moçambique, estando as reabilitações das secções na República da África do Sul em avançado estágio de implementação e praticamente na sua fase conclusiva.

5.3.2. Concessionária Estradas do Zambeze

O contrato com a Concessionária Estradas do Zambeze, tem como objecto a Construção, Operação e Manutenção da nova ponte sobre o Rio Zambeze, localizada na Cidade de Tete; a Reabilitação, Operação e Manutenção das estradas N7 e N8 entre Cuchamano, Tete e Zóbuè; e a manutenção de rotina das estradas N9 entre Matema e Cassacatiza e da N304 entre Mussacama e Calómuè todas localizadas na Província de Tete (Tabela 5.3.2(a) do Anexo 6).

Figura 5.3.1: Ponte sobre o Rio Zambeze em Tete

As realizações da concessionária no período em análise compreenderam: (i) a conclusão da construção da nova ponte de Tete, estando em curso a construção dos acessos; (ii) a reconstrução de 500m da camada de revestimento superficial duplo e início da construção das praças de portagem e (iii) a manutenção das estradas que compreendeu o tapamento de buracos, reposição da sinalização rodoviária, corte de capim e a limpeza de valetas.

5.3.3. Projecto Maputo – KaTembe - Ponta do Ouro e Bela Vista - Boane

O projecto Maputo – KaTembe - Ponta do Ouro e Bela Vista – Boane, compreende a construção das estradas entre Maputo e Ponta do Ouro e entre Boane e Bela Vista. A extensão total a ser

intervencionada no âmbito deste contrato compreende a construção da ponte com cerca de 3,000 metros, incluindo as pontes e a malha de inserção da estrada na Cidade de Maputo e 210 km de estradas de ligação à Ponta do Ouro.

No período em análise, a contratada iniciou com a montagem do estaleiro da margem norte da Ponte da Ponte da KaTembe e na identificação das áreas onde deverá ser instalado o estaleiro na Margem da KaTembe e do levantamento topográfico para a implantação do projecto. As actividades incluíram ainda a elaboração do projecto detalhado de engenharia para as estradas e pontes, os quais serão ajustados às exigências e aos espaços disponíveis, aprovados pelo dono da obra, a Maputo Sul.

5.3.3.1. Projeto da Circular Maputo

O Projecto da Circular de Maputo tem como objecto a Construção / Reabilitação e Requalificação de 75km de estradas que compreendem os troços; Praia do Mira Mar – Ponte da Costa do Sol – Chiango – Marracuene; Chiango – Zimpeto - Tchumene; Marracuene – Zimpeto; Nó da Machava – Praça 16 de Junho.

Os progressos registados no período em análise compreenderam o alargamento do leito da estrada, a demolição de benfeitorias, e realocação de serviços no troço I; a construção

do leito da estrada, da camada de base (5 km) e de dez estruturas de drenagem no troço II; construção do leito da estrada; da camada de base (3 km) e de quatro aquedutos no troço III incluindo o início das actividades de construção da estrutura de atravessamento sobre o Rio Infulene (Mulauze).



Figura 5.3.3: Circular de Maputo

5.3.4. Gestão e Manutenção de Estradas revestidas com portagens

Os contratos de gestão e manutenção de estradas revestidas com portagens, tem como finalidade a criação de mecanismos de garantia da sustentabilidade do financiamento da manutenção das estradas asfaltadas através da introdução de formas eficientes e inovativas de promoção da comparticipação dos utentes no financiamento das actividades de manutenção.

O modelo adoptado para a implementação dos contratos de gestão da manutenção, consistiu na

selecção de 14 lotes de estradas localizados nas regiões Sul, Centro e Norte, compreendendo uma extensão média de 150 km por lote, conforme descrito na Tabela 5.3.4 do Anexo 4. As obrigações dos operadores incluem a construção das praças de portagem e o alargamento das secções das estradas, sempre que necessário, nos locais da sua instalação.

No final do período em análise, o Sector de Estradas encontrava-se na fase de avaliação das propostas apresentadas pelos concorrentes a concessão dos 14 troços de estradas.

5.4. Projectos de Engenharia de Estradas

No âmbito do princípio estratégico do Sector de Estradas, de alocação racional dos recursos de investimento para a reabilitação e asfaltagem de estradas prioritárias, e de conformidade com os desenvolvimentos verificados com a melhoria da rede de estradas nacional, foram programadas para 2013 a elaboração de projectos de engenharia descritos na Tabela 2.2.2 do Anexo 1.

5.4.1. Estudos e Projectos de Engenharia de Estradas

Os estudos e projectos de engenharia de estradas, compreendem um total de oito troços, localizados nas províncias de Maputo, Inhambane, Sofala e Zambézia. Dos troços seleccionados, seis compreendem a reabilitação de secções do corredor nacional N1 de ligação Sul-Norte, para além da N2 na província do Maputo e da N280 na província de Sofala.

O âmbito dos estudos de engenharia prevê a introdução e implementação de contratos Baseados em Resultados e Desempenho (OPRC - Output Performance Road Contract), para a construção, reabilitação e manutenção das estradas. Os serviços para a elaboração dos projectos de engenharia, incluem para além do desenho dos mecanismos de gestão dos contratos a elaboração de estimativas de custos, projecto de engenharia e os documentos de concurso.

Estão ainda previstos a realização de projectos de engenharia para o alargamento e resselagem das estradas seleccionadas, incluindo melhoria do alinhamento, construção e reabilitação de estruturas de drenagem e hidráulicas. Os estudos incluem ainda a análise de custo/benefício e a análise económica do projecto e o estudo de Impacto Ambiental e Social.

Os progressos alcançados no período em análise, compreenderam a assinatura dos contratos de consultoria para os troços da N1 e N2 e submissão a aprovação dos contratos de consultoria para a N280/N281. Foram também publicados anúncios para a contratação de consultores para a estrada N13 entre Mandimba e Lichinga. A Tabela 2.2.2(e) do Anexo 1, descreve os progressos alcançados na implementação dos contratos de engenharia para as estradas.

5.4.2. Estudos de Engenharia de Pontes

Os estudos para a elaboração dos projectos de engenharias para as obras de pontes, compreendem um total de seis pacotes, localizadas nas províncias de Maputo, Gaza, Inhambane, Sofala, Manica, Zambézia e Niassa, com uma extensão de aproximadamente 2,939 metros (1,854 m de construção e 1,085m de reabilitação), conforme descrito na Tabela 2.2.2(e) do Anexo 1.

Os estudos visam a elaboração do projecto de engenharia para a construção de pontes em betão armado de atravessamento de rios, incluindo melhoramento das estradas de acesso às duas margens da ponte.

No período em análise, foi concluído o processo de contratação para a construção de 13 pontes, entre Ile e Cuamba nas Províncias da Zambézia e Niassa e a inspecção detalhada de pontes para elaboração do caderno de encargos para a contratação de empreitadas de reabilitação.

6. Segurança Rodoviária,

As actividades de segurança rodoviária executadas no período em análise, consistiram de obras de sinalização horizontal e vertical dos 275 km da estrada nacional N7 entre Vanduzi e Changara, localizada na Província de Manica, as quais foram concluídas no princípio do segundo trimestre de 2013.

A sinalização horizontal com tinta termoplástica, inicialmente programada para ser executado no troço da N1 entre o cruzamento com a N4 e o km 14, no Bairro do Zimpeto, teve o concurso cancelado, devido ao elevado custo da proposta financeira apresentada. Da reformulação do caderno de encargos, foi lançado um novo concurso que culminou com a assinatura do contrato e consignação da obra em Novembro de 2013.

Com relação ao controlo de carga, foram adquiridas 10 básculas portáteis para uso nas províncias e montadas as básculas da Macia, na N1, Província de Gaza; de Dondo na N6, Província de Sofala e de Nicoadala na N1, Província da Zambézia.

7. Assuntos Transversais

O programa de estradas, PES/PRISE, inclui para além das acções acima reportadas, a implementação de acções de mitigação de efeitos ambientais e sociais as quais se enquadram nos assuntos transversais.

As actividades desenvolvidas na implementação da componente de Assuntos Transversais, consistiram no seguinte:

- a) Preparação dos estudos de Impacto Ambiental dos Projectos;
- b) Lançamento de concursos para a contratação de Consultores para a revisão e edição dos principais instrumentos de gestão ambiental (regulamento e manuais de campo);
- c) Finalização do Plano de Gestão Ambiental para as emergências 2011/2012;
- d) Revisão das fichas de inscrição do orçamento para os projectos a serem financiados pela DANIDA através do MICOA, designado PASA II;
- e) Participação na reunião com a Missão do Banco Mundial sobre mudanças climáticas (Operações de Desenvolvimento da Políticas - DPO);
- f) Participação na missão do Banco Mundial sobre o corredor de Nacala e Projecto Lichinga – Montepuez;
- g) Participação na missão da JICA sobre o Projecto Lichinga – Montepuez;
- h) Participação no encontro de apresentação para o BAD, dos desenvolvimentos do Plano de Acção para o Reassentamento (PAR) ao longo da Estrada N13: Cuamba-Massangulo, na Província do Niassa;
- i) Participação no encontro de lançamento do DPO 2, com a Sua Excia Sra. Vice-Ministra do MICOA;
- j) Prevenção e Sensibilização em HIV/SIDA;
- k) Elaboração dos Termos de Referência (TdR) para a contratação de serviços de aconselhamento e testagem em saúde para os funcionários da ANE a nível nacional;
- l) Supervisão dos aspectos ambientais e das actividades de HIV e SIDA, verificação do grau do cumprimento das recomendações das visitas e participação em reuniões de obra nos projectos de reabilitação de Estrada;
- m) Monitoria da implementação das Cláusulas Sociais e supervisão dos aspectos ambientais.

8. Orçamento do PES/PRISE 2013

A elaboração do orçamento de financiamento das acções planificadas no PES/PRISE para o exercício financeiro de 2013, teve como base as previsões realizadas no plano de médio prazo para o período 2013-2015, os limites orçamentais do Orçamento do Estado (OE) e os compromissos dos Parceiros de Desenvolvimento que financiam os programas de estradas.

8.1. Fontes de Financiamento do PES/PRISE 2013

As fontes de financiamento do PES/PRISE 2013, consistem das receitas do Orçamento do Estado (OE) e dos recursos dos Parceiros de Desenvolvimento do Sector de Estradas (PDs).

Contribuíram para a componente interna, as receitas consignadas ao Fundo de Estradas provenientes das taxas incidentes sobre os combustíveis, das taxas rodoviárias e de portagem e pelas receitas fiscais do OE. A componente externa do PES/PRISE 2013 é financiada pelos recursos de investimento dos Parceiros de Desenvolvimento na forma de apoio orçamental, donativos e créditos.

Em conformidade com estas contribuições, foi aprovado para o exercício financeiro de 2013, o orçamento de 21,050,040,504 MT, compreendendo

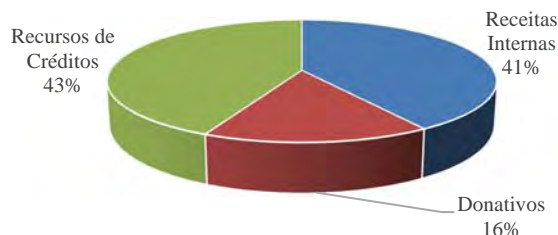


Figura 8.1(a): Fontes de Recurso do PES/PRISE 2013

8,605,854,717 MT (41%) de recursos internos e 12,444,185,787 MT (59%) de recursos externos (Figura 8.1(a)). O volume de recursos de financiamento do PES/PRISE 2013 registaram um crescimento de 39% comparativamente aos de 2012, que foram de 15,140,279,689 MT (Tabela 8.1 do Anexo 1).

Influenciaram neste crescimento o comportamento o aumento em 77% nos recursos externos de investimento e em 39% nos recursos internos. Este crescimento foi contudo amortecido pelo comportamento dos recursos de donativos que registaram uma desaceleração de 11% (Tabela 8.1 no Anexo 1). A desaceleração verificada com a contribuição para o apoio orçamental sectorial na componente de donativos, deve-se a não programação dos recursos do DFID no apoio a esta componente.

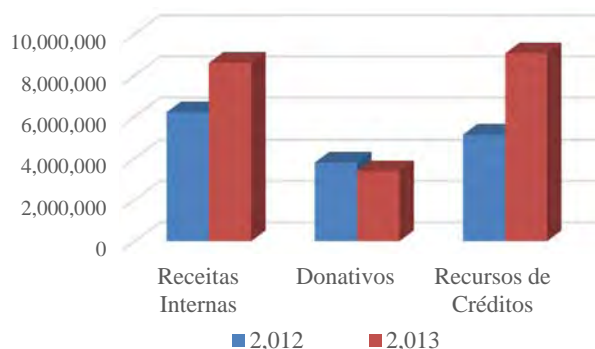


Figura 8.1(b): Comportamento dos Recursos do PES/PRISE 2013

8.2. Orçamento do PES/PRISE 2013

Os recursos disponibilizados para o financiamento das acções do PES/PRISE 2013, procedeu-se ao equilíbrio orçamental (Tabela 8.1 do Anexo 1), que resultou na afectação de 52% dos

recursos para a asfaltagem de estradas nacionais e de 18% para a manutenção da rede de estradas e pontes (Figura 8.2).

Comparativamente a 2012, o orçamento do programa de estradas registou um crescimento de 39% (Tabela 8.2), influenciados pelas despesas previstas com as

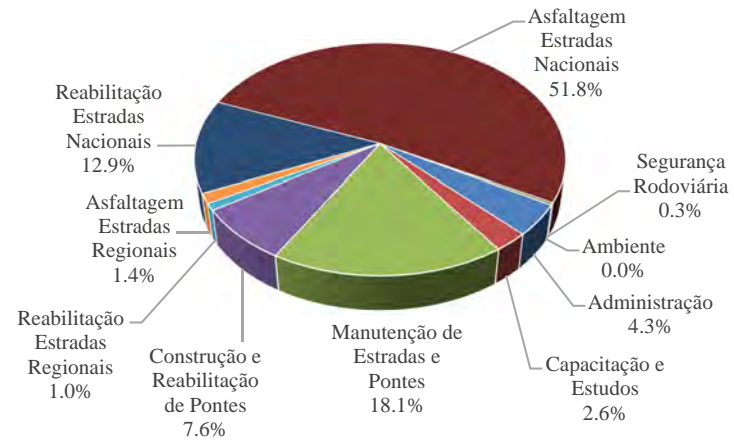


Figura 8.2: Equilíbrio Orçamental 2013

acções de reabilitação e asfaltagem de estradas nacionais em 142% e 56%, respectivamente e com a manutenção de estradas e pontes em 1%, os quais apresentam um peso significativo na estrutura do orçamento de 2013.

Tabela 8.2: Análise do Orçamento de 2013

Designação do Projecto	Orçamento 2012 (x 1,000 MT)	Orçamento 2013 (x 1,000 MT)	Peso	Crescimento
10000: Custos e Apoio Administrativo	474,989	909,570	4.3%	91%
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	177,964	556,071	2.6%	212%
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	3,762,418	3,801,015	18.1%	1%
40000: Construção e Reabilitação de Pontes	1,388,133	1,592,472	7.6%	15%
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	392,254	203,865	1.0%	-48%
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	520,103	287,867	1.4%	-45%
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	1,125,520	2,725,742	12.9%	142%
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	6,992,926	10,901,993	51.8%	56%
60000: Segurança Rodoviária	305,973	63,290	0.3%	-79%
Outros Projectos (Ambiente e Mudanças Climáticas)	0	8,157	0.0%	0%
Total	15,140,280	21,050,041	100.0%	39%

O crescimento das despesas com a reabilitação das estradas nacionais deveu-se ao início da obra da N380 em Cabo Delgado, sendo que para a asfaltagem das estradas nacionais contribuíram os projectos da N13 em Nampula e Niassa, N221 em Gaza e N260 em Manica.

8.3. Execução Orçamental 2013

As despesas realizadas com a implementação das acções do PES/PRISE 2013, foram de 15,363,249,269 MT, dos quais 8,314,771,322 MT (54%) correspondente à componente interna e 7,048,477,947 MT (46%) à componente externa. As despesas do PES/PRISE 2013 registaram um crescimento de 38% (Tabela 8.3(a)), comparativamente a 2012, influenciadas pelas realizações com a asfaltagem de estradas nacionais (61%) e manutenção de estradas e pontes (15%) (ver detalhes na Tabela 8.3(d) do Anexo 1).

Tabela 8.3(a): Análise das Despesas 2012-2013

Designação do Projecto	Realização 2012 (x 1,000 MT)	Realização 2013 (x 1,000 MT)	Peso	Crescimento
10000: Custos e Apoio Administrativo	540,872	747,977	4.9%	38%
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	174,620	114,294	0.7%	-35%
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	3,178,564	3,658,437	23.8%	15%
40000: Construção e Reabilitação de Pontes	424,812	1,241,876	8.1%	192%
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	185,593	203,061	1.3%	9%
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	491,104	229,214	1.5%	-53%
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	1,121,256	804,290	5.2%	-28%
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	5,140,158	8,300,898	54.0%	61%
60000: Segurança Rodoviária	189,303	63,202	0.4%	-67%
Outros Projectos (Ambiente e Mudanças Climáticas)	0	0	0.0%	0%
Total	11,446,281	15,363,249	100.0%	38%

As despesas realizadas com a implementação do programa de estradas de 2013, corresponderam ao grau de execução de 73% comparativamente ao orçamento aprovado para o período em referência (Tabela 8.3(b)).

Contribuíram para esta realização, as despesas com a asfaltagem de estradas nacionais (76%) e com as acções de manutenção de estradas e pontes (96%). São ainda de mencionar o impacto das despesas com a construção e reabilitação de pontes, que contribuíram positivamente no crescimento das despesas do PES/PRISE 2013.

Tabela 8.3(b): Execução Orçamental 2013

Designação do Projecto	Orçamento 2013 (x 1,000 MT)	Realização 2013 (x 1,000 MT)	Peso	Grau de Realização
10000: Custos e Apoio Administrativo	909,570	747,977	4.9%	82.2%
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	556,071	114,294	0.7%	20.6%
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	3,801,015	3,658,437	23.8%	96.2%
40000: Construção e Reabilitação de Pontes	1,592,472	1,241,876	8.1%	78.0%
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	203,865	203,061	1.3%	99.6%
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	287,867	229,214	1.5%	79.6%
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	2,725,742	804,290	5.2%	29.5%
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	10,901,993	8,300,898	54.0%	76.1%
60000: Segurança Rodoviária	63,290	63,202	0.4%	99.9%
Total	21,050,041	15,363,249	100.0%	73.0%

As despesas realizadas com as acções de segurança rodoviária (100%) e com a reabilitação de estradas regionais (100%), não obstante apresentarem índices de realização acima da média, tiveram um impacto reduzido devido à sua contribuição na estrutura das despesas do PES/PRISE 2013.

Na Tabela 8.3(d) do Anexo 1, são apresentados os detalhes das despesas realizadas com a implementação de cada uma das acções do PES/PRISE 2013.

Na análise das despesas do PES/PRISE 2013, é de se destacar o crescimento verificado com as acções de manutenção de estradas e pontes, tendência que se vem consolidando ao longo dos anos.

9. Programa de Estradas PES/PRISE 2014

A proposta de Plano Económico e Social, PES/PRISE, para o ano de 2014, tem como meta realização de intervenções numa extensão total de 21,196 km. Esta meta representa uma desaceleração de 23 pontos percentuais comparativamente a meta de 2013 que é de 28,696 km.

Contribuem para esta desaceleração as metas previstas com a asfaltagem de estradas nacionais e regionais, como resultado da previsão da conclusão dos projectos de investimento actualmente em execução.

As metas previstas para o programa de manutenção de estradas de 2014, mantiveram-se estáveis, comparativamente a

2013. Este comportamento deve-se ao início previsto para breve dos contratos de gestão e manutenção de estradas revestidas com portagem, descritos no parágrafo 5.3.4 acima. Com o início destes contratos, espera-se que venha a reduzir em cerca de 2,274 km (ver Tabela 5.3.4 do Anexo 4) a extensão da rede de estradas revestidas para a manutenção de rotina e consequentemente o financiamento pelo Fundo de

Tabela 9: Plano Económico e Social 2014

Projecto	Un	2013	2014	Crescimento
Reabilitação de Estradas Nacionais	km	100	105	5.0%
Asfaltagem de Estradas Nacionais	km	900	505	-43.9%
Reabilitação de Estradas Regionais	km	287	90	-68.7%
Asfaltagem de Estradas Regionais	km	30	60	100.0%
Manutenção de Estradas Revestidas	km	5,152	5,030	-2.4%
Manutenção de Estradas Não Revestidas	km	16,592	14,000	-15.6%
Conservação de Estradas Distritais	km	2,695	1,000	-62.9%
Conservação de Estradas Municipais	km	180	200	11.1%
Melhoramentos Localizados	km	1,564	666	-57.4%
Construção de Pontes	Un	12	25	108.3%
Reabilitação de Pontes	Un	3	3	0.0%
Manutenção de Pontes	Un	7	7	0.0%
Projecto Maputo - Ka Tembe - Ponta D'Ouro	km	0	30	0.0%
Manutenção de Bâsculas	Un	7	11	57.1%
Montagem de Bâsculas	Un	3	2	-33.3%
Sinalização de Estradas	km	1,195	480	-59.8%
Estudos Institucionais	Un	0	4	0.0%
Estudos de Engenharia de Pontes	Un	8	7	-12.5%
Estudos de Engenharia de Estradas	Un	6	9	50.0%
TOTAL	km	28,696	22,166	-22.8%

Estradas das despesas com a manutenção de rotina, visto que esta será suportada, para estes troços, pelas taxas de portagem.

9.1. Orçamento do Programa de Estradas 2014

A elaboração do orçamento de financiamento das acções previstas no Plano Económico e Social (PES) 2014, teve como base as previsões realizadas no cenário fiscal de médio prazo para o período 2014-2016, os limites definidos pelo Ministérios das Finanças para o Orçamento do Estado (OE) 2014 e os compromissos dos Parceiros de Desenvolvimento que financiam o programa de estradas.

A elaboração da proposta orçamental do PES 2014 do Sector de Estradas, foi de conformidade

com o sistema de planificação orçamental do Governo e resultou na previsão do orçamento total de 19,938,423,260 MT (Tabela 9.1a), compreendendo 8,953,828,410 MT (45%) de recursos internos e 10,984,594,850 MT (55%) de recursos externos. O orçamento para o PES 2014 do Sector de Estradas, corresponde a uma desaceleração de 5.3% comparativamente a 2013 (21,050,040,504 MT).

Esta desaceleração foi motivada pela redução das despesas previstas com os projectos de investimentos

Tabela 9.1: Previsão Orçamental do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento 2013 (x 1,000 MT)	Orçamento 2014 (x1,000 MT)	Peso	Crescimento
Custos e Apoio Administrativo	909,570	906,864	4.5%	-0.3%
Capacitação Técnica e Estudos	556,071	270,909	1.4%	-51.3%
Manutenção de Estradas e Pontes	3,801,015	7,573,389	38.0%	99.2%
Construção e Reabilitação de Pontes	1,592,472	1,774,271	8.9%	11.4%
Reabilitação de Estradas Regionais	203,865	962,876	4.8%	372.3%
Asfaltagem de Estradas Regionais	287,867	543,447	2.7%	88.8%
Reabilitação de Estradas Nacionais	2,725,742	1,402,122	7.0%	-48.6%
Asfaltagem de Estradas Nacionais	10,901,993	6,412,502	32.2%	-41.2%
Segurança Rodoviária	63,290	92,043	0.5%	45.4%
Ambiente e Mudanças Climáticas	8,157	0	0.0%	0.0%
Total	21,050,041	19,938,423	100%	-5.3%

conclusiva. Este comportamento foi contudo amortecido pelo crescimento verificado na componente de manutenção de estradas que foi de 99% comparativamente ao orçamento de igual período do ano passado.

Em termos estruturais, o orçamento de financiamento das acções do PES/PRISE 2014, estão direccionadas para a componente de manutenção (38%) e para a asfaltagem de estradas nacionais (32%).

A previsão do orçamento de financiamento do PES/PRISE 2014, teve como base o envelope de receitas e recursos aprovado para o ano de 2014, o qual foi considerado na elaboração do equilíbrio orçamental. Com base neste exercício, foram mobilizados um total de 19,938,423,260 MT, com os quais se procedeu ao equilíbrio orçamental do PES/PRISE 2014, conforme descrito na tabela 9.1(a) e detalhado na Tabela 9.1(a) do Anexo 1.

10. Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE

A avaliação do desempenho do Sector de Estradas na implementação das acções do PES/PRISE é medida pelos indicadores do Quadro de Avaliação de Desempenho (QAD). O QAD é um instrumento de medição das realizações do programa com relação aos princípios da Política e Estratégia do Sector de Estradas, dos objectivos do Programa Quinquenal do Governo (PQG 2010-2014) e do Plano de Acção para a Redução da Pobreza (PARP 2011-2014).

Conforme descrito nos relatórios anteriores, o QAD do Sector de Estradas é constituído por

indicadores de resultado e de produtos, que permitem analisar os índices de transitabilidade, de acessibilidade e de mobilidade na rede nacional de estradas, bem como da realização das acções da Estratégia do Sector de Estradas 2007-2014.

O actual QAD do Sector de Estradas, consiste de um total de oito indicadores de desempenho, que resultaram da revisão do QAD inicial que continha um total de 21 indicadores. A motivação e fundamentação da revisão dos QAD do Sector de Estradas, foi elaborada em 2012.

As metas dos indicadores de desempenho do PES/PRISE, foram inicialmente revistas em baixa, em resultado do impacto das cheias ocorridas em 2013, conforme descrito no parágrafo 3.3, acima. As cheias ocorridas no primeiro trimestre de 2013, resultaram na destruição de cerca de 4,000 km de estradas, com impacto na redução em cerca de 13% dos índices de transitabilidade na rede rodoviária nacional.

De conformidade com esta situação, foram revistas as metas dos indicadores de produto Nº 2 da percentagem de estradas em condições boas e razoáveis e Nº 3 da percentagem da rede de estradas que é transitável. As revisões elaboradas, são descritas nas notas técnicas contidas no Anexo 5 a este relatório.

Não obstante esta revisão, na análise que se segue, foram tomadas em consideração as metas inicialmente previstas, de modo a avaliar a sua evolução, bem como o esforço do Sector de Estradas na mitigação dos efeitos causados pelos eventos climáticos na rede rodoviária nacional.

10.1. Indicador de Resultado

O indicador de resultado do PES/PRISE de medição da “Percentagem da População Rural num Raio de 2km de uma Estradas Transitável todo o Ano” permite analisar os dados de acessibilidade e de mobilidade na rede nacional de estradas. A acessibilidade e a mobilidade são as medidas da contribuição das infra-estruturas de estradas para os objectivos do Programa Quinquenal do Governo (PQG) e do Plano de Acção para a Redução da Pobreza (PARP). No período em análise a realização foi de 33.8%, 22 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida de 43.2%, significando que a meta não foi atingida.

10.2. Indicador de Produto

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

10.2.1. Percentagem 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. No período em análise, a extensão de estradas em condições boas e razoáveis foi de 73%, um ponto percentual acima da meta inicialmente estabelecida de 72%, significando que a meta foi atingida.

10.2.2. Percentagem da Rede de Estradas Classificadas que é Transitável

Indicador de medição da extensão da rede de estradas abertas ao tráfego de veículos, durante todo o ano com exceções sazonais durante o período chuvoso. A percentagem da rede de estradas classificadas transitável em 2013 foi de 96%, três pontos percentuais da meta inicialmente programada de 99%, significando que a meta não foi atingida.

10.2.3. Medida Quantitativa da Implementação do Programa Anual de Estradas, relativamente ao Programa Integrado do Sector de Estradas

Indicador de medição do grau de realização financeira das acções do programa anual de estradas comparativamente às projecções do PRISE. A realização financeira total do PES/PRISE 2013, comparativamente a meta definida para o exercício financeiro de 2012 foi de 73%, significando que a meta não foi atingida.

10.2.4. Percentagem da Rede de Estradas que beneficia de Manutenção Periódica Anualmente

Indicador de medição da extensão das acções de manutenção periódica realizada na rede de estradas pavimentadas e não pavimentadas. Em 2013, foram realizadas actividades de manutenção periódica em 124km dos 306 km programados, 41% do programado, significando que a meta não foi atingida.

10.2.5. Aumento da Extensão da Rede de Estradas Distrital Transitável em cada Ano

Indicador de abrangência social ligado às metas do Plano de Acção para a Redução da Pobreza (PARP) de “aumento da produção e da produtividade agrária e pesqueira e de promoção de emprego rural”. Em 2013 foram intervencionados 2,695 km de estradas, resultando numa extensão acumulada de 10,384 km desde o ano de 2011. A realização de 2013 foi de 245%, comparativamente ao programado (1,100 km), significando que a meta foi atingida.

10.2.6. Percentagem da Despesa Anual do Programa de Estradas de financiamento às empresas locais

Indicador financeiro de análise da percentagem das despesas do programa de estradas com as empresas locais de construção de estradas. A análise deste indicador considera as despesas do programa de manutenção de estradas e de reabilitação de estradas regionais, implementado pelas Províncias.

Neste âmbito, as despesas do PES/PRISE 2013 com as empresas locais de construção foi de

25.1%, representando uma realização de 100%, significando que a meta foi atingida.

10.2.7. Peso dos Recursos de Financiamento do Programa de Estradas

Indicador de medição do comportamento das fontes de recurso de financiamento das despesas do programa de estradas.

O comportamento dos recursos de financiamento do PES/PRISE 2013 foi no geral positivo, com as receitas do Governo e os recursos de donativo a superarem as metas em 342% e 200% respectivamente. Este comportamento foi contudo amortecido pela realização verificada com os recursos de crédito que foi de 54% da meta estabelecida para o período em análise. De conformidade com este comportamento, conclui-se que não foram atingidas as metas para os recursos de financiamento do PRISE.

A conclusão da análise dos indicadores do Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE, é de que 9 das 16 metas referentes aos oito indicadores de análise do desempenho do PRISE atingiram as metas programadas para o período em referência, correspondendo a um desempenho positivo e acima da média para o PES/PRISE 2013.

11. Considerações Finais

11.1. Desempenho do Sector de Estradas

A análise global das realizações do sector de estradas no período de Janeiro a Dezembro de 2013, mostra um desempenho positivo com realizações acima da média para as metas estabelecidas, isto é, com progresso. O desempenho verificado em 2013 é considerando aceitável, devido a condição atípica do ano de 2013, caracterizado pela ocorrência de condições climatéricas adversas conforme mencionado no parágrafo 3.3.

As chuvas e cheias ocorridas no primeiro trimestre de 2013, foram caracterizadas por níveis de água anormais em várias bacias hidrográficas do país, que causaram danos consideráveis na rede rodoviária nacional. Estas cheias afectaram também a disponibilidade dos funcionários do Sector para a execução das acções previstas no PES/PRISE, para responderem a situações de emergência de reposição da transitabilidade, em apoio aos esforços do Governo no socorro e apoio aos afectados por esta intempérie. O impacto das cheias, fez-se também sentir nos projectos de estradas em curso, que resultaram em danos nas camadas do pavimento já construídas, que necessitaram de reparações no período pós cheias.

O desempenho do PES/PRISE 2013, foi também influenciado pelos progressos verificados com a implementação de alguns dos contratos de investimentos, conforme descrito nos parágrafos 5.1 e 5.2 do relatório, para os projectos de reabilitação e asfaltagem de estradas regionais e nacionais. Esta implementação incaracterística, motivada por vários factores desde

logísticos a organizacional, resultou em atrasos na execução das actividades programadas, com implicação geral para o desempenho do Programa e do Sector de Estradas.

11.2. Desafios e Perspectivas

OS desafios enfrentados pelo Sector de Estradas na implementação do PES/PRISE, estão relacionados, como anteriormente referido, à crescente demanda de transitabilidade e de mobilidade de pessoas e bens no país. Este aspecto, quando associado aos actuais padrões de desenvolvimento do país, resulta numa crescente necessidade de infra-estruturas de estradas robustas, capazes de garantir a circulação permanente do tráfego pesado para os vários polos de desenvolvimento do país.

Ciente destes desafios, o Sector de Estradas está a desenvolver estratégias de respostas, nas várias áreas de actuação, com vista a garantir o desenvolvimento sustentável da rede rodoviária nacional.

Dentre as acções em curso, é de realçar o envolvimento do Sector Privado, na gestão da rede rodoviária nacional, através das Parcerias Público-Privadas. Pretende-se com as PPPs, garantir-se a manutenção permanente das estradas e a qualidade dos serviços para os utentes das estradas e promover a comparticipação destes no financiamento das actividades de manutenção das estradas, sem contudo comprometer as linhas orientadoras dos programas do governo de desenvolvimento económico e social do país.

Por outro lado, o Sector de Estradas, prosseguiu com as acções de pesquisa e investigação de tecnologias de baixo custo que maximizem o uso de recursos locais, em resposta aos desafios impostos pela crescente demanda de transitabilidade e de mobilidade na rede rodoviária nacional. Estas acções, resultaram na identificação, testagem e aplicação de várias tecnologias de construção, as quais estão em processo de documentação para aplicação no desenvolvimento das diferentes classes de estradas da rede rodoviária nacional.

A idade da rede rodoviária nacional, com infra-estruturas a aproximarem-se do final do seu período de vida, constitui um dos principais desafios do Sector, para a manutenção e incremento dos índices de transitabilidade das estradas. Para a gestão eficiente e eficaz do activo rodoviário nacional, o Sector de Estradas prosseguiu com o desenvolvimento e parametrizar das várias plataformas electrónicas de planificação, monitoria e controlo da rede rodoviária nacional. O desenvolvimento destas plataformas está a ser acompanhado por um programa de treinamento e de capacitação dos funcionários do Sector nas várias matérias associadas a gestão da rede de estradas.

Paralelamente a estas acções, o Sector de Estradas está a proceder a revisão e melhoramento do sistema de planificação, monitoria e avaliação em resposta aos desafios actuais resultantes dos índices de desenvolvimento económico do país. A revisão em curso visa a melhoria dos mecanismos de recolha, processamento e análise de dados físicos, económicos e sociais, a revisão dos indicadores de desempenho com definição de metas específicas, mensuráveis, atingíveis, relevantes e sensíveis ao tempo (SMART).

As reformas em curso, incluem ainda o diagnóstico do sistema de gestão de activos, em coordenação com os países membros da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), com vista a identificar lacunas e partilhar experiências positivas na gestão das redes principais de estradas de âmbito regional.

A ocorrência cíclica de danos na rede rodoviária nacional, resultante de condições atmosféricas adversas, levou o Sector de Estradas a iniciar a integração de aspectos climáticos nos projectos de engenharia e nas obras de reconstrução de estradas. Esta acção visa reduzir a ocorrência cíclica de danos nas estradas, tornando-as resilientes aos efeitos climáticos adversos. Para a eficácia desta iniciativa, foi estabelecido uma equipa específica para a gestão dos projectos de reparação de emergência de estradas, que conta com apoio de especialistas diversos com vista a desenvolver e estabelecer conhecimentos na implementação desta iniciativa.

Anexo 1: Tabelas de Detalhes

Tabela 1(a): Plano Económico e Social 2013

Projecto	UN	Plano	Realizado	Grau Real	Localização
Reabilitação de Estradas Nacionais	km	100	298	298%	
N1: Rio Ligonha-Nampula	km	20	96	480%	Nampula
N1: Niamialo-Rio Mecutuchi	km	15	75	500%	Nampula
N1: Rio Mecutuchi-Rio Lúrio	km	15	71	473%	Nampula
R380: Macomia-Oasse	km	50	56	112%	Cabo Delgado
Asfaltagem de Estradas Nacionais	km	900	331	37%	
N11: Mocuba-Milange (Fase I)	km	60	86	143%	Zambézia
N13: Nampula-Ribáue (Lote A)	km	50	0	0%	Nampula
N13: Ribáue-Malema (Lote B)	km	38	0	0%	Nampula
N13: Malema-Cuamba (Lote C)	km	42	21	50%	Nampula/Niassa
N14: Montepuez-Ruaça (Lote A)	km	80	68	85%	Cabo Delgado
N14: Ruaça-Marrupa (Lote B)	km	40	0	0%	Niassa
N14: Litunde-Lichinga e Pontes (Lote C)	km	30	0	0%	Niassa
N221: Caniçado-Combumune (Lote I)	km	80	26	33%	Gaza
N221: Combumune-Mapai (Lote II)	km	60	11	18%	Gaza
N221: Mapai-Chicualacuala (Lote III)	km	50	20	40%	Gaza
N260: Chimoio-Lucite (Lote I)	km	117	2	2%	Manica
N260: Lucite-Espungabera (Lote II)	km	93	0	0%	Manica
N380: Mocimboa da Praia-Namoto	km	160	97	61%	Cabo Delgado
Reabilitação de Estradas Regionais	km	209	552	264%	
R951: Nhamagua-Nguawala (Manica)	km	81	43	53%	Manica
R697: Imala-Mecuburi (Nampula)	km	20	20	100%	Nampula
R1205: Nicutha-Nipepe (Niassa)	km	58	58	100%	Niassa
Província de Maputo	km		9	0%	Maputo
Província de Gaza	km		8	0%	Gaza
Província de Inhambane	km		7	0%	Inhambane
Província de Sofala	km		5	0%	Sofala
Província de Manica	km	50	24	0%	Manica
Província de Tete	km		2	0%	Tete
Província da Zambézia	km		350	0%	Zambézia
Província de Nampula	km		6	0%	Nampula
Província de Cabo Delgado	km		4	0%	Delgado
Província de Niassa	km		16	0%	Niassa
Investimento em Estradas Regionais	km	78	44	56%	
R807: Socimol-Matola Gare (double seal)	km	5	5	90%	Maputo
R407: Crz R400-Changalane (otta seal)	km	5	5	90%	Maputo
R450: Malehice-Mandlakzi (otta seal)	km	15	8	56%	Gaza
NC: Crz N1-Agost.Neto-Mutamba (otta+dbl sand seal)	km	6	4	64%	Inhambane
R901: Crz N242-Praia da Barra (otta+double sand seal)	km	6	3	58%	Inhambane
NC: Muxungue-Chibabava (otta seal c/ calacário)	km	5	5	100%	Sofala
R523: Chimoio-Quedas (otta seal)	km	5	10	200%	Manica
R605: Mphulu-Tsangano	km	5	2	40%	Tete
R640: Zero-Mopeia (otta seal)	km	10	0	4%	Zambézia
R695: Lalaua-Meti (drenagem+revestimento c/ pavê)	km	12	6	51%	Nampula
R760: Mecufi-Muxara	km	4	0	0%	Cabo Delgado
R723: Metarica-Nacumua (obras de drenagem)	NA	0	0	0%	Niassa
R726: Mussa-Muembe (obras de drenagem)	NA	0	0	100%	Niassa
Asfaltagem de Estradas Regionais	km	30	14	45%	
R412: Magude-Motaze	km	10	0	0%	Maputo
R640: Mopei-Luabo	km	2	3	150%	Zambézia
N/C: Ntchinga-Chitunda	km	5	3	60%	Cabo Delgado
R763: Namaua-Nangade	km	13	8	58%	Cabo Delgado
Manutenção de Estradas	km	21,744	20,155	93%	
Manutenção Rotina de Estradas Revestida	km	5,116	4,758	93%	Nacional
Manutenção Periódica de Estradas Revestida	km	36	30	83%	Nacional
Manutenção Rotina de Estradas Não Revestida	km	16,490	15,273	93%	Nacional

Tabela 1(a): Plano Económico e Social 2013

Projecto	UN	Plano	Realizado	Grau Real	Localização
Manutenção Periódica de Estradas Não Revestida	km	102	94	92%	Nacional
Conservação de Estradas	km	2,875	2,264	79%	
Construção Circular de Maputo	km	30	5	17%	Maputo
Programa Estradas Urbanas	km	150	125	83%	Nacional
Programa Estradas Distritais	km	2,695	2,134	79%	Nacional
Melhoramentos Localizados	km	1,564	1,449	93%	
Província Maputo	km	779	779	100%	Maputo
Província Gaza	km	30	10	33%	Gaza
Província Inhambane	km	74	74	100%	Inhambane
Província Sofala	km	81	47	58%	Sofala
Província Manica	km	45	42	93%	Manica
Província Tete	km	25	25	100%	Tete
Província Zambézia	km	296	293	99%	Zambézia
Província Nampula	km	111	90	81%	Nampula
Província Cabo Delgado	km	70	55	79%	Delgado
Província Niassa	km	53	34	64%	Niassa
Construção de Pontes	Un	12	2	17%	
Rio Zambeze em Tete (1,430 m)	Un	1	1	100%	Tete
Rio Pómpue (110 m)	Un	1	0	0%	Sofala
Rio Muíra (310 m)	Un	1	0	0%	Manica
Rio Sangadze I (30 m)	Un	1	0	0%	Sofala
Rio Sangadze II (44 m)	Un	1	0	0%	Sofala
Rio Lualua (50 m)	Un	1	1	100%	Zambézia
Rio Macuca (50 m)	Un	1	0	0%	Sofala
Rio Chidge-Casados (50 m)	Un	1	0	0%	Manica
Rio Chidje- Mangale (30 m)	Un	1	0	0%	Manica
Rio Tsanzabue (90 m)	Un	1	0	0%	Manica
Rio Nhagucha (20 m)	Un	1	0	0%	Manica
Maputo Cidade - Ka Tembe (3,000 m)	Un	1	0	0%	Maputo
Reabilitação de Pontes	Un	3	0	0%	
Rio Inharrime (120 m)	Un	1	0	0%	Inhambane
Rio Save (875 m)	Un	1	0	0%	Inhambane
Rio Limpopo em Xai-Xai (210 m)	Un	1	0	0%	Gaza
Manutenção de Pontes	Un	7	7	100%	
Rio Incomáti em Moamba (300 m)	Un	1	1	100%	Maputo
Rio Limpopo em Guijá (490 m)	Un	1	1	100%	Gaza
Rio Lugela (270 m)	Un	1	1	100%	Zambézia
Rio Zambeze - Armando Guebuza (2,400 m)	Un	1	1	100%	Sofala/Zambézia
Rio Zambeze - Samora Machel (720 m)	Un	1	1	100%	Tete
Ilha de Moçambique (3,300 m)	Un	1	1	100%	Nampula
Rio Rovuma (720 m)	Un	1	1	100%	Cabo Delgado
Manutenção de Bâsculas	Un	7	7	100%	
Inharrime e Save	Un	2	2	100%	Inhambane
Pemba	Un	1	1	100%	Cabo Delgado
Inchope	Un	1	1	100%	Sofala
Mussacama e Maué	Un	2	2	100%	Tete
Nacala	Un	1	1	100%	Nampula
Montagem de Bâsculas	Un	3	1	33%	
Macia	Un	1	1	100%	Gaza
Dondo	Un	1	0	0%	Sofala
Nicoadala	Un	1	0	0%	Zambézia
Sinalização Rodoviária	km	1,195	275	23%	
N7: Vanduzi-Changara	km	275	275	100%	Manica
N1: Muxungue-Inchope	km	105	0	0%	Sofala
N1: Crz N1/N4-Estádio Nacional/Zimpeto	km	14	0	0%	Maputo
R911: Homoíne-Mocodoene	km	26	0	0%	Inhambane
R918: Crz N1-Crz. R482	km	17	0	0%	Inhambane
R485: Homíne-Pembe	km	23	0	0%	Inhambane
R482: Mauaela-Maxixe	km	148	0	0%	Inhambane
R920: Coguno-Crz R480	km	32	0	0%	Inhambane

Tabela 1(a): Plano Económico e Social 2013

Projecto	UN	Plano	Realizado	Grau Real	Localização
R480: Mucumbi-Inharrime	km	32	0	0%	Inhambane
N1: Zandamela-Save	km	523	0	0%	Inhambane
Estudos de Engenharia de Estradas	Un	8	1	13%	
N1: Pambara-Rio Save (124 km)	Un	1	0	0%	Inhambane
N280/281: Tica-Buzi-Nova Sofala (75 km)	Un	1	0	0%	Sofala
N2: Matola-Boane-Namaacha (66 km)	Un	1	0	0%	Maputo
N1: 3 de Fevereiro-Incoluane (19 km)	Un	1	1	100%	Maputo
N1: Muxungue-Rio save (109 km)	Un	1	0	0%	Inhambane
N1: Gorongoza-Caia (225 km)	Un	1	0	0%	Sofala
N1: Quelimane-Namacurra (71 km)	Un	1	0	0%	Zambézia
N1: Inchope-Gorongosa (75 km)	Un	1	0	0%	Sofala
Estudos de Engenharia de Pontes	Un	6	0	0%	
Rio Muarrua (80 m)	Un	1	0	0%	Zambézia
Rio Chipaca (60 m)	Un	1	0	0%	Zambézia
Rio Incomáti em Magude (500 m)	Un	1	0	0%	Maputo
Rio Incomáti em Marracuene (300 m)	Un	1	0	0%	Maputo
Rio Mossurize (120 m)	Un	1	0	0%	Nampula
Rio Monapo (420 m)	Un	1	0	0%	Nampula
Total PES 2013	km	28,695	25,367	88%	

Tabela 2.2.1(a): Assistência Técnica

Designação do Posto - Unidade Orgânica	Financiador	Âmbito dos Serviços	Realizações	Homens Mês ¹
Fundo de Estradas (FE)				134
Chefe de Contas - Direcção de Gestão Financeira (DGF)	Banco Mundial	Assegurar a gestão financeira e a elaboração de relatórios financeiros em conformidade com os procedimentos do GoM, Banco Mundial e Parceiros de Desenvolvimento.	Parametrização do sistema de gestão financeira do Fundo de Estradas para o nível central e provincial, incluindo treinamento na operação do sistema.	23
Assistente da Chefe de Contas - Direcção de Gestão Financeira (DGF)	Asdi	Auxiliar a Chefe de Contas na migração do Sistema de Gestão Financeira, plano de contas e procedimentos contabilísticos.	Apoio à Chefe de Contas, na parametrização e implementação do sistema de gestão financeira a nível da Sede e das Províncias	23
Assessor de Garantia de Qualidade - Direcção de Plano (DP)	Asdi	Assessorar o Fundo de Estradas no seguimento dos procedimentos de aquisição, financiamento, monitoria financeira e os procedimentos legais dos acordos com os Parceiros de Desenvolvimento.	Apoio na elaboração das matrizes de recolha de informação de alimentação da base de dados dos acordos de financiamento. Acompanhamento e monitoria dos projetos-piloto e elaboração dos relatórios mensais, assessoria nas diversas áreas institucionais.	63
Assessor de Aquisições e Relações Externas - Direcção de Auditoria Interna (GAI)	Asdi	Assessorar as áreas de aquisição e de relações externas do FE, na conformidade dos processos de licitação, financiamento e controlo financeiro com relação aos procedimentos dos acordos de financiamento dos Parceiros de Desenvolvimento e os regulamentos e procedimentos do GOM.	Apoio na elaboração dos relatórios financeiros do programa de estradas e na elaboração de pareceres aos processos de aquisição nacionais e internacionais, incluindo troca de notas com os Parceiros de Desenvolvimento	25
Especialista de Base de Dados - Direcção do Plano (DP)	Banco Mundial	Apoio à Direcção do Plano do Fundo de Estradas no desenho, implementação e parametrização dos módulos da base de dados para a recolha, compilação, administração e conclusão dos contratos de obras, serviços e de fornecimento de bens para o programa de estradas, incluindo dados económicos e ambientais	Finalizados termos de referência e enviados à aprovação do financiador.	0
Administração Nacional de Estradas (ANE)				72
Assessor Regional Sul - Direcção de Manutenção (DIMAN)	Asdi	Treinar e assessorar os funcionários das delegações da ANE e os Engenheiros da Região Sul da Direcção de Manutenção na adopção de sistemas eficientes e padronizados para a gestão da rede rodoviária provincial.	Assessoria às Delegações Provinciais na monitoria do desempenho dos projectos para estradas de baixo volume de tráfego; realização de testes laboratoriais de caracterização dos materiais utilizados e realização de seminários locais de discussão das metodologias aplicadas	36
Assessor Regional Centro - Direcção de Manutenção (DIMAN)	Asdi	Treinar e assessorar os funcionários das delegações da ANE e os Engenheiros da Região Centro da Direcção de Manutenção na adopção de sistemas eficientes e		36

¹ Nível de esforço da assistência técnica (homens-mês), correspondente ao período desde o início do contrato até Junho de 2013.

Tabela 2.2.1(a): Assistência Técnica

Designação do Posto - Unidade Orgânica	Finan- ciador	Âmbito dos Serviços	Realizações	Homens Mês ¹
		padronizados para a gestão da rede rodoviária provincial.		
Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER)				18
Assessor de Base de Dados de Segurança Rodoviária - Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER)	Asdi	Assessorar a INATTER na concepção e implementação do sistema de gestão de dados de segurança rodoviária, componente da Estratégia Nacional Integrada de Segurança Rodoviária, de contributo para a redução do índice de fatalidades dos acidentes de trânsito na rede rodoviária nacional	Apoio ao INATTER na instalação e parametrização dos Sistemas Operativos para a Informação de Acidentes de Viação (SIAV) e de Contravenções ao Código de Estrada (SICCE), e no treinamento dos operadores dos sistemas instalados.	18
Federação Moçambicana de Empreiteiros (FME)				31
Assessor de Negócios - Federação Moçambicana de Empreiteiros (FME)	Asdi	Assessorar à FME com a melhoria do lobista e capacidade de prestação de serviços da FME aos seus membros associados. Apoio FME gerais seções de gestão administrativa e financeira, incluindo o desenvolvimento de capacidades e formação do pessoal associação.	Apoio geral à FME nas áreas de administração e finanças e no desenvolvimento das competências da federação na sua função de representatividade e de interlocução da classe empresarial nacional	31
Total Geral				255

Tabela 2.2.2(c): Consultorias e Estudos Institucionais

Designação dos Serviços - Unidade Orgânica	Financiador	Descrição e Âmbito dos Serviços	Realizações
Capacitação Institucional			
Capacitação Institucional - Sector de Estradas (MOPH/FE/ANE)	EU	Serviços de consultoria para apoio às instituições do Sector de Estradas, através de um “Centro de Recursos”, no desenvolvimento das capacidades de planificação, programação e gestão do desenvolvimento e manutenção das redes de estradas nacional, rural e urbana.	Iniciada a avaliação das propostas técnicas para a selecção da firma de consultoria para a gestão do “Centro de Recursos”.
Apoio ao Sector Privado - Ministério das Obras Públicas e Habitação	EU	Consultoria para apoio a empreiteiros nacionais seleccionados, com demonstrada capacidade e motivação para expansão das suas actividades para o mercado das estradas pavimentadas. Os serviços incluem a capacitação de empreiteiros e consultores com conhecimentos e práticas para a execução de obras de resselagem de estradas pavimentadas	Finalizada a elaboração conjunta (MOPH, ANE, FE e Financiador) dos Termos de Referência e procedido ao lançamento do concurso para a selecção da firma de consultoria.
Resiliência Climática - Direcção de Manutenção (DIMAN)	Banco Mundial	Consultoria para assessoria ao Ministério das Obras Públicas e Habitação (MOPH) na análise e proposta de melhoria das especificações existentes para o dimensionamento das estradas não revestidas, classificadas e não classificadas, para melhor responderem aos efeitos climáticos actuais e futuros	Versão preliminar dos Termos de Referência finalizada e enviada à aprovação do financiador.
Desenvolvimento de Capacidades para a Manutenção de Estradas - Direcção de Manutenção (DIMAN)	JICA	Garantir a eficácia das obras de manutenção de estradas, através de acções de capacitação institucional em técnicas de inspecção e planificação e nas metodologias para a execução das obras de manutenção de estradas.	Avaliado o sistema de planificação provincial e de inspecção de estradas, tendo-se identificado a necessidade da actualização do manual de planificação provincial para adequá-lo ao HIMS; concluída recolha de dados de 450km de estrada para arquivo histórico das actividades de manutenção; iniciada preparação do guião de manutenção tendo como base directrizes seleccionadas da Agência Nacional de Estradas da África do Sul, SANRAL
Instalação do Sistema de Informação de Acidentes de Viação (SIAV) - Instituto Nacional dos Transportes Terrestres	Asdi	Serviços de consultoria para o desenho, desenvolvimento, instalação e manutenção do Sistema de Informação de Acidentes de Viação (SIAV) e do	Finalizada concepção do SIAV e instalado na Província de Maputo. Sistema testado e parametrizado, incluindo treinamento de 50 operadores. Em curso consolidação do

Tabela 2.2.2(c): Consultorias e Estudos Institucionais

Designação dos Serviços - Unidade Orgânica	Financiador	Descrição e Âmbito dos Serviços	Realizações
(INATTER)		Sistema de Informações de Contravenções ao Código de Estradas (SICCE), módulos do Sistema de Gestão de Informação da Segurança Rodoviária (SGISR) de contributo para a minimização do número de acidentes rodoviários através da consciencialização dos utentes das estradas.	SIAV para Cidade e Província de Maputo. Finalizado contrato para a segunda fase para expansão do SIAV para todo o país.
Instalação do Sistema de Informação de Contravenções ao Código de Estradas (SICCE) - Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER)	Asdi		Finalizados Termos de Referência, lançado concurso público e contratada firma de consultoria para a implementação do SICCE. Revista estimativa de custos para implementação do sistema a nível nacional.
Desenvolvimento e implementação do Sistema de Exames Multimédia (SECM) - Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER)	Asdi	Serviços de Consultoria para o desenvolvimento, implementação e manutenção do sistema informático para a realização de exames teóricos pelos candidatos a condutores, com uso de monitor táctil para respostas. Os serviços incluem fornecimento e instalação de equipamento informático e sistema operativo e de segurança, incluindo configuração e treinamento, assistência técnica e sistema de backups.	Elaborada a versão preliminar das especificações e dos termos de referência para a aquisição dos equipamentos para o desenvolvimento do sistema. Estão em curso negociações para a aquisição do equipamento e reabilitação das instalações para a expansão do sistema.
Estudos			
Supervisão e Monitoria dos Projetos-piloto - Direcção de Manutenção (DIMAN)	Asdi	O objetivo geral dos serviços é de desenvolver o conhecimento existente sobre as soluções alternativas para estradas rurais de baixo volume de tráfego em Moçambique e adoptá-las de forma sustentável nos programas de manutenção da ANE. Para o alcance destes objectivos a firma de consultoria deverá (i) realizar a monitoria técnica do desempenho das obras e preparar os guiões de dimensionamento e normas de trabalho; (ii) treinar o pessoal das Delegações Provinciais, da DIMAN e dos Consultores Provinciais na coleta de dados de pesquisa e análise e de monitoria do desempenho e das tecnologias adotadas; e (iii) divulgação dos resultados das obras realizadas.	Acompanhamento e tutoria aos técnicos da ANE e das Delegações Provinciais nas visitas de monitoria às diversas obras de estradas de baixo volume de tráfego, incluindo apoio na revisão do manual de campo com procedimentos para este tipo de projectos.
Levantamento das Condições das Estradas - Direcção do Plano (DIPLA)	Banco Mundial	Levantamento das condições da rede de estradas classificadas para actualização dos dados do HIMS	Aprovado contrato para levantamento das condições das estradas e iniciada sua execução. Foram posteriormente suspensos os levantamentos das condições devido à condições de segurança no país

Tabela 2.2.2(c): Consultorias e Estudos Institucionais

Designação dos Serviços - Unidade Orgânica	Financiador	Descrição e Âmbito dos Serviços	Realizações
Auditorias			
Auditoria Financeira	GOM	Relatório de auditoria financeira anual com parecer sobre as contas consolidadas do Sector de Estradas e opinião de regularidade sobre as transacções efectuadas de conformidade com o preceituado nos contratos, acordos de financiamento e legislação em vigor. Emissão de Carta de Recomendações com observações sobre aspectos relevantes detectados pelo auditor.	Concluída contratação da firma de auditoria e iniciada realização da auditoria das demonstrações financeiras do Programa de Estradas de 2012.
Auditoria Técnica da N1 entre Xai Xai e Chissibuca (95 km), Gaza	Banco Mundial	Auditoria técnica e contratual independente, do projecto de reabilitação da N1: Xai Xai-Chissibuca, e formulação de recomendações sobre as reparações necessárias para a garantia das especificações do projecto ao longo do seu período de vida.	Contratada firma de consultoria para Auditoria Técnica e Contractual do projecto. Recomendada melhoria das conclusões e recomendações do relatório da auditoria e de clareza na formulação da opinião do auditor.

Tabela 2.2.2(d): Serviços de Engenharia (Controlo de Qualidade - Fiscalização)

Designação da Infra-estrutura	Intervenção	Província	Extensão (km)	Financiador	Empreiteiro	Fiscal
Reabilitação e Asfaltagem de Estradas Nacionais						
N14: Montepuez-Ruaça (Lote 1)	Asfaltagem	Cabo Delgado	135	GoM/BAD/JICA	CMC/CMC AA JV	Aurecon AMI Ltd/Studi International
N14: Marrupa-Ruaça (Lote 2)	Asfaltagem	Niassa	68	GoM/ASDI	WIETC	Egis Internacional
N14: Lichinga-Litunde e 7 pontes (Lote 3)	Asfaltagem	Niassa	66	GoM/BAD	CMC/CMC AA JV	SNC Lavalin
N380: Macomia-Oasse	Asfaltagem	Cabo Delgado	103	GoM/GoP	Conduril/CETA	Pengest/Engivia
N380/R762/R775/R1260: Mueda-Oasse-Mocímboa Praia-Palma-Namoto	Asfaltagem	Cabo Delgado	230	GoM/GoP	ZAGOPE	Consulmar
N13: Nampula-Ribaué (Lote A)	Asfaltagem	Nampula	131	GoM/Corea/JICA	CHICO	CPG
N13: Ribaué-Malema (Lote B)	Asfaltagem	Nampula	103	GoM/Corea/JICA	CCCC	WAPCOS Ltd
N13: Malema-Cuamba (Lote C)	Asfaltagem	Nampula	114	GoM/Corea/JICA	Gabriel Couto	SNC Lavalin
N103: Guruè-Magige	Asfaltagem	Zambézia	35	GoM/BID	INGLOB	Técnica/BCL
N11: Milange-Mocuba (Parte 1)	Asfaltagem	Zambézia	86	GoM/FED	Mota-Engil	Egis Internacional
N260: Chimoio-Lucite (Lote 1)	Asfaltagem	Manica	147	GoM/GoP	Mota-Engil	TPF/Pengest/Consultec
N260: Lucite-Espungabera (Lote 2)	Asfaltagem	Manica	87	GoM/GoP	Mota-Engil	TPF/Pengest/Consultec
N221: Caniçado-Combumune (Lote 1)	Asfaltagem	Gaza	141	GoM/GoP	OPWAY	Consulgal/Secon
N221: Combumune-Mapai (Lote 2)	Asfaltagem	Gaza	100	GoM/GoP	Soares da Costa/Gabriel Couto	Coba/Técnica
N221: Mapai-Chicualacuala (Lote 3)	Asfaltagem	Gaza	87	GoM/GoP	Soares da Costa/Gabriel Couto	Coba/Técnica
N1: Namialo-Ponte Mecutuchi (Lote 1)	Reabilitação	Nampula	75	GoM/MCC	CMC	Scott Wilson
N1: Ponte Mecutuchi-Rio Lurio (Lote 2)	Reabilitação	Nampula	74,7	GoM/MCC	Monte Adriano/Casais	Scott Wilson
N1: Rio Ligonha-Nampula	Reabilitação	Nampula	103	GoM/MCC	CMC/Razel	SMEC Lda
N1: Namacurra-Nampevo (Parte 2)	Reabilitação	Zambézia	47	GoM/FED	Mota-Engil	Egis Internacional
R601/602: Estima-Maroeira-Mágoè-Mucumbura	Asfaltagem	Tete	57	GOM/GOP	Monte Adriano	Proengel/Prospectiva/Enaque
N103/R657: Magige-Etatara-Cuamba	Asfaltagem	Zambézia/Niassa	87	GOM/GOP	Monte Adriano	Consulmar
Construção e Reabilitação de Pontes						
Rios Sangaze/Pompwe/Macuca/Chidge (Sofala)	Construção	Sofala	714	GoM	Soares da Costa	BETAR
Rios Muira/Tsanzabue/Nhagucha (Manica)		Manica				
Rio Lua-Lua (N1: Chimuara-Nicoadala)	Construção	Zambézia	300	GoM	Teixeira Duarte	Aproserve
Rio Incomáti (N201: Xinavane-Magude)	Construção	Maputo	500	GoM	N/A	SAI Engineers/Consulmar
Rios Muárua/Chipaca (NC: Quelimane-Madal)	Construção	Zambézia	140	GoM	N/A	PDNA/NIRAS
Rios Muira/Tsanzabue/Nhagucha/Pompwe/Sangadze I-II/Macuca/Chidje-Casado/Chidje-Mangale (R529)	Construção	Manica/Sofala	714	GoM	Soares da Costa	Betar

Tabela 2.2.2(d): Serviços de Engenharia (Controlo de Qualidade - Fiscalização)

Designação da Infra-estrutura	Intervenção	Província	Extensão (km)	Financiador	Empreiteiro	Fiscal
Rio Save (N1)	Reabilitação	Inhambane	0	GoM	N/A	GRID
Rio Limpopo (Xai -Xai)	Reabilitação	Gaza	210	GoM	N/A	GRID
Sicacate/Munhuana (N220: Alto Changane-Crz. R425)	Reabilitação	Inhambane	500	GoM	Teixeira Duarte	APROSERVE
13 Pontes entre Ile e Cuamba (N103/R657)	Construção	Zambézia/Niassa	-	JICA	-	CHODAI/Eight-Japan Consultants

Tabela 2.2.2(e): Estudos e Projectos de Engenharia de Estradas e Pontes

Designação do Projecto	Extensão	Província	Ponto de situação
Reabilitação de Estradas (km)	689		
N1: Rio Save-Muxungue	109	Sofala	Iniciado em Setembro 2013
N1: Pambara-Rio Save	124	Inhambane	Concluída avaliação de propostas. Contrato em aprovação
N1: Gorongosa-Caia	225	Sofala	Iniciado em Outubro 2013
N1: Inchope-Gorongosa	75	Sofala	Iniciado em Outubro 2013
N2: Matola-Boane-Namaacha	66	Maputo	Iniciado em Setembro 2013
N1: 3 de Fevereiro-Incoluane	19	Maputo	Elaborado e comentado relatório preliminar
N10/N1: Quelimane-Namacurra	71	Zambézia	Iniciado em Outubro 2013
Asfaltagem de Estradas (km)	666		
N280/N281: Tica-Buzi-Nova Sofala	75	Sofala	Selecionada lista curta e recebidas propostas técnico-financeiras
N11: Milange-Mocuba (Fase II) e 150 km Estradas Rurais	270	Zambézia	Assinado contrato de fiscalização. Em curso contratação do empreiteiro.
N13: Cuamba-Muita	138	Niassa	Publicado anúncio de concurso em Setembro 2013
N13: Muita-Massangulo	94		Publicado anúncio de concurso em Setembro 2013
N13: Massangulo-Lichinga	89	Niassa	Em curso negociação do acordo de financiamento
Construção de Pontes (m)	1,854		
Rios Muira, Tsanzabue, Nhagucha, Pompwe, Sangadze I e II, Macuca, Chidje- Casado e Chidje - Mangale (R529)	714	Sofala e Manica	Concluída elaboração dos projectos de engenharia. Empreiteiro em mobilização
Rio Incomáti (N201: Xinavane-Magude)	500	Maputo	Concluída elaboração do projecto preliminar
Rios Muárua e Chipaca (NC: Quelimane-Madal)	140	Zambézia	Elaborado relatório final do projecto de engenharia
Rios Mutabasse, Muliquela, Maticasse, Ualasse, Kicungo, Nivaco, Matsitse, Namisagua, Nuhussi, Lútio, Mássi e Namutimbua (N103/R657: Ile-Cuamba)	500	Zambézia e Niassa	Elaborado projecto de engenharia e concluída contratação do empreiteiro
Reabilitação de Pontes (m)	1,085		
Rio Save na N1	875	Inhambane	Concluída inspecção e recolha de dados para elaboração do projecto de engenharia
Rio Limpopo na N1	210	Gaza	Concluída inspecção e recolha de dados para elaboração do projecto de engenharia

Tabela 3.1: Programa de Conservação de Estradas Urbanas

Município	Dotação 2013	Valor do Contrato	Despesa 2013	Execução do Programa	Execução do Contrato
Maputo	43,836	54,741	49,834	114%	91%
Maputo	22,312	22,312	20,189.11	90%	90%
Matola	12,452	23,852	24,599	198%	103%
Namaacha	4,536	3,646	3,397	75%	93%
Manhiça	4,536	4,931	1,649	36%	33%
Gaza	32,844	31,525	15,004	46%	48%
Xai Xai	10,188	10,188	4,760	47%	47%
Mandlakazi	4,536	2,059	-	0%	0%
Chibuto	6,792	8,296	3,555	52%	43%
Macia	4,536	3,692	1,122	25%	30%
Chókwè	6,792	7,291	5,568	82%	76%
Inhambane	29,448	33,292	17,821	61%	54%
Inhambane	10,188	9,984	8,512	84%	85%
Maxixe	10,188	11,536	5,692	56%	49%
Vilankulo	4,536	7,203	2,863	63%	40%
Massinga	4,536	4,569	754	17%	16%
Mainca	26,052	25,335	9,738	37%	38%
Chimoio	10,188	-	-	0%	0%
Gondola	4,536	15,405	2,727	60%	18%
Manica	6,792	4,680	2,824	42%	60%
Catandica	4,536	5,250	4,187	92%	80%
Sofala	28,316	21,288	4,375	15%	21%
Beira	12,452	12,452	-	0%	0%
Dondo	6,792	6,792	2,331	34%	34%
Marromeu	4,536	2,044	2,044	45%	100%
Gorongosa	4,536	-	-	0%	0%
Tete	19,260	28,588	19,193	100%	67%
Tete	10,188	20,402	11,268	111%	55%
Moatize	4,536	4,000	4,000	88%	100%
Ulónguè	4,536	4,186	3,925	87%	94%
Zambézia	32,844	22,867	14,101	43%	62%
Quelimane	10,188	2,529	3,565	35%	141%
Mocuba	6,792	1,988	1,034	15%	52%
Milange	4,536	6,832	3,188	70%	47%
Alto Molócuè	4,536	4,981	297	7%	6%
Guruè	6,792	6,538	6,016	89%	92%
Nampula	48,692	62,385	35,032	72%	56%
Nampula	12,452	7,052	6,050	49%	86%
Angoche	6,792	29,031	12,415	183%	43%
Ilha de Moçambique	10,188	12,418	10,592	104%	85%
Nacala	10,188	7,726	1,545	15%	20%
Monapo	4,536	2,180	663	15%	30%
Ribáuè	4,536	3,978	3,766	83%	95%
Cabo Delgado	26,052	25,551	3,854	15%	15%
Pemba	10,188	17,356	-	0%	0%
Montepuez	6,792	8,196	3,854	57%	47%
Mocimbo da Praia	4,536	-	-	0%	0%
Mueda	4,536	-	-	0%	0%
Niassa	26,052	25,203	16,431	63%	65%
Lichinga	10,188	10,178	8,465	83%	83%
Marrupa	4,536	4,263	-	0%	0%
Metangula	4,536	6,239	4,539	100%	73%
Cuamba	6,792	4,523	3,427	50%	76%
Total	313,400	330,775	185,385	59%	56%

Tabela 3.2: Programa de Conservação de Estradas Distritais

Distrito	Nº de Contratos	Plano (km)	Realizado (km)	Grau Realiza (%)	Valor do Contrato (MT)	Despesa 2013 (MT)	Realiza Financeira (%)
MAPUTO	11	37	31	83%	14,601	12,832	88%
Marracuene	1	6	1	20%	1,770	530	30%
Namaacha	4	1	1	103%	3,950	3,669	93%
Matutine	1	8	8	97%	1,861	1,812	97%
Magude	2	6	5	95%	1,900	1,811	95%
Boane	1	8	8	98%	1,646	1,616	98%
Moamba	1	8	8	95%	1,700	1,620	95%
Manhiça	1	Estruturas	3 Aquedutos	0%	1,775	1,775	100%
GAZA	16	136	110	81%	20,286	19,419	96%
Bilene	3	5	5	100%	1,771	1,771	100%
Chibuto	2		0	0%	1,516	1,516	100%
Chigubo	1	15	0	1%	1,900	1,900	100%
Chicualacuala	1	30	24	80%	1,900	1,520	80%
Chókwè	2	6	6	100%	1,900	1,900	100%
Guijá	1	4	4	100%	1,800	1,800	100%
Mabalane	1	18	18	100%	1,900	1,900	100%
Mandlakazi	1	3	3	100%	1,900	1,900	100%
Massingir	1	20	20	100%	1,900	1,900	100%
Massangena	2	35	30	85%	1,900	1,412	74%
Xai Xai	1		0	0%	1,900	1,900	100%
INHAMBANE	16	130	115	88%	25,668	20,685	81%
Maxixe	2	10	8	81%	2,056	1,572	76%
Inhambane	2	4	4	96%	1,556	1,359	87%
Funhalouro	1	50	39	78%	1,900	1	0%
Govuro	1	8	8	100%	2,194	2,194	100%
Homoíne	1	0	0	100%	1,971	1,971	100%
Inharrime	1	12	12	100%	1,878	1,878	100%
Inhassoro	1	Pontão	N/A	0%	1,968	134	7%
Jangamo	1	3	3	99%	1,968	1,947	99%
Mabote	1	17	17	100%	1,465	1,465	100%
Massinga	1	0	0	100%	1,784	1,784	100%
Morrumbene	1	7	6	87%	1,874	1,637	87%
Panda	1	6	6	100%	1,900	1,891	100%
Vilanculos	1	12	11	92%	2,037	1,883	92%
Zavala	1	1	1	86%	1,117	969	87%
SOFALA	37	438	124	28%	17,854	3,942	22%
Chemba	7	46	14	30%	1,893	568	30%
Dondo	2	10	0	0%	2,000	0	0%
Cheringoma	2	1	0	1%	1,900	228	12%
Machanga	3			0%	0	0	0%
Buzi	1	12	8	63%	562	209	37%
Maringue	5	22		0%	0	0	0%
Marromeu	3	75	0	0%	2,000	0	0%
Gorongosa	4	23	18	78%	1,900	466	25%
Chibabava	1	15	15	100%	1,900	1,900	100%
Nhamatanda	1	12	0	0%	1,900	0	0%
Caia	1		0	0%	1,900	1	0%
Muanza	7	222	70	32%	1,899	570	30%
MANICA	37	157	100	63%	12,319	5,415	44%
Báruè	3	20	19	96%	1,964	848	43%
Gondola	2	21	4	20%	2,397	468	20%
Guro	5	5	5	93%	656	607	93%
Machaze	3	0	0	30%	525	131	25%
Macossa	5	5	2	45%	1,613	587	36%
Manica	11	57	38	66%	3,066	1,836	60%
Mossurize	3	34	17	49%	2,061	898	44%
Sussundenga	3	15	15	100%	38	38	100%

Tabela 3.2: Programa de Conservação de Estradas Distritais

Distrito	Nº de Contratos	Plano (km)	Realizado (km)	Grau Realiza (%)	Valor do Contrato (MT)	Despesa 2013 (MT)	Realiza Financeira (%)
Tambara	1			0%	0	0	0%
Chimoio	1			0%	0	0	0%
TETE	15	311	299	96%	20,884	16,807	80%
Cahora Bassa	1	65	65	100%	1,967	1,867	95%
Tsangano	2	31	31	100%	3,510	1,900	54%
Mutarara	2	28	28	100%	1,998	1,998	100%
Zumbo	1	25	13	50%	1,900	581	31%
Moatize	2	69	69	100%	1,900	1,775	93%
Maravia	1	18	18	100%	2,000	1,900	95%
Macanga	1	46	46	100%	615	615	100%
Angonia	1	10	10	100%	1,721	1,721	100%
Chiuta	1		-	0%	1,500	679	45%
Chifunde	2	4	4	100%	1,892	1,892	100%
Changara	1	15	15	100%	1,882	1,881	100%
ZAMBÉZIA	65	416	379	91%	33,971	21,511	63%
Ile	2	1	0	75%	3,658	713	20%
Maganja da Costa	1	37	37	100%	1,900	1,900	100%
Lugela	2	8	8	100%	1,900	1,536	81%
Alto Molócuè	2	70	61	88%	1,900	855	45%
Morrumbala	3	78	76	97%	1,900	1,278	67%
Milange	4	0	0	93%	1,900	1,420	75%
Mopeia	5	11	10	93%	1,900	1,350	71%
Chinde	4	24	12	50%	1,900	602	32%
Inhassunge	2	0	0	92%	2,000	1,600	80%
Namacurra	6	32	28	88%	1,754	1,561	89%
Nicoadala	8	7	7	100%	1,873	1,819	97%
Mocuba	7	54	48	89%	1,900	513	27%
Guruè	4	15	15	99%	2,143	1,124	52%
Namarroi	3	40	39	96%	2,213	2,130	96%
Gilé	5	26	24	93%	1,901	1,046	55%
Quelimane	4	0	0	93%	1,900	1,235	65%
Pebane	3	12	12	100%	1,329	830	62%
NAMPULA	33	287	272	95%	39,425	35,681	91%
Memba	1	9	9	100%	1,896	1,896	100%
Erati	1	2	2	100%	1,968	1,968	100%
Nacaroa	1	15	15	100%	1,870	1,870	100%
Nacala-a-Velha	1	0	0	100%	2,000	2,000	100%
Nacala Porto	1	12	12	100%	1,955	1,955	100%
Monapo	1	13	13	100%	1,863	1,863	100%
Mossuril	1	15	15	100%	1,902	1,902	100%
Ilha de Moçambique	1	9	9	100%	1,846	2	0%
Mecuburi	1	0	0	100%	1,900	1,900	100%
Muecate	1	0	0	100%	1,899	1,899	100%
Meconta	1	16	16	100%	1,857	1,857	100%
Cidade de Nampula	11	0	0	100%	1,878	1,878	100%
Rapale	1	1	1	100%	1,737	1,737	100%
Murrupula	1	28	13	47%	1,900	1	0%
Mongincual	2	27	27	100%	1,858	1,858	100%
Mogovolas	2	57	57	100%	1,900	1,900	100%
Angoche	1	15	15	100%	1,894	1,894	100%
Moma	1	0	0	100%	1,698	1,698	100%
Ribáuè	1	17	17	100%	1,900	1,900	100%
Lalaua	1	37	37	100%	1,857	1,857	100%
Malema	1	12	12	100%	1,848	1,848	100%
CABO DELGADO	17	199	135	68%	30,910	21,375	69%
Ancuabe	1	12	11	93%	1,865	1,731	93%
Balama	1	10	8	81%	1,797	1,459	81%

Tabela 3.2: Programa de Conservação de Estradas Distritais

Distrito	Nº de Contratos	Plano (km)	Realizado (km)	Grau Realiza (%)	Valor do Contrato (MT)	Despesa 2013 (MT)	Realiza Financeira (%)
Chiure	1	20	6	30%	1,720	508	30%
Ibo	1	7	1	18%	1,857	341	18%
Macomia	1	15	4	28%	1,881	534	28%
Mecufi	1	13	5	43%	1,900	820	43%
Meluco	1	7	5	71%	1,657	1,184	71%
Mocimboa da Praia	1	15	15	100%	1,744	1,744	100%
Montepuez	1	12	7	55%	1,778	971	55%
Mueda	1	15	15	100%	1,753	1,751	100%
Muidumbe	1	7	7	100%	1,635	1,635	100%
Namuno	1	18	18	100%	1,859	1,854	100%
Nangade	1	10	10	99%	1,900	1,890	99%
Quissanga	1	8	5	59%	1,900	1,117	59%
Pemba	1	5	5	100%	1,870	1,870	100%
Palma	1	19	9	47%	1,903	889	47%
Metuge	1	7	4	57%	1,892	1,078	57%
NIASSA	19	585	571	98%	27,904	27,105	97%
Nipepe	1	35	33	94%	1,799	1,799	100%
Lago	3	151	151	100%	1,845	1,828	99%
Maúá	2	27	24	90%	1,900	1,869	98%
Majune	3	37	37	100%	1,897	1,896	100%
Marrupa	1	8	8	100%	1,900	1,318	69%
Cuamba	2	35	35	100%	1,900	1,882	99%
Metarica	1	13	9	72%	1,900	1,890	99%
Mandimba	1	2	2	100%	1,900	1,900	100%
Chimbonila	1	10	10	100%	1,549	1,437	93%
Muembe	1	23	23	100%	1,900	1,899	100%
Ngaúma	1	62	62	100%	1,817	1,817	100%
Mecula	2	96	94	98%	1,900	1,900	100%
Macago		38	38	100%	1,897	1,897	100%
Sanga		40	40	100%	1,900	1,872	99%
Mecanhelas		8	4	55%	1,900	1,900	100%
Total	266	2,695	2,134	79%	243,823	184,771.6292	76%

Tabela 3.4: Programa de Manutenção de Rotina de Estradas

Província	Estradas Não Pavimentadas				Estradas Pavimentadas				TOTAL					
	Físico (km)		Financeiro (MT)		Físico (km)		Financeiro (MT)		Físico (km)			Financeiro (MT)		
	Plano	Realiza	Plano	Realização	Plano	Realiza	Plano	Realiza	Plano	Realiza	Grau Realiza	Plano	Realiza	Grau Realiza
Maputo	615	602	69,160,653	64,345,658	393	362	51,983,007	45,743,519	1,008	964	96%	121,143,660	110,089,177	91%
Gaza	661	424	74,333,645	45,319,865	630	426	83,331,538	53,830,771	1,291	850	66%	157,665,183	99,150,636	63%
Inhambane	1,432	1,149	161,037,488	122,812,560	676	643	89,416,063	81,251,609	2,108	1,792	85%	250,453,552	204,064,169	81%
Sofala	1,419	1,288	159,575,556	137,669,779	720	714	95,236,044	90,223,404	2,139	2,002	94%	254,811,599	227,893,184	89%
Manica	1,838	1,662	206,694,765	177,645,321	437	422	57,802,988	53,325,318	2,275	2,084	92%	264,497,753	230,970,639	87%
Tete	1,107	1,034	124,489,176	110,520,615	259	259	34,258,521	32,728,098	1,366	1,293	95%	158,747,697	143,248,713	90%
Zambézia	3,422	3,387	384,825,618	362,024,490	744	714	98,410,579	90,223,404	4,166	4,101	98%	483,236,196	452,247,895	94%
Nampula	1,756	1,670	197,473,344	178,500,413	323	320	42,723,947	40,436,260	2,079	1,990	96%	240,197,292	218,936,673	91%
C. Delgado	1,532	1,379	172,283,123	147,396,449	476	441	62,961,607	55,726,220	2,008	1,820	91%	235,244,730	203,122,669	86%
Niassa	2,709	2,678	304,644,243	286,241,979	458	458	60,580,706	57,874,397	3,167	3,136	99%	365,224,948	344,116,376	94%
Total	16,491	15,273	1,854,517,610	1,632,477,129	5,116	4,759	676,705,000	601,363,000	21,607	20,032	93%	2,531,222,610	2,233,840,129	88%

Tabela 5.1.1(d): Programa de Investimento em Estradas Regionais

Província	Estrada	Plano (km)	Realiza (km)	Grau Realiza (%)	Intervenções
Maputo	R407: Crzr400- Changalane	5	4.5	90.0%	Revestimento com “Otta Seal”
	R807: Machava Socimol-Matola Gare	5	4.5	90.0%	Revestimento com “Otta Seal”
Gaza	R450: Malehice- Mandlakazi	15	8.34	55.6%	Revestimento com “Otta Seal”
Inhambane	NC: Cruz N1- Agostinho Neto/Mutamba	6	3.83	63.8%	Revestimento combinado: otta seal+single seal e otta+double sand seal
	R901:Cruz N242- Praia da Barra	6	3.46	57.7%	Revestimento combinado: otta seal+single seal e otta+double sand seal
Sofala	N/C: Muxungue- Chibabava	5	5	100.0%	Revestimento com “Otta Seal”, usando-se solos calcários
Manica	R523:Chimoio- Quedas	5	10	200.0%	Revestimento com “otta seal” em 10 km
Tete	R605: Mpulo- Tsangano	5	2	40.0%	Revestimento com “Otta Seal”
Zambézia	R640:Zero- Mopeia	10	0.35	3.5%	Revestimento com “Otta Seal”
Nampula	R695: Lalaua- Meti	12	6.17	51.4%	Melhoramentos Localizados e Construção de Obras de Arte.
Niassa	R723:Metarica- Nacumua	N/A		75.0%	Construção de 2 pontões (km 0.9 e 42.5) e 1 ponte (km 64.13). Concluída pavimentação na R726: Mussa-Muembe e R723: Metarica-Nacumua
	R726:Mussa- Muembe	0.25	0.25	100.0%	Revestimento com Sand Seal do km 23 ao km 23.25
Cabo Delgado	R760: Mecufi-Muxara	4	0	0.0%	Revestimento Superficial duplo. Executados 3.6 km de base em solo-cimento
Total		78.25	48.4	61.9%	

Tabela 5.2.2(c): Programa de Investimento em Estradas Nacionais

Estrada	Início	Plano (km)	Camadas Pavimento (km)		Revestimento Superficial (km)	
			Sub-Base	Base	1ª Camada	2ª Camada
N1: Rio Ligonha-Nampula	Aug-11	20	103	103	100	96
N1: Namialo-Rio Mecutuchi	Aug-11	15	75	75	75	75
N1: Rio Mecutuchi-Rio Lúrio	Aug-11	15	75	75	71	71
N380: Macomia-Oasse	Jun-10	50	96	96	56	56
Total		100	349	349	302	298
N11: Milange-Mocuba	Nov-10	60	86	86	86	86
N13: Nampula-Ribáuè	Sep-11	50	67	40	26	21
N13: Ribáuè-Malema	Nov-11	38	42	31	16	0
N13: Malema-Cuamba	Mar-12	42	0	0	0	0
N14: Montepuez-Ruaça	Jun-10	80	24	17	0	0
N14: Marrupa-Ruaça	Apr-11	40	68	68	68	68
N14: Lichinga-Litunde	Feb-12	30	20	26	0	0
N221: Caniçado-Combumune	Sep-11	80	49	34	26	26
N221: Combumune Mapai	Sep-11	60	89	64	11	11
N221: Mapai-Chicualacuala	Sep-11	50	61	60	20	20
N260: Chimoio-Lucite	Sep-11	117	76	57	2	2
N260: Lucite-Espungabera	Sep-11	93	44	30	0	0
N380: Mueda-Palma-Namoto	Sep-11	160	97	97	97	97
R601/602: Mágoè-Mucumbura-Estima-Maroeira	Jun-13	0	0	0	0	0
N103/R657: Magige-Etatara-Cuamba	Jul-13	0	0	0	0	0
Total		900	723	610	352	331
Total Geral		1,000	1,072	959	654	629

Tabela 8.1: Orçamento do PES/PRISE 2013

Designação do Projecto	Orçamento 2012 (x 1,000 MT)			Orçamento 2013 (x 1,000 MT)			Crescimento
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	6,210,680	8,929,600	15,140,280	8,605,855	12,444,186	21,050,041	
10000: Custos e Apoio Administrativo	474,687	302	474,989	838,514	71,056	909,570	91%
10000-Custos e Apoio Administrativo	474,687	302	474,989	838,514	71,056	909,570	91%
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	7,539	170,425	177,964	49,608	506,463	556,071	212%
21000-Assistência Técnica	3,659	98,092	101,751	11,836	171,953	183,789	81%
22000-Consultoria e Estudos	3,880	42,414	46,294	4,698	148,778	153,476	232%
23000-Formação	0	22,442	22,442	32,806	144,636	177,442	691%
24000-Apoio ao Sector Privado	0	7,477	7,477	268	41,096	41,364	453%
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	3,311,456	450,963	3,762,418	3,478,276	322,738	3,801,015	1%
31000-Manutenção de Estradas Urbanas	167,440	0	167,440	298,400	0	298,400	78%
32000-Manutenção de Estradas Distritais	0	124,783	124,783	162,500	77,059	239,559	92%
33000-Fiscalização da Manutenção	293,953	34,738	328,691	115,647	18,000	133,647	-59%
34000-Manutenção de Emergência	69,650	69,650	139,300	231,804	56,968	288,772	107%
35000-Manutenção de Estradas Não Pavimentadas	1,891,233	107,792	1,999,025	1,759,149	95,369	1,854,518	-7%
36000-Manutenção de Estradas Pavimentadas	679,092	114,000	793,092	601,363	75,342	676,705	-15%
36999-Construção e Reabilitação de Estradas e Pontes	0	0	0	185,639	0	185,639	0%
37000-Manutenção e Reabilitação de Pontes	210,087	0	210,087	123,774	0	123,774	-41%
40000: Construção e Reabilitação de Pontes	83,507	1,304,627	1,388,133	495,939	1,096,534	1,592,472	15%
41001-Construção da Ponte do Rio Zambeze	11,796	8,943	20,739	65,914	0	65,914	218%
41008: Construção das Pontes sobre os rios Muíra, Pompué e Sangadze I e II	0	0	0	161,964	138,270	300,234	0%
41009-Construção de Pontes sobre os Rios Lucite, Nhancuarara e Mussapa	65,295	0	65,295	36,749	26,954	63,702	-2%
41010-Construção da Nova Ponte de Tete	3,661	1,294,867	1,298,528	0	235,947	235,947	-82%
41021: Construção da ponte rodoviária sobre o rio Mossurize	0	0	0	0	0	0	0%
41099-Construção da Pontes Futuras	0	0	0	0	619,571	619,571	0%
42002-Reabilitação da Ponte de Tete	2,755	0	2,755	0	0	0	0%
52215: Construção da Ponte Maputo Katembe	0	0	0	207,708	0	207,708	0%
Construção da Ponte sobre o Rio Limpopo-Guija	0	816	816	0	0	0	0%
43000: Preparação de projectos de pontes	0	0	0	23,604	75,792	99,396	0%
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	59,787	332,467	392,254	14,385	189,480	203,865	-48%
51100-Reabilitação de Estradas Regionais	59,787	332,467	392,254	14,385	189,480	203,865	-48%
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	491,104	28,999	520,103	214,799	73,068	287,867	-45%
51201-Asfaltagem da Estrada R452/859: Mapapa-Maniquenique	0	0	0	0	0	0	0%
51204-Asfaltagem da Estrada R763: Namaua-Nngade	63,110	0	63,110	62,031	0	62,031	-2%
51205-Asfaltagem da Estrada R640: Mopeia-Chinde	12,143	0	12,143	17,325	0	17,325	43%
51207-Asfaltagem da Estrada R412: Estrada Magude-Motaze	62,000	0	62,000	58,989	0	58,989	-5%
51208-Asfaltagem da Estrada Não Classificada Ntchinga-Chitunda	17,297	0	17,297	18,800	0	18,800	9%
Asfaltagem da Estrada R601: Estima-Magoé	336,555	0	336,555	12,311	0	12,311	-96%

Tabela 8.1: Orçamento do PES/PRISE 2013

Designação do Projecto	Orçamento 2012 (x 1,000 MT)			Orçamento 2013 (x 1,000 MT)			Crescimento
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	6,210,680	8,929,600	15,140,280	8,605,855	12,444,186	21,050,041	
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	17,985	17,985	0	60,639	60,639	237%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	7,890	7,890	0	11,743	11,743	49%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	1,260	1,260	0	686	686	-46%
51210: Asfaltagem da Estrada Regional R1119: Quelimane-Praia de Zalala	0	0	0	45,344	0	45,344	0%
51214-Construção de Estradas de Acesso ao Estádio Nacional	0	0	0	0	0	0	0%
Construção e Manutenção de Estradas em Inhambane	0	1,865	1,865	0	0	0	0%
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	400,670	724,850	1,125,520	498,061	2,227,681	2,725,742	142%
52101-Reabilitação da Estrada N1: Jardim-Benfica	42,222	330,620	372,843	132,410	0	132,410	-64%
52102-Reabilitação da Estrada N1: Xai-Xai-Chissibuca	0	80,866	80,866	0	0	0	0%
52103-Reabilitação da Estrada N1: Massinga-Nhachengue	17,781	32,162	49,943	57,624	0	57,624	15%
52104-Reabilitação da Estrada N7: Vanduzi-Changara	188,497	0	188,497	121,359	0	121,359	-36%
52105: Reabilitação da Estrada Nacional N1: Incoluane - 3 de Fevereiro	0	0	0	0	0	0	0%
52106: Reabilitação da Estrada Nacional N1: Pambarra - Rio Save	0	0	0	0	0	0	0%
52107: Reabilitação da Estrada Nacional N1: Rio Save - Muxungue	60,924	281,202	342,126	0	0	0	0%
52107-Reabilitação da Estrada N380: Macomia-Oasse	45,000	0	45,000	149,746	318,846	468,592	941%
52110-Reabilitação da Estrada N6: Beira-Machipanda	46,245	0	46,245	0	1,530,635	1,530,635	3210
52110: Reabilitação da Estrada Nacional N280/281: Tica - Buzi – Nova Sofala	0	0	0	0	378,200	378,200	0%
52117-Reabilitação da Estrada N1: Namacurra-Rio Ligonha	0	0	0	36,922	0	36,922	0%
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	1,209,607	5,783,319	6,992,926	2,952,984	7,949,009	10,901,993	56%
52201-Asfaltagem da Estrada N14: Lichinga-Montepuez	0	57,867	57,867	0	549,824	549,824	850%
52202-Asfaltagem da Estrada N13: Cuamba - Lichinga	39,944	94,645	134,590	46,745	0	46,745	-65%
52203-Asfaltagem da Estrada N13: Cuamba - Nampula	134,770	1,085,016	1,219,786	521,174	1,355,435	1,876,609	54%
52204-Asfaltagem da Estrada N103: Gurué – Magige	21,389	106,638	128,027	30,215	141,282	171,497	34%
52205-Asfaltagem da Estrada N11: Milange-Mocuba	88,137	682,252	770,388	88,541	1,342,580	1,431,121	86%
52210: Asfaltagem da Estrada Nacional N221: Caniçado - Combomune - Chicualacuala (Lotes I, II & III)	253,354	148,797	402,151	609,310	1,095,961	1,705,271	324%
52211: Asfaltagem da Estrada Nacional N260: Chimoio – Lucite - Espungabera (Lote I & II)	179,060	49,585	228,645	380,473	1,175,587	1,556,060	581%
522011: Asfaltagem da Estrada Nacional N14 Ruaça – Montepuez (Lote A)	158,374	66,624	224,998	13,673	380,784	394,457	75%
522012: Asfaltagem da Estrada Nacional N14: Marrupa – Ruaça (Lote B)	241,584	2,279,568	2,521,151	60,649	473,700	534,349	-79%
522013: Reabilitação da Estrada Regional R601: Estima - Maroeira	66,742	279,716	346,458	0	0	0	0%
52213-Asfaltagem da Estrada N380,R762/775/1260 Mocimboa da Praia - Namoto	0	584,454	584,454	475,795	603,062	1,078,857	85%
52214-Asfaltagem da Estrada N103-R657:Magige-Cuamba	0	135,290	135,290	2,039	457,549	459,588	240%
Asfaltagem da Estrada Magoe-Mucumbura	0	203,952	203,952	55,116	305,033	360,149	77%
52215: Construção da Circular de Maputo	0	0	0	243,312	0	243,312	0%
52215: Construção da Estrada Circular	0	0	0	424,920	0	424,920	0%

Tabela 8.1: Orçamento do PES/PRISE 2013

Designação do Projecto	Orçamento 2012 (x 1,000 MT)			Orçamento 2013 (x 1,000 MT)			Crescimento
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	6,210,680	8,929,600	15,140,280	8,605,855	12,444,186	21,050,041	
53000-Preparação de Projectos	26,254	8,916	35,170	1,021	68,212	69,233	97%
60000: Segurança Rodoviária	172,323	133,649	305,973	63,290	0	63,290	-79%
61000-Segurança Rodoviária: Infra-estruturas	169,686	100,759	270,445	63,290	0	63,290	-77%
62000-Segurança Rodoviária: Controle de Carga	2,637	32,890	35,528	0	0	0	0%
Outros Projectos (Ambiente e Mudanças Climáticas)	0	0	0	0	8,157	8,157	0%
Desenvolvimento Institucional	0	0	0	0	752	752	0%
Mudanças Climáticas	0	0	0	0	665	665	0%
Coordenação Intersectorial	0	0	0	0	1,340	1,340	0%
Divulgação Ambiental	0	0	0	0	60	60	0%
Qualidade Ambiental	0	0	0	0	5,340	5,340	0%

Tabela 8.3(c): Despesas do PES/PRISE 2012-2013

Designação do Projecto	Realização 2012 (x 1,000 MT)			Realização 2013 (x 1,000 MT)			Crescimento
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	5,892,108	5,554,173	11,446,281	8,314,771	7,048,478	15,363,249	
10000: Custos e Apoio Administrativo	540,318	554	540,872	740,420	7,557	747,977	38%
10000-Custos e Apoio Administrativo	540,318	554	540,872	740,420	7,557	747,977	38%
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	40,757	133,863	174,620	20,497	93,796	114,294	-35%
21000-Assistência Técnica	19,051	22,307	41,359	11,557	39,961	51,517	25%
22000-Consultoria e Estudos	19,673	102,523	122,197	4,698	47,143	51,841	-58%
23000-Formação	2,032	0	2,032	4,243	5,969	10,212	403%
24000-Apoio ao Sector Privado	0	9,032	9,032	0	724	724	-92%
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	2,797,739	380,824	3,178,564	3,334,867	323,570	3,658,437	15%
31000-Manutenção de Estradas Urbanas	161,800	0	161,800	298,400	0	298,400	84%
32000-Manutenção de Estradas Distritais	0	75,549	75,549	162,500	77,059	239,559	217%
33000-Fiscalização da Manutenção	293,953	32,661	326,614	115,647	0	115,647	-65%
34000-Manutenção de Emergência	86,700	66,015	152,715	215,938	246,511	462,449	203%
35000-Manutenção de Estradas Não Pavimentadas	1,568,186	106,572	1,674,758	1,632,477	0	1,632,477	-3%
36000-Manutenção de Estradas Pavimentadas	487,367	100,028	587,394	601,363	0	601,363	2%
36999-Construção e Reabilitação de Estradas e Pontes	0	0	0	184,775	0	184,775	0%
37000-Manutenção e Reabilitação de Pontes	199,734	0	199,734	123,767	0	123,767	-38%
40000: Construção e Reabilitação de Pontes	123,287	301,525	424,812	500,566	741,310	1,241,876	192%
41001-Construção da Ponte do Rio Zambeze	11,796	8,943	20,739	71,159	0	71,159	243%
41008: Construção das Pontes sobre os rios Muífra, Pompué e Sangadze I/II	0	0	0	161,964	0	161,964	0%
41009-Construção de Pontes sobre os Rios Lucite, Nhancuarara e Mussapa	65,295	0	65,295	36,749	0	36,749	-44%
41010-Construção da Nova Ponte de Tete	43,441	292,582	336,023	0	685,505	685,505	104%
41021: Construção da ponte rodoviária sobre o rio Mossurize	0	0	0	0	0	0	0%
41099-Construção das Pontes Futuras	0	0	0	0	39,328	39,328	0%
42002-Reabilitação da Ponte de Tete	2,755	0	2,755	0	0	0	0%
52215: Construção da Ponte Maputo Katembe	0	0	0	207,208	0	207,208	0%
Construção da Ponte sobre o Rio Limpopo-Guija	0	0	0	0	0	0	0%
43000: Preparação de projectos de pontes	0	0	0	23,486	16,477	39,963	0%
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	54,000	131,593	185,593	19,576	183,485	203,061	9%
51100-Reabilitação de Estradas Regionais	54,000	131,593	185,593	19,576	183,485	203,061	9%
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	491,104	0	491,104	201,846	27,368	229,214	-53%
51201- Asfaltagem da Estrada R452/859: Mapapa-Maniquenique	0	0	0	0	0	0	0%
51204- Asfaltagem da Estrada R763: Namaua-Nngade	63,110	0	63,110	60,414	0	60,414	-4%

Tabela 8.3(c): Despesas do PES/PRISE 2012-2013

Designação do Projecto	Realização 2012 (x 1,000 MT)			Realização 2013 (x 1,000 MT)			Crescimento
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	5,892,108	5,554,173	11,446,281	8,314,771	7,048,478	15,363,249	
51205- Asfaltagem da Estrada R640: Mopeia-Chinde	12,143	0	12,143	9,848	0	9,848	-19%
51207- Asfaltagem da Estrada R412: Estrada Magude-Motaze	62,000	0	62,000	58,989	0	58,989	-5%
51208- Asfaltagem da Estrada Não Classificada Ntchinga-Chitunda	17,297	0	17,297	15,246	0	15,246	-12%
Asfaltagem da Estrada R601: Estima-Mageo	336,555	0	336,555	12,311	0	12,311	-96%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	0	0	0	0	0	0%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	0	0	0	0	0	0%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	0	0	0	0	0	0%
51210: Asfaltagem da Estrada R1119: Quelimane-Praia de Zalala	0	0	0	45,038	0	45,038	0%
51214-Construção de Estradas de Acesso ao Estádio Nacional	0	0	0	0	0	0	0%
Construção e Manutenção de Estradas em Inhambane	0	0	0	0	27,368	27,368	0%
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	419,863	701,393	1,121,256	498,061	306,229	804,290	-28%
52101-Reabilitação da Estrada N1: Jardim-Benfica	41,030	184,698	225,728	132,410	49,281	181,691	-20%
52102-Reabilitação da Estrada N1: Xai-Xai-Chissibuca	0	76,816	76,816	0	0	0	0%
52103-Reabilitação da Estrada N1: Massinga-Nhachengue	17,781	1,436	19,218	57,624	0	57,624	200%
52104-Reabilitação da Estrada N7: Vanduzi-Changara	208,882	0	208,882	121,359	0	121,359	-42%
52105: Reabilitação da Estrada N1: Incoluane - 3 de Fevereiro	0	0	0	0	0	0	0%
52106: Reabilitação da Estrada N1: Pambarra - Rio Save	0	0	0	0	0	0	0%
52107: Reabilitação da Estrada N1: Rio Save - Muxungue	60,924	438,443	499,368	0	0	0	0%
52107-Reabilitação da Estrada N380: Macomia-Oasse	45,000	0	45,000	149,746	256,948	406,694	804%
52110-Reabilitação da Estrada N6: Beira-Machipanda	46,245	0	46,245	0	0	0	0%
52110: Reabilitação da Estrada N280/281: Tica - Buzi – Nova Sofala	0	0	0	0	0	0	0%
52117-Reabilitação da Estrada N1: Namacurra-Rio Ligonha	0	0	0	36,922	0	36,922	0%
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	1,251,836	3,888,322	5,140,158	2,935,735	5,365,162	8,300,898	61%
52201- Asfaltagem da Estrada N14: Lichinga-Montepuez	0	0	0	0	341,982	341,982	0%
52202- Asfaltagem da Estrada N13: Cuamba - Lichinga	83,327	13,097	96,423	44,996	16,089	61,085	-37%
52203- Asfaltagem da Estrada N13: Cuamba - Nampula	134,770	542,299	677,069	520,675	1,010,835	1,531,510	126%
52204- Asfaltagem da Estrada N103: Gurué – Magige	21,389	33,834	55,223	28,715	32,463	61,178	11%
52205- Asfaltagem da Estrada N11: Milange-Mocuba	88,137	1,421,704	1,509,841	77,242	596,238	673,480	-55%
52210: Asfaltagem da Estrada N221: Caniçado - Combomune - Chicualacuala (Lotes I/II/ III)	253,354	532,418	785,772	608,979	1,264,857	1,873,835	138%
52211: Asfaltagem da Estrada N260: Chimoio – Lucite - Espungabera (Lote I/ II)	177,906	307,652	485,558	380,312	822,758	1,203,069	148%
522011: Asfaltagem da Estrada N14 Ruaça – Montepuez (Lote A)	158,374	557,197	715,571	13,673	162,780	176,453	-75%
522012: Asfaltagem da Estrada N14: Marrupa – Ruaça (Lote B)	241,584	200,343	441,926	60,649	63,009	123,658	-72%

Tabela 8.3(c): Despesas do PES/PRISE 2012-2013

Designação do Projecto	Realização 2012 (x 1,000 MT)			Realização 2013 (x 1,000 MT)			Crescimento
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	5,892,108	5,554,173	11,446,281	8,314,771	7,048,478	15,363,249	
522013: Reabilitação da Estrada R601: Estima - Maroeira	66,742	75,827	142,569	0	0	0	0%
52213- Asfaltagem da Estrada N380,R762/775/1260 Mocimboa da Praia - Namoto	0	0	0	475,607	630,819	1,106,427	0%
52214- Asfaltagem da Estrada N103-R657:Magige-Cuamba	0	0	0	2,039	185,577	187,616	0%
Asfaltagem da Estrada Magoe-Mucumbura	0	0	0	55,116	232,444	287,560	0%
52215: Construção da Circular de Maputo	0	203,952	203,952	243,312	0	243,312	19%
52215: Construção da Estrada Circular	0	0	0	424,420	0	424,420	0%
53000-Preparacao de Projectos	26,254	0	26,254	0	5,311	5,311	-80%
60000: Segurança Rodoviária	173,204	16,099	189,303	63,202	0	63,202	-67%
61000-Segurança Rodoviária: Infra-estruturas	170,567	0	170,567	63,202	0	63,202	-63%
62000-Segurança Rodoviária: Controle de Carga	2,637	16,099	18,737	0	0	0	0%
Outros Projectos (Ambiente e Mudanças Climáticas)	0	0	0	0	0	0	0%
Desenvolvimento Institucional	0	0	0	0	0	0	0%
Mudanças Climáticas	0	0	0	0	0	0	0%
Coordenação Intersectorial	0	0	0	0	0	0	0%
Divulgação Ambiental	0	0	0	0	0	0	0%
Qualidade Ambiental	0	0	0	0	0	0	0%

Tabela 8.3(d): Realização do Orçamento do PES/PRISE 2013

Designação do Projecto	Orçamento 2013 (x 1,000 MT)			Despesas 2013 (x 1,000 MT)			Realização (%)
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	8,605,855	12,444,186	21,050,041	8,314,771	7,048,478	15,363,249	
10000: Custos e Apoio Administrativo	838,514	71,056	909,570	740,420	7,557	747,977	82%
10000-Custos e Apoio Administrativo	838,514	71,056	909,570	740,420	7,557	747,977	82%
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	49,608	506,463	556,071	20,497	93,796	114,294	21%
21000-Assistência Técnica	11,836	171,953	183,789	11,557	39,961	51,517	28%
22000-Consultoria e Estudos	4,698	148,778	153,476	4,698	47,143	51,841	34%
23000-Formação	32,806	144,636	177,442	4,243	5,969	10,212	6%
24000-Apoio ao Sector Privado	268	41,096	41,364	0	724	724	2%
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	3,478,276	322,738	3,801,015	3,334,867	323,570	3,658,437	96%
31000-Manutenção de Estradas Urbanas	298,400	0	298,400	298,400	0	298,400	100%
32000-Manutenção de Estradas Distritais	162,500	77,059	239,559	162,500	77,059	239,559	100%
33000-Fiscalização da Manutenção	115,647	18,000	133,647	115,647	0	115,647	87%
34000-Manutenção de Emergência	231,804	56,968	288,772	215,938	246,511	462,449	160%
35000-Manutenção de Estradas Não Pavimentadas	1,759,149	95,369	1,854,518	1,632,477	0	1,632,477	88%
36000-Manutenção de Estradas Pavimentadas	601,363	75,342	676,705	601,363	0	601,363	89%
36999-Construção e Reabilitação de Estradas e Pontes	185,639	0	185,639	184,775	0	184,775	100%
37000-Manutenção e Reabilitação de Pontes	123,774	0	123,774	123,767	0	123,767	100%
40000: Construção e Reabilitação de Pontes	495,939	1,096,534	1,592,472	500,566	741,310	1,241,876	78%
41001-Construção da Ponte do Rio Zambeze	65,914	0	65,914	71,159	0	71,159	108%
41008: Construção das Pontes sobre os rios Muífra, Pompué e Sangadze I e II	161,964	138,270	300,234	161,964	0	161,964	54%
41009-Construção de Pontes sobre os Rios Lucite, Nhancuarara e Mussapa	36,749	26,954	63,702	36,749	0	36,749	58%
41010-Construção da Nova Ponte de Tete	0	235,947	235,947	0	685,505	685,505	291%
41021: Construção da ponte rodoviária sobre o rio Mossurize	0	0	0	0	0	0	0%
41099-Construção das Pontes Futuras	0	619,571	619,571	0	39,328	39,328	6%
42002-Reabilitação da Ponte de Tete	0	0	0	0	0	0	0%
52215: Construção da Ponte Maputo Katembe	207,708	0	207,708	207,208	0	207,208	100%
Construção da Ponte sobre o Rio Limpopo-Guija	0	0	0	0	0	0	0%
43000: Preparação de projectos de pontes	23,604	75,792	99,396	23,486	16,477	39,963	40%
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	14,385	189,480	203,865	19,576	183,485	203,061	100%
51100-Reabilitação de Estradas Regionais	14,385	189,480	203,865	19,576	183,485	203,061	100%
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	214,799	73,068	287,867	201,846	27,368	229,214	80%
51201-Asfaltagem da Estrada R452/859: Mapapa-Maniquenique	0	0	0	0	0	0	0%
51204-Asfaltagem da Estrada R763: Namaua-Nngade	62,031	0	62,031	60,414	0	60,414	97%
51205-Asfaltagem da Estrada R640: Mopeia-Chinde	17,325	0	17,325	9,848	0	9,848	57%

Tabela 8.3(d): Realização do Orçamento do PES/PRISE 2013

Designação do Projecto	Orçamento 2013 (x 1,000 MT)			Despesas 2013 (x 1,000 MT)			Realização (%)
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	8,605,855	12,444,186	21,050,041	8,314,771	7,048,478	15,363,249	
51207-Asfaltagem da Estrada R412: Estrada Magude-Motaze	58,989	0	58,989	58,989	0	58,989	100%
51208-Asfaltagem da Estrada Não Classificada Ntchinga-Chitunda	18,800	0	18,800	15,246	0	15,246	81%
Asfaltagem da Estrada R601: Estima-Magee	12,311	0	12,311	12,311	0	12,311	100%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	60,639	60,639	0	0	0	0%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	11,743	11,743	0	0	0	0%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	686	686	0	0	0	0%
51210: Asfaltagem da Estrada Regional R1119: Quelimane-Praia de Zalala	45,344	0	45,344	45,038	0	45,038	99%
51214-Construção de Estradas de Acesso ao Estádio Nacional	0	0	0	0	0	0	0%
Construção e Manutenção de Estradas em Inhambane	0	0	0	0	27,368	27,368	0%
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	498,061	2,227,681	2,725,742	498,061	306,229	804,290	30%
52101-Reabilitação da Estrada N1: Jardim-Benfica	132,410	0	132,410	132,410	49,281	181,691	137%
52102-Reabilitação da Estrada N1: Xai-Xai-Chissibuca	0	0	0	0	0	0	0%
52103-Reabilitação da Estrada N1: Massinga-Nhachengue	57,624	0	57,624	57,624	0	57,624	100%
52104-Reabilitação da Estrada N7: Vanduzi-Changara	121,359	0	121,359	121,359	0	121,359	100%
52105: Reabilitação da Estrada Nacional N1: Incoluane - 3 de Fevereiro	0	0	0	0	0	0	0%
52106: Reabilitação da Estrada Nacional N1: Pambarra - Rio Save	0	0	0	0	0	0	0%
52107: Reabilitação da Estrada Nacional N1: Rio Save - Muxungue	0	0	0	0	0	0	0%
52107-Reabilitação da Estrada N380: Macomia-Oasse	149,746	318,846	468,592	149,746	256,948	406,694	87%
52110-Reabilitação da Estrada N6: Beira-Machipanda	0	1,530,635	1,530,635	0	0	0	0%
52110: Reabilitação da Estrada Nacional N280/281: Tica - Buzi – Nova Sofala	0	378,200	378,200	0	0	0	0%
52117-Reabilitação da Estrada N1: Namacurra-Rio Ligonha	36,922	0	36,922	36,922	0	36,922	100%
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	2,952,984	7,949,009	10,901,993	2,935,735	5,365,162	8,300,898	76%
52201-Asfaltagem da Estrada N14: Lichinga-Montepuez	0	549,824	549,824	0	341,982	341,982	62%
52202-Asfaltagem da Estrada N13: Cuamba - Lichinga	46,745	0	46,745	44,996	16,089	61,085	131%
52203-Asfaltagem da Estrada N13: Cuamba - Namputa	521,174	1,355,435	1,876,609	520,675	1,010,835	1,531,510	82%
52204-Asfaltagem da Estrada N103: Gurué – Magige	30,215	141,282	171,497	28,715	32,463	61,178	36%
52205-Asfaltagem da Estrada N11: Milange-Mocuba	88,541	1,342,580	1,431,121	77,242	596,238	673,480	47%
52210: Asfaltagem da Estrada Nacional N221: Caniçado - Combomune - Chicualacuala (Lotes I, II & III)	609,310	1,095,961	1,705,271	608,979	1,264,857	1,873,835	110%
52211: Asfaltagem da Estrada Nacional N260: Chimoio – Lucite - Espungabera (Lote I & II)	380,473	1,175,587	1,556,060	380,312	822,758	1,203,069	77%
522011: Asfaltagem da Estrada Nacional N14 Ruaça – Montepuez (Lote A)	13,673	380,784	394,457	13,673	162,780	176,453	45%
522012: Asfaltagem da Estrada Nacional N14: Marrupa – Ruaça (Lote B)	60,649	473,700	534,349	60,649	63,009	123,658	23%

Tabela 8.3(d): Realização do Orçamento do PES/PRISE 2013

Designação do Projecto	Orçamento 2013 (x 1,000 MT)			Despesas 2013 (x 1,000 MT)			Realização (%)
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	8,605,855	12,444,186	21,050,041	8,314,771	7,048,478	15,363,249	
522013: Reabilitação da Estrada Regional R601: Estima - Maroeira	0	0	0	0	0	0	0%
52213-Asfaltagem da Estrada N380,R762/775/1260 Mocimboa da Praia - Namoto	475,795	603,062	1,078,857	475,607	630,819	1,106,427	103%
52214-Asfaltagem da Estrada N103-R657:Magige-Cuamba	2,039	457,549	459,588	2,039	185,577	187,616	41%
Asfaltagem da Estrada Magoe-Mucumbura	55,116	305,033	360,149	55,116	232,444	287,560	80%
52215: Construção da Circular de Maputo	243,312	0	243,312	243,312	0	243,312	100%
52215: Construção da Estrada Circular	424,920	0	424,920	424,420	0	424,420	100%
53000-Preparação de Projectos	1,021	68,212	69,233	0	5,311	5,311	8%
60000: Segurança Rodoviária	63,290	0	63,290	63,202	0	63,202	100%
61000-Segurança Rodoviária: Infra-estruturas	63,290	0	63,290	63,202	0	63,202	100%
62000-Segurança Rodoviária: Controle de Carga	0	0	0	0	0	0	0%
Outros Projectos (Ambiente e Mudanças Climáticas)	0	8,157	8,157	0	0	0	0%
Desenvolvimento Institucional	0	752	752	0	0	0	0%
Mudanças Climáticas	0	665	665	0	0	0	0%
Coordenação Intersectorial	0	1,340	1,340	0	0	0	0%
Divulgação Ambiental	0	60	60	0	0	0	0%
Qualidade Ambiental	0	5,340	5,340	0	0	0	0%

Tabela 9(a): Plano Económico e Social 2014

Projecto	Un	Plano	Localização
Reabilitação de Estradas Nacionais	km	105	
N1: Rio Ligonha-Nampula	km	10	Nampula
N1: Namialo-Rio Mecutuchi	km	5	Nampula
N1: Rio Mecutuchi-Rio Lúrio	km	10	Nampula
N1: Rio Lúrio-Metoro	km	5	Cabo Delgado
N1: Chimuara-Namacurra	km	5	Zambézia
R380: Macomia-Oasse	km	30	Cabo Delgado
N14: Lichinga-Litunde e 7 pontes	km	40	Niassa
Reabilitação de Estradas Regionais	km	90	
R604/N304: Mphulo-Tsangano - Ulongue	km	40	Tete
R605/N304: Ulónguè-Dómue - Furnacungo	km	40	Tete
R702: Crz N 12-Nacala a Velha	km	10	Nampula
Asfaltagem de Estradas Nacionais	km	505	
N11: Mocuba-Milange	km	15	Zambézia
N13: Nampula-Cuamba	km	180	Nampula/Niassa
N14: Montepuez-Ruaça	km	50	Cabo Delgado
N14: Marrupa-Ruaça	km	20	Niassa
N221: Caniçado-Chicualacuala	km	80	Gaza
N260: Chimoio-Lucite-Espungabera	km	40	Manica
R698/N380/R762/R775/R1260: Mueda-Oasse-Mocb Praia-Palma-Namoto	km	85	Cabo Delgado
N13: Cuamba-Muíta	km	15	Niassa
N13: Muíta-Messangulo	km	15	Niassa
N13: Messangulo-Lichinga	km	5	Niassa
N280/281: Tica-Buzi-Nova Sofala	km	5	Sofala
Asfaltagem de Estradas Regionais	km	60	
R601: Estima-Maroeira	km	10	Tete
R602: Mágoè-Mucumbura	km	10	Tete
R657: Magige-Etatara - Cuamba	km	10	Zambézia/Niassa
R412: Magude-Motaze	km	10	Maputo
R640: Mopeia-Luabo	km	5	Zambézia
N/C: Ntchinga-Chitunda	km	5	Cabo Delgado
R763: Namaua-Nangade	km	10	Cabo Delgado
R450: Malehice-Mandlakazi	km	5	Gaza
Manutenção de Estradas	km	19,000	
Manutenção Rotina Revestida	km	5,000	Nacional
Manutenção Rotina Não Revestida	km	14,000	Nacional
Manutenção Periódica de Estradas Revestidas	km	30	
N101: Macia-Chokwe	km	20	Gaza
R642/R1106: Quelimane-Zalala	km	10	Zambézia
Conservação de Estradas Distritais e Municipais	km	1,230	
Circular de Maputo	km	30	Maputo
Municípios	km	200	Nacional
Distritos	km	1,000	Nacional
Melhoramentos Localizados	km	666	
Maputo	km	20	Maputo
Gaza	km	20	Gaza
Inhambane	km	20	Inhambane
Sofala	km	20	Sofala
Manica	km	20	Manica
Tete	km	20	Tete
Zambézia	km	20	Zambézia
Nampula	km	20	Nampula
Cabo Delgado	km	20	Cabo Delgado
Niassa	km	20	Niassa
PROMER-Nampula	km	60	Nampula
PROMER-Zambézia	km	60	Zambézia
PROPESCA-Sofala	km	24	Sofala
PROPESCA-Zambézia	km	178	Zambézia

Tabela 9(a): Plano Económico e Social 2014

Projecto	Un	Plano	Localização
PROPESCA-Nampula	km	94	Nampula
PROPESCA-Cabo Delgado	Km	50	Cabo Delgado
Construção de Pontes	Un	25	
Rio Mutabasse	Un	1	Zambézia
Rio Muliquela	Un	1	Zambézia
Rio Maticasse	Un	1	Zambézia
Rio Lua	Un	1	Zambézia
Rio Ualasse	Un	1	Zambézia
Rio Licungo	Un	1	Zambézia
Rio Nivaco	Un	1	Zambézia
Rio Matsitse	Un	1	Zambézia
Rio Namisagua	Un	1	Zambézia
Rio Nuhusse	Un	1	Zambézia
Rio Lúrio	Un	1	Zambézia
Rio Muassi	Un	1	Niassa
Rio Namutimbua	Un	1	Niassa
Rio Locó	Un	1	Cabo Delgado
Rio Zambeze-Nova Ponte de Tete	Un	1	Tete
Rio Pómpuè	Un	1	Sofala
Rio Sangadze I	Un	1	Sofala
Rio Sangaze II	Un	1	Sofala
Rio Macuca	Un	1	Sofala
Rio Chidge Mangale	Un	1	Manica
Rio Muíra	Un	1	Manica
Rio Tsanzábuè	Un	1	Manica
Rio Nhadima	Un	1	Manica
Rio Nhancheche	Un	1	Manica
Reabilitação de Pontes	Un	3	
Rio Inharrime	Un	1	Inhambane
Rio Save	Un	1	Inhambane
Rio Limpopo (Xai Xai)	Un	1	Gaza
Manutenção de Pontes	Un	7	
Ilha de Moçambique	Un	1	Nampula
Armando Guebuza (Rio Zambeze)	Un	1	Sofala/Zambézia
Rio Lugela	Un	1	Zambézia
Unidade (Rio Rovuma)	Un	1	Cabo Delgado
Samora Machel (Rio Zambeze)	Un	1	Tete
Rio Incomati (Moamba)	Un	1	Maputo
Rio Limpopo (Guijá)	Un	1	Gaza
Projecto Maputo - Ka Tembe - Ponta D'Ouro	km	30	
Construção da Ponte Maputo-Ka Tembe	Un	1	Maputo Cidade/Província
N200: Ka Tembe-Ponta D'Ouro	km	30	Maputo Cidade/Província
Manutenção de Bâsculas	Un	11	
Sunate	Un	1	Cabo Delgado
Inharrime, Save	Un	2	Inhambane
Inchope, Dondo	Un	2	Sofala
Vandúzi	Un	1	Manica
Maué, Mussacama	Un	2	Tete
Nicoadala	Un	1	Zambézia
Macia	Un	1	Gaza
Zimpeto	Un	1	Maputo Cidade
Montagem de Bâsculas	Un	2	
Pemba	Un	1	Cabo Delgado
Nacala	Un	1	Nampula
Sinalização de Estradas	km	480	
N361: Lichinga-Metangula (Sinalização Vertical)	km	80	Niassa
N1/12: Nampula-Namialo-Nacala (Sinalização Horizontal)	km	200	Nampula

Tabela 9(a): Plano Económico e Social 2014

Projecto	Un	Plano	Localização
N1: Lindela-Pambarra (Sinalização Horizontal)	km	149	Inhambane
N102: Chngoene - Chibuto (Sinalização Vertical e Horizontal)	km	51	Gaza
Estudos Institucionais	Un	4	
Revisão Estratégia do Sector de Estradas	Un	1	Nacional
Inventário, Recolha de Dados-Rede Classificada de Estradas Revestidas	Un	1	Nacional
Anális Descrição de Funções	Un	1	ANE/FE
Diagnóstico Necessidades de Formação	Un	1	ANE/FE
Estudos de Engenharia de Pontes	Un	7	
Rio Monapo	Un	1	Nampula
Rio Mussorize	Un	1	Tete
Rio Alto Changane	Un	1	Gaza
Rio Muarrua	Un	1	Zambézia
Rio Chipaca	Un	1	Zambézia
Rio Incomati (Magude)	Un	1	Maputo
Rio Locó	Un	1	Niassa
Estudos de Engenharia de Estradas	Un	9	
N1: Pambara-Rio Save	Un	1	Inhambane
N280/1: Tica-Buzi-Nova Sofala	Un	1	Sofala
N2: Matola-Boane-Namaacha	Un	1	Maputo
N1: 3 de Fevereiro-Incoluane	Un	1	Maputo
N1: Muxungue-Rio Save	Un	1	Inhambane
N1: Gorongoza-Caia	Un	1	Sofala
N1: Inchope-Gorongosa	Un	1	Sofala/Manica
N10/1: Quelimane-Namacurra	Un	1	Zambézia
N381/R1251: Mueda-Ngapá-Negomano	Un	1	Cabo Delgado
TOTAL	km	22,196	

Tabela 9.1(a): Orçamento do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento 2013 (x 1,000 MT)			Orçamento 2014 (x 1,000 MT)			Crescimento
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	8,605,855	12,444,186	21,050,041	8,953,828	10,984,595	19,938,423	
10000: Custos e Apoio Administrativo	838,514	71,056	909,570	877,738	29,126	906,864	-0.3%
10000-Custos e Apoio Administrativo	838,514	71,056	909,570	877,738	29,126	906,864	-0.3%
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	49,608	506,463	556,071	71,376	199,533	270,909	-51.3%
21000-Assistência Técnica	11,836	171,953	183,789	3,055	41,144	44,199	-76.0%
22000-Consultoria e Estudos	4,698	148,778	153,476	58,590	49,851	108,441	-29.3%
23000-Formação	32,806	144,636	177,442	8,404	29,638	38,042	-78.6%
24000-Apoio ao Sector Privado	268	41,096	41,364	1,327	78,900	80,227	94.0%
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	3,478,276	322,738	3,801,015	5,406,311	2,167,078	7,573,389	99.2%
31000-Manutenção de Estradas Urbanas	298,400	0	298,400	448,620	0	448,620	50.3%
32000-Manutenção de Estradas Distritais	162,500	77,059	239,559	187,500	170,157	357,657	49.3%
33000-Fiscalização da Manutenção	115,647	18,000	133,647	137,736	0	137,736	3.1%
34000-Manutenção de Emergência	231,804	56,968	288,772	196,765	1,850,000	2,046,765	608.8%
35000-Manutenção de Estradas Não Pavimentadas	1,759,149	95,369	1,854,518	1,869,972	0	1,869,972	0.8%
36000-Manutenção de Estradas Pavimentadas	601,363	75,342	676,705	1,524,276	146,921	1,671,197	147.0%
Construção e Reabilitação de Estradas e Pontes	185,639	0	185,639	881,105	0	881,105	374.6%
37000-Manutenção e Reabilitação de Pontes	123,774	0	123,774	160,337	0	160,337	29.5%
40000: Construção e Reabilitação de Pontes	495,939	1,096,534	1,592,472	486,654	1,287,617	1,774,271	11.4%
41001-Construção da Ponte do Rio Zambeze	65,914	0	65,914	0	0	0	0.0%
41008: Construção das Pontes sobre os rios Muíra, Pompué e Sangadze I e II	161,964	138,270	300,234	201,355	0	201,355	-32.9%
41009-Construção de Pontes sobre os Rios Lucite, Nhancuarara e Mussapa	36,749	26,954	63,702	41,000	0	41,000	-35.6%
41010-Construção da Nova Ponte de Tete	0	235,947	235,947	168,957	636,978	805,935	241.6%
41012: Construção de 13 Pontes na Zambézia e Niassa	0	0	0	42,150	619,571	661,721	0.0%
41021: Construção da ponte rodoviária sobre o rio Mossurize	0	619,571	619,571	0	0	0	0.0%
41099-Construção da Pontes Futuras	0	0	0	27,910	0	27,910	0.0%
42002-Reabilitação da Ponte de Tete	0	0	0	0	0	0	0.0%
52215: Construção da Ponte Maputo Katembe	207,708	0	207,708	0	0	0	0.0%
Construção da Ponte sobre o Rio Limpopo-Guija	0	0	0	0	0	0	0.0%
43000: Preparação de projectos de pontes	23,604	75,792	99,396	5,282	31,068	36,350	-63.4%
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	14,385	189,480	203,865	448,122	514,754	962,876	372.3%
51100-Reabilitação de Estradas Regionais	14,385	189,480	203,865	417,542	219,463	637,005	212.5%
51108: Reabilitação da Estrada Regional R702: Crz N12-Nacala a Velha (Polos Desenvl)	0	0	0	8,161	68,550	76,711	0.0%
51109: Reabilitação da Estrada Regional R605: Crz N304 (Mphulu)-Tsangano-Ulónguè	0	0	0	10,865	108,305	119,170	0.0%
51110: Reabilitação da Estrada Regional R604: Ulónguè-Dómuè-Furancungo	0	0	0	11,554	118,436	129,990	0.0%

Tabela 9.1(a): Orçamento do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento 2013 (x 1,000 MT)			Orçamento 2014 (x 1,000 MT)			Crescimento
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	8,605,855	12,444,186	21,050,041	8,953,828	10,984,595	19,938,423	
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	214,799	73,068	287,867	231,191	312,256	543,447	88.8%
51201-Asfaltagem da Estrada R452/859: Mapapa-Maniquenique	0	0	0	0	0	0	0.0%
51204-Asfaltagem da Estrada R763: Namaua-Nngade	62,031	0	62,031	53,565	0	53,565	-13.6%
51205-Asfaltagem da Estrada R640: Mopeia-Chinde	17,325	0	17,325	20,868	0	20,868	20.5%
51207-Asfaltagem da Estrada R412: Estrada Magude-Motaze	58,989	0	58,989	53,847	0	53,847	-8.7%
51208-Asfaltagem da Estrada Não Classificada Ntchinga-Chitunda	18,800	0	18,800	44,203	0	44,203	135.1%
Asfaltagem da Estrada R601: Estima-Magoe	12,311	0	12,311	19,708	312,256	331,964	2596.6
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	60,639	60,639	0	0	0	0.0%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	11,743	11,743	0	0	0	0.0%
Infraestruturas Economicas-Melhoram.Acessos Rodoviários	0	686	686	0	0	0	0.0%
51210: Asfaltagem da Estrada Regional R1119: Quelimane-Praia de Zalala	45,344	0	45,344	39,000	0	39,000	-14.0%
51214-Construção de Estradas de Acesso ao Estádio Nacional	0	0	0	0	0	0	0.0%
Construção e Manutenção de Estradas em Inhambane	0	0	0	0	0	0	0.0%
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	498,061	2,227,681	2,725,742	224,548	1,177,574	1,402,122	-48.6%
52101-Reabilitação da Estrada N1: Jardim-Benfica	132,410	0	132,410	0	0	0	0.0%
52102-Reabilitação da Estrada N1: Xai-Xai-Chissibuca	0	0	0	0	0	0	0.0%
52103-Reabilitação da Estrada N1: Massinga-Nhachengue	57,624	0	57,624	0	0	0	0.0%
52104-Reabilitação da Estrada N7: Vanduzi-Changara	121,359	0	121,359	132,000	0	132,000	8.8%
52105: Reabilitação da Estrada Nacional N1: Incoluane - 3 de Fevereiro	0	0	0	0	0	0	0.0%
52106: Reabilitação da Estrada Nacional N1: Pambarra - Rio Save	0	0	0	0	0	0	0.0%
52107: Reabilitação da Estrada Nacional N1: Rio Save - Muxungue	0	0	0	0	0	0	0.0%
52107-Reabilitação da Estrada N380: Macomia-Oasse	149,746	318,846	468,592	11,548	130,697	142,245	-69.6%
52110-Reabilitação da Estrada N6: Beira-Machipanda	0	1,530,635	1,530,635	0	0	0	0.0%
52110: Reabilitação da Estrada Nacional N280/281: Tica - Buzi – Nova Sofala	0	378,200	378,200	0	1,046,877	1,046,877	176.8%
52117-Reabilitação da Estrada N1: Namacurra-Rio Ligonha	0	0	0	41,000	0	41,000	0.0%
52114: Reabilitação da Estrada N101: Macia-Chókwè	36,922	0	36,922	40,000	0	40,000	8.3%
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	2,952,984	7,949,009	10,901,993	1,115,845	5,296,657	6,412,502	-41.2%
52201-Asfaltagem da Estrada N14: Lichinga-Montepuez	0	549,824	549,824	15,326	225,377	240,703	-56.2%
52202-Asfaltagem da Estrada N13: Cuamba - Lichinga	46,745	0	46,745	0	0	0	0.0%
52203-Asfaltagem da Estrada N13: Nampula - Cuamba	521,174	1,355,435	1,876,609	80,671	1,138,977	1,219,648	-35.0%
52204-Asfaltagem da Estrada N103: Gurulé – Magige	30,215	141,282	171,497	3,158	30,633	33,791	-80.3%
52205-Asfaltagem da Estrada N11: Milange-Mocuba	88,541	1,342,580	1,431,121	20,023	294,463	314,486	-78.0%
52210: Asfaltagem da Estrada Nacional N221: Caniçado - Combomune - Chicualacuala	609,310	1,095,961	1,705,271	65,454	449,242	514,696	-69.8%

Tabela 9.1(a): Orçamento do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento 2013 (x 1,000 MT)			Orçamento 2014 (x 1,000 MT)			Crescimento
	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	
	8,605,855	12,444,186	21,050,041	8,953,828	10,984,595	19,938,423	
(Lotes I, II & III)							
52211: Asfaltagem da Estrada Nacional N260: Chimoio – Lucite - Espungabera (Lote I & II)	380,473	1,175,587	1,556,060	64,696	481,881	546,577	-64.9%
522011: Asfaltagem da Estrada Nacional N14 Ruaça – Montepuez (Lote A)	13,673	380,784	394,457	51,648	156,086	207,734	-47.3%
522012: Asfaltagem da Estrada Nacional N14: Marrupa – Ruaça (Lote B)	60,649	473,700	534,349	272,867	0	272,867	-48.9%
522013: Reabilitação da Estrada Regional R601: Estima - Maroeira	0	0	0	0	0	0	0.0%
52213-Asfaltagem da Estrada N380,R762/775/1260 Mocimboa da Praia - Namoto	475,795	603,062	1,078,857	0	0	0	0.0%
52214-Asfaltagem da Estrada N103-R657:Magige-Cuamba	2,039	457,549	459,588	28,812	456,499	485,311	5.6%
Asfaltagem da Estrada Magoe-Mucumbura	55,116	305,033	360,149	87,293	247,199	334,492	-7.1%
52215: Construção da Circular de Maputo	243,312	0	243,312	94,933	0	94,933	-61.0%
52215: Construção da Estrada Circular	424,920	0	424,920	0	0	0	0.0%
52216: Construção da Estrada N200 Ka Tembe-Ponta do Ouro-Boane-Belavista	0	0	0	174,738	0	174,738	0.0%
52218: Asfaltagem da Estrada N11: Mocuba-Milange (Fase II)	0	0	0	44,400	482,231	526,631	0.0%
52219: Asfaltagem da Estrada N13: Cuamba-Mandimba-Massangulo	0	0	0	60,611	528,150	588,761	0.0%
52220: Asfaltagem da Estrada N13: Massangulo-Lichinga	0	0	0	0	569,488	569,488	0.0%
53000-Preparacao de Projectos	1,021	68,212	69,233	51,215	236,431	287,646	315.5%
60000: Segurança Rodoviária	63,290	0	63,290	92,043	0	92,043	45.4%
61000-Segurança Rodoviária: Infra-estruturas	63,290	0	63,290	67,700	0	67,700	7.0%
62000-Segurança Rodoviária: Controle de Carga	0	0	0	24,343	0	24,343	0.0%
Outros Projectos	0	8,157	8,157	0	0	0	0.0%
Desenvolvimento Institucional	0	752	752	0	0	0	0.0%
Mudanças Climáticas	0	665	665	0	0	0	0.0%
Coordenação Intersectorial	0	1,340	1,340	0	0	0	0.0%
Divulgação Ambiental	0	60	60	0	0	0	0.0%
Qualidade Ambiental	0	5,340	5,340	0	0	0	0.0%

Anexo 2: Programa de Estradas Distritais

Anexo 2.1: Conservação de Estradas Distritais

A estratégia de descentralização no Sector de Estradas, inclui o financiamento do Programa de Conservação de Estradas Distritais (PED), que 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. Este programa prevê a execução de reparações localizadas com recurso a tecnologias de mão-de-obra intensiva, contribuindo deste modo para a promoção do emprego para as populações rurais e para o desenvolvimento da capacidade das Administrações Distritais de intervenção e gestão da rede de estradas sob sua jurisdição.

O financiamento do programa PED resulta das dotações do Fundo de Estradas de parte das receitas consignadas provenientes das taxas incidentes sobre os combustíveis que são suplementadas pelas contribuições dos Parceiros de Desenvolvimento na forma de Apoio Orçamental Sectorial. O PED conta ainda com contribuições dos projectos de desenvolvimento rural nas áreas de agricultura e pesca, que têm como objectivo contribuir para o aumento dos rendimentos na comercialização dos excedentes pelas populações rurais. No âmbito deste financiamento, são de mencionar, o Programa de Desenvolvimento do Sector Privado (PDSP); o Programa de Promoção de Mercados Rurais (PROMER) e o Programa de Promoção da Pesca Artesanal (PROPESCA).

Objectivos do Programa de Conservação de Estradas Distritais

No âmbito do processo de descentralização em curso no sector de estradas, o Fundo de Estradas iniciou em 2007 a atribuição de recursos para o financiamento do Programa de Conservação de Estradas Distritais (PED), com vista a assegurar a mobilidade de pessoas e bens nas zonas com potencial agro-económico.

O principal objectivo do PED é de dotar as Administrações Distritais de capacidade interventiva e de gestão da rede de estradas vicinais e não classificadas sob sua jurisdição. Este programa prevê a execução de reparações localizadas com recurso à 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 dos pequenos agricultores e conseqüente para a comercialização dos seus excedentes.

Para a implementação do Programa de Conservação de Estradas Distritais, o Fundo de Estradas atribuiu dotações anuais para cada um dos 130 Distritos, que foram recentemente incrementados para 150 Distritos. As dotações do Fundo de Estradas a cada um dos Distritos foram revistas dos iniciais 1,000,000 MT para 1,250,000 MT em resposta a crescente demanda de infra-estruturas rodoviárias a nível dos Distritos.

As dotações do PED, inicialmente sob gestão das Direcções Provinciais das Obras Públicas e Habitação (DPOPH) e em fase de descentralização para os Distritos, visam o financiamento das despesas previstas com a execução dos contratos de obras, pelas micro e pequenas empresas, construtores civis/unidades de construção civil, associações de estradas/artesãos locais existentes em cada um dos Distritos.

A selecção das obras pelo processo participativo tem como principais elementos: a lista de estradas seleccionadas a nível local; a previsão orçamental; as modalidades propostas para a contratação dos trabalhos, os resultados a alcançar e os impactos esperados para as comunidades. O processo de contratação segue os procedimentos estabelecidos pela legislação vigente incluindo o Regulamento de Contratação de Empreitadas de Obras Públicas, Fornecimento de Bens e Prestação de Serviços ao Estado, Decreto n° 15/2010 e o Diploma Ministerial 132/2009 do Regulamento do Licenciamento da Actividade da Indústria de Construção Civil.

Anexo 2.2: Programa de Desenvolvimento do Sector Privado (PDSP)

O programa para o Desenvolvimento do Sector Privado (PDSP) visa “*contribuir para o crescimento económico e criação de empregos para as populações rurais, através do aumento da competitividade e produtividade das pequenas e médias empresas do sector privado a que se dirige*”. O PDSP é composto por três componentes de (i) Advocacia e de Pesquisa Empresarial; (ii) Apoio ao Desenvolvimento de Agro-Negócios e (iii) Estradas Distritais.

A componente de melhoria das estradas distritais, tem como objectivo imediato garantir “*acesso sustentável às áreas de produção, através do melhoramento e manutenção de estradas distritais, executadas pelas Administrações dos Distritos com uso de tecnologias de mão-de-obra intensiva*” e “*criação de emprego e de oportunidades de negócio ao nível distrital, desenvolvendo e formando micro (empreiteiros artesanais) e pequenos empreiteiros (empreiteiros das classes 1, 2 e 3) para a implementação das actividades de manutenção de Estradas*”

Os recursos para o financiamento do PDSP são canalizados via Apoio Orçamental Sectorial (AOS) e tem como premissa de base a *adicionalidade*, na contribuição para mudanças. Os recursos do PDSP suplementam as dotações ao Programa de Conservação de Estradas Distritais (PED), resultantes da alocação de parte das receitas consignadas ao Fundo de Estradas, a cada um dos 130 distritos do país (actualmente em número de 150).

Programa de Conservação de Estradas Distritais, planificou para 2013, intervenções de melhoramentos localizados, numa extensão de 2,667 km, financiadas pelas dotações do Fundo de Estradas (68%) e pelos recursos do Apoio Orçamental Sectorial da DANIDA (32%), correspondente ao valor total de 241,208,000.00 MT.

No período em análise (2013) foram intervencionadas um total de 2,130 km correspondentes ao grau de realização física de 77% e realizadas despesas de 184,771,630 MT, com realização financeira de 76%.

Na análise do desempenho da implementação do PED são de destacar as realizações das Províncias de Niassa, Zambézia e Tete com intervenções em cerca de 1,249 km de estradas, representando 59% da realização do PED.

Tabela 3.2(a): Programa de Conservação de Estradas Distritais (PED)

Províncias	Intervenções do PED 2013			Orçamento do PED 2013		
	Plano (km)	Realizado (km)	Grau Exec. (%)	Plano (x 10 ³ MT)	Realizado (x 10 ³ MT)	Grau Exec. (%)
Maputo	37	31	92	13,373	11,793	88
Gaza	136	125	92	20,286	19,419	96
Inhambane	130	115	87	25,668	22,158	86
Sofala	438	124	28	17,854	4,948	28
Manica	129	81	63	10,929	4,640	42
Tete	311	299	96	20,884	16,807	80
Zambézia	416	379	91	33,971	21,511	63
Cabo Delgado	199	135	68	30,910	21,375	69
Nampula	287	272	95	39,425	38,414	97
Niassa	585	571	98	27,904	27,105	97
Total	2,667	2,130	80	241,204	188,169	78

Anexo 2.3: Programa de Promoção de Mercados Agrícolas (PROMER)

O Programa de Promoção de Mercados Agrícolas (PROMER) iniciou as suas actividades em Março de 2010, com o objectivo geral de apoiar os pequenos agricultores a aumentarem seus rendimentos, através do apoio na rentabilização da comercialização dos excedentes agrícolas.

O programa PROMER compreende cinco componentes de (i) desenvolvimento de intermediários de mercado mais dinâmicos; (ii) iniciativa de cadeia de valores empresarial; (iii) melhoria do ambiente de negócios, que inclui a sub-componente de infra-estruturas de acesso; (iv) promoção da nutrição e (v) Apoio Institucional de Gestão. Geograficamente o PROMER tem enfoque nas Províncias de Niassa, Cabo Delgado, Nampula e Zambézia, cobrindo um total de 15 distritos, tendo como beneficiários directos cerca de 20.000 pequenos produtores, 670 associações 375 comerciantes e 450.000 famílias.

A sub-componente de infra-estruturas de estradas de facilitação do acesso aos mercados para os pequenos agricultores, compreendeu a reabilitação de um total de 514 km de estradas distritais, no período de 2011 a 2013. Esta realização correspondeu a despesa total de 265,019,000 MT, com destaque para as províncias de Cabo Delgado e Niassa que contribuíram com cerca de 66% do total da realização do PROMER.

Tabela 3.2(b): Programa de Promoção de Mercados Agrícolas (PROMER)

Província	2011	2012	2013	Total	Peso (%)
Nampula	45.90		7.60	53.50	10
Zambézia	74.00		51.50	125.50	24
Niassa		70.90	91.60	162.50	32
Cabo Delgado		70.10	102.50	172.60	34
Total	119.90	141.00	253.20	514.10	100
Despesa	19,155	105,285	140,579	265,019	

Para o ano de 2013, foi iniciado o processo de contratação de empreiteiros para a reabilitação de 15 estradas, localizadas nas Províncias de Niassa, Cabo Delgado, Nampula e Zambézia, totalizando 253km. A demora que se verifica na implementação destes projectos, deve-se ao tempo gasto no processo de levantamentos técnicos e preparação dos cadernos de encargos para as estradas seleccionadas. As chuvas intensas que se fizeram sentir, também influenciaram para o atraso no início deste processo.

A implementação da sub-componente de estradas é através da estrutura do Distrito, mais concretamente os Serviços Distritais de Planeamento e Infra-estruturas (SDPI), que contam com o apoio de um Engenheiro Civil, contratado pelo PROMER, para prestar assistência na

gestão dos contratos de reabilitação das estradas seleccionadas e no treinamento dos implementadores e executores dos projectos em matérias técnicas de planificação, execução e controlo das obras.

O desafio enfrentado pelo programa passa pelo reforço da capacidade interventiva dos Governos Distritais, para, de forma sustentável assegurarem a manutenção das estradas reabilitadas, já que algumas apresentam sinais de degradação.

Anexo 2.4: Programa de Promoção da Pesca Artesanal (PROPESCA)

Objectivos do 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.

O programa PROPESCA, tem a duração de sete anos, e consiste de planos e metas anuais elaborados de forma participativa envolvendo os técnicos da Sede e Delegações do IDPPE e das agências implementadoras e executoras das acções sectoriais das componentes do Programa.

O ProPESCA compreende quatro componentes, nomeadamente: (a) Apoio no Desenvolvimento do pescado de valor comercial mais alto, (b) Melhoria das Infra-estruturas Económicas, (c) Desenvolvimento de Serviços Financeiros e (d) Fortalecimento Institucional, Iniciativas de Política e Gestão do Projecto.

O ProPESCA é financiado pelo Governo de Moçambique, Fundo Internacional de Desenvolvimento Agrícola (FIDA), União Europeia (EU) e pelo Fundo das Organizações dos Países Produtores e Exportadores de Petróleo para o Desenvolvimento Internacional (OFID). Os fundos da União Europeia são disponibilizados no âmbito da contribuição para o alcance dos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio (ODM).

Infra-estruturas de Estradas

A componente de infra-estruturas económicas de estradas tem por objectivo melhorar o acesso aos mercados para os polos de crescimento e os centros de pesca artesanal. Os resultados esperados são de acesso melhorado entre os centros de pesca, mercados e a rede nacional de estradas.

A área do projecto é a zona costeira de Moçambique, compreendendo 26 polos de crescimentos e de concentração dos investimentos que apresentam potencial para expansão e diversificação. Os 26 polos de crescimento seleccionados localizam-se em 40 distritos, o que representa uma parte substancial dos 51 distritos costeiros.

Os arranjos institucionais para a implementação da componente de infra-estruturas de estradas são regulados por acordos específicos com o Sector de Estradas, nomeadamente a ANE e o Fundo de Estradas. A responsabilidade de implementação do projecto é do Fundo de Estradas,

cabendo a ANE, os Distritos, as Unidades de Coordenação do Projecto/Delegações Provinciais do IDPPE, a selecção das estradas e a planificação das intervenções de reabilitação. A execução das actividades de estradas é pelas empresas locais de construção com experiência na reabilitação de estradas, seleccionadas através de concursos públicos locais.

Plano de Reabilitação de Estradas

Em conformidade com os planos elaborados nos polos de desenvolvimento, foi apresentada e revista a lista de estradas a serem intervencionadas nos anos de 2013/2014, consistindo de aproximadamente 890 km de estradas. A extensão de estradas por província compreende: 178 km em Cabo Delgado, 133 km em Nampula, 329 km na Zambézia, 131 km em Sofala, 81 km em Inhambane, 33 km em Gaza e 2 km em Maputo.

A componente de melhoramento de infraestruturas de estradas, compreende ainda o financiamento da capacitação de empreiteiros e de pessoal dos distritos em matérias de manutenção de estradas e de missões de apoio e verificação da execução das actividades de estradas.

Realizações 2013

As acções realizadas no ano de 2013, no âmbito do projecto ProPESCA, compreenderam, na componente de infra-estruturas de estradas:

- (i) Levantamento das condições de estradas e preparação dos cadernos de encargos para a reabilitação de 630 km de estradas;
- (ii) Lançamento de concursos públicos locais e finalização dos relatórios de avaliação das propostas dos concorrentes, os quais foram enviados para a aprovação do financiador;
- (iii) Adjudicação das obras de reabilitação de estradas nas Províncias de Sofala (107 km) e de Inhambane (81 km).
- (iv) Análise e revisão da lista de estradas inicialmente elaborada, com base nos subsídios das visitas de campo elaboradas pelos gestores do projecto.

As acções planificadas para 2014, consistem na continuidade e finalização das acções previstas no programa de 2013, que registaram atrasos na sua execução devido às acções preparatórias de contratação, estabelecimento dos mecanismos para o fluxo regular dos recursos de financiamento e adequação aos sistemas nacionais de planificação e financiamento e de monitoria. Os constrangimentos verificados no início do programa, incluem ainda a demora na execução dos processos de contratação de obras, devido à necessidade da sua aprovação pelos Financiadores e Governo de Moçambique.

Tabela 3.2(c): Programa de Promoção da Pesca Artesanal (ProPESCA) 2014

Acção/Actividade	Meta (km)	Distrito	Localização (Polo)	Orçamento (10 [^] 3MT)	Fonte Financiamento
Província de Cabo Delgado	178			61,970.00	
NC: Quionga - Qurinde - Quiwia	19	Palma	Palma	6,840.00	OFID ²
NC: Crz 762 - Olumbe	16		Palma	5,760.00	OFID
NC: Crz - Malinde	20	Mocimboa da Praia	Moc. Praia	7,200.00	OFID
NC: Mocimboa da Praia - Ulo	22		Moc. Praia	7,920.00	OFID
NC: Mucojo - Pangane	12	Pangane	Pangane	4,320.00	OFID
NC: Crz - Olumbua	5		Pangane	1,800.00	OFID
NC: Mucojo - Darumba	22		Pangane	7,920.00	OFID
NC: Quissanga sede - Tandanhague	6	Quissanga	Quissanga	2,160.00	OFID
NC: Crz Quissanga-Namau	21	Metuge	Pemba	5,200.00	OFID
NC: Crz Quissanga-Gimpia	18		Pemba	6,750.00	OFID
NC: Crz Quissanga-Mesanja	12		Pemba	4,500.00	OFID
NC: Mueve -Bandar	5		Pemba	1,600.00	OFID
Província da Nampula	133			47,880.00	
NC: Larde - Ivate	36	Moma	Larde	12,960.00	OFID
NC: Mucoroge - Moma	23		Moma	8,280.00	OFID
NC: Crz 7 Abril - Baixo Pinda	36	Memba	Memba	12,960.00	OFID
NC: Mazua - Simuco	18		Memba	6,480.00	OFID
NC: Nacala Porto - Mahelene	18	Nacala	Nacala	6,480.00	OFID
NC: Quissimajulo - Praia Rocha	2		Nacala	720.00	OFID
Província de Zambézia	329			115,020.00	
NC: Mossuril-Palacio	12	Ilha Moç.	Ilha Moç	4,500.00	OFID
NC: Sanculo - Quissanga	7	Mogincual	Namige	2,800.00	OFID
NC: Quinga - Namiepe	7		Namige	2,800.00	OFID
NC: Quinga-Praia	4		Namige	1,500.00	OFID
NC: Namige-Mekuluvelane	20		Namige	7,500.00	OFID
NC: Quinga-Coloma	16		Namige	6,000.00	OFID
NC: Muahano-Namalungo	28		Namige	10,500.00	OFID
NC: Alto Mutabize - Impaca (I)	10	Maganja da Costa	Pebane	3,600.00	UE ³
NC: Alto Mutabize - Impaca (II)	6		Pebane	2,160.00	UE
NC: Vasco - Marrubune	10	Quelimane	Quelimane	3,600.00	UE
NC: Zalala - Sopinho	14	Nicoadala	Zalala	5,040.00	UE
NC: Rio Antena Zalala - MPV Zalala	1	Zalala	Zalala	360.00	UE
NC: Chinde Sede - Micaume	30	Chinde	Chinde	11,250.00	UE
NC: Rio Abreu - Sadina	15		Chinde	Chinde	5,625.00
NC: Nicadine - Dogoro	16	Pebane	Pebane	5,760.00	UE
NC: Naburi - Sacone	45		Cuassiane	16,875.00	UE
NC: Ribau - Fuse- Nagonha	40		Cuassiane	11,250.00	UE
NC: Caravela - Namala	40		Cuassiane	10,900.00	UE
NC: Caramaca - Tomea	8		Cuassiane	3,000.00	UE
Província de Sofala	131			49,315.00	
NC: Crz Barada - Thungo	15	Buzi	Nova Sofala	5,400.00	UE
NC: Divinhe -Crz Machanga	70	Machanga	Chiloane	25,200.00	UE
NC: Chinamacondo - Praia Nova	5	Dondo	Ndjalane	1,800.00	UE
NC: Chinamacondo - Sengo	17		Ndjalane	6,120.00	UE
NC: Crz Estrada Principal - Esturro	3		Danga	2,200.00	UE
NC: Chinamacondo - Farol	8		Sengo	3,720.00	UE
NC: Nhangau - Ndjalane	7	Beira	Nhangau	2,625.00	UE
NC: Desvio Base Aerea - Rio Maria	6		Beira	2,250.00	UE

² Fundo das Organizações dos Países Produtores e Exportadores de Petróleo para o Desenvolvimento Internacional (OFID)

³ União Europeia (UE)

Tabela 3.2(c): Programa de Promoção da Pesca Artesanal (ProPESCA) 2014

Acção/Actividade	Meta (km)	Distrito	Localização (Polo)	Orçamento (10 [^] 3MT)	Fonte Financiamento
Província de Inhambane	81			29,160.00	
NC: Inhassoro sede - Nhamabwe	30	Govuro	Mambone	10,800.00	OFID
NC: Vilankulos - Macunhe	19	Vilankulos	Vilankulos	6,840.00	OFID
NC: Vilankulos - Mangalice	15		Vilankulos	5,400.00	OFID
NC: Manhala Rex-Mongue	17	Maxixe	Maxixe	6,120.00	OFID
Província de Gaza	33			11,880.00	
NC: Nhanjane - Nhuane	10	Bilene	Bilene	3,600.00	OFID
NC: Nlhoco - Nhabanga	1		Bilene	360.00	OFID
NC: Mahungo - Mercado Central	1		Bilene	360.00	OFID
NC: Mahielene - Chilaulene	6	Xai - Xai	Zonguene	2,160.00	OFID
NC: Mahelane - Nhabanga	15		Zonguene	5,400.00	OFID
Província de Maputo	2			720.00	
NC: Chiango - Muntanhane	2	Marracuene	Maputo	720.00	OFID
TOTAL	887			315,945.00	

Anexo 3: Reparações de Emergência

Anexo 3.1: Emergências 2011/2012

As obras de emergência realizadas no ano de 2012/2013, consistiram na reparação dos danos causados pelas chuvas e ciclones que se fizeram sentir no período chuvoso 2011/2012. Esta intempérie causou danos consideráveis na rede de estradas, com maior destaque para a rede de estradas não pavimentadas. A incidência dos danos foi para as Províncias de Maputo, Gaza, Tete, Zambézia, Nampula, Niassa e Cabo Delgado, onde se registaram destruições totais ou parciais de importantes infra-estruturas rodoviárias.

A situação de emergência atingiu níveis mais graves nos finais do mês de Janeiro de 2012, sendo de assinalar as erosões e cortes ocorridas na Estrada Nacional N1 no Distrito da Manhiça e o desabamento do Drift de Boane sobre o Rio Umbeluzi na N200 Boane/Cruz. R400.

Perante o cenário originado pelas chuvas e ciclones, foram feitos levantamentos dos danos causados com vista à reposição da transitabilidade e implementados 28 contratos por empreiteiros locais, com controlo de qualidade assegurado pelos Consultores Provinciais, contratados pela ANE.

As realizações física e financeira do programa de reconstrução de emergência 2011/2012, no período em análise, foram de 99% e 87%, respectivamente. Esta realização correspondeu à conclusão da totalidade dos contratos, os quais se encontravam no período de garantia.

Os detalhes do programa de reconstrução de emergência em cada uma das províncias são a seguir descritos:

Tabela 3.3(a): Reparações de Emergência 2011/2012

Estrada	Tipo de intervenção
Maputo	
N1: 3 de Fevereiro no km117+000	Reparação do corte da secção em cerca de 80 metros.
N1: Marracuene no km68+000	Reparação do assentamento do drift e erosão.
N200: Boane-Bela Vista.	Construção do Drift
R405: Mapulanguene-Magude	Reconstrução do Drift do Simbe
R412: Magude-Motaze	Construção de aquedutos e aterros
R811: Magude-Bondoia	Construção de Drift
N/C: Cruz. R400-Mafavuca	Reparação da Ponte de Mafavuca (Namaacha)
Gaza	
N1: Incoluane-Macia	Reparação e protecção do aqueduto da Macia
Tete	
N322: Madamba-Mutarara	Reparações da plataforma da estrada e obras de arte
N303: Bene-Zumbo	Obras de arte
R602: Magoe-Mucumbura	Obras de arte
R604: Furancungo-Crz N304	Obras de arte
N/C: Crz R445-Mochinho	Reparação da plataforma.
R442: Chinhacanine-Nhalazi	Reparação da plataforma e elevação da cota.
Zambézia	
N322: Zero-Murrumbala	Reparação de estruturas de drenagem
N/C: Mussaraia-Mulvala	Reparação da Ponte Mutala
R654: Namaroi-Regone	Construção de um pontão
R643: Namacura-Macuse	Construção de aqueduto
N324: Magiga-Malema	Construção de uma ponteca.
N324: Maganja-Mocubela	Reparação dos acessos da Ponte
N/C: Bive-Maganja	Reparação de aquedutos
Nampula	
R705: Chipene-Posto Lúrio	Reparação da Ponte sobre o rio Mussangaze
R703: Nacala Velha-Memba	Construção de muros de ala
R702: Crz N12-Nacala Velha	Construção de aquedutos e protecção contra a erosão
R705: Chipene-Posto Lúrio	Ponte sobre o rio Mussangaze
R680: Mecane-Chalaua	Construção de aquedutos
Niassa	
N13: Lichinga-Ngauma	Reparações da plataforma e construção de obra de arte
R726: Mussa-Muembe	Reparação da plataforma nos km 6+000 e 23+000
N361: Lichinga-Metangula	Reparação e protecção contra a erosão
R727: Lichinga-Meponda	Reparação e protecção contra a erosão na área de reserva
R733: Unango-Macalodge	Reparação e protecção contra a erosão na área de reserva
N13: Mandimba-Mississo	Construção de aqueduto
R729: Massangulo-Nambilange	Construção de ponteca
R723: Metarica-Nacumua	Construção de ponteca
N360: Marrupa-Maua	Construção de ponte
Cabo Delgado	
N380: Sunate-Macomia	Construção de valetas revestidas, reforço do acesso à ponte Muadide
R760: Mecufi-Muxara	Construção de aqueduto, abertura e regularização de valetas e sanjas
R698: Namuno-Machoca	Construção de aqueduto e reparação da plataforma de estrada
R767: Crz N380-Mahate	Construção de aqueduto e cascatas em pedra argamassada,
R1251: Ngapa-Negomano	Construção de aqueduto, abertura de valeta, reparação da plataforma
R734: Lunho-Cobuè	Construção de aquedutos
R760: Meloco-Katapua	Protecção contra a erosão
R762: Crz N1 Muepane-Quissanga	Construção de aquedutos

Anexo 3.2: Emergências 2012/2013

As calamidades reportadas ao longo da presente época chuvosa, estão associadas ao comportamento do regime hidrológico das grandes bacias hidrográficas tanto ao nível nacional, como nos países vizinhos (à montante), e pelos fenómenos meteorológicos que caracterizaram e influenciaram o estado do tempo das diversas regiões geográficas de Moçambique, com destaque para as províncias localizadas ao longo de toda a faixa costeira.

Em geral, na época chuvosa de 2012-2013 os principais rios do País e da região da SADC que afluem para Moçambique, apresentaram um regime hidrológico acima do normal, atingidos níveis de escoamento e de alerta dos mais altos dos últimos 10 anos, sendo apenas superados pelos níveis históricos observados no ano de 2000.

As cheias ocorrem nas bacias do Maputo, Incomáti, Limpopo, Inhanombe, Mutamba, Save, Zambeze, Licungo, Púngoè, Melúli, Messalo e Rovuma afectando um total de 6 províncias, nomeadamente, Cabo Delgado (Muidumbe), Zambézia (Chinde, Mopeia, Morrumbala, Maganja da Costa, Namacurra), Inhambane (Panda, Homoine, Govuro) Gaza (Chókwè, Guijá, Chibuto, Xai-Xai) e Maputo (Manhiça).

As cheias de 2013 tiveram a particularidade de terem afectado áreas urbanas - a cidade de Chókwè e a parte baixa da Cidade de Xai-Xai, ambas na província de Gaza, sul de Moçambique, e as vilas-sedes dos distritos de Guijá, em Gaza e Nicoadala, na Zambézia.

O diagnóstico preliminar do impacto das intempéries ocorridas no período de Outubro de

2012 a Março de 2013 para a rede de estradas e pontes, concluiu haverem sido danificadas uma extensão de aproximadamente 4.007 km de estradas, incluindo 30 pontes e pontecas, 14 drifts e 62 aquedutos, o correspondente a 13% dos cerca de 30 000 km de rede nacional de estradas, cujo epicentro se situou nas províncias de Gaza, Tete, Inhambane e Sofala.

Para a reposição da transitabilidade nas estradas danificadas, com foco para o Vale do Limpopo

Tabela 3.3(b): Emergências 2012/2013

Província	Estradas
Maputo	R405: Magude-Mapulanguene R411: Magude-Panjane R413: Maragra-Calanga
Gaza	N1: Chicumbane-Xai-Xai N220: Chissano-Chibuto R859: Maniquenique-Chilembene N221: Chibuto-Guijá R890: Chókwè-Guijá N441: Maxaila-Massangena
Inhambane	R918: Maxixe-Homoine N/C: Agostinho Neto-Mutemba R483: Inharrime-Panda
Sofala	N280: Guara Guara-Nova Sofala R529: Chemba-Fronteira Tambara R1001: Casa Banana-Inhaminga R560: Crz N1-Machanga
Tete	R1051: Tete-Boroma N322: Madamba-Mutarara
Zambézia	N1: Nicoadala-Chimuara R640: Mopeia-Luabo R643: Namacurra-Macusa NC: Maganja-Nante-Cariua N/C: Ceramica-Marrogane N103: Lioma-Mutuali
Nampula	N/C: Crz N13 Mutuali-Catahoje-R.Oeste N104: Nametil-Boila R683: Nametil-Chalaua-Moma
Niassa	R657: Cuamba-Etatara
Cabo Delgado	R698: Montepuez-Nairoto R762: Muepane-Quissanga R772: Ocua-Namogelia

na província de Gaza, o Governo de Moçambique, com apoio dos Parceiros de Desenvolvimento, definiu um programa de intervenção de curto e médio prazo, para as obras de reparação de emergência, que integrem especificações de resiliência à eventos futuros.

As características dos programas de curto e médio prazo, estão associadas às modalidades de contratação das intervenções, que compreendem as modelos de contratos por “*série de preços*” e de “*design and build*”, respectivamente.

A contratação de empreitadas por “*série de preços*” para as intervenções de curto prazo, segue a metodologia em uso pelo Sector de Estradas, a qual será aplicável para as obras de pequena dimensão. Esta metodologia de contratação, visa permitir que o Sector de Estradas envolva, num curto espaço de tempo, os empreiteiros e os Consultores Provinciais já contratados, para a execução das obras de reconstrução, garantindo deste modo uma rápida restauração da conectividade para a mobilidade de pessoas e bens nas áreas afectadas.

Para as obras de reparação de curto prazo foram definidos oito lotes de estradas, descritos na Tabela 3.3(c), que se segue.

As realizações verificadas, no período em análise, com a implementação da modalidade de curta duração, consistiram na assinatura dos contratos para os oito lotes acima mencionados estando a consignação das obras programada para os princípios de 2014.

As intervenções através dos modelos de contrato “*Design and Build*”, para a modalidade de média duração, consistem na contratação de um consultor qualificado para a avaliação dos danos de grandes dimensões ocorridos nas estradas, elaboração do projecto de engenharia e dos documentos de concurso e fiscalização da execução das obras.

No período em análise foram elaborados os termos de referência e solicitada a manifestação de interesse para a contratação do consultor, concluída a avaliação das propostas dos consultores que estão em processo de aprovação.

Tabela 3.3(c): Contratos de Reparações de Emergência 2012/2013

Nº do Contrato	Designação da Obra	Empreiteiro	Valor do Contrato (MT)
47/DIMAN/2013	Lote 1- Reparação de Emergência da Estrada NC: Xai-Xai/ Chilaulene	Engitejo	8,782,522.85
48/DIMAN/2013	Lote 2 - Reparação de Emergência da Estrada R441: Chinhacanine/ Nalazi	Engitejo	14,923,270.80
49/DIMAN/2013	Lote 3 - Reparação de Emergência da Estrada NC: Ndonga/ Ndindiza	CETA	34,795,992.52
50/DIMAN/2013	Lote 4 - Reparação de Emergência da Estrada NC: Mohambe/ Maqueze	NCC	47,207,350.03
51/DIMAN/2013	Lote 5 - Reparação de Emergência da Estrada N222: Zinhane/ Maxaila	NCC	49,512,295.20
52/DIMAN/2013	Lote 6 - Reparação de Emergência da Estrada N222: Mapai/Maxaila	CETA	16,494,637.02
53/DIMAN/2013	Lote 7 - Reparação de Emergência da Estrada R441: Maxaila/ Massangena R456: Massangena/ Mavue	JJR	97,813,584.25
54/DIMAN/2013	Lote 8 - Reparação de Emergência da Estrada R443: Manjacaze/ Macuácuca R450: Malehice/ Manjacaze R450: Manjacaze - Chidenguele	JJR	52,570,925.51
Total			322,100,578.18

Anexo 4: Resiliência Climática nos Projectos de Estradas

Moçambique é um dos países seleccionados para o lançamento do Programa Piloto para a Resiliência do Clima (PPCR) e seu Programa Estratégico para a Resiliência Climática (SPCR), aprovado em Junho de 2011. A implementação do PPCR, tem como condicionante a realização de reformas políticas e institucionais no âmbito do Pilar 1 do SPCR a serem apoiados pelo Banco Mundial, através de uma série de três Operações de Política de Desenvolvimento (DPOs) actualmente em preparação.

O ciclo DPO financiará o programa de reformas políticas e institucionais essenciais para a promoção da integração de desenvolvimentos "climáticos inteligentes" em setores chave da economia incluindo o altamente vulnerável sector rodoviário. O GOM reconhece que o funcionamento inadequado das infra-estruturas de estradas é um impedimento à mobilidade e ao desenvolvimento das actividades económicas com um impacto particularmente negativo na comercialização agrícola.

Para garantir que as infra-estruturas de estradas sejam construídas com padrões adequados de durabilidade, o Ministério das Obras Públicas e Habitação, através da Administração Nacional de Estradas (ANE), está a proceder à revisão das práticas existentes e a melhorar as especificações de engenharia para o dimensionamento das estradas classificadas e não classificadas para melhor responderem aos riscos climáticos actuais e futuros.

O âmbito da revisão em curso inclui: (i) a identificação dos riscos climáticos actuais e futuros para a rede de estradas classificadas e não classificadas não pavimentadas, (ii) análise da eficácia das especificações nacionais e regionais (ex. da SATCC) para responder aos riscos climáticos, (iii) análise das actuais fontes de financiamento e sua alocação para a rede de estradas classificadas e não classificadas não pavimentadas, (iv) Análise das disposições e procedimentos administrativos que regem a construção e manutenção de estradas classificadas e não classificadas não pavimentadas em Moçambique e (v) revisão da eficácia das abordagens existentes para a construção e manutenção de estradas classificadas e não classificadas não pavimentadas; incluindo (vi) a realização de consultas estruturadas com todos os interessados.

A revisão em curso visa propor e introduzir melhorias às especificações de dimensionamento e às tecnologias de manutenção de valor económico que permitam fortalecer a resiliência climática da rede de estradas terraplanadas e não classificadas e rever/reescrever as especificações nacionais de dimensionamento e os regulamentos de manutenção para a rede de

estradas classificadas e não classificadas.

Os desenvolvimentos realizados no ano de 2013 com relação ao lançamento do programa piloto para a resiliência climática, consistiram na finalização dos Termos de Referência para a contratação de especialista em assuntos climáticos e a definição do foco geográfico, a província de Gaza. A selecção da Província de Gaza, mais concretamente o vale do Limpopo, deveu-se ao impacto das cheias ocorridas em 2012/2013, que resultaram na danificação de grande parte da rede rodoviária da província, pelas cheias verificadas no Rio Limpopo.

Anexo 5: Polos de Desenvolvimento

A estratégia do Governo de Moçambique para o Projecto Integrado de Polos de Desenvolvimento, é de otimizar os impactos dos megaprojetos na geração de emprego e de receitas para a economia local. Para a materialização desta iniciativa, a estratégia prevê o desenvolvimento de acções para a melhoria do desempenho das empresas locais e dos pequenos agricultores, com vista a contribuir para o crescimento das oportunidades de emprego remunerado e da comercialização dos excedentes da produção agrícola.

A contribuição do Sector de Estradas para este projecto, compreende (i) o apoio ao polo de desenvolvimento de agronegócios de Tete, no vale do

Tabela 5.1.1(c): Polos Integrados de Desenvolvimento

Estrada	Província	Extensão (km)
R604: Mphulu – Tsangano – Ulónguè	Tete	100
R605: Ulónguè – Dómuè – Furancungo	Tete	99.6
R702: Crz N7 (Nacala Porto) – Nacala-a-Velha	Nampula	20
Total		220

Rio Zambeze e (ii) o apoio à Zona Económica Especial de Nacala no corredor de Nacala, através de intervenções numa extensão de aproximadamente 220km conforme descrito Tabela 5.1.1(c).

Reabilitação de Estradas de Acesso aos Mercados.

As intervenções previstas na componente de apoio ao polo de desenvolvimento de Tete, enquadram-se na estratégia provincial de Tete que prioriza a reabilitação das estradas R605, R604 que atravessam uma zona com elevada densidade populacional e de rico potencial agrícola, as quais apresentam retornos técnicos e económicos positivos de conformidade com os resultados da avaliação técnica e económica realizada.

O projecto, polos integrados de desenvolvimento, financiará obras de reabilitação e manutenção das estradas previstas, através de contratos tipo “OPRC”. Para além das obras de reabilitação que consistirão no realinhamento e ensaibramento, serão feitas intervenções dirigidas nas secções críticas compreendendo a pavimentação de baixo custo aplicáveis a estradas de baixo volume de tráfego.

Reabilitação da estrada Nacala Porto – Nacala a Velha

A reabilitação da estrada R702 de ligação entre os portos de Nacala Porto e Nacala a Velha que inclui o desenvolvimento de uma área de indústria pesada em Nacala a Velha, tem como objectivo responder ao incremento de tráfego que se vem registando como resultado do início da construção da terminal portuária de carvão em Nacala-a-Velha e o desenvolvimento industrial previsto.

O projecto prevê o financiamento de obras de substituição das pontes metálicas por de betão, reabilitação do pavimento e obras de drenagem.

As realizações verificadas no período em análise, compreenderam o lançamento de concursos para a contratação dos consultores para:

- Elaboração do projecto de engenharia e documentos de concurso e lançamento do concurso para a contratação da fiscalização e da empreitada de obras de reabilitação das estradas R604: Cruz. N304 Mphulo-Tsangano-Ulongue (100km) e R605: Cruz. N304 Ulongue-Domue-Furancungo (99.6 Km) na Província de Tete;
- Lançamento do concurso para a contratação do consultor para a elaboração do projecto de engenharia e fiscalização das obras de reabilitação da estrada R702: Nacala Porto – Nacala a Velha

A data limite para a submissão das propostas pelos consultores foi fixada para a primeira quinzena do mês de Janeiro de 2014.

Anexo 6: Contratos de Gestão

Anexo 6.1: Concessão da N4 (TRAC)

Contrato de concessão para Projecto de Engenharia, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção da Secção da N4 na República da África do Sul e da Secção da N4 entre Ressano Garcia e Maputo na República de Moçambique, como Auto-Estrada Portajada.

O contrato de concessão da estrada nacional N4 foi estabelecido entre o Governo de Moçambique, Governo da Africa Do Sul e a Trans African Concession (TRAC).

O Contrato de concessão tem como objecto a Construção, Financiamento, Operação e Manutenção da Secção da N4 na República da África do Sul e da Secção entre Ressano Garcia e Maputo na República de Moçambique, como Auto-Estrada Portajada

Período de concessão de 30 anos, contados a partir de 1997, compreende um período inicial de construção de 4 anos (1997-2000) e um período de expansão a partir do 13º ano (2010). Tipo de Contracto é de Construção, Operação e Transferência (BOT – Build Operate and Transfer), e tem como financiamento o montante de 3.0 biliões de Rands Sul-Africanos.

A estrada objecto do contrato, tem uma extensão total de 600 Km dos quais 95 se localizam em Moçambique, e conta com um total de cinco portagens principais das quais duas em Moçambique.

O risco do tráfego está a cargo da Concessionária (TRAC), tendo no período de 1997 a 2013/2014 evoluído dos iniciais 13,000 viaturas para 49,000 a 52,000 viaturas.

Com o objectivo de manter o contrato de conformidade com a base financeira acordada, a sua implementação é continuamente monitorada, com vista a assegurar que o nível de rendimento e das despesas garantam a manutenção de um nível de serviço adequado.

Execução do Contrato de Concessão

A implementação do Contrato de Concessão da N4 compreende dois períodos, já anteriormente referidos, tendo a Concessionária procedido, no período inicial, a execução das seguintes obras de construção inicial:

Preparação das várias componentes do projecto de engenharia incluindo os detalhes de alargamento do pavimento e das pontes, construção de faixas de ultrapassagem, construção de raiz da secção entre Matola e o cruzamento de Momba, construção de 5 portagens das quais

duas em Moçambique e desenvolvimento e activação do programa de cobrança de portagens.

Ainda no âmbito das obrigações da Concessionária TRAC foram, na construção e operação das praças de portagem, introduzidas tecnologias de facilitação da passagem dos utentes pela portagem, compreendendo a Cobrança Eletrónica - ETAG e construção de Pistas Expresso.

No âmbito das obrigações operacionais da concessão, foram realizadas pela concessionária, intervenções de manutenção de rotina e periódica, actualização permanente da base de dados sobre o volume de tráfego na estrada, recolha de dados comportamentais da estrutura do pavimento das estrada para a planificações das intervenções periódicas (reabilitações) e para o programa de expansão da estrada objecto da concessão.

A recolha e gestão de dados é extensiva á componente de segurança rodoviária, e compreende a actualização permanente da base de dados sobre os acidentes como subsídio à elaboração dos projectos de engenharia para a correcção das secções críticas ao longo do traçado.

Não obstante a realização das obrigações pela concessionária, verificam-se constrangimentos na operação da estrada, resultante do (i) excesso de carga pelos usuários, que resulta na degradação precoce do pavimento; (ii) ocupação continua e sistemática de áreas de reserva de estrada para construção de mercados, habitação e comércio informal; (iii) construção de acessos ilegais que afectam em grande escala a mobilidade, transitabilidade e segurança rodoviária e (iv) pelos altos índices de sinistralidade.

Para além das execuções acima mencionadas, foi iniciado no período em análise a reabilitação e alargamento de secções da estrada em Moçambique, estando as reabilitações das secções na República da África do Sul em avançado estágio de implementação e praticamente na sua fase conclusiva.

Anexo 6.2: Concessionária Estradas do Zambeze, S.A.

Os termos do contrato de Concessão da Nova Ponte de Tete e Estradas à concessionária Estradas do Zambeze, S.A. preveem: a Construção, Operação e Manutenção da nova ponte sobre o Rio Zambeze, localizada na Cidade de Tete; a Reabilitação, Operação e Manutenção das estradas N7 e N8 entre Cuchamano, Tete e Zóbuè e a Manutenção de Rotina das estradas N9 entre Matema e Cassacatiza e N304 entre Mussacama e Calómuè todas localizadas na província de Tete.

Em termos específicos, as obrigações da compreendem, nomeadamente:

- a) O projecto, construção, financiamento, operação e manutenção periódica e de rotina da Nova Ponte de Tete;
- b) O projecto, construção, financiamento, operação e manutenção periódica e de rotina da estrada de acesso à ponte entre Benga e Moatize, com extensão aproximada de 16 km;
- c) O financiamento da reabilitação, operação e manutenção de rotina das estradas N7 e N8 entre Cuchamano, Tete e Zóbuè, com uma extensão de 260 km;

- a) A manutenção de rotina das estradas N9 entre Matema e Cassacatiza (268 km) e N304 entre Mussacama e Calómuè (159 km);

Tabela 5.3.2(a): Obrigações da Concessionária Estradas do Zambeze

- a) A operação e manutenção de rotina da Ponte Samora Machel;
- b) A reabilitação inicial da estrada N7 e N8 entre Cuchamano, Tete e Zóbuè;
- c) O fornecimento de equipamento de operação e manutenção, e;

Intervenções	Un	Extensão
Construção da Nova Ponte de Tete	m	16,538
Viaduto Sul (Cidade de Tete)	m	433
Ponte sobre o Leito do Rio Zambeze	m	717
Viaduto Norte (Benga)	m	433
Estrada de acesso à Ponte	m	15,000
Reabilitação de Estrada	km	260
N7/N8: Cuchamano-Tete-Zobue	km	260
Manutenção de estradas (Operadora de Estradas do Zambeze)	km	687
N7/N8: Cuchamano-Changa-Tete	km	260
N9: Matema-Cassacatiza	km	268
N304: Mussacama-Calnomue	km	159
Manutenção de Ponte	m	720
Ponte Samora Machel (início em Maio 2013)	m	720
Total	km	964

- d) Actividades de fiscalização de carácter social e de acções de prevenção e luta contra o HIV/SIDA.

A Tabela 5.3.1 descreve de forma sumária, as obrigações da Concessionária Estradas do Zambeze, S.A, que são ilustrados na figura que se segue.

camadas estabilizadas do pavimento.

N7/N8: Cuchamano – Tete – Zóbuè

A reabilitação das estradas N7 e N8 acima descritas, tem registado atrasos na sua implementação, motivado pela dificuldade de mobilização de equipamento adequado pelo Consórcio Construtor.

As actividades realizadas no período em análise, compreenderam o corte de capim, limpeza, abertura e revestimento de valetas e reconstrução de estruturas hidráulicas danificadas pelas chuvas de Dezembro.

Na plataforma da estrada foram executadas cerca de 19 km de camadas em solo-cimento, construídos cerca de 500 metros de revestimento superficial duplo e iniciado o revestimento das secções reparadas com solo-cimento.

As obras realizadas nestas estradas incluíram a construção de um estaleiro no km 210, para facilitação da monitoria dos subempreiteiros, alargamento das secções para início da construção das Praças de Portagem de Mememe no troço Tete-Zóbuè e de Changara 1 e 2 no troço Cuchamano-Tete. Ainda no troço entre Cuchamano e Tete, foram realizadas obras de protecção de bermas com pedra argamassada e de sinalização vertical e horizontal que foram extensíveis ao troço anterior.

Ponte Samora Machel

As actividades executadas na ponte Samora Machel no ano de 2013, compreenderam a aprovação e início da construção da praça de portagem, tendo-se concluído a construção das paredes em alvenaria, rebocos interiores e exteriores e as redes eléctricas de água e de esgotos.

N9: Matema - Cassacatiza e N304: Mussacama – Calómuè

A execução das actividades de manutenção de rotina é da responsabilidade da Operadora Estradas do Zambeze e cobrem a extensão total das estradas concessionadas (N7, N8, N9 e N304) de 700 km.

No período em análise foram realizados o tapamento de 17,415 buracos, colocados 113 postes de sinalização vertical, mantidos 18,598 km de guardas, cortados 2,684 km de capim e limpos 1,220 km de valetas, incluindo a reparação de estrutura de drenagem danificada pelas chuvas.

Actividades Planificadas para 2014

As actividades previstas pela Concessionária Estradas do Zambeze, S.A., para o ano de 2014,

compreendem:

- Conclusão dos trabalhos de Construção da Nova Ponte e Acessos de acordo com a programação prevista;
- Conclusão até finais do primeiro trimestre de 2014, da reabilitação ligeira do eixo principal do troço entre Zóbuè e Cuchamano;
- Continuação dos trabalhos de Manutenção de Rotina de acordo com o Plano de Manutenção bienal aprovado, nas estradas concessionadas;
- Conclusão da construção das Praças e implementação das portagens no Eixo Principal e na Nova Ponte de Tete;
- Reforço das acções de Inspeção e Controlo do peso, estado dos pneus, luzes e carga dos Veículos Pesados, utentes das estradas concessionadas;
- Aumento do rigor no controlo do peso e carga dos veículos pesados que atravessam a Ponte Samora Machel.

Anexo 6.3: Projecto Maputo – KaTembe - Ponta do Ouro e Bela Vista - Boane

O projecto Maputo – KaTembe - Ponta do Ouro e Bela Vista – Boane, compreende a construção das estradas entre Maputo e Ponta do Ouro e de Boane à Bela Vista. Integram o projecto a construção da Ponte Maputo – KaTembe, das pontes sobre os rios Maputo, Futi e Umbeluzi, esta em Boane. O projecto irá igualmente fazer a manutenção de todas as restantes pontes situadas no traçado das estradas, constituintes do projecto.

Figura 5.3.3: Projecto Maputo – Ka Tembe Ponta do Ouro



A duração do projecto Maputo – Ka Tembe e estradas para Ponta do Ouro é de 36 meses, tendo a execução das obras iniciado no segundo semestre de 2013. A extensão total da estrada incluindo as pontes e a malha de inserção da estrada na Cidade de Maputo é de 210 km.

Tabela 5.3.3: Ponte da Ka Tembe e Estrada Maputo-Ponta Do Ouro

Troço	Descrição	Extensão (km)
Secção 1	Acesso Norte à Ponte da Ka Tembe: estradas, rotundas e viadutos de ligação entre a N1, N4 com o viaduto da Ponte	38.0
	Acesso Norte à Ponte da Ka Tembe: ligação à Praça 16 de Junho e Av. 24 de Julho	
	Ponte Maputo-Ka Tembe e acesso Sul de ligação à estrada N200: Ka Tembe-Bela Vista	
	Ponte Maputo - Ka Tembe	
Secção 2	N200: Ka Tembe/Bela Vista - Ponta d'Ouro	109.0
Secção 3	N200: Boane - Bela Vista	63.0

Ponte Maputo – Ka Tembe

Ponte Suspensa com aproximadamente 3,000 metros constituído por um vão central de 680m e viadutos de ligação à ponte principal. O tabuleiro da ponte com duas faixas de rodagem para cada um dos sentidos, situa-se a 60 metros acima do nível mais alto da maré de modo a facilitar a navegação dos navios de grandes dimensões e é suportado por pilares com 130 metros de altura assentes sobre estacas.

Acessos Secção 1 (Maputo-Ka Tembe)

Os acessos à ponte Maputo-Ka Tembe, é garantido por uma malha de cerca de 35 km de estradas em ambas as margens do estuário, que garantem a ligação entre as malhas rodoviárias da Cidade de Maputo e as previstas para a Vila da Ka Tembe.

No desenho da malha rodoviária da Cidade de Maputo de acesso à ponte, considerou-se a sua contribuição para a regulação do tráfego urbano, mitigando possíveis conflitos e pontos de congestionamento e de facilitação do acesso às estradas nacionais N1 e N4. Esta malha inclui ainda o melhoramento do nó de ligação entre os acessos e as estradas N1 e N4 e um nó desnivelado na Praça 16 de Junho de ligação do acesso à ponte com as Avenidas OUA e 24 de Julho.

Vias Urbanas de Ka Tembe

O atravessamento do acesso à Ponte pela vila da Ka Tembe, implicará a construção/melhoramento da malha rodoviária local, a qual terá em consideração do plano de desenvolvimento urbano da região. A malha rodoviária será complementada com a construção de uma via interior para acesso urbano, uma via exterior para acesso rápido à ponte, evitando o atravessamento urbano, incluindo a construção de praça de portagem e de áreas de serviços.

Estrada KaTembe – Ponta do Ouro

Secção peri-urbana (rural) com 109 km de extensão de ligação de Maputo/Ka Tembe, com regiões económicas (Bela Vista, Salamanga e Fronteira da África do Sul) e turísticas (Reserva Especial de Maputo e Ponta do Ouro), promovendo deste modo o desenvolvimento do potencial económico e turístico da região Sul do país.

Estrada Boane – Bela Vista

Secção peri-urbana (rural) com 63 km de extensão de ligação do Distrito de Boane com a estrada Ka Tembe-Ponta do Ouro. O projecto deste troço incluirá a construção da Ponte sobre o Rio Umbeluzi de facilitação do acesso às regiões produtivas de Porto Henrique e de Boane e constituirá, por outro lado, uma via de descongestionamento do tráfego na Cidade de Maputo de acesso às regiões turísticas e económicas acima mencionadas.

Os progressos alcançados com a execução do projecto no período em análise, consistiram na delimitação e preparação das áreas de implantação do projecto, sensibilização dos agregados familiares afectados pelo projecto e construção dos estaleiros do empreiteiro.

Na componente das obras do projecto, estão em estágio avançado de implementação a finalização dos projectos engenharia para a construção da ponte e das estradas, as pesquisas geotécnicas e geológicas de caracterização dos solos e materiais, incluindo a mobilização do equipamento e materiais para a execução dos trabalhos.

Anexo 6.4: Projecto da Circular Maputo

O Projecto da Circular de Maputo tem como objecto a Construção / Reabilitação e Requalificação de 75km de estradas que se estendem pelos seguintes troços: I. Praia do Mira Mar – Ponte da Costa do Sol; II. Ponte da Costa do Sol – Chiango – Marracuene; III. Chiango – Zimpeto; IV. Marracuene – Zimpeto; V. Zimpeto - Tchumene; e VI. Nó da Machava – Praça 16 de Junho (Tabela 5.3.3). Integram ainda o projecto a construção de cruzamentos desnivelados em Marracuene, Zimpeto e Tchumene, para além das pontes sobre o Rio Incomáti em Marracuene. Os cruzamentos desnivelados, localizam-se precisamente entre os troços V e VI e Ponte da Costa do Sol e nos cruzamentos da estrada com as linhas férreas nos troços II, III, V e VI. O projecto com um período de execução de 30 meses iniciou em Junho de 2012 tem o término previsto para Dezembro de 2014.

Tabela 5.3.3.1: Secções da Circular de Maputo

Secção	Início	Fim	Extensão (km)	Intervenção
I	Hotel Radison	Ponte da Costa do Sol	6.33	Ampliação/Reabilitação
II	Ponte da Costa do Sol	Marracuene	19.87	Construção
III	Bairro Chiango	N1: Bairro Zimpeto	10.51	Construção
IV	N1: Bairro Zimpeto	Marracuene	15.5	Ampliação/Reabilitação
V	N1: Bairro Zimpeto	N4: Bairro Tchumene	16.3	Construção
VI	Nó da Machava	Praça 16 de Junho	5.53	Construção
Total			74.04	

Os progressos alcançados com a execução do projecto da circular de Maputo, no ano de 2013, compreenderam:

Secção I: Crz. Av. Marginal/Rua José Craveirinha - Costa do Sol (6.3 km)

Secção urbana com duas faixas de rodagem em cada sentido, incluindo ciclovia, passeios, parques de estacionamento, arranjos paisagísticos e iluminação central. Esta secção é ainda caracterizada pela construção de rotundas para acesso seguro e facilitado e largura variável da secção da estrada de conformidade com o espaço disponível.

No período em análise prosseguiram os trabalhos de limpeza do terreno para a implantação da obra, desvio dos serviços afectados (EDM; FIPAG; TDM), construção de aquedutos e finalização da construção do estaleiro adicional da obra.

Secção II-1: Costa do Sol – Chiango (27.5 km)

Secção urbana com duas faixas de rodagem em cada sentido, incluindo passeios, parques de estacionamento, arranjos paisagísticos e iluminação central. Esta secção é ainda caracterizada pela construção de rotundas para acesso seguro e facilitado.

Nesta secção, está em curso a construção das estacas para a ponte de Race Course, no bairro dos pescadores.

Secção II-2: Chiango - Marracuene (21.5 km)

Secção peri-urbana (rural) com uma faixa de rodagem em cada sentido, com cruzamento desnivelado para atravessamento da via-férrea e construção de rotundas para acesso seguro e facilitado. Devido às características do local de atravessamento da estrada, com cotas topográficas próximas às do nível do mar, constitui um constrangimento a construção do sistema de drenagem.

Nesta secção será ainda incluída a construção da ponte de Macaneta sobre o Rio Incomáti, com uma extensão total de 300 m (dez vãos de 30 metros), com tabuleiro de betão armado pré-esforçado assente sobre vigas pré-fabricadas e fundações em estacas profundas.

As obras de estrada desta secção, consistiram da execução da terraplanagem para a construção das camadas do pavimento em solos estabilizados, construção de aquedutos e início da construção da camada de pavimento. Os progressos alcançados no período em análise, consistiram ainda da construção das estacas dos encontros para a ponte de Macaneta.

Secção III: Chiango – Zímpeto (10.5 km)

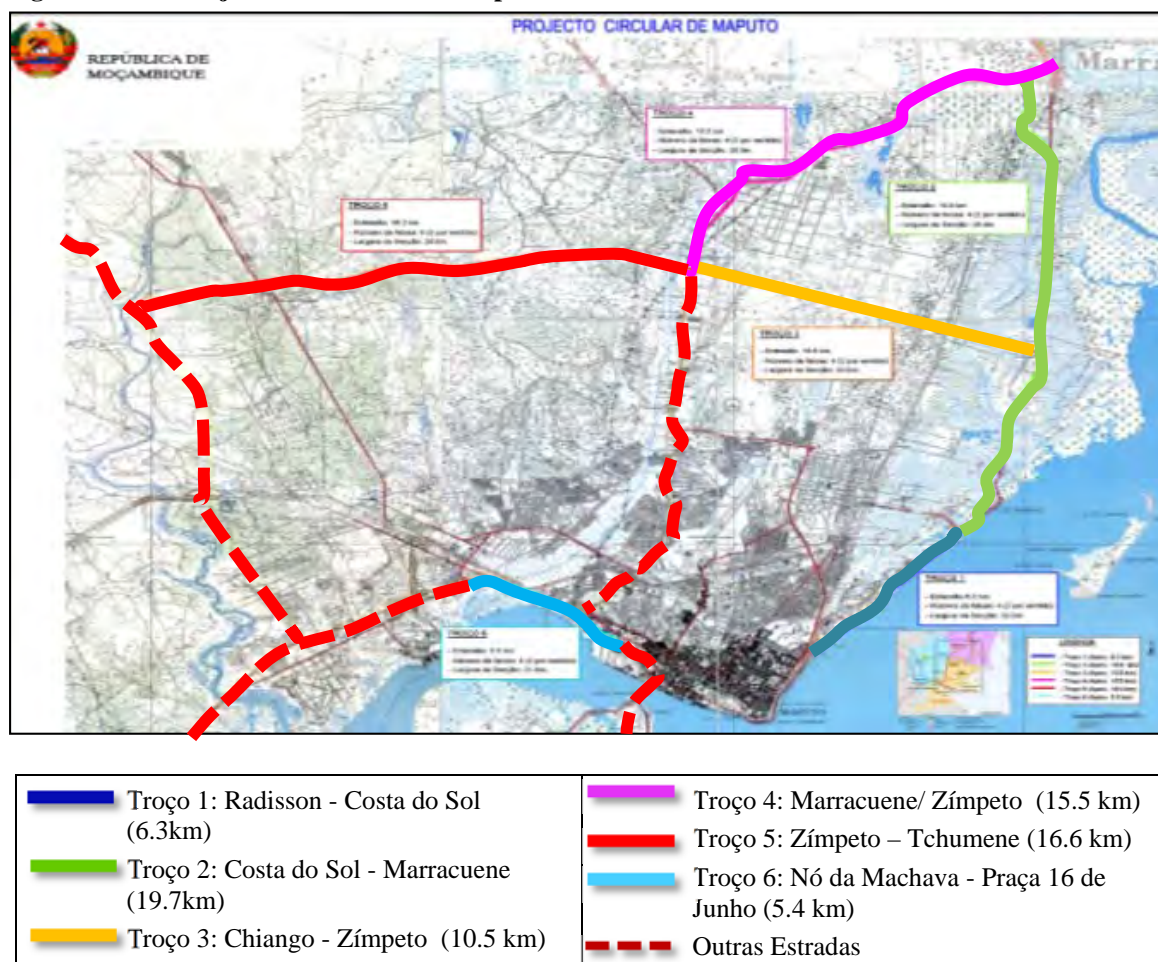
Secção urbana com duas faixas de rodagem em cada sentido, incluindo passeios, parques de estacionamento numa extensão de 5.0 km, arranjos paisagísticos e iluminação central. Esta secção é ainda caracterizada pela construção de rotundas para acesso seguro e facilitado e de cruzamento desnivelado para atravessamento da via ferroviária.

As obras de construção neste troço, no período em análise, compreenderam a finalização dos trabalhos de limpeza e desmatção para a implantação da obra, construção das camadas de pavimento e dos aquedutos. Iniciaram as obras de pavimentação de certos troços desta secção, incluindo a construção de rotundas nas intersecções da estrada.

Secção IV: Marracuene - Zímpeto (23.5 km)

Secção peri-urbana (rural), que consistirá no alargamento da actual secção da N1, mantendo-se o alinhamento existente. O alargamento incluirá a construção de separador central em toda a sua extensão e a construção de dois nós desnivelados para as intersecções do Zimpeto (Secção III, IV e V) e de Marracuene (Secção II-2 e IV).

Os progressos alcançados nesta secção, no período em análise, compreenderam a limpeza das áreas de alargamento da estrada, o desvio de serviços existentes na reserva da estrada e a ampliação dos aquedutos existentes ao longo do traçado. Está em fase avançada de construção o estaleiro localizado em Intaka.

Figura 5.3.3.1: Projecto da Circular de MaputoSecção V: Zímpeto - Tchumene (23.5 km)

Secção peri-urbana (rural) de duas faixas de rodagem em cada sentido, com cruzamento desnivelado para atravessamento da via-férrea e para a intersecção do Tchumene (Secção V e N4), incluindo a construção de rotundas para acesso seguro e facilitado.

Na secção de ligação entre Zimpeto (N1) e Tchumene (N4), foram concluídas a limpeza da

zona de reserva para a construção da estrada, iniciada a construção das camadas de pavimento, que se encontram num estágio avançado de execução, construção de aquedutos e do estaleiro adicional da obra.

Secção VI: Nó da Machava - Praça 16 de Junho (5.4 km)

Secção urbana em fase de estudo para definição das suas características.

Anexo 6.5: Operação e Manutenção de Estradas revestidas com portagens

Os contratos de operação e manutenção de estradas revestidas com portagens, tem como finalidade a criação de mecanismos de garantia da sustentabilidade do financiamento da manutenção das estradas asfaltadas através da introdução de formas eficientes e inovativas de promoção da participação dos utentes no financiamento das actividades de manutenção. O objectivo principal dos contratos é a operação e manutenção das estradas revestidas, incluindo a construção das praças de portagem.

Estes contratos, visam inculir no seio dos utentes das estradas a necessidade de assegurar a sua conservação, através do pagamento de taxas de portagem, materializado pelo princípio utilizador-pagador, em que os utilizadores das infraestruturas rodoviárias devem contribuir para a garantia de um serviço de qualidade de manutenção das estradas e de partilha de custos com a implementação destes contratos. A contrapartida para os utentes, com a contribuição nos custos de manutenção, será materializada pelos benefícios indirectos que compreendem: (i) a redução do custo de operação de veículos; (ii) redução do tempo de viagem; (iii) redução dos preços de produtos escoados pela via rodoviária; (iv) aumento de segurança e conforto; (v) assistência aos utentes em caso de acidente; e (vi) geração de mais postos de trabalho.

Para a materialização da implementação dos contratos de operação e manutenção, foram identificados 14 lotes de estradas localizados nas regiões Sul, Centro e Norte, compreendo uma extensão média de 150 km por lote, conforme lista descrito na Tabela 5.3.4. Os lotes foram postos a concursos público para a selecção dos operadores privados, podendo estes serem adjudicados um ou mais lotes de acordo com a capacidade demonstrada no concurso.

No período em análise, o Sector de Estradas concluiu o processo de avaliação tendo sido adjudicados os lotes 1, 2 e 3 da Zona Sul, Lote 2 da Zona Centro e Lotes 3 e 4 da Zona Norte, estando os contratos em processo de homologação.

Tabela 5.3.4: Gestão da Manutenção de Estradas Revestidas com Portagem

Lote	Estrada	Extensão (km)	Praças de Portagem	Província	Concorrentes
Zona Sul		675			12
1	N1: Maputo - Marracuene - Macia	135	Marracuene Macia	Maputo	4
	N2: Matola - Boane	30	Boane		
2	N1: Macia - Xai Xai - Chidenguele	130	Chicumbane Chidenguele	Gaza	3
3	N1: Chidenguele - Quissico - Lindela	170	Lindela	Gaza/I'bane	3
4	N1: Lindela - Massinga - Pambarra	210	Massinga	Inhambane	2
			Pambarra		
Zona Centro		982			5
1	N1: Rio Save - Muxungue - Inchope	280	Muxungue	Sofala	1
			Inchope		
2	N7: Vanduzi - Guro - Changara	270	Catandica	Manica	4
			Guro		
3	N301: Matambo - Katchembe - Chitima	100	Kachembe	Tete	0
4	N103: Nampevo - Ile - Gurué	110	Ile	Zambézia	0
5	N1: Nampevo - Alto Molócuè - Rio Ligonha	222	Molócuè	Zambézia	0
			Alto Ligonha		
Norte		617			7
1	N1: Pemba - Metoro	207	Mieze	C. Delgado	0
	N14: Metoro - Montepuez		Metoro		
2	N380: Sunate - Macomia	120	Almeida	C. Delgado	1
3	N1: Nampula - Namialo	88	Anchilo	Nampula	3
4	N12: Namialo - Monapo - Nacala Porto	97	Monapo	Nampula	3
	N105: Monapo - Ilha de Moçambique	50	Monapo		
5	N361: Lichinga - Maniamba	55	Lussimbesse	Niassa	0
Total		2,274			24

Anexo 7: Quadro de Avaliação de Desempenho**Indicador 1 - Percentagem da População Rural num raio de 2km de uma Estrada Transitável todo ano**

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 1					
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012		Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014		Melhorar e expandir as infra-estruturas e serviços de transporte			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014		<p><u>Integração nacional</u>: estabelecimento de uma rede de estradas que assegure a mobilidade de pessoas e bens a nível nacional</p> <p><u>Alívio à pobreza</u>: facilitação de acesso as zonas rurais, permitindo a criação de oportunidades de emprego, construção de escolas, instalações de serviços de saúde e outros serviços sociais</p>			
Objectivo do Indicador		Analisar a contribuição do Programa de Estradas para o objectivo macro do Governo de melhoria da mobilidade de pessoas e bens, com enfoque para as zonas rurais			
Descrição do Indicador		Produto	X	Resultado	
Definição do Indicador		Percentagem da População Rural num raio de 2km de uma Estrada Transitável todo ano			
Unidade de Medida		Percentagem			
Período de Análise		2011	2012	2013	2014
Metas	Estradas Nacionais	14.1%	14.8%	15.6%	16.5%
	Estradas Regionais	24.8%	26.2%	27.6%	29.1%
	Total	38.9%	41.0%	43.2%	45.6%
Resultados	Estradas Nacionais				
	Estradas Regionais				
	Total		32.7%	33.8%	
Fonte de Informação		Instituto Nacional de Estatística (INE) Administração Nacional de Estradas (ANE)			
Método de Colecta		Dados populacionais pelo Instituto Nacional de Estatística. Dados da ANE sobre rede de estradas em condições “boas e razoáveis” e distribuição da população no raio confinante de 2km.			
Frequência de Colecta		Anual			
Unidade Orgânica Responsável		Direcção de Planificação da ANE (DIPLA)			
Observações		Dados de cobertura nacional Valor máximo teórico do indicador é correspondente a condição boa de toda a rede de estradas do país			
Fiabilidade		Dependente da qualidade e desagregação ao nível de base da divisão administrativa nacional dos dados estatísticos da população de Moçambique			

Indicador 2 - Percentagem de Estradas Classificadas em Condições Boas e Razoáveis

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 2					
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012		Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014		Melhorar e expandir as infra-estruturas e serviços de transporte			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014		<p>Crescimento económico: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais</p> <p>Transporte: garantir que a rede de estradas opere em complementaridade com outros modos de transporte, como o marítimo, ferroviário e aéreo</p>			
Objectivo do Indicador		Medição do crescimento anual da extensão da rede de estradas classificadas em condições boas e razoáveis.			
Descrição do Indicador		Produto	X	Resultado	
Definição do Indicador		Percentagem de Estradas Classificadas em Condições Boas e Razoáveis			
Unidade de Medida		Percentagem			
Período de Análise		2011	2012	2013	2014
Metas	Total	70%	71%	(72)66%	70%
	Primárias	87%	88%	78%	80%
	Secundárias	78%	79%	70%	72%
	Terciárias	70%	71%	63%	71%
	Vicinais	50%	51%	45%	50%
	Não Classificadas	22%	20%	42%	65%
Resultados	Total		72%	73%	
	Primárias		79%		
	Secundárias		88%		
	Terciárias		98%		
	Vicinais		137%		
	Não Classificadas		45%		
Fonte de Informação		Administração Nacional de Estradas (ANE) Relatório das Condições da Rede de Estradas			
Método de Colecta		A medição das condições das estradas baseia-se na velocidade média de circulação de um veículo num determinado troço de estrada, sendo de: <ul style="list-style-type: none"> • 60km /h para as estradas pavimentadas, e; • 40km/h para as estradas não pavimentadas 			
Frequência de Colecta		Anual			
Unidade Orgânica Responsável		Direcção de Planificação da ANE (DIPLA)			
Observações		Análise das condições das estradas não classificadas após aprovação da rede de estradas distrital a ser financiada com recursos do Sector de Estradas			
Fiabilidade dos Dados		Dependente da configuração e uso de modelos electrónicos (GPS) para a recolha de dados de circulação dos veículos			

Indicador 3 - Percentagem da Rede de Estradas Classificadas que é Transitável

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 3					
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012		Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014		Melhorar e manter as vias de acesso nas zonas com alto potencial produtivo % de km de estradas que dão acesso as zonas com potencial agrícola			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014		<p><u>Crescimento económico</u>: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais</p> <p><u>Integração regional</u>: promover a contínua reabilitação e manutenção das estradas que integram os corredores internacionais, em particular para os países vizinhos, sem acesso ao mar</p> <p><u>Transporte</u>: garantir que a rede de estradas opere em complementaridade com outros modos de transporte, como o marítimo, ferroviário e aéreo</p>			
Objectivo do Indicador		Medição da extensão da rede de estradas abertas ao tráfego de veículos, durante todo o ano com excepções sazonais durante o período chuvoso. A medida da extensão da rede de estradas transitáveis é também extensível aos troços das estradas que beneficiam de manutenção de transitabilidade consistindo em reparações localizadas que garantam a circulação de veículos entre dois nós da estrada.			
Descrição do Indicador		Produto		Resultado	
Definição do Indicador		Percentagem da Rede de Estradas Classificadas que é Transitável			
Unidade de Medida		Percentagem			
Período de Análise		2011	2012	2013	2014
Meta	Total	93.0%	94%	(99%)89%	92%
	Primárias	99.0%	98%	90%	95%
	Secundárias	95.0%	98%	87%	92%
	Terciárias	91.0%	94%	88%	90%
	Vicinais	86.0%	93%	88%	90%
Resultados	Total		95%	96%	
	Primárias				
	Secundárias				
	Terciárias				
	Vicinais				
Fonte de Informação		Administração Nacional de Estradas (ANE) Relatório das Condições da Rede de Estradas			
Método de Colecta		Medição da distância entre o nó inicial da estrada, antes da secção intransitável da estrada, ao nó seguinte, depois da secção intransitável			
Frequência de Colecta		Anual			
Unidade Orgânica Responsável		Direcção de Manutenção da ANE (DIMAN)			
Observações		A transitabilidade será medida considerando a condição de circulação entre os nós da estrada de um veículo ligeiro normal			
Fiabilidade dos Dados		Dependente da regularidade e da qualidade da informação de circulação de viaturas ligeiras			

Indicador 4 - Medida Quantitativa da Implementação do Programa Anual de Estradas, relativamente ao Cenário Fiscal de Médio Prazo

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 4					
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012		Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014		Melhorar e manter as vias de acesso nas zonas com alto potencial produtivo			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014		<u>Crescimento económico</u> : estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais			
Objectivo do Indicador		Medição do grau de realização financeira das acções do programa anual de estradas comparativamente às projecções do CFMP.			
Descrição do Indicador		Produto		Resultado	
Definição do Indicador		Medida Quantitativa da Implementação do Programa Anual de Estradas, relativamente ao Cenário Fiscal de Médio Prazo			
Unidade de Medida		x 1,000 MT			
Período de Análise		2011	2012	2013	2014
Metas	Custos Administrativos	687,987	675,000	778,592	852,738
	Capacitação	156,728	179,687	606,836	482,414
	Man. Estradas, Pontes	4,746,534	3,633,059	6,799,633	9,086,189
	Const., Reab. Pontes	432,586	1,558,061	6,901,008	6,821,315
	Reab., Asphalt Estradas	4,768,832	7,993,777	39,343,596	33,070,215
	Segurança Rodoviária	90,232	161,335	171,307	181,968
Resultados	Custos Administrativos		540,872	747,977	
	Capacitação		174,620	93,796	
	Man. Estradas, Pontes		3,178,564	3,658,437	
	Const., Reab. Pontes		424,812	1,241,876	
	Reab., Asphalt Estradas		6,938,110	9,537,463	
	Segurança Rodoviária		189,303	63,202	
Fonte de Informação		Fundo de Estradas (FE) Relatório de Execução Financeira			
Método de Colecta		Consiste na análise das despesas realizadas com a implementação do Plano Económico e Social da ANE, em cada uma das categorias de financiamento e visa avaliar a capacidade de realização das metas estabelecidas e a capacidade de absorção dos recursos de financeiros postos à disposição do Sector de Estradas.			
Frequência de Colecta		Anual			
Unidade Orgânica Responsável		Departamento do Pano do FE (DP)			
Observações		Adequado sistema financeira de análise das despesas com a implementação do PRISE/CFMP			
Fiabilidade dos Dados		Adopção e operação de modelo de gestão financeira com recolha e compilação de dados das agências de execução em tempo real			

Indicador 5 - Percentagem da Rede de Estradas que beneficia de Manutenção Periódica Anualmente

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 5					
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012		Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014		Melhorar e manter as vias de acesso nas zonas com alto potencial produtivo % de km de estradas que dão acesso as zonas com potencial agrícola			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014		<p><u>Crescimento económico</u>: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais</p> <p><u>Agricultura e desenvolvimento rural</u>: priorizar os investimentos na manutenção das redes terciária, vicinal e não classificada que permitem o escoamento da produção agrícola e o acesso às zonas com grandes aglomerados populacionais, para facilitar a prestação de serviços básicos</p> <p><u>Transporte</u>: garantir que a rede de estradas opere em complementaridade com outros modos de transporte, como o marítimo, ferroviário e aéreo</p>			
Objectivo do Indicador		Medição da extensão das acções de manutenção periódica realizada na rede de estradas pavimentadas e não pavimentadas em comparação com a extensão total da rede de estradas na categoria em análise. Avaliar a eficácia do sistema de gestão da rede de estradas classificadas, que permita a programação atempada dos ciclos de intervenção num determinado troço de estrada.			
Descrição do Indicador		Produto		Resultado	
Definição do Indicador		Percentagem da Rede de Estradas que beneficia de Manutenção Periódica Anualmente			
Unidade de Medida		Quilómetros (km)			
Período de Análise		2011	2012	2013	2014
Metas	Não Pavimentadas	75	97	124	157
	Pavimentadas	110	142	182	231
Resultados	Não Pavimentadas		121	94	
	Pavimentadas		204	30	
Fonte de Informação		Administração Nacional de Estradas (ANE) Relatório Trimestrais de Progresso			
Método de Colecta		Medição da extensão da rede de estradas pavimentada e não pavimentada que beneficia de obras de manutenção periódica, como percentagem da extensão total da rede de estradas.			
Frequência de Colecta		Trimestral			
Unidade Orgânica Responsável		Direcção de Manutenção da ANE (DIMAN)			
Fiabilidade dos Dados		Adequado sistema de gestão da rede de estradas e de priorização das intervenções ao longo da vida da estrada			

Indicador 6 – Aumento da Extensão da Rede de Estradas Distrital Transitável em cada Ano

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 6				
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012	Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014	Aumento das distâncias transitáveis da rede de estradas distrital em cada ano % de km de estradas que dão acesso as zonas com potencial agrícola			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014	<p><u>Alívio à pobreza</u>: facilitação de acesso as zonas rurais, permitindo a criação de oportunidades de emprego, construção de escolas, instalações de serviços de saúde e outros serviços sociais</p> <p><u>Comércio</u>: desenvolvimento de uma rede de estradas que estimule o crescimento económico, reduzindo custos de transporte e fornecendo acesso aos mercados; criação de condições que facilitam a troca de mercadorias agrícolas, assegurando uma entrega fiável e uma comercialização oportuna da produção a um razoável</p> <p><u>Agricultura e desenvolvimento rural</u>: priorizar os investimentos na manutenção das redes terciária, vicinal e não classificada que permitem o escoamento da produção agrícola e o acesso às zonas com grandes aglomerados populacionais, para facilitar a prestação de serviços básicos</p>			
Objectivo do Indicador	Indicador de abrangência social ligada as metas do Plano de Acção para a Redução da Pobreza (PARP) de “ <i>aumento da produção e da produtividade agrária e pesqueira e de promoção de emprego rural</i> ”. Análise do impacto das dotações do Fundo de Estradas no financiamento ao programa de estradas distritais e aos investimentos suplementares dos Parceiros de Desenvolvimento para as estradas rurais, canalizados via Apoio Orçamental Sectorial e enquadrados nas estratégias integradas de desenvolvimento rural.			
Descrição do Indicador	Produto		Resultado	X
Definição do Indicador	Aumento da Extensão da Rede de Estradas Distrital Transitável em cada Ano			
Unidade de Medida	Quilómetros (Km)			
Período de Análise	2011	2012	2013	2014
Metas	5,000	6,000	7,100	8,200
Resultados		2,689 (7,689)	2,695 (10,384)	
Fonte de Informação	Administração Nacional de Estradas (ANE) Relatórios Trimestrais de Progresso			
Método de Colecta	Medição da extensão da rede de estradas distritais intervencionadas no período em análise, como resultado das dotações do Fundo de Estradas e do apoio dos Parceiros de Desenvolvimento.			
Frequência de Colecta	Trimestral			
Unidade Orgânica Responsável	Direcção de Manutenção da ANE (DIMAN)			
Observações	O indicador poderá ser revisto para avaliar a percentagem das estradas intervencionadas em comparação com a extensão total da rede de estradas coberta pelos recursos do Sector			
Fiabilidade dos Dados	Processos transparentes de selecção e priorização dos troços a serem intervencionados, em conformidade com os objectivos do programa de aumento de mobilidade de pessoas e bens			

Indicador 7 - Percentagem da Despesa Anual do Programa de Estradas de financiamento às empresas locais

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 7				
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012	Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014	Melhorar e manter as vias de acesso nas zonas com alto potencial produtivo			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014	<p><u>Crescimento económico</u>: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais</p> <p><u>Alívio à pobreza</u>: facilitação de acesso as zonas rurais, permitindo a criação de oportunidades de emprego, construção de escolas, instalações de serviços de saúde e outros serviços sociais</p>			
Objectivo do Indicador	<p>Indicador financeiro de análise da percentagem dos recursos de financiamento das despesas do programa de estradas investidos na indústria local de construção de estradas.</p> <p>Indicador de medição das oportunidades postas à disposição da Indústria Local de Construção, pelo Sector de Estradas, como contributo da estratégia de desenvolvimento das Pequenas e Médias Empresas para a prestação de serviços de qualidade na rede de infra-estruturas nacional.</p>			
Descrição do Indicador	Produto		Resultado	X
Definição do Indicador	Percentagem da Despesa Anual do Programa de Estradas de financiamento às empresas locais			
Unidade de Medida	Percentagem			
Período de Análise	2011	2012	2013	2014
Metas	22%	23%	25.0%	27%
Resultados		28%	25.1%	
Fonte de Informação	Administração Nacional de Estradas (ANE) Fundo de Estradas (FE)			
Método de Colecta	Valor dos contratos de estradas adjudicados aos empreiteiros locais incluindo as subcontratações pelos projectos de investimento Despesas realizadas com o financiamento dos contratos implementados pelos empreiteiros locais			
Frequência de Colecta	Trimestral			
Unidade Orgânica Responsável	Direcção de Manutenção da ANE (DIMAN) Direcção de Projectos da ANE (DIPRO) Departamento do Plano do FE (DP)			
Observações	Grau de execução física dos projectos adjudicados aos empreiteiros locais, pela DIMAN e DIPRO e de execução financeira pelo DP			
Fiabilidade dos Dados	Adequado sistema de gestão e de monitoria da execução dos contratos pelo Sector de Estradas			

Indicador 8 - Peso dos Recursos de Financiamento do Programa de Estradas

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 8					
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012		Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014		Melhorar e manter as vias de acesso nas zonas com alto potencial produtivo			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014		<p><u>Crescimento económico</u>: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais</p> <p><u>Transporte</u>: garantir que a rede de estradas opere em complementaridade com outros modos de transporte, como o marítimo, ferroviário e aéreo</p>			
Objectivo do Indicador		Análise do comportamento das fontes de recurso de financiamento das despesas do programa de estradas.			
Descrição do Indicador		Produto		Resultado	
Definição do Indicador		Peso dos Recursos de Financiamento do Programa de Estradas			
Unidade de Medida		Porcentagem (%)			
Período de Análise		2011	2012	2013	2014
Metas	Receitas Internas	51%	37%	12%	16%
	Recursos de Donativos	32%	17%	8%	7%
	Recursos de Créditos	16%	46%	80%	77%
Resultados	Receitas Internas		52%	41%	
	Recursos de Donativos		19%	16%	
	Recursos de Créditos		30%	43%	
Fonte de Informação		Fundo de Estradas (FE)			
Método de Colecta		<p>Medição, para além da evolução temporal de crescimento ou decréscimo dos recursos o peso de cada uma das fontes de recurso no financiamento das despesas do programa de estradas, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crescimento das fontes de recurso de financiamento das despesas do programa de estradas, e; • Peso das fontes de recurso de financiamento das despesas do programa de estradas. 			
Frequência de Colecta		Anual			
Unidade Orgânica Responsável		Departamento de Gestão Financeira do FE (DGF)			
Objectivos		Análise da capacidade do Sector de Estradas de financiamento e absorção dos recursos financeiros do programa de estradas, PRISE			
Fiabilidade dos Dados		Adopção e operação de modelo de gestão financeira que permitam a recolha e compilação de dados financeiros de execução do Programa de Estradas			

Indicador 9 - Percentagem do programa previsto de manutenção de rotina de estradas pavimentadas realizado anualmente

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 9				
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012	Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014	Melhorar e manter as vias de acesso nas zonas com alto potencial produtivo			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014	<p><u>Crescimento económico</u>: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais</p> <p><u>Alívio à pobreza</u>: facilitação de acesso as zonas rurais, permitindo a criação de oportunidades de emprego, construção de escolas, instalações de serviços de saúde e outros serviços sociais</p>			
Objectivo do Indicador	Indicador físico de análise do grau de execução da manutenção de rotina na rede de estradas pavimentadas, comparativamente à extensão da rede de estradas mantível. Indicador de medição da alocação estratégica dos recursos do Sector de Estradas para a conservação dos investimentos realizados de contribuição para os princípios estratégicos de sustentabilidade e de preservação do património viário.			
Descrição do Indicador	Produto		Resultado	X
Definição do Indicador	Percentagem do Programa Previsto de Manutenção de Rotina de Estradas Pavimentadas Realizado Anualmente			
Unidade de Medida	Percentagem			
Período de Análise	2011	2012	2013	2014
Metas	5,554 (111%)	6,100 (100%)	6,600 (100%)	7,600 (100%)
Resultados		5,142 (81%)	4,758 (95%)	
Fonte de Informação	Administração Nacional de Estradas (ANE) Fundo de Estradas (FE)			
Método de Colecta	Extensão da rede de estradas pavimentadas programadas para manutenção de rotina nos programas provinciais de estradas. Despesas realizadas com o financiamento da execução dos contratos pelos empreiteiros locais			
Frequência de Colecta	Semestral			
Unidade Orgânica Responsável	Direcção de Manutenção da ANE (DIMAN) Direcção de Projectos da ANE (DIPRO) Direcção do Plano do FE (DP)			
Observações	Extensão, em quilómetros, das estradas pavimentadas mantidas pelos empreiteiros locais e despesas realizadas com a execução dos contratos de manutenção de rotina.			
Fiabilidade dos Dados	Adequado sistema de gestão e de monitoria da execução dos contratos pelo Sector de Estradas			

Indicador 10 - Percentagem do programa previsto de manutenção de rotina de estradas não pavimentadas realizado anualmente

NOTA TÉCNICA DO INDICADOR Nr. 10				
Objectivo do Programa Quinquenal do Governo, PQG 2010-2012	Melhorar a transitabilidade das estradas, priorizando as que apresentam um grande impacto no desenvolvimento sócio económico do País			
Objectivo do Plano de Acção para a Redução da Pobreza, PARP2012-2014	Melhorar e manter as vias de acesso nas zonas com alto potencial produtivo			
Objectivo Específico do PRISE 2012-2014	<p><u>Crescimento económico</u>: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais</p> <p><u>Alívio à pobreza</u>: facilitação de acesso as zonas rurais, permitindo a criação de oportunidades de emprego, construção de escolas, instalações de serviços de saúde e outros serviços sociais</p>			
Objectivo do Indicador	Indicador físico de análise do grau de execução da manutenção de rotina na rede de estradas não pavimentadas, comparativamente à extensão da rede de estradas mantível. Indicador de medição da alocação estratégica dos recursos do Sector de Estradas para a conservação dos investimentos realizados de contribuição para os princípios estratégicos de sustentabilidade e de preservação do património viário.			
Descrição do Indicador	Produto		Resultado	X
Definição do Indicador	Percentagem do Programa Previsto de Manutenção de Rotina de Estradas Não Pavimentadas Realizado Anualmente			
Unidade de Medida	Percentagem			
Período de Análise	2011	2012	2013	2014
Metas	(13,504) 96%	14,600 (100%)	15,750 (100%)	17,000 (100%)
Resultados		16,167 (81%)	15,273 (109%)	
Fonte de Informação	Administração Nacional de Estradas (ANE) Fundo de Estradas (FE)			
Método de Colecta	Extensão da rede de estradas não pavimentadas programadas para manutenção de rotina nos programas provinciais de estradas. Despesas realizadas com o financiamento da execução dos contratos pelos empreiteiros locais.			
Frequência de Colecta	Semestral			
Unidade Orgânica Responsável	Direcção de Manutenção da ANE (DIMAN) Direcção de Projectos da ANE (DIPRO) Direcção do Plano do FE (DP)			
Observações	Extensão, em quilómetros, das estradas não pavimentadas mantidas pelos empreiteiros locais e despesas realizadas com a execução dos contratos de manutenção de rotina.			
Fiabilidade dos Dados	Adequado sistema de gestão e de monitoria da execução dos contratos pelo Sector de Estradas			

Tabela 36: Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE

Indicador		Descrição	Un	Dados Referência 2011	2013			Observações
Nr.	Designação				Meta	Realizado	Grau de Realização	
1		Percentagem da população rural num raio de 2km de uma estrada transitável todo ano (Primárias, Secundárias, Terciárias e Vicinais)	%	38.9%	43.2%	33.8%	78%	Não atingido
2		Percentagem de estradas classificadas em condições boas e razoáveis (Primárias, Secundárias, Terciárias e Vicinais)	%	70.0%	(72%) 66%	73%	101%	Atingido
3		Percentagem da rede de estradas classificada que é transitável (Primárias, Secundárias, Terciárias e Vicinais)	%	93.0%	(99%) 89%	96%	97%	Não atingido
4	Medida quantitativa da implementação do programa anual de estradas, relativamente ao PRISE	Custos e apoio administrativo	1,000 MT	687,987	540,872	747.977	138%	Atingido
		Capacitação técnica e estudos sectoriais	1,000 MT	156,728	174,620	93,796	54%	Não atingido
		Manutenção de estradas e pontes	1,000 MT	4,746,534	3,178,564	3,658,437	115%	Atingido
		Construção e reabilitação de pontes	1,000 MT	432,586	424,812	1,241,876	292%	Atingido
		Reabilitação e Asfaltagem de estradas	1,000 MT	4,768,832	6,938,110	9,537,463	137%	Atingido
		Segurança Rodoviária	1,000 MT	90,232	189,303	63,202	33%	Não atingido
5	Quilómetros de estradas que beneficia de Manutenção Periódica anualmente	Km de estradas pavimentadas	Km	75	124	94	76%	Não atingido
		Km de estradas não pavimentadas	Km	110	182	30	16%	Não atingido
6		Aumento da extensão da rede de estradas distrital transitável em cada ano	Km	800	7,100	2,695 (10,384)	146%	Atingido
7		Percentagem de despesa anual do programa de estradas realizada pelas empresas nacionais	%	22	25%	25.1%	100%	Atingido
8	Peso dos recursos de financiamento do PRISE	GdM	%	51%	12%	41%	342%	Atingido
		Donativos	%	32%	8%	16%	200%	Atingido
		Créditos	%	16%	80%	43%	48%	Não atingido
Número Total de Indicadores = 16				Atingidos = 9	Não Atingidos = 8		Realização (9/16) = 56%	

Anexo 8: Mapas

