



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E HABITAÇÃO



**Plano Económico e Social
Programa Integrado do Sector de Estradas**

**Economic and Social Plan
Integrated Road Sector Program**

PES/PRISE 2014

Relatório Anual de 2014

Annual Report 2014

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



Índice

SUMÁRIO	v
1. INTRODUÇÃO	7
2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO PES/PRISE 2014.....	8
3. PROGRAMA DE ESTRADAS DE 2014.....	10
4. PROGRAMA DE MANUTENÇÃO	11
4.1. Manutenção de Rotina	11
4.2. Manutenção Periódica	12
4.2.1. Manutenção Periódica de Estradas Revestidas.....	13
4.2.2. Manutenção Periódica de Estradas Não Revestidas	14
4.3. Manutenção de Emergência	14
4.4. Manutenção de Transitabilidade.....	15
4.5. Conservação de Estradas.....	16
4.5.1. Programa de Estradas Distritais	16
4.5.2. Programa de Estradas Urbanas.....	17
4.6. Programas de Desenvolvimento Rural	18
4.6.1. Projecto de Promoção de Mercados Agrícolas (PROMER)	19
4.6.2. Projecto de Promoção da Pesca Artesanal (ProPESCA)	19
4.7. Fiscalização Provincial	20
5. PROGRAMA DE PONTES.....	20
5.1. Construção de Pontes.....	21
5.2. Reabilitação de Pontes	21
5.3. Dispositivos de Drenagem	21
5.4. Manutenção de Pontes	22
5.5. Reparação de Emergência de Pontes	22
6. REABILITAÇÃO E ASFALTAGEM DE ESTRADAS	22
6.1. Reabilitação de Estradas Regionais	23
6.2. Asfaltagem de Estradas Regionais	23
6.3. Reabilitação de Estradas Nacionais	23
6.4. Asfaltagem de Estradas Nacionais	24
7. GESTÃO E MANUTENÇÃO DE ESTRADAS REVESTIDAS COM PORTAGENS	26
8. SEGURANÇA RODOVIÁRIA,	26
8.1. Sinalização Rodoviária	26
8.2. Controlo de Carga	27
8.3. Montagem e Manutenção de Bâsculas.....	27
8.4. Acidentes Rodoviários.....	28
9. ADMINISTRAÇÃO DO PES/PRISE	28
10. OUTRAS ACÇÕES DESENVOLVIDAS	29
10.1. Instrumentos de Planificação do Programa de Estradas	29
10.2. Actividades Sociais	30
10.3. Investigação e Pesquisa	30
11. ORÇAMENTO DO PES/PRISE 2014	31
11.1. Recursos do PES/PRISE 2014	31
11.2. Despesas do PES/PRISE 2014	32
12. PLANO DE MÉDIO PRAZO	33
13. QUADRO DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PES/PRISE.....	34
13.1. Indicador de Resultado	34
13.2. Indicador de Produto	35
13.2.1. Percentagem de Estradas Classificadas em Condições Boas e Razoáveis	35
13.2.2. Percentagem da Rede de Estradas Classificadas que é Transitável.....	35

13.2.3.	Medida Quantitativa da Implementação do Programa Anual de Estradas, relativamente ao Programa Integrado do Sector de Estradas	35
13.2.4.	Percentagem da Rede de Estradas que beneficia de Manutenção Periódica Anualmente	35
13.2.5.	Aumento da Extensão da Rede de Estradas Distrital Transitável em cada Ano	36
13.2.6.	Percentagem da Despesa Anual do Programa de Estradas de financiamento às empresas locais.....	36
13.2.7.	Peso dos Recursos de Financiamento do Programa de Estradas	36
13.3.	Quadro de Avaliação de Desempenho.....	36

Índice de Tabelas

Tabela 01:	Realização do PES / PRISE 2014.....	11
Tabela 02:	Manutenção Periódica - Revestidas.....	13
Tabela 03:	Manutenção Periódica – Não Revestidas	14
Tabela 04:	Obras de Arte	21
Tabela 05:	Programa de Estradas Regionais	23
Tabela 06:	Programa de Estradas Nacionais	24
Tabela 07:	Orçamento do PES/PRISE 2014	31
Tabela 08:	Despesas do PES/PRISE 2014	32
Tabela 09:	Plano Económico e Social / Programa Integrado do Sector de Estradas - 2014	38
Tabela 10:	Manutenção de Rotina	42
Tabela 11:	Conservação de Estradas Urbanas	43
Tabela 12:	Conservação de Estradas Distritais.....	44
Tabela 13:	Manutenção Periódica.....	46
Tabela 14:	Reabilitação e Asfaltagem de Estradas Regionais	47
Tabela 15:	Reabilitação e Asfaltagem de Estradas Nacionais	48
Tabela 16:	Orçamento e Despesas do PES/PRISE 2014.....	49
Tabela 17:	Contratos de Empreitadas de Obras de Estradas	53
Tabela 18:	Contratos de Empreitadas de Obras de Pontes	59
Tabela 19:	Contratos de Serviços de Consultoria (Projectos de Estradas e Pontes).....	60
Indicador 1:	Percentagem da População Rural num raio de 2km de uma Estrada Transitável todo ano	63
Indicador 2:	Percentagem de Estradas Classificadas em Condições Boas e Razoáveis.....	64
Indicador 3:	Percentagem da Rede de Estradas Classificadas que é Transitável.....	65
Indicador 4:	Medida Quantitativa da Implementação do Programa Anual de Estradas, relativamente ao Cenário Fiscal de Médio Prazo.....	66
Indicador 5:	Percentagem da Rede de Estradas que beneficia de Manutenção Periódica Anualmente	67
Indicador 6:	Aumento da Extensão da Rede de Estradas Distrital Transitável em cada Ano	68
Indicador 7:	Percentagem da Despesa Anual do Programa de Estradas de financiamento às empresas locais.....	69
Indicador 8:	Peso dos Recursos de Financiamento do Programa de Estradas.....	70
Indicador 9:	Percentagem do programa previsto de manutenção de rotina de estradas pavimentadas realizado anualmente	72
Indicador 10:	Percentagem do programa previsto de manutenção de rotina de estradas não pavimentadas realizado anualmente	73
Tabela 20:	Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE	74

Índice de Figuras

Figura 01:	Manutenção de Rotina 2014.....	12
Figura 02:	Manutenção Periódica 2014	12
Figura 03:	Manutenção de Transitabilidade 2014	15
Figura 04:	Programa de Estradas Distritais 2014	17
Figura 05:	Programa de Estradas Urbanas 2014.....	18

LISTA DE ACRÓNIMOS

ANE	Administração Nacional de Estradas
CAADP	Programa Integrado para o Desenvolvimento da Agricultura para a África (<i>“Comprehensive African Agricultural Development Program”</i>)
CFE	Centro de Formação de Estradas do Chimoio
CFMP	Cenário Fiscal de Médio Prazo
CVM	Cruz Vermelha de Moçambique
ESE	Estratégia do Sector de Estradas
HIV/SIDA	Vírus de Imunodeficiência/Síndrome de Imunodeficiência Adquirida
INATTER	Instituto Nacional de Transportes Terrestres
km	Quilómetros
MT	Meticais
N1	Estradas Nacional N° 1
N380	Estradas Secundária N° 380
R733	Estrada Regional N° 733
PARP	Plano de Acção para a Redução da Pobreza
PEDSA	Plano Estratégico de Desenvolvimento do Sector Agrário
PES	Plano Económico e Social
PES/PRISE	Plano Económico e Social harmonizado com o Programa Integrado do Sector de Estradas
PIER/RRIP	Programa de Investimento em Estradas Regionais/ <i>“Regional Road Investment Program”</i> Programa Quinquenal do Governo
PQG	Programa Integrado do Sector de Estradas
PRISE	Programa de Promoção de Mercados Agrícolas
PROMER	Programa de Promoção da Pesca Artesanal
ProPESCA	Quadro de Avaliação de Desempenho
QAD	(<i>“Performance Assessment Framework”</i>)

SUMÁRIO

O relatório anual de desempenho do Plano Económico e Social (PES) harmonizado com o Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE) é elaborado com base na análise das realizações física e financeira das intervenções planificadas para 2014 e dos resultados das metas do Quadro de Avaliação de Desempenho (QAD) do PRISE 2014. A análise do desempenho do PES/PRISE 2014 é ainda suplementado pelos dados de medição das condições da rede rodoviária nacional e de tráfego e dos índices de transitabilidade e de mobilidade verificados no período em análise.

Da análise agregada da implementação do PES/PRISE 2014, conclui-se que o desempenho de 74%, verificado no período em análise, foi positivo, e resultou do alcance em 96% das metas física e financeira, que contudo foram negativamente influenciadas pelos resultados do quadro de avaliação de desempenho que foi de 31% do total das metas planificadas para 2014.

As metas acima descritas, resultaram das intervenções realizadas em 21,232 km de estradas (70% da extensão total de 30,464 km), da despesa de 21,124,760,000 MT e pelo facto de que do alcance de que somente 5 das 16 metas referentes aos oito indicadores de desempenho é que atingiram as metas programadas. De realçar que o volume de despesas do PES/PRISE 2014 ultrapassou pela primeira vez a barreira dos vinte mil milhões de Meticais (aproximadamente USD 667,000,000), influenciadas pelas despesas de investimento na asfaltagem de estradas nacionais que consumiram cerca de 60% da despesas total de 2014.

Das realizações do PES/PRISE 2014, são de destacar a conclusão das obras de asfaltagem dos troços da N14 entre Nampula, Ribaué e Malema do Corredor de Nacala de ligação do Porto de Nacala com o Malawi, Zâmbia e Zimbabwe, e da construção da ponte de Kassuende sobre o Rio Zambeze na cidade de Tete, integrada no corredor de Tete de ligação do Zimbabwe e do Malawi, permitindo ainda a ligação com o Corredor da Beira.

Em termos gerais, foi concluída, no período em análise, a asfaltagem de 310 km de estradas e a reabilitação de 128 km, que contribuíram para o incremento da extensão da rede nacional de estradas asfaltadas e dos índices de transitabilidade a nível nacional.

A implementação do PES/PRISE 2014 foi afectado pela ocorrência de efeitos climatéricos adversos que se têm tornado cíclicos e cada vez mais impactantes, que resultaram no corte de

secções de estradas e destruição de dispositivos hidráulicos, causando intransitabilidade em eixos importantes da rede rodoviária nacional. As intempéries de 2013/2014, ocorridas nas províncias de Gaza e de Cabo Delgado, foram caracterizadas por chuvas excessivas e cheias anormais que causaram a intransitabilidade de cerca de 1,341 km de estradas. Os impactos adversos destas intempéries fizeram-se também sentir no final do Programa de 2014, resultantes das chuvas e cheias ocorridas em 2014/2015 na província da Zambézia, que pela terceira vez, num período de cinco anos, resultou no corte do corredor interno, a N1, e consequente interrupção da ligação Sul-Norte. Com vista a mitigar estas adversidades, o Sector de Estradas estabeleceu uma unidade específica para intervenções pontuais e imediatas e desenhou um programa de curto e médio prazo, como forma de amortecer o impacto na estrutura orçamental do programa de estradas. Estas intervenções foram por outro lado desenhadas para implementação a médio prazo, através de parcerias público-privadas, com contratos de “concepção-construção” e desenho de soluções resilientes aos efeitos climáticos característicos das regiões onde as estradas se inserem, estando a fase piloto a ser implementada na província de Gaza.

1. INTRODUÇÃO

O relatório de desempenho do Sector de Estradas de 2014 descreve as realizações alcançadas com a implementação do Plano Económico e Social (PES) 2014 harmonizado com o Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE) e inclui análise dos programas implementados pelas entidades financiadas com parte dos recursos consignados ao Fundo de Estradas, nomeadamente os Governos Distritais e Conselhos Municipais.

O PES/PRISE 2014 contribui para o alcance dos Objectivos Estratégicos do Plano Quinquenal do Governo 2010-2014 e do Plano de Acção de Redução da Pobreza 2011-2014 de *crescimento económico inclusivo para a redução da vulnerabilidade e pobreza em Moçambique*, através do incremento da conectividade e da transitabilidade na rede rodoviária nacional.

As acções do PES/PRISE 2014 de melhoria da transitabilidade, com enfoque para as estradas que apresentam grande impacto para o desenvolvimento sócio-económico do país, materializam os objectivos do Governo para o Sector de Estradas de aumento da mobilidade de pessoas e bens e de melhoria das vias de acesso para as zonas com potencial produtivo de facilitação do acesso aos mercados.

As intervenções de melhoria da transitabilidade do PES/PRISE 2014 resultaram no crescimento em um ponto percentual nas condições (boas e razoáveis) de conservação da rede nacional de estradas comparativamente a 2013, em conformidade com os investimentos para a reabilitação e asfaltagem da rede de estradas nacionais e regionais. Este crescimento foi extensível à rede de estradas sob jurisdição dos Governos Distritais e Conselhos Municipais em resultado das intervenções de conservação da cerca de 703km de estradas distritais e urbanas que contribuíram para o incremento da mobilidade de pessoas e bens a nível local, facilitando o comércio dos excedentes de produção da agricultura familiar e da pesca artesanal.

O impacto do crescimento das condições da rede rodoviária nacional é ilustrado pelos indicadores de mobilidade de pessoas e bens, que no ano de 2013¹ registou um volume de 50,772 milhões de pessoas km que foi e de 4,004 milhões de toneladas quilómetro, representado 98% e 53% respectivamente, do total transportado no ano de 2013 pelos

¹ Anuário Estatístico, 2013, Instituto Nacional de Estatística, pág. 64, Quadro 3.7.1. Produção, tarifas e valores dos principais serviços.

diferentes modos de transporte. Em termos comparativos, o volume transportado em 2013, representou um crescimento de doze pontos percentuais comparativamente à 2012 do total de mercadorias transportado e a uma desaceleração de 0.5 pontos percentuais para o transporte de passageiros. Em termos globais e considerando os vários modos de transporte, os índices verificados nos anos de 2012 e 2013, demonstram a importância do transporte rodoviário, comparativamente ao ferroviário, marítimo e aéreo e, conseqüentemente da rede rodoviária, como modo de excelência na mobilidade de pessoas e bens a nível nacional.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO PES/PRISE 2014

Os projectos de estradas implementados no âmbito do PES/PRISE 2014 tiveram como principais pressupostos os Objectivos Estratégicos do Sector de Estradas de (i) preservação do património viário, através de actividades de manutenção; (ii) aumento da transitabilidade, através da execução de obras de 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 acções de reabilitação e asfaltagem de estradas.

No âmbito do programa de preservação do património viário e de aumento da transitabilidade, foram realizadas intervenções de reabilitação, de melhoramentos localizados e de manutenção de rotina e periódica, nas redes de estradas classificadas, urbanas e distritais. A execução deste programa é de âmbito provincial e tem como principais actores as Delegações Provinciais da ANE com função executiva, suportadas pelas empresas de consultoria provincial, que garantem o controlo da qualidade e das quantidades das intervenções realizadas. Estas entidades têm ainda a função de assessoria aos Governos Distritais e aos Conselhos Municipais na implementação das intervenções de conservação das estradas sob sua jurisdição, enquadrado no processo de descentralização do Sector de Estradas. A estrutura organizativa a nível provincial inclui ainda as Delegações Provinciais do Fundo de Estradas com a função de verificação e de garantia da racionalidade das despesas realizadas pelo programa de preservação da rede de estradas a nível da Província.

Para o estabelecimento de ligações seguras e melhoramento das condições de transitabilidade, foram realizadas intervenções de construção, reabilitação e manutenção de 31 pontes, sendo de destacar a conclusão da ponte de Kassuende, sobre o Rio Zambeze em

Tete e realizados investimentos para a reabilitação e asfaltagem de 633 km de estradas regionais e nacionais.

Os efeitos climáticos adversos, resultante das mudanças climáticas, caracterizados por chuvas intensas e cheias acima do normal, tem nos últimos anos causado danos cíclicos na rede rodoviária nacional, afectando a transitabilidade e a mobilidade de pessoas e bens no país. O período chuvoso de 2013/2014 foi caracterizado por chuvas intensas e cheias nas bacias dos rios localizados nas províncias de Gaza e de Cabo Delgado, ocorridas entre Dezembro de 2013 e Janeiro de 2014, que resultaram na intransitabilidade de cerca de 1,341 km de estradas. A intransitabilidade das secções de estradas afectadas foi causada, dentre outros, pela destruição dos dispositivos hidráulicos (aquedutos, pontecas e “drifts”), por cortes transversais na plataforma das estradas e erosões no sistema de drenagem que propiciaram o surgimento de ravinas, buracos e erosão dos taludes, ocorrendo principalmente na rede de estradas não revestidas.

Para o financiamento das intervenções do PES/PRISE 2014, acima descritas, e à semelhança dos anos anteriores, foram mobilizados recursos do Governo de Moçambique, provenientes das receitas fiscais do orçamento do estado e consignadas ao Fundo de Estradas e dos Parceiros de Desenvolvimento, na forma de apoio orçamental sectorial, donativos e créditos. O volume dos recursos de financiamento do programa de estradas continuam a estar longe de satisfazer a demanda necessária para os projectos de estradas indutores do incremento dos índices de transitabilidade e de mobilidade de resposta aos desafios de desenvolvimento do Governo de Moçambique. Sendo Moçambique um País em transição de baixa para média renda e pelo papel que desempenha a nível regional, resultante da sua localização privilegiada na costa do Índico, o investimento em infra-estruturas que não apenas de estradas torna-se vital e inadiável. Para dar sentido as aspirações de ampliação e desenvolvimento de uma rede de estradas competitiva, nos últimos anos o Governo apostou fortemente em investimentos de reabilitação e asfaltagem de estradas, procurando resolver a demanda de conectividade para regiões económicas específicas do País. Esta demanda, associada à necessidade de preservação dos investimentos já realizados, requerem decisões estratégicas, orientadoras na escolha dos investimentos e na continuidade das acções de manutenção de rotina e periódica conforme prescrito nos instrumentos de planificação do Governo e do Sector de Estradas, nomeadamente; o Plano Quinquenal do Governo (PQG) o Plano de Acção para a Redução da Pobreza (PARP) e ainda a política e estratégia sectorial.

Não obstante estas limitações, o ano de 2014 foi caracterizado pela disponibilidade de recursos financeiros acima da média verificada nos anos anteriores, ultrapassando pela primeira vez a barreira dos 20 milhões de Meticais (equivalentes a aproximadamente 670 milhões de dólares americanos). Esta disponibilidade permitiu que se concluísse a execução de projectos de investimento de troços de estradas importantes, como são os casos da N13 entre Nampula, Ribaué e Malema, do corredor de Desenvolvimento do Norte de ligação do Porto de águas profundas de Nacala com os países do interior, nomeadamente o Malawi, a Zâmbia e o Zimbábue e da ponte de Kassuende, sobre o rio Zambeze acima mencionada.

3. PROGRAMA DE ESTRADAS DE 2014

O Programa de Estradas tem no Plano Económico e Social (PES) harmonizado com o Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE) e nos relatórios de Balanço do PES/PRISE e de execução Orçamental, os instrumentos de planificação e monitoria anual. As acções do PES/PRISE enquadram-se 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 e materializam as prioridades do Governo de desenvolvimento das infra-estruturas rodoviárias de suporte aos programas dos Sectores da Agricultura, Indústria e Comércio e de 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 realizadas pelo PES/PRISE 2014 14 intervenções de (i) preservação do património viário, através da manutenção de estradas; (ii) aumento da transitabilidade, através da execução de obras de 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 reabilitação e asfaltagem de estradas.

No âmbito das acções acima descritas, foram programadas para o PES/PRISE 2014 intervenções em 22,198 km de estradas, cuja realização foi de 21,232 km, correspondendo ao grau de realização de 96%. Estas realizações adicionaram em 639 km a extensão de estradas nacionais e regionais asfaltadas, sendo de destacar a conclusão dos troços da N13 entre Nampula, Ribaué e Malema, do corredor de Nacala de ligação do Porto de Nacala, aos países interiores do Malawi, Zâmbia e Zimbabue e da Ponte de Kassuende do Corredor de Tete de ligação do Porto da Beira com o Zimbabue e o Malawi.

Em termos gerais, a implementação das acções previstas no PES/PRISE 2013 (Tabela 09), centraram-se essencialmente na manutenção de rotina de estradas revestidas e não revestidas com realização de 96% e contribuição de 86% na realização do PES/PRISE 2014 (Tabela 01).

Tabela 01: Realização do PES / PRISE 2014

Projecto	Un	Plano	Realiza.	Realiza. (%)
Reabilitação de Estradas Nacionais	km	92	128	100
Reabilitação de Estradas Regionais	km	0	133	0
Asfaltagem de Estradas Nacionais	km	494	310	63
Asfaltagem de Estradas Regionais	km	148	68	46
Manutenção de Rotina de Estradas	km	19,000	18,221	96
Manutenção Periódica de Estradas Revestidas	km	30	85	100
Manutenção Periódica de Estradas Não Revestidas	km	0	225	0
Conservação de Estradas Distritais e Municipais	km	1,244	703	56
Melhoramentos Localizados	km	666	602	90
Construção de Pontes	Un	25	24	96
Reabilitação de Pontes	Un	3	0	0
Manutenção de Pontes	Un	7	7	100
Projecto Maputo - KaTembe - Ponta D'Ouro	km	30	0	0
Manutenção de Bâsculas	Un	10	0	0
Montagem de Bâsculas	Un	2	2	100
Sinalização de Estradas	km	494	757	100
Estudos Institucionais	Un	4	3	75
Projectos de Engenharia de Pontes	Un	7	7	100
Projectos de Engenharia de Estradas	Un	9	9	100
TOTAL	km	22,198	21,232	96

4. PROGRAMA DE MANUTENÇÃO

O programa de preservação de estradas do PES/PRISE consistiu, no ano de 2014, da realização de intervenções de manutenção de rotina e periódica, manutenção de emergência e conservação de estradas distritais e urbanas. Para o ano em referência, foram programadas intervenções de manutenção de 24,600 km de estradas, compreendendo 21,689 km de manutenção de rotina, 492 km de manutenção periódica, 1,341 km de manutenção de emergência e 1,077 km de conservação de estradas distritais e urbanas.

4.1. Manutenção de Rotina

O programa de manutenção de rotina planificou para 2014, a realização de intervenções em 19,000 km da rede de estradas classificadas (62% dos 30,464 km da extensão da rede),

compreendendo 5.000 km de estradas revestidas(68% da rede revestida 7,344 km) e 14.000 km de estradas não revestidas (61% da rede não revestida de 23,120 km).

As realizações verificadas com a implementação do programa foram de 18,221 km, correspondente ao grau de realização de 96% (Tabela 10) e resultaram da manutenção de rotine 13,838 km de estradas não revestidas (realização de 99%) e de 4,383 km de estradas revestidas (realização de 88%).

Na análise da implementação do programa de manutenção de rotina, são de destacar as províncias de Tete, Sofala, Zambézia e Niassa, cujas realizações se situaram acima dos 100%

respectivamente e o facto de as províncias da Zambézia e Niassa terem realizado intervenções acima dos 2,500 km conforme demonstrado na Figura 01.

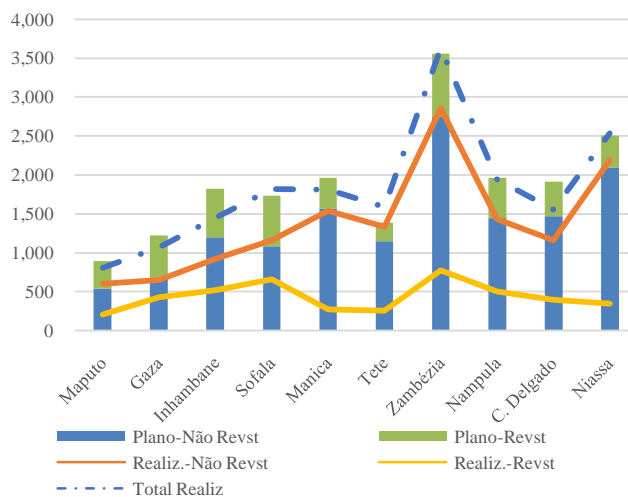


Figura 01: Manutenção de Rotina 2014

4.2. Manutenção Periódica

A extensão da rede de estradas planificada para a realização de intervenções de manutenção periódica, no âmbito do PES/PRISE 2014 foi de 492 km, compreendendo 160 km de estradas revestidas e 332 km de estradas não revestidas (Tabela 13).

A reduzida extensão programada (cerca de 2% da extensão total da rede de estradas), deveu-se à limitada disponibilidade de recursos financeiros os quais foram priorizados para a expansão e desenvolvimento da rede rodoviária nacional em resposta aos desafios de desenvolvimento do Governo de Moçambique.

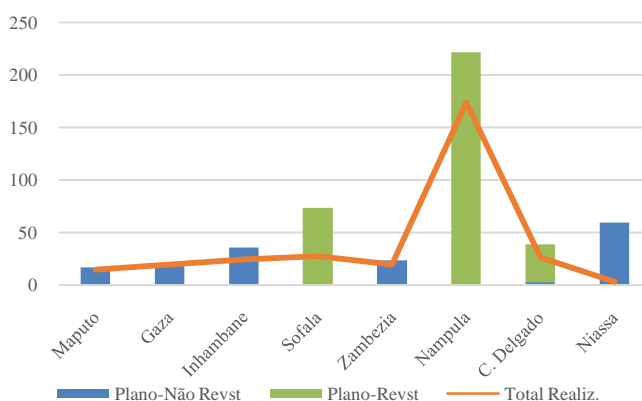


Figura 02: Manutenção Periódica 2014

A priorização das intervenções de manutenção periódica, foram para as secções das estradas com importância na garantia de mobilidade de pessoas e bens para as regiões de potencial agrário, turístico e comercial, localizadas nas oito províncias descritas na Figura 02.

De conformidade com o plano estabelecido para 2014, foram realizadas intervenções de 310 km, correspondente ao grau de realização de 63%. Contribuíram para esta realização os 85 km de extensão intervencionados na rede de estradas revestidas (53%) e os 225 km da rede de estradas não Revestidas (68%).

4.2.1. Manutenção Periódica de Estradas Revestidas

O programa de manutenção periódica de estradas Revestidas compreendeu a execução de obras em 85 km de estradas dos 160 km planificados para as províncias de Maputo, Gaza, Inhambane, Zambézia, Cabo Delgado e Niassa, correspondendo ao grau de realização de 53% (Tabela 02).

As obras de manutenção periódica, consistiram na construção das camadas do pavimento, com material selecionado, da camada de revestimento superficial em asfalto, reparações de secções críticas da estrada incluindo o tapamento de buracos, alargamento e resselagem e construção de estruturas de drenagem como aquedutos e “*box culverts*” para a drenagem de águas pluviais e fluviais.

Tabela 02: Manutenção Periódica - Revestidas

Província	Plano (km)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
Maputo	17	15	89
Gaza	20	20	100
Inhambane	36	24	68
C. Delgado	3	2	79
Niassa	60	3	5
Zambézia	24	20	83
Total	160	85	53

Algumas das obras de manutenção periódica, foram usadas como projectos-piloto para o treinamento dos empreiteiros locais na execução de actividades de manutenção de estradas asfaltadas, no uso de tecnologias de baixo custo e na aplicação de metodologias inovadoras e duradouras como o tapamento de buracos com recurso a betão betuminoso à quente, misturado no local. Pretende-se com este princípio, o desenvolvimento de capacidades locais para a execução de projectos de manutenção periódica de estradas asfaltadas por empreiteiros locais, de modo a se estabelecer a massa crítica de resposta aos desafios futuros resultante do envelhecimento da rede de estradas actualmente em melhorias e desenvolvimento.

4.2.2. Manutenção Periódica de Estradas Não Revestidas

Relativamente às estradas não Revestidas foram planificadas para o período em análise, intervenções em 332 km da rede classificada de estradas das províncias de Sofala, Nampula e Cabo Delgado, cuja execução foi de 225 km, correspondente ao grau de realização de 68% (Tabela 03).

Em termos gerais, as realizações verificadas com a implementação desta componente foi variada, tendo-se verificado a conclusão de uma obra na província de Manica, a suspensão de obras localizadas na província de Sofala, devido a questões de segurança enquanto as restantes obras alcançaram realizações acima dos 60%.

Tabela 03: Manutenção Periódica – Não Revestidas

Províncias	Plano (km)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
Sofala	74	27	37
Nampula	222	174	78
C. Delgado	36	24	67
Total	332	225	68

Para as estradas não Revestidas, as obras de manutenção periódica consistiram na reparação e recarga da camada de desgaste em saibro, reposição do sistema de drenagem longitudinal e construção de aquedutos e “*box culverts*”.

4.3. Manutenção de Emergência

O período chuvoso de 2013/2014 foi caracterizado por chuvas intensas e cheias nas bacias dos rios localizados nas províncias de Gaza e de Cabo Delgado, ocorridas entre Dezembro de 2013 e Janeiro de 2014, que resultaram na intransitabilidade de cerca de 1,341 km de estradas. A intransitabilidade das secções de estradas afectadas foi causada, dentre outros, pela destruição dos dispositivos de drenagem (aquedutos e “*drifts*”) e hidráulicos (pontes), por cortes transversais na plataforma das estradas e erosões no sistema de drenagem que propiciaram o surgimento de ravinas, buracos e erosão dos taludes, ocorrendo principalmente na rede de estradas não Revestidas.

Os efeitos cíclicos destas adversidades climatéricas motivaram a tomada de medidas conducentes à mitigação da ocorrência de danos avultados nas infra-estruturas de estradas e de resposta imediata na reparação dos danos ocorridos, como forma de garantir a transitabilidade na rede de estradas. As medidas de mitigação, incluíram, mas não se limitaram a: (i) celebração de contratos de manutenção de rotina plurianuais, com vista a assegurar a permanência dos empreiteiros nas estradas durante a época chuvosa, facilitando a execução

de intervenções de baixa e média dimensão; (ii) participação dos técnicos de estradas nas comissões de emergência de nível local, constituídos por representantes dos Governos Distritais, líderes comunitários, das comunidades residentes no traçado das estradas e da Polícia de Trânsito e; (iii) identificação de empreiteiros com capacidade para a mobilização imediata de técnicos, equipamento e mão-de-obra para a realização de obras de reparações de emergência.

Dos levantamentos realizados, pós período de chuva, foram quantificados, a nível nacional, a destruição de 43 aquedutos, 14 pontes, 6 “drifts”, que resultaram na intransitabilidade de 1,341 km de estradas. Os custos estimados para a reposição das infra-estruturas danificadas pelas intempéries de 2013/2014, foram de cerca de 605,000,000 MT, cobertos em 33% pelos recursos provenientes das receitas consignadas ao Fundo de Estradas, tendo o Sector de Estradas, encetado negociações com o Governo de Moçambique e Parceiros de Desenvolvimento, para o financiamento dos restantes 67% necessários para a realização das reparações aos danos identificados.

4.4. Manutenção de Transitabilidade

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

No programa de manutenção de transitabilidade de 2014, foram planificadas, nas dez províncias do país, a realização de intervenções para a garantia da transitabilidade em cerca de 2,925 km da rede rodoviária nacional, cuja realização foi de 1,121 km correspondente a 38% do planificado para o período em análise. Contribuíram para esta realização as províncias da Zambézia e Niassa, com cerca de 300 km cada, representando mais de metade do total de intervenções realizadas no período em análise, conforme descrito

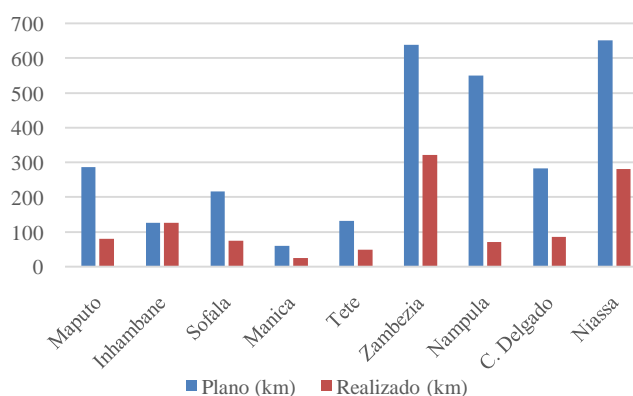


Figura 03: Manutenção de Transitabilidade 2014

na Figura 03.

4.5. Conservação de Estradas

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

O programa de conservação de estradas de 2014 planificou a realização de 1,200 km de intervenções, consistindo de 1,000 km de estradas distritais e 200 km de estradas urbanas. As realizações alcançadas no período em análise foram de 712 km, 59% de realização, compreendendo 542 km de estradas distritais e 170 km de estradas urbanas.

4.5.1. Programa de Estradas Distritais

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

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

O programa de estradas distritais planificou para 2014 intervenções em 1,000 km de estradas não classificadas, nos 150 distritos do país, cujo orçamento foi de aproximadamente 300,000,000 MT, correspondente à dotação orçamental de 2,000,000 MT por Distrito. O financiamento deste programa conta ainda com o apoio do Programa de Desenvolvimento do Sector Privado em Moçambique, direccionado para a componente de estradas distritais, cujas contribuições do Parceiro de Desenvolvimento são canalizadas via Apoio Orçamental Sectorial e suplementam as dotações anuais por distrito pelo Fundo de Estradas.

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

As realizações verificadas no período em referência, com excepção das províncias de Gaza, Tete e Niassa, que não apresentaram dados de realização, totalizaram 542 km, correspondente a 62% do total planificado (Tabela 12). A província da Zambézia foi a que mais contribuiu para esta realização, com realizações de cerca de 250 km, seguida de Maputo com 100 km. Para além das províncias acima mencionadas que não apresentaram dados do programa de

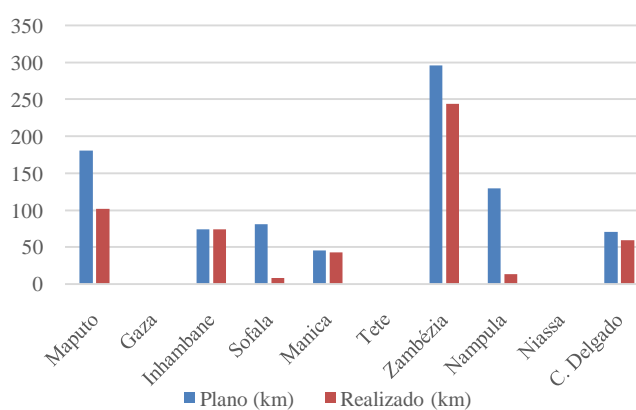


Figura 04: Programa de Estradas Distritais 2014

estradas distritais de 2014, é de se mencionar o fraco desempenho verificado nas províncias de Sofala e Nampula, cujas realizações se situaram abaixo dos 20 km (Figura 03).

Pelo facto de o programa de estradas distritais enquadrar-se na estratégia de descentralização do Sector de Estradas, que tem, dentre outras, a função de dotar aos Governos Distritais de capacidade interventiva e de gestão da rede sob sua jurisdição, o Sector de Estradas, realizou, através do Centro de Formação de Estradas do Chimoio (CFE), acções de treinamento de trabalhadores dos distritos para o exercício de funções de encarregados de obras e de operadores de equipamentos ligeiros. O objectivo destas acções de formação é a criação de capacidades para a operação e gestão de equipamento básico ligeiro, adquirido e fornecido aos Governos Distritais, para a realização de obras de estradas distritais.

4.5.2. Programa de Estradas Urbanas

Ainda no âmbito do processo de descentralização do Sector de Estradas, o Fundo de Estradas atribui dotações anuais para o financiamento do programa de estradas urbanas, que

correspondem à 10% das receitas incidentes sobre o gásóleo e a gasolina que são distribuídas por critérios estabelecidos às 53 Autarquias existentes no País. As dotações às Autarquias são para o pagamento de despesas com serviços e trabalhos prestados à reabilitação de estradas urbanas e infra-estruturas conexas, de acordo com o preceituado na legislação.

Para o ano de 2014, foi atribuído o montante de 361,100,000 MT, para o financiamento dos programas de estradas, que resultaram na realização de intervenções cuja despesa total foi de 306,956,019 MT, correspondente a realização de 85% com relação ao montante aprovado (Tabela 11).

Da análise global do programa de estradas urbanas de 2014, conclui-se que o mesmo teve um desempenho positivo, em virtude de praticamente todas as províncias terem alcançado realizações médias-altas, a excepção das províncias de Manica e Niassa onde as realizações foram de nível médio (Figura 04).

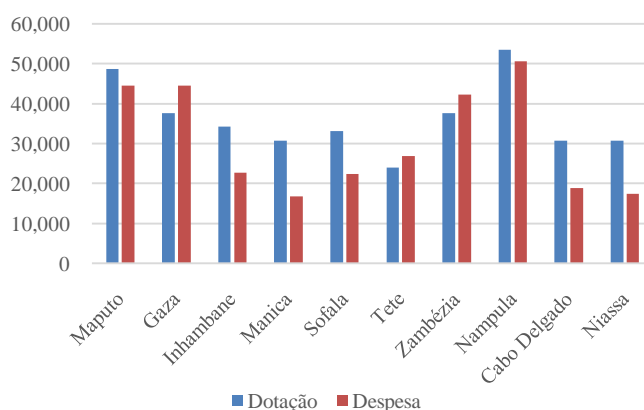


Figura 05: Programa de Estradas Urbanas 2014

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

4.6. Programas de Desenvolvimento Rural

A Estratégia de Desenvolvimento Rural de Moçambique tem como objectivo a melhoria da qualidade de vida e desenvolvimento das áreas rurais do país, desempenhando um papel essencial na garantia dos direitos de acesso aos recursos naturais, a exploração sustentável dos mesmos, o desenvolvimento inclusivo e a promoção da segurança alimentar e nutricional.

Pelo facto de os meios de vida da população rural estarem estreitamente ligados à agricultura, os objectivos da Estratégia de Desenvolvimento Rural estão alinhados com o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Sector Agrário (PEDSA)² que assenta nas directrizes nacionais definidas para a agricultura e nas prioridades do Programa Integrado para o Desenvolvimento da Agricultura para a África (CAADP) que visa a melhoria do desempenho do sector agrícola em África.

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

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

4.6.1. Projecto de Promoção de Mercados Agrícolas (PROMER)

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

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

4.6.2. Projecto de Promoção da Pesca Artesanal (ProPESCA)

O objetivo de desenvolvimento do ProPESCA é de melhorar a renda e o sustento das famílias envolvidas na pesca artesanal através do aumento, de forma sustentável, do volume do peixe

² Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Sector Agrário, PEDSA 2010-2019; Ministério da Agricultura, Outubro 2010

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

O programa de estradas da ProPESCA de 2014 planificou intervenções de melhoramentos localizados em 268 km, cuja realização foi de 198 km compreendendo 1.7 km na província de Maputo; 45.9 km em Inhambane, 34 km em Sofala, 28.8 km na Zambézia e 87.8 km em Nampula.

4.7. Fiscalização Provincial

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

As funções da Delegação da ANE de supervisão das obras de construção, reabilitação e manutenção e de fiscalização de estradas e pontes foram atribuídas integralmente às firmas de consultoria provincial, contratadas para apoio às Delegações da ANE. Os contratos de consultoria para a supervisão e fiscalização das obras do programa de estradas a nível da província, à excepção da região centro (Sofala, Manica, Zambézia e Tete), foram firmados para um período de três anos com início em 2013. Os contratos de fiscalização para as províncias da região centro foram estendidos para finais de 2014, devido a deficiências verificadas no processo de licitação.

5. PROGRAMA DE PONTES

O programa de pontes do PES/PRISE 2014 planificou intervenções de construção, reabilitação e manutenção de estruturas hidráulicas, viadutos e dispositivos de drenagem (Tabela 18).

5.1. Construção de Pontes

Os projectos de construção de pontes planificadas para 2014, consistiram de um total de 25 unidades localizadas nas províncias de Tete, Manica, Sofala, Zambézia, Cabo Delgado e Niassa.

No período em análise foi concluída e inaugurada a ponte de Kassuende sobre o Rio Zambeze na Cidade de Tete, constituindo a terceira ponte rodoviária sobre este rio após a ponte Samora Machel em Tete e Armando Guebuza em Caia.

A rubrica de construção e pontes incluiu ainda o início em Junho de 2013 da construção das nove pontes localizadas nas províncias de Manica e Sofala, sobre os rios Sangadze I e II, Pómpué, Macuca, Chidje-Mangale, Muíra, Tanzabue, Nhacheche e Nhadima, cujo progresso acumulado no final de 2014 foi de 64% do total das obras previstas. Os progressos alcançados na construção das treze pontes sobre os rios Mutabasse, Muliquela, Matabasse, Luá, Ualasse, Licungo, Nivaco, Matsitse, Namisgua, Nuhusse, Lúrio, Muassi e Namutimbua, nas Províncias da Zambézia e Niassa, iniciadas em Fevereiro de 2014, foi 45% do total das actividades previstas. Foram ainda iniciadas, em Setembro de 2014, a construção de duas pontes sobre os rios Luia e Locó nas províncias de Tete e Cabo Delgado, cujo progresso global foi de 20% para a primeira ponte e iniciada a mobilização do empreiteiro para a execução das obras da ponte de Locó.

5.2. Reabilitação de Pontes

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

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

5.3. Dispositivos de Drenagem

A construção de dispositivos de drenagem ou obras de arte, na rede de estradas nacional, ocorreu nas províncias de Gaza, Inhambane e Cabo Delgado, totalizando 1,751 metros dos 2,525 m planificados, correspondente ao grau de realização de 69%.

Província	Plano (m)	Realiza. (m)	Realiza. (%)
Inhambane	900	711	79
Nampula	1625	1040	64
Total	2,525	1,751	69

Estes dispositivos consistiram da montagem de pontes metálicas, construção de pontões, reparações de dispositivos de protecção e construção de valetas. Estas obras foram executadas na rede de estradas Revestidas e não Revestidas, conforme descrito na Tabela 04.

5.4. Manutenção de Pontes

As obras de manutenção de pontes, priorizou em 2014, como nos anos anteriores, intervenções no grupo de pontes recém-construídas, nomeadamente: a Ponte Sobre o Rio Incomáti (Moamba), em Maputo; Ponte Sobre o Rio Limpopo (Guijá e Xai-Xai), em Gaza; Ponte sobre o Rio Save em Inhambane, Ponte Sobre o Rio Lugela, na Zambézia; Ponte Sobre o Rio Zambeze (Armando Guebuza), em Sofala/Zambézia; Ponte Samora Machel em Tete; Ponte da Ilha de Moçambique em Nampula e a Ponte sobre o Rio Rovuma, em Cabo Delgado.

5.5. Reparação de Emergência de Pontes

O programa de pontes de 2014 inclui ainda a reparação de emergência das pontes danificadas pelas chuvas e cheias de 2013/2014 (acima descrita), por forma a restabelecer a transitabilidade segura nas secções das estradas afectadas. As reparações e emergência foram realizadas na ponte de Chicumbane e no aqueduto de Anglusane, localizados na secção da N1 próximo de XaiXai em Gaza, de efluentes do Rio Limpopo. Beneficiou ainda destas reparações a ponte sobre o Rio Messalo, na Província de Cabo Delgado, que consistiu na montagem de ponte metálica incluindo construção de pilar na parte norte da ponte.

6. REABILITAÇÃO E ASFALTAGEM DE ESTRADAS

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

6.1. Reabilitação de Estradas Regionais

Para a reabilitação de estradas regionais foram planificados no PES/PRISE 2014 intervenções em cerca de 214 km, financiadas com parte das receitas consignadas ao Fundo de Estradas, cuja priorização é definida a nível provincial.

A reabilitação de estradas regionais resultou da implementação de um total de doze contratos (Tabela 14), localizados nas províncias de Maputo, Gaza, Sofala, Manica, Tete e Nampula, tendo sido executados 152 km, correspondente a 71% do planificado (Tabela 05).

6.2. Asfaltagem de Estradas Regionais

A asfaltagem de estradas regionais, também designado como Projecto de Investimento em Estradas Regionais (PIER) ou Projectos-pilotos, tem como principal objectivo a pesquisa e aplicação de diferentes soluções técnicas de engenharia que maximizem o uso de recursos localmente disponíveis para o revestimento de estradas, tais como “ottaseal” e calcário. Para a implementação desta tecnologia, foram em 2014, planificadas intervenções em 36 km de estradas, tendo no período em análise, sido executados 32 km, correspondentes a 91% da meta planificada.

Tabela 05: Programa de Estradas Regionais

Província	Plano (km)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
Reabilitação	214	151	71
Maputo	8	8	100
Gaza	15	2	15
Sofala	29	7	24
Manica	53	50	95
Nampula	78	66	84
C. Delgado	31	18	59
Asfaltagem	36	32	91
Maputo	5	5	100
Inhambane	7	5	64
Manica	2	2	99
Tete	5	4	83
Zambézia	17	17	100
Total	250	184	74

As obras realizadas no âmbito do PIER localizaram-se nas províncias de Maputo, Inhambane, Manica, Tete e Zambézia, conforme descrito na Tabela 05 e cujos detalhes das obras realizadas são apresentados na Tabela 14.

6.3. Reabilitação de Estradas Nacionais

Na componente de reabilitação e estradas nacionais, foram programados no PES/PRISE 2014, intervenções em 95 km de estradas, tendo-se alcançado o grau de realização de 135 %, correspondente a reabilitação de 128 km de estradas (Tabela 06).

Na reabilitação de estradas nacionais, são de destacar a conclusão dos 252 km que compõem os troços da N1 na província de Nampula, que foram oficialmente inauguradas nos princípios de 2014, em cerimónias de alto nível, estando os mesmos no período de garantia. Foi também concluída e oficialmente inaugurada a obra de reabilitação da N380 na província de Cabo Delgado, com 102 km. A conclusão destas obras resultou no incremento em 354 km da extensão das estradas em condições boas (Tabela 15).

A componente de reabilitação de estradas nacionais, incluiu ainda a reconstrução de 12 km da estrada N9 na província de Tete, cuja execução foi de 8.5 km, correspondente ao grau de realização de 80%. A reabilitação do troço da N14 (Lote C) do corredor de Montepuez entre Pemba e Lichinga, continua a ser caracterizado por uma implementação incaracterística, resultante das suspensões verificadas, que resultaram na acumulação de um total de 12 meses de atraso. Contudo, e após reinício do contrato, foi alcançado um progresso físico de 42% com relação ao programa da obra, caracterizado pela conclusão de 23 km de revestimento superficial duplo da estrada e de 61% das obras de construção das setes pontes programadas para o troço entre Litunde e Marrupa, da mesma estrada.

6.4. Asfaltagem de Estradas Nacionais

Tabela 06: Programa de Estradas Nacionais

Estrada	Plano (km)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
Reabilitação	92.0	128.0	139
Tete	0.0	12.0	0
Nampula	25.0	25.0	100
C. Delgado	27.0	66.0	244
Niassa	40.0	25.0	63
Asfaltagem	464.0	310.0	67
Gaza	80.0	70.0	88
Manica	40.0	70.0	175
Zambézia	15.0	0.0	0
Nampula	180.0	90.0	50

O programa de asfaltagem de estradas nacionais planificou para 2014, intervenções em 464 km de estradas, tendo a realização

C. Delgado	135.0	60.0	44
Niassa	14.0	20.0	143
Total	556.0	438.0	79

sido de 310 km, correspondentes à realização física de 67% (Tabela 06). Em termos gerais, as obras de asfaltagem de estradas apresentaram índices de realização acima da média, a excepção do troço da N14 entre Montepuez e Ruaça que apresenta realizações nulas (Tabela 15).

Os progressos alcançados com a implementação das obras de asfaltagem compreenderam a conclusão dos troços da N14 (Marrupa-Ruaça), da N103 (Gurué-Magige) e da N380 (Mueda-Namoto), que resultou no incremento em 333 km da extensão da rede de estradas asfaltadas (Tabela 17).

Não obstante este desempenho, continuam a verificar-se atrasos significativos na execução das obras de asfaltagem da N14 (Montepuez-Ruaça), devido às constantes paralisações que acumularam um total de 25 meses de atraso, com relação ao programa de trabalhos inicialmente aprovado. Como resultado desta situação, tornou-se impraticável a gestão sustentável deste contrato, devido a necessidade de se procederem a negociações com os financiadores para a extensão da validade dos acordos de financiamento do projecto e de fiscalização do contrato. A necessidade constante de revisão dos prazos de execução induz também ao incumprimento do preceituado na legislação de contratação, quer dos financiadores como do Governo de Moçambique, quanto aos limites estabelecidos para as emendas aos contratos. Os impactos negativos resultantes destes atrasos, não ainda quantificados, estão relacionados com imprevistos adicionais relacionados com os custos do projecto e dos encargos que possam advir para o Governo de Moçambique. A obra de asfaltagem do Lote C da N13 (Malema-Cuamba) apresenta também atrasos na sua implementação, contudo de menos gravidade comparativamente à obra anteriormente mencionada. Contudo, e caso persistam os constrangimentos verificados com a execução deste projecto relacionados com os fracos rendimentos de produção por parte do empreiteiro e a demora nos desembolsos dos fundos de financiamento do projecto pelos financiadores.

7. GESTÃO E MANUTENÇÃO DE ESTRADAS REVESTIDAS COM PORTAGENS

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

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

Os desenvolvimentos verificados em 2014, com os concursos de selecção dos operadores privados, compreenderam a conclusão dos processos referentes às estradas N2 (Matola-Boane); N1 (Maputo-Lindela), N7 (Vanduzi-Changara), N1/N12 (Nampula-Nacala) e N105 (Monapo-Ilha de Moçambique).

8. SEGURANÇA RODOVIÁRIA,

As actividades de segurança rodoviária, implementadas no ano de 2014, compreenderam: (i) a sinalização rodoviária horizontal e vertical; (ii) o controlo de carga; e (iii) as campanhas de educação e sensibilização em segurança rodoviária realizadas em parceria com o Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER).

8.1. Sinalização Rodoviária

As actividades de sinalização rodoviária planificadas para 2014, previam a realização de marcação de linhas longitudinais brancas (contínuas e descontínuas), linhas contínuas amarelas, letras brancas e símbolos, fornecimento e colocação de reflectores tipo “olhos de gato”, implantação de sinalização vertical adequada em curvas propensas a ocorrência de acidentes de viação (“pontos críticos”), incluindo baias direccionais (simples e triplas) e vigas flexíveis.

No período em análise foram executadas no troço da N1 entre Inchope e Muxúngue, nas Províncias de Manica e Sofala, com 150 km de extensão, obras de sinalização horizontal

(pintura de pavimento) e vertical (sinais rodoviários) os quais foram concluídos em Agosto de 2014. Estas obras, inicialmente programadas para serem executadas em 2013, foram adiadas para o ano em análise devido às condições de insegurança prevalentes nesta região.

Ainda no período em referência, foram feitos levantamentos e lançados concursos para os troços da (i) N1 entre Lindela e Pambara na Província de Inhambane com 256 km; (ii) N361 entre Lichinga e Metangula e R733 entre Licole e Unango, na Província de Niassa com 149 km e (iii) 277 km de estradas na província de Inhambane.

8.2. Controlo de Carga

Com vista a estabelecer a rede de dispositivos necessários e eficazes para o controlo de carga dos veículos pesados usuários da rede rodoviária nacional, o Sector de Estradas prosseguiu no ano de 2014, com a montagem, calibração e manutenção de básculas fixas no país.

8.3. Montagem e Manutenção de Básculas

Para a expansão da cobertura da rede de básculas no país, foi planificado para 2014 a montagem de duas unidades fixas na N12 em Nacala Porto e N1 em Pemba, incluindo a instalação de equipamento electrónico para a sua operação. A montagem destas unidades foi concluída em Novembro de 2014, estando a sua testagem e operação dependente da sua ligação á rede de energia eléctrica local.

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

A fiscalização da carga transportada na rede rodoviária nacional, no período em análise, compreendeu a pesagem de um total de 54,599 veículos, dos quais cerca de 1,220, correspondentes à 2%, apresentaram excesso de carga.

Paralelamente às pesagens acima mencionadas, o Sector de Estradas procedeu ao controlo de carga utilizando as 10 básculas móveis existentes, que foram distribuídas pelas províncias do

país. A operação destas básculas resultou na pesagem de um total de 3,087 veículos em que cerca de 568 (18%) apresentaram excesso de carga.

8.4. Acidentes Rodoviários

Com vista a mitigar os impactos negativos resultantes dos acidentes de tráfego na rede rodoviário nacional, o Sector de Estradas em parceria com o Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER) e a Cruz Vermelha de Moçambique (CVM), tem realizado campanhas de educação e sensibilização sobre a segurança rodoviária e de assistência às vítimas dos acidentes rodoviários.

Os dados referentes aos acidentes rodoviários ocorridos em 2013 mostram um relativo abrandamento de 17% comparativamente a 2012, não obstante o crescimento de 15% verificado no parque automóvel nacional³.

As acções do Sector de Estradas, relacionadas com os acidentes rodoviários, incluem para além das parcerias acima mencionadas, a execução de obras de sinalização rodoviária horizontal e vertical, incluindo construção de bandas sonoras, nas secções críticas das estradas, que registam ou propensas a ocorrências de acidentes entre veículos ou entre peões e veículos.

9. ADMINISTRAÇÃO DO PES/PRISE

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

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

³Anuário Estatístico de 2013, Instituto Nacional de Estatística, Quadro 3.7.4 Evolução do Parque Automóvel Nacional e Quadro 3.7.9 Acidentes de Viação e Vítimas.

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

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

10. OUTRAS ACÇÕES DESENVOLVIDAS

O programa do Sector de Estradas inclui, para além das acções previstas no PES, a implementação de outras actividades nas áreas social e de desenvolvimento institucional.

10.1. Instrumentos de Planificação do Programa de Estradas

O Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE) é um instrumento rolante de planificação de médio prazo, que operacionaliza as acções da Estratégia do Sector de Estradas. O modelo rolante permite a revisão e actualização das opções estratégicas de contribuição para as linhas gerais de desenvolvimento do país definidas no Programa Quinquenal do Governo (PQG).

A Estratégia do Sector de Estradas (ESE) 2007-2011 e seu plano rolante de médio prazo, o Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE), foram alinhados e harmonizados com o Programa Quinquenal do Governo e o Plano Económico e Social para o período de 2012 a 2014. Este alinhamento teve, por outro lado, a finalidade de alinhar com o sistema de planificação e monitoria do Governo de Moçambique.

Com o fim do programa do Governo, o Sector de Estradas iniciou a revisão dos seus instrumentos de planificação, nomeadamente a Estratégia do Sector de Estradas e respectivo plano de implementação o PRISE, com vista a adequa-los aos novos desafios de desenvolvimento do Governo.

O diagnóstico e o estudo documental de revisão da ESE e do PRISE constatou ter havido sucesso na execução do plano de investimentos e dos grandes projectos de estradas e de pontes, não obstante sujeitos a atrasos e custos adicionais. Constatou ainda as melhorias havidas no programa de manutenção e de investimento de estradas rurais bem como na gestão e na capacidade técnica do sector. A revisão realizada constatou ainda haver fraquezas na

implementação do programa de manutenção periódica cujos resultados foram praticamente nulos e na capacidade de planeamento e gestão que ainda se mantêm fracas, contribuindo para o desequilíbrio verificado nos investimentos entre as estradas nacionais e regionais. A nível da gestão, foi constatado haver fragilidades no acompanhamento dos programas e actividades da ESE e PRISE, no sistema de gestão de informação e na formulação dos indicadores de desempenho do programa de estradas. As constatações identificaram ainda que não foram atingidos a maioria dos objectivos de harmonização e coordenação e de descentralização, em especial no que respeita a financiamentos. Foram ainda constatadas falhas na promoção da ESE e do PRISE aos decisores do Governo e na sua integração no Plano Governamental.

De conformidade com estas constatações e com as lições aprendidas formuladas o Fundo de Estradas e a ANE iniciaram a formulação da Estratégia do Sector de Estradas para o período 2015-2019 alinhado com o Plano Quinquenal do Governo 2015-2019. Espera-se a conclusão deste exercício e a formulação da versão preliminar da ESE ainda no primeiro semestre de 2015.

10.2. Actividades Sociais

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

No período em análise a Unidade Social da ANE realizou actividades na área ambiental, social, HIV/SIDA, resiliência climática, e feira de saúde

10.3. Investigação e Pesquisa

Com vista ao incremento contínuo da transitabilidade na rede rodoviária nacional e da melhoria da qualidade de execução das obras de estradas, de resposta a demanda de mobilidade imposta pelos desafios de desenvolvimento do país, o Sector de Estradas prosseguiu no ano em análise, a realização de projectos e actividades de investigação e pesquisa de soluções para os fins atrás mencionados, compreendendo:

- Projecto de capacitação para o desenvolvimento da manutenção, cujo objectivo foi a criação de competências e ferramentas para a garantia da qualidade da manutenção

realizada na rede de estradas provincial. Este projecto resultou na revisão (i) dos métodos de inspecção de estradas e pontes; (ii) dos procedimentos de planificação; e (iii) das metodologias para a manutenção/reparação de estradas revestidas; na elaboração (iv) do manual de inspecção;(v) do sistema de processamento de imagens para a planificação e monitoramento de estradas;(vi) do guião para a manutenção de estradas revestidas, instrumentos essenciais para a melhoria qualitativa da execução das obras de manutenção. O projecto incluiu ainda a realização de sessões de treinamento teórico e prático de cerca de 70 quadros do sector no uso misturas betuminosas a quente.

- As actividades de investigação e pesquisa realizadas pela ANE, consistiram da avaliação do desempenho de estradas construídas com “*otta seal*”, laterites e bases tratadas com emulsão; mapeamento de depósitos de calcário na Província de Inhambane, para uso na pavimentação de estradas e elaboração de guiões para o uso de solos marginais, arenosos e não coesivos, em obras de estradas.
- Desenvolvimento de estratégia para o Centro de Pesquisas do Sector de Estradas, com vista a harmonizar as pesquisas realizadas no País.

11. ORÇAMENTO DO PES/PRISE 2014

11.1. Recursos do PES/PRISE 2014

O orçamento de financiamento do programa do Sector de Estradas de 2014, elaborado com base no Cenário Fiscal de Médio Prazo (CFMP) 2014-2016, das actividades e metas do PES/PRISE 2014, dos limites orçamentais do Orçamento do Estado e dos compromissos dos Parceiros de Desenvolvimento do Programa de Estradas, foi de 21,909,243,000 MT, compreendendo 10,912,911,000 MT (49.8%) de recursos internos e 10,996,332,000 MT (50.2%) de recursos externos.

Comparativamente a 2013, o orçamento do PES/PRISE 2014 registou um ligeiro crescimento de 4%, influenciado pelos recursos de financiamento da manutenção de estradas que contudo foram amortecidas pelos recursos de investimento na reabilitação e asfaltagem de estradas que registaram uma desaceleração de 72 pontos percentuais (Tabela 07).

Tabela 07: Orçamento do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento 2013	Orçamento 2014	Crescimento (%)
------------------------	----------------	----------------	-----------------

	(x 1,000 MT)	(x 1,000 MT)	
10000: Custos e Apoio Administrativo	909,570	872,307	-4.10
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	556,071	214,891	-61.36
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	3,801,015	5,941,646	56.32
40000: Construção e Reabilitação de Pontes	1,592,472	1,522,304	-4.41
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	203,865	232,463	14.03
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	287,867	756,999	162.97
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	2,725,742	1,020,979	-62.54
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	10,901,993	9,900,992	-9.18
60000: Segurança Rodoviária	63,290	57,484	-9.17
Mobilidade Urbana	0	1,377,439	0.00
Outros Projectos (Ambiente e Mudanças Climáticas)	8157	11,738	43.90
Total	21,050,042	21,909,243	4.08

11.2. Despesas do PES/PRISE 2014

As despesas realizadas com a implementação do PES/PRISE 2014 foram 21,124,672,000 MT correspondentes à realização de 96% do montante total disponibilizado para o período em referência. Contribuíram para esta realização as despesas com a componente interna de 10,674,923,000 MT (50.5%) e da componente externa de 10,449,749,000 MT (49.5%). Comparativamente a 2013, as despesas do PES/PRISE 2014, registraram um crescimento de 37.5% influenciadas pelas despesas com a asfaltagem de estradas nacionais em 53% e de manutenção de estradas e pontes com 4% (Tabela 16).

O crescimento verificado com as acções de asfaltagem de estradas regionais (105%) e de reabilitação de estradas nacionais (18%) não obstante significativas, tiveram um contributo reduzido para o crescimento orçamental verificado devido ao peso na estrutura de despesas do PES/PRISE 2014 (Tabela 08).

Tabela 08: Despesas do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento (x 1,000 MT)	Execução (x 1,000 MT)	Realiza. (%)
10000: Custos e Apoio Administrativo	872,307	742,031	85
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	214,891	85,588	40
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	5,941,646	3,803,964	64

41000: Construção de Pontes	1,522,304	767,333	50
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	232,463	199,916	86
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	756,999	470,234	62
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	1,020,979	952,962	93
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	9,900,992	12,662,760	128
60000: Segurança Rodoviária	57,484	62,445	109
Mobilidade Urbana	1,377,439	1,377,439	100
Ambiente e Clima	11,738	88	1
Total	21,909,243	21,124,760	96

12. PLANO DE MÉDIO PRAZO

O desenvolvimento de infra-estruturas de transporte rodoviário em Moçambique, desempenha um papel fundamental no crescimento económico, contribuindo para a cadeia de valores dos produtos de outros sectores importantes da economia como a agricultura, indústria e comércio, turismo e recursos minerais. A importância do transporte rodoviário na transitabilidade e mobilidade de pessoas e bens no país é descrito no capítulo da introdução do presente relatório, que segundo os dados do Anuário Estatístico de 2013, cuja contribuição foi de 98% e 53% respectivamente, do total de pessoas e bens transportados pelos diferentes modos de transporte.

A condição privilegiada do transporte rodoviário, tem merecido um tratamento especial em praticamente todos os países, pela sua contribuição na redução dos custos globais da economia, encurtando os tempos de viagens e/ou diminuindo as perdas e desperdícios resultantes da operação dos veículos. Sendo Moçambique um País em transição de baixa para média renda, pelo destaque que tem merecido na região e no mundo, o investimento em infra-estruturas que não apenas de estradas torna-se vital e inadiável.

Para dar expressão as aspirações de desenvolvimento de uma rede de estradas competitiva, o Governo apostou fortemente em investimentos de reabilitação e melhoramento de estradas, de resposta a actual demanda de transitabilidade e mobilidade resultante da cada vez maior diversificação da economia do País.

É neste contexto e no actual cenário caracterizado pelo início do mandato do Governo e consubstanciado nas lições aprendidas da revisão da estratégia do Sector de Estradas que se baseou a previsão de médio prazo do programa estradas para o período 2015-2017, o qual pressupõe:

- Criação de rota alternativa a Estrada Nacional N1 como forma de mitigar os efeitos causados pelas mudanças climáticas na transitabilidade da rede principal de estradas;
- Envolvimento de parceiros privados na gestão do activo rodoviário em resposta a escassez de recursos de resposta a demanda existente;
- Identificar e mitigar problemas crónicos de mobilidade nas zonas de potencial agro-económico;
- Assessorar no desenvolvimento de rede de estradas de facilitação da mobilidade e dos assentamentos urbanos e dos aglomerados populacionais;
- Integrar a segurança rodoviária nos projectos de engenharia de estradas de mitigação e redução dos índices de fatalidades na rede rodoviária nacional.

Para além dos pressupostos acima mencionados, orientadores para a priorização dos investimentos, o Sector de Estradas continuará a privilegiar a manutenção de rotina e periódica e as políticas nacionais e sectoriais de garantia da transitabilidade e mobilidade crescente na rede rodoviária nacional.

De conformidade com os pressupostos acima mencionados, foi elaborada a previsão do plano de médio prazo do programa de estradas, para o qual se priorizou a elaboração dos estudos mencionados na Tabela 18, que compreende um total de 1,394 km de estradas, a reabilitação de três pontes localizadas na estrada nacional N1, nas províncias de Gaza e Inhambane e a construção de três pontes nas Províncias de Maputo e Zambézia.

13. 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 oito indicadores do Quadro de Avaliação de Desempenho (QAD), que compreendem indicadores de resultado (1) e de produto (7). Estes indicadores permitem analisar a evolução dos índices de transitabilidade, de acessibilidade e de mobilidade na rede rodoviária nacional, bem como da realização das acções da Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011/2014.

13.1. 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” que analisa o índice de

acessibilidade rural, permitindo deste modo medir a mobilidade da população rural, alcançou em 2014 o resultado de 34.2%, 25 pontos percentuais abaixo da meta estabelecida de 45.6%, significando que a meta não foi atingida. O índice de acessibilidade rural de 2014, representa uma cobertura de 4,757,979 da população rural nacional (dados populacionais do censo de 2007), vivendo num raio de 2 km ou cerca de 25 minutos a pé, de uma estrada transitável durante todo o ano.

13.2. 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:

13.2.1. 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, que em 2014 foi de 74%, quatro pontos percentuais acima da meta de 70%, significando que a meta foi atingida.

13.2.2. 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 excepções sazonais durante o período chuvoso, que em 2014 foi de 96%, quatro pontos percentuais acima da meta revista de 92%, significando que a meta foi atingida.

13.2.3. 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, que programou para 2014 a despesa de 50,494,839,000 MT. No período em análise, a despesa realizada pelo PES/PRISE 2014 foi de 19,747,233,000 MT, 39% da despesa prevista, significando que a meta não foi atingida.

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

Indicador de medição da extensão da rede rodoviária nacional, pavimentada e não pavimentada, que beneficia de intervenções de manutenção periódica, que em 2014, foi de

310 km, 80% do total programado (388 km), significando que apesar de se ter registado progressos, a meta não foi atingida.

13.2.5. 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 2014 foram intervencionados 542 km de estradas distritais, cuja extensão acumulada é de 10,926 km, contados a partir do ano de 2011. Da análise destes resultados conclui-se que *não foi atingida* a meta anual programada de 1,000 km (54%), tendo-se superado a meta acumulada em 33 pontos percentuais, significando que a meta de análise deste indicador foi atingida.

13.2.6. 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 de financiamento dos contratos executados pelas firmas locais de construção de estradas, que em 2014 foi de 4,023,422,000 MT, 19% da despesa total do PES/PRISE 2014, significando que a meta de 27% não foi atingida.

13.2.7. Peso dos Recursos de Financiamento do Programa de Estradas

Indicador de medição do comportamento das fontes de recurso internas e externas de financiamento das despesas do PES/PRISE, que em 2014, apesar de não terem atingido a meta programada, registaram progresso situando-se a 4% do total previsto (realização de 96%). Nesta análise é de se destacar o comportamento dos recursos internos que excederam em 218% o programado, situando-se acima dos 51% do volume total de recursos disponibilizados, que contudo foi amortecido pela realização verificada com os recursos de donativo (71%) e de crédito (57%).

13.3. Quadro de Avaliação de Desempenho

A conclusão da análise dos indicadores do Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE 2014 é de que somente 5 das 16 metas referentes aos oito indicadores de desempenho é que atingiram as metas programadas para o período em referência, correspondendo a um desempenho negativo abaixo da média.

Os detalhes desta análise são apresentados nas notas técnicas dos indicadores de desempenho que são sumarizadas na Tabela.20. Importa referir que a presente análise das metas do quadro de avaliação de desempenho do PES/PRISE, é a última no actual formato, visto estar em elaboração a matriz revista de medição das acções previstas no Programa Quinquenal do Governo, alinhado com o plano/programa de estradas em revisão para o período 2015-2019. Espera-se que a versão final do Quadro de Avaliação de Desempenho do Sector de Estradas seja apresentada na reunião de planificação, que se realiza nos meses de Junho/Julho de 2014, de conformidade com o calendário de planificação e revisão do Governo de Moçambique, no âmbito do PQG/PARP.

Tabela 09: Plano Económico e Social /Programa Integrado do Sector de Estradas - 2014

Projecto	Un	Plano	Realiza.	Realiza. (%)	Localização
Reabilitação de Estradas Nacionais	km	92	128	100	
N1: Rio Ligonha-Nampula	km	10	10	100	Nampula
N1: Namialo-Rio Mecutuchi	km	5	5	100	Nampula
N1: Rio Mecutuchi-Rio Lúrio	km	10	10	100	Nampula
R380: Macomia-Oasse	km	27	66	100	Cabo Delgado
N14: Lichinga-Litunde e 7 pontes	km	40	25	63	Niassa
N9: Tete-Cassacatiza	km		12	0	Tete
Reabilitação de Estradas Regionais	km	0	133	0	
N1: Gimo-O'Cossa	km	0	8	0	Maputo
R450: Malehice-Mandlakazi	km	0	2	0	Gaza
NC:Muxungue-Chibabava	km	0	7	0	Sofala
R958: Mavonde-Macorre	km	0	26	0	Manica
R951: Nhamagua-Nguawala	km	0	7	0	Manica
Cagore-Crz. Mafuie	km	0	17	0	Manica
Nampula-Crz. R686/R687	km	0	46	0	Nampula
R697: Imala-Mecuburi	km	0	20	0	Nampula
Asfaltagem de Estradas Nacionais	km	494	310	63	
N11: Mocuba-Milange	km	15	0	0	Zambézia
N13: Nampula-Cuamba	km	180	90	50	Nampula/Niassa
N14: Montepuez-Ruaça	km	50	0	0	Cabo Delgado
N14: Marrupa-Ruaça	km	14	20	100	Niassa
N221: Caniçado-Chicualacuala	km	80	70	88	Gaza
N260: Chimoio-Lucite-Espungabera	km	40	70	100	Manica
R698/N380/R762/R775/R1260: Mueda-Oasse-Mocímboa da Praia-Palma-Namoto	km	85	60	71	Cabo Delgado
N13: Cuamba-Muíta	km	15	0	0	Niassa
N13: Muíta-Messangulo	km	15	0	0	Niassa
N13: Messangulo-Lichinga	km	0	0	0	Niassa
Asfaltagem de Estradas Regionais	km	148	68	46	
R604/N304: Mphulo-Tsangano-Ulongue	km	40	4	10	Tete
R605/N304: Ulónguè-Dómue-Furnacungo	km	40		0	Tete
R702: Crz N 12-Nacala a Velha	km	8		0	Nampula
R407: Crz. R400-Changalane	km		5		Maputo
Agostinho Neto-Mutamba	km		3	0	Inhambane
Crz. N242-Praia da Barra	km		2	0	Inhambane
NC: Muxunguè-Chibabava	km			0	Sofala
R523: Chimoio-Quedas	km		2	0	Manica
R601: Estima-Maroeira	km	10		0	Tete
R602: Mágoè-Mucumbura	km	10		0	Tete
R657: Magige-Etatara-Cuamba	km	10		0	Zambézia/Niassa
R412: Magude-Motaze	km	10		0	Maputo
R640: Zero-Mopeia	km		12	0	Zambézia
R640: Mopeia-Luabo	km	5	5	100	Zambézia
Pemba-Muchora	km		4	0	
N/C: Ntchinga-Chitunda	km	5	5	100	Cabo Delgado
R763: Namaua-Nangade	km	10	26	100	Cabo Delgado
Manutenção de Rotina de Estradas	km	19,000	18,221	96	
Manutenção de Rotina Revestida	km	5,000	4,383	88	Nacional
Manutenção Rotina Não Revestida	km	14,000	13,838	99	Nacional
Manutenção Periódica de Estradas Revestidas	km	30	85	100	
N101: Macia-Chokwé	km	20	20	100	Gaza
R642/R1106: Quelimane-Zalala	km	10	20	100	Zambézia
Província de Maputo	km		15	0	Maputo

Tabela 09: Plano Económico e Social /Programa Integrado do Sector de Estradas - 2014

Projecto	Un	Plano	Realiza.	Realiza. (%)	Localização
Província de Inhambane	km		24	0	Inhambane
Província de Cabo Delgado	km		2	0	Cabo Delgado
Província do Niassa	km		3	0	Niassa
Manutenção Periódica de Estradas Não Revestidas	km	0	225	0	
Província de Sofala	km		27	0	Sofala
Província de Cabo Delgado	km		24	0	Cabo Delgado
Província de Nampula	km		174	0	Nampula
Conservação de Estradas Distritais e Municipais	km	1,244	703	56	
Circular de Maputo	km	44	33	74	Maputo
Municípios	km	200	128	64	Nacional
Distritos	km	1,000	542	54	Nacional
Melhoramentos Localizados	km	666	602	90	
Maputo	km	20	71	100	Maputo
Gaza	km	20		0	Gaza
Inhambane	km	20	58	100	Inhambane
Sofala	km	20	54	100	Sofala
Manica	km	20	21	100	Manica
Tete	km	20	11	55	Tete
Zambézia	km	20	278	100	Zambézia
Nampula	km	20	62	100	Nampula
Cabo Delgado	km	20	36	100	Cabo Delgado
Niassa	km	20	11	55	Niassa
PROMER - Nampula	km	60		0	Nampula
PROMER - Zambézia	km	60		0	Zambézia
PROPESCA - Sofala	km	24		0	Sofala
PROPESCA - Zambézia	km	178		0	Zambézia
PROPESCA - Nampula	km	94		0	Nampula
PROPESCA - Cabo Delgado	km	50		0	Cabo Delgado
Construção de Pontes	Un	25	24	96	
Rio Mutabasse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Muliquela	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Matabasse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Lua	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Ualasse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Licungo	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Nivaco	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Matsitse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Namisagua	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Nuhusse	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Lúrio	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Muassi	Un	1	1	100	Niassa
Rio Namutimbua	Un	1	1	100	Niassa
Rio Locó	Un	1		0	Cabo Delgado
Rio Zambeze - Nova Ponte de Tete	Un	1	1	100	Tete
Rio Luia	Un		1	0	Tete
Rio Sangadze I	Un	1	1	100	Sofala
Rio Sangaze II	Un	1	1	100	Sofala
Rio Pómpuè	Un	1	1	100	Sofala
Rio Macuca	Un	1	1	100	Sofala
Rio ChidgeMangale	Un	1	1	100	Manica
Rio Muíra	Un	1	1	100	Manica
Rio Tsanzábue	Un	1	1	100	Manica

Tabela 09: Plano Económico e Social /Programa Integrado do Sector de Estradas - 2014

Projecto	Un	Plano	Realiza.	Realiza. (%)	Localização
Rio Nhadima	Un	1	1	100	Manica
Rio Nhancheche	Un	1	1	100	Manica
Reabilitação de Pontes	Un	3	0	0	
Rio Inharrime	Un	1	0	0	Inhambane
Rio Save	Un	1	0	0	Inhambane
Rio Limpopo (XaiXai)	Un	1	0	0	Gaza
Manutenção de Pontes	Un	7	7	100	
Ilha de Moçambique	Un	1	1	100	Nampula
Armando Guebuza (Rio Zambeze)	Un	1	1	100	Sofala/Zambézia
Rio Lugela	Un	1	1	100	Zambézia
Unidade (Rio Rovuma)	Un	1	1	100	Cabo Delgado
Samora Machel (Rio Zambeze)	Un	1	1	100	Tete
Rio Incomáti (Moamba)	Un	1	1	100	Maputo
Rio Limpopo (Guijá)	Un	1	1	100	Gaza
Projecto Maputo - KaTembe - Ponta D'Ouro	km	30	0	0	
Construção da Ponte Maputo-KaTembe	Un	1	0	0	Maputo Cidade
N200: KaTembe-Ponta D'Ouro	km	30	0	0	Maputo Província
Manutenção de Bâsculas	Un	10	0	0	
Sunate	Un	1		0	Cabo Delgado
Inharrime, Save	Un	2		0	Inhambane
Inchope, Dondo	Un	2		0	Sofala
Vandúzi	Un	1		0	Manica
Maué, Mussacama	Un	2		0	Tete
Nicoadala	Un	1		0	Zambézia
Zimpeto	Un	1		0	Maputo Cidade
Montagem de Bâsculas	Un	2	2	100	
Pemba	Un	1	1	100	Cabo Delgado
Nacala	Un	1	1	100	Nampula
Sinalização de Estradas	km	494	757	100	
N361: Lichinga-Metangula (Sinalização Vertical)	km	80	80	100	Niassa
N1/12: Nampula-Namialo-Nacala (Sinalização Horizontal)	km	200		0	Nampula
N1: Crz N1/N4-Estádio Nacional/Zimpeto	km	14		0	Maputo
N1: Lindela-Pambarra (Sinalização Horizontal)	km	149	250	100	Inhambane
Província de Inhambane	km		277	0	Inhambane
N1: Inchope-Muxúnguê	km		150	0	Sofala
N102: Chongoene-Chibuto (Sinalização Vertical e Horizontal)	km	51		0	Gaza
Estudos Institucionais	Un	4	3	75	
Revisão da Estratégia do Sector de Estradas	Un	1	1	100	Nacional
Recolha de Dados da Rede Classificada de Estradas Revestidas	Un	1	1	100	Nacional
Análise e Descrição de Funções	Un	1		0	ANE/FE
Diagnóstico de Necessidades de Formação	Un	1		0	ANE/FE
Estudo de Viabilidade da Estrada N324/R680/R683: Nametil-Chalaua-Moma	Un		1	0	Nampula
Projectos de Engenharia de Pontes	Un	7	7	100	
Rio Monapo	Un	1	1	100	Nampula
Rio Mossurize	Un	1	1	100	Tete
Rio Alto Changane	Un	1	1	100	Gaza
Rio Muarrua	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Chipaca	Un	1	1	100	Zambézia
Rio Incomáti (Magude)	Un	1	1	100	Maputo

Tabela 09: Plano Económico e Social /Programa Integrado do Sector de Estradas - 2014

Projecto	Un	Plano	Realiza.	Realiza. (%)	Localização
Rio Locó	Un	1	1	100	Niassa
Projectos de Engenharia de Estradas	Un	9	9	100	
N1: Pambara-Rio Save	Un	1	1	100	Inhambane
N280/1: Tica-Búzi-Nova Sofala	Un	1	1	100	Sofala
N2: Matola-Boane-Namaacha	Un	1	1	100	Maputo
N1: 3 de Fevereiro-Incoluane	Un	1	1	100	Maputo
N1: Muxúngue-Rio Save	Un	1	1	100	Inhambane
N1: Gorongosa-Caia	Un	1	1	100	Sofala
N1: Inchope-Gorongosa	Un	1	1	100	Sofala/Manica
N10/1: Quelimane-Namacurra	Un	1	1	100	Zambézia
N381/R1251: Mueda-Ngapá-Negomano	Un	1	1	100	Cabo Delgado
TOTAL	km	22,198	21,232	96	

Tabela 10: Manutenção de Rotina

Província	Estradas Não Revestidas (km)		Estradas Revestidas (km)		Total (km)		
	Plano Não Revst	Realiz. Não Revst	Plano Revst	Realiz. Revst	Plano (km)	Total Realiz	Realiz. (%)
Maputo	543	601	354	208	897	810	90
Gaza	675	650	549	427	1,224	1077	88
Inhambane	1,198	926	627	523	1,825	1449	79
Sofala	1,090	1161	650	660	1,740	1821	105
Manica	1,570	1536	395	276	1,965	1812	92
Tete	1154	1332	234	258	1,388	1590	115
Zambézia	2,754	2855	809	776	3,563	3631	102
Nampula	1,447	1433	521	509	1,968	1941	99
C. Delgado	1,473	1157	448	400	1,921	1557	81
Niassa	2,097	2188	413	346	2,510	2534	101
Total	14,001	13,838	5,000	4,383	19,001	18,221	96

Tabela 11: Conservação de Estradas Urbanas

Província	Dotação (x 1,000 MT)	Plano (km)	Despesa (x 1,000 MT)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
Maputo	48,700	27	44,526	18	91
Gaza	37,600	21	44,605	19	119
Inhambane	34,200	19	22,662	9	66
Manica	30,800	17	16,686	7	54
Sofala	33,100	18	22,356	9	68
Tete	24,000	13	26,825	11	112
Zambézia	37,600	21	42,313	18	113
Nampula	53,500	30	50,696	21	95
Cabo Delgado	30,800	17	18,894	8	61
Niassa	30,800	17	17,393	7	56
Total	361,100	200	306,956	128	85

Tabela 12: Conservação de Estradas Distritais

Estrada	Plano (km)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
Maputo	181	102	56
R402: Rio Incomáti-Sabié	10	3.3	33
R402: Sabié-Magude	15	15.0	100
R404: Mugazine-Catembe	7	4.7	67
R405: Magude-Mahel	12	11.3	94
R406: Catuane-Km 17 (Zona Baixa)	5	4.6	92
R406: km 17 (Zona Baixa)-Salamanga	3	0.7	23
R407: Porto Henrique-Crz. R400	6	5.0	91
R408: Crz R407-Mahau	7	1.2	17
R408: Mahau-Catuane	5	0.5	11
R409: Pessene-Moamba	9	7.4	87
R410: Crz N1-Ilha Josina	3	-	0
R411: Magude-Panjane	8	1.6	20
R804: Marracuene-Macaneta	9	8.3	92
R805: Crz R408-Estuatueene	3	1.9	63
R807:Pessene-Socimol	6	5.5	92
R808: Michafutene-Vundiça	16	-	0
R810: Moamba-Vundiça	18	16.4	91
R811: Moamba-Bondoia	12	-	0
R811: Bondoia-Magude	14	2.7	19
R813: Crz N200 (Hindane)-Mugazine	3	1.8	60
NC: Mahele-Mapulanguene	10	10.0	100
NC: Crz R407-Mafavuca	2	0.1	7
Gaza	-	-	0
Inhambane	74	74	99
R457: Pande-Luido-Massangena	27	27	100
R903: Cumbana-Chacane	22	22	98
N222: Mabote-Zimane	25	25	100
Sofala	81	8	10
R282: Dondo-Muanza	30.0	3	10
R282: Muanza-Inhaminga	20.0	2	10
R520: Crz N1 (Mutindir)-Grudja	15.0	1	7
NC: Crz R1003-Sengo	16.0	2	13
Manica	45	42	94
R521: CrzChibabava-Machaze	15	12	83
R522: Chitobe-Save	10	10.0	100
R522: Chitobe-Save	10	10.0	100
NC: Nhacafula-Buzua	10	9.8	98
Tete	-	-	0
Zambézia	296	244	82
N320: Quelimane-Abreu	15	6	42
N323: Gilé-Alto Ligonha	30	24	79

Tabela 12: Conservação de Estradas Distritais

Estrada	Plano (km)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
N324: Nova Naburi-RioLigonha	10	9	85
R640: Mopeia-Luabo	27	13	50
R640: Luabo-Neves Bento	22	13	58
R640: Chinde Sede-Chakuma	27	26	96
R650: Megaza-Morire	50	50	100
R1110: Ile-Crz N1	60	55	91
R1117: Muabanama-Regone	20	20	100
R1119: Quelimane-Madala-Praia das Gazelas	15	13	86
NC: Licuar-Michindo	20	15	76
Nampula	130	13	10
N103: Crz N13 (Mutuali)-Chefe Erara (Frnt. Zambézia)	12	13	109
N324: Crz R340-Rio Ligonha	7		0
N326: Frnt. Zambézia-Crz N13 (Iapala)	6		0
R680: Luluti-Chalaua	10		0
R681: Crz R324-Larde	10		0
R685: Muatua-Namaponda	10		0
R695: Lalaua-Meti	12		0
R697: Nacarua-Memba	12		0
R700: Crz N12-Itoculo	7		0
R1106: Crz N13 (Nataleia)-RioLigonha (Frnt. Zambézia)	4		0
R1166: Namapa-Odinema	7		0
NC: Namapa-Namiroa	12		0
NC: Quixaxe-Namige	12		0
NC: Cemitério-Barragem	9		0
Cabo Delgado	70	59	85
R698: Limite Metuge-Quissanga	33	26	78
R760: Crz R698-Ncumpe	24	24	100
NC: Crz R770-Namoto	13	10	74
Niassa	-	-	0
Total	877	542	62

Tabela 13: Manutenção Periódica

Província	Extensão (km)	Plano (km)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
Maputo	58.0	17.0	15.1	88.5
N3: Goba-Impaputo	31.0	1.0	1.0	97.0
R412: Magude-Motaze	15.0	12.0	10.2	85.0
R807: Cruz. CocaCola-Matola Gare	12.0	4.0	3.9	97.0
Gaza	60.0	20.0	20.0	100.0
N101: Macia-Chókwè	60.0	20.0	20.0	100.0
Inhambane	36.0	36.0	24.4	67.6
N5/N242: Lindela-Tofo	17.0	17.0	17.0	100.0
N241: Macovane-Inhassoro	17.0	17.0	5.4	31.5
R486: Maluvane-Nova Mambone	2.0	2.0	2.0	100.0
Sofala	321	74	27	37
N283: Sena-Chemba	40	16	16	100
N529: Chemba-Tambara	58	16	0	0
R565: Maríngué-Mulima	93	12	7	61
R1001: Casa Banana-Inhaminga	90	18	0	0
R1005: Gumbalançai-licoma	40	12	4	34
Nampula	222	222	174	78
R696: Ratane-Muite	40	40	39	97
R696: Rapale-Mecuburi	57	57	45	79
R700: Mecuburi-Ratane	40	40	34	84
R1154: Namige-Lunga	40	40	32	79
R1155: Quixaxe-Lunga	45	45	24	54
Zambézia	24.0	24.0	20.0	83.3
R642/1116: Quelimane-Zalala	24.0	24.0	20.0	83.3
C. Delgado	227.0	39.0	26.3	67.5
N1: Rio Lúrio-Metoro	74.0	3.0	2.4	78.7
R698: Rio Lúrio-Machoca	48	6	5	89
R763: Palma-Nangade	105	30	19	62
Niassa	89.0	59.5	3.3	5.5
N13: Lichinga-Manbimba	56.0	56.0	0.0	0.0
N361: Mandimba-Metangula	33.0	3.5	3.3	93.5
Total	1,037.0	491.5	310.1	63.1

Tabela 14: Reabilitação e Asfaltagem de Estradas Regionais

Estrada	Plano (km)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
Reabilitação	214.0	151.5	70.8
NC: N1-Gimo O´Cossa	8.0	8.0	100.0
R450: Malehice-Mandlakazi	15.0	2.3	15.0
NC: Muxúnguè-Chibabava	7.0	7.0	100.0
R520: Guara Guara-Grudja	12.0	0.0	0.0
R560: Mendundo-Ampara	10.0	0.0	0.0
R951: Nhamagua-Nguawala	7.0	6.9	98.6
R958: Mavonde-Macorre	26.0	25.8	99.4
NC: Cagore-Cruz. Mafuie	20.0	17.4	87.1
R686: Nampula-Cruz. R686/R687 (Corrane)	48.0	46.1	96.0
R697: Imala-Mecuburi	30.0	19.8	65.8
NC: Ntchinga-Chitunda	5.0	5.0	100.0
R763: Namaua-Nangade	26.0	13.3	51.0
Asfaltagem	35.5	32.1	90.5
R407: Cruz. R400-Changalane	5.0	5.0	100.0
R901: Crz. N242-Praia da Barra	2.0	2.0	100.0
NC: Agostinho Neto-Mutamba	5.0	2.5	50.0
R523: Chimoio-Quedas	2.0	2.0	98.5
R605: Mphulo-Tsangano	5.0	4.2	83.2
R640: Zero-Mopeia	11.5	11.5	100.0
R640: Mopeia-Luabo	5.0	5.0	100.0
Total	249.5	183.6	73.6

Tabela 15: Reabilitação e Asfaltagem de Estradas Nacionais

Estrada	Plano (km)	Realiza. (km)	Realiza. (%)
Reabilitação	92.0	128.0	139
N1: Rio Ligonha-Nampula	10.0	10.0	100
N1: Namialo-Rio Mecutuchi	5.0	5.0	100
N1: Rio Mecutuchi-Rio Lúrio	10.0	10.0	100
N380: Macomia-Oasse	27.0	66.0	244
N14: Lichinga-Litunde (Lote C)	40.0	25.0	63
N9: Tete-Cassacatiza	0.0	12.0	0
Asfaltagem	464.0	310.0	67
N11: Mocuba-Milange	15.0	0.0	0
N13: Nampula-Ribáuè (Lote A)	180.0	90.0	50
N13: Ribáuè-Malema (Lote B)			
N13: Malema-Cuamba (Lote C)			
N14: Montepuez-Ruaça (Lote A)	50.0	0.0	0
N14: Marrupa-Ruaça (Lote B)	14.0	20.0	143
N221: Caniçado-Combumune (Lote 1)	80.0	70.0	88
N221: Combomune-Mapai (Lote 2)			
N221: Mapai-Chicualacuala (Lote 3)			
N260: Chimoio-Lucite (Lote 1)	40.0	70.0	175
N260: Lucite-Espungabera (Lote 2)			
N380: Mueda-Oasse-Mocimboa da Praia-Palma-Namoto	85.0	60.0	71
N103: Gurué-Magige	0.0	0.0	0
Total Estradas Nacionais	556.0	438.0	79

Tabela 16: Orçamento e Despesas do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento			Despesa		
	Interna	Externa	Total	Total Interna	Total Externa	Total Geral
10000: Custos e Apoio Administrativo	843,181	29,126	872,307	741,017	1,014	742,031
10000-Custos e Apoio Administrativo	843,181	29,126	872,307	741,017	1,014	742,031
20000: Capacitação Técnica e Estudos Sectoriais	15,358	199,533	214,891	6,444	79,143	85,588
21000-Assistência Técnica	6,027	41,144	47,171	5,516	37,560	43,077
22000-Consultoria e Estudos	928	49,851	50,779	928	40,035	40,963
23000-Formação	8,404	29,638	38,042	0	1,548	1,548
24000-Apoio ao Sector Privado	0	78,900	78,900	0	0	0
30000: Manutenção de Estradas e Pontes	3,774,568	2,167,078	5,941,646	3,664,257	139,707	3,803,964
31000-Manutenção de Estradas Urbanas	226,000	0	226,000	226,000	0	226,000
32000-Manutenção de Estradas Distritais	284,192	170,157	454,349	284,192	75,026	359,218
33000-Fiscalização da Manutenção	23,229	0	23,229	23,229	0	23,229
34000-Manutenção de Emergência	57,879	1,850,000	1,907,879	57,540	64,680	122,221
35000-Manutenção de Estradas Não Pavimentadas	1,622,801	0	1,622,801	1,622,801	0	1,622,801
36000-Manutenção de Estradas Pavimentadas	1,392,591	146,921	1,539,512	1,282,952	0	1,282,952
37000-Manutenção eReabilitacao de Pontes	167,877	0	167,877	167,543	0	167,543
41000: Construção de Pontes	234,687	1,287,617	1,522,304	234,687	532,646	767,333
41009-Construção de Pontes sobre os Rios Lucite, Nhancuarara e Mussapa	38,900	0	38,900	38,900	0	38,900
41008-Construcao da Ponte sobre os rios Muira e Pompue	113,690	0	113,690	113,690	0	113,690
41010-Construcao da Nova Ponte de Tete	54,884	636,978	691,862	54,884	532,646	587,530
41099-Construcao da Pontes Futuras	0	0	0	0	0	0
41012-Construção de 13 Pontes na Zambezia e Niassa	24,876	619,571	644,447	24,876	0	24,876
43000-Preparacao de Projectos de pontes	2,338	31,068	33,406	2,338	0	2,338
Construção da Ponte do Rio Zambeze	0	0	0	0	0	0
51100: Reabilitação de Estradas Regionais	13,000	219,463	232,463	12,817	187,099	199,916
51100-Reabilitação de Estradas Regionais	13,000	219,463	232,463	12,817	187,099	199,916

Tabela 16: Orçamento e Despesas do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento			Despesa		
	Interna	Externa	Total	Total Interna	Total Externa	Total Geral
51200: Asfaltagem de Estradas Regionais	149,452	607,547	756,999	149,452	320,782	470,234
51204-Melhoramento da Estrada R763: Namaua-Nangade	24,588	0	24,588	24,588	0	24,588
51205-Melhoramento da Estrada R640: Mopeia-Chinde	1,925	0	1,925	1,925	0	1,925
51207-Melhoramento da Estrada R412: Estrada Magude-Motaze	0	0	0	0	0	0
51208-Melhoramento da Estrada Não Classificada Ntchinga-Chitunda	43,318	0	43,318	43,318	0	43,318
51210: Melhoramento da Estrada R1119:Quelimane-Praia de Zalala	71,933	0	71,933	71,933	0	71,933
51218: Reabilitação da Estrada Regional R601: Estima-Maroeira	7,688	312,256	319,944	7,688	320,782	328,471
51108: Reab. Estrada Reg. R702: CRZ N12-Nacala Velha-Polos Crec	0	68,550	68,550	0	0	0
51109: Reabilitação da Estrada Regional R605: Cruz N304 (Mpulu)	0	108,305	108,305	0	0	0
51110: Reab. Estrada Reg. R604: Ulongue-Domue- Furancungo-Polos	0	118,436	118,436	0	0	0
51201-Melhoramento da Estrada R452/859: Mapapa-Maniquenique	0	0	0	0	0	0
52100: Reabilitação de Estradas Nacionais	734,196	286,783	1,020,979	733,815	219,147	952,962
52101-Reabilitação da Estrada N1: Jardim-Benfica	84,705	0	84,705	84,705	11,836	96,540
52102-Reabilitação da Estrada N1: Xai-Xai-Chissibuca	0	0	0	0	0	0
52103-Reabilitação da Estrada N1: Massinga-Nhachengue	96,942	0	96,942	96,942	0	96,942
52104-Reabilitação da Estrada N7: Vanduzi-Changara	125,800	0	125,800	125,800	0	125,800
52107-Reabilitação da Estrada N380: Macomia-Oasse	358,157	130,697	488,854	357,777	64,286	422,062
52110-Reabilitação da Estrada N6: Beira-Machipanda	0	0	0	0	0	0
52117-Reabilitação da Estrada N1: Namacurra-Rio Ligonha	36,900	0	36,900	36,900	0	36,900
522011-Reabilitação da Estrada N14 - Lot A: Montepuez - Ruaça	31,691	156,086	187,777	31,691	143,025	174,717
52115: Reabilitação da Estrada Nacional N101: Macia Chokwe	0	0	0	0	0	0
52200: Asfaltagem de Estradas Nacionais	3,713,544	6,187,448	9,900,992	3,697,510	8,965,250	12,662,760
52201-Melhoramento da Estrada N14: Lichinga-Montepuez	0	0	0	0	0	0
52202-Melhoramento da Estrada N13: Cuamba - Lichinga	4,924	0	4,924	4,924	0	4,924
52203-Melhoramento da Estrada N13: Cuamba - Nampula	294,984	1,138,977	1,433,961	294,984	1,361,238	1,656,222

Tabela 16: Orçamento e Despesas do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento			Despesa		
	Interna	Externa	Total	Total Interna	Total Externa	Total Geral
52204-Melhoramento da Estrada N103: Gurué – Magige	18,370	30,633	49,003	18,370	10,022	28,392
52205-Melhoramento da Estrada N11: Milange-Mocuba	9,712	294,463	304,175	9,712	30,682	40,394
522011- Melhoramento da Estrada N14 : LichingaLitunde e a Const.	55,458	225,377	280,835	55,458	263,486	318,944
522011- Melhoramento da Estrada N14 : LichingaLitunde	0	0	0	0	0	0
520112-Reabilitação da Estrada N14 - Lot B: Marrupa - Ruaça	252,380	0	252,380	252,380	0	252,380
51204-Melhoramento da Estrada R763: Namaua-Nangade	0	0	0	0	0	0
52210-Melhoramento da Estrada N221 Caniçado - Chicualacuala	834,988	449,242	1,284,230	819,957	774,019	1,593,976
52211-Melhoramento da Estrada N221 Chimoio - Espungabeira	743,964	481,881	1,225,845	743,964	1,432,967	2,176,930
52213-Melhoramento da Estrada N380,R762/775/1260 Mocimboa da Praia - Namoto	824,786	247,199	1,071,985	824,561	6,452	831,012
52214-Melhoramento da Estrada N103-R657:Magige-Cuamba	15,936	456,499	472,435	15,936	259,010	274,945
52220:Asfaltagem da Estrada Nacional N13: Massangulo-Lic	0	569,488	569,488	0	0	0
52215: Melhoramento da Estrada Magoe-Mucumbura	0	0	0	0	0	0
52110: Reabilitação da Estrada N6 entre Beira - Machipanda	0	0	0	0	4,168,372	4,168,372
Construção e Reabilitação de Estradas e Pontes	639,151	0	639,151	638,373	0	638,373
52219: Asfaltagem da Estrada Nacional N13 Cuamba Mandimba	0	528,150	528,150	0	0	0
52218:Asfaltagem da Estrada Nacional N11:Mocuba Milange	18,892	482,231	501,123	18,892	647,477	666,369
52215: Reabilitação da Estrada Nacional N6 Tica-Buzi Nova Sofala	0	1,046,877	1,046,877	0	0	0
53000-Preparacao de Projectos	0	236,431	236,431	0	11,526	11,526
60000: Segurança Rodoviária	57,484	0	57,484	57,484	4,961	62,445
61000-Segurança Rodoviária: Infra-estruturas	46,560	0	46,560	46,560	0	46,560
62000: Segurança Rodoviária: Controle de Carga	10,925	0	10,925	10,925	4,961	15,886
Mobilidade Urbana	1,377,439	0	1,377,439	1,377,439	0	1,377,439
52216: Construção da Estrada N200: KaTembe- Ponta de Ouro	157,264	0	157,264	157,264	0	157,264
Via Circular de Maputo	85,440	0	85,440	85,440	0	85,440
Construcao da Ponte Maputo KaTembe	120,056	0	120,056	120,056	0	120,056

Tabela 16: Orçamento e Despesas do PES/PRISE 2014

Designação do Projecto	Orçamento			Despesa		
	Interna	Externa	Total	Total Interna	Total Externa	Total Geral
Construção da Estrada Circular	229,770	0	229,770	229,770	0	229,770
Reassentamento no Âmbito da Estrada Circular	173,079	0	173,079	173,079	0	173,079
Mobilidade Urbana de Maputo	189,374	0	189,374	189,374	0	189,374
Construção e Reabilitação de Estradas Urbanas	422,457	0	422,457	422,457	0	422,457
Ambiente e Clima	0	11,738	11,738	0	0	0
Desenvolvimento Institucional	0	0	0	0	0	0
Mudanças Climáticas	0	0	0	0	0	0
Coordenação Intersectorial	0	0	0	0	0	0
Divulgação Ambiental	0	0	0	0	0	0
Qualidade Ambiental	0	0	0	0	0	0
Infraestruturas Económicas-M.A.Rodoviários-Obras	0	0	0	0	0	0
Infraestruturas Económicas-M.A.Rodoviários- Assist. Técnica	0	0	0	0	0	0
Infraestruturas Económicas-Fornecimento de Energia Alternativa	0	0	0	0	0	0
Infraestruturas Económicas - Melhoramento de Acesso	0	0	0	0	0	0
Infraestruturas Económicas - Melhoramento de Acesso	0	11,738	11,738	0	0	0
Total	10,912,911	10,996,332	21,909,243	10,674,923	10,449,749	21,124,672

Tabela 17: Contratos de Empreitadas de Obras de Estradas




Projecto	Realização	Ilustração
N14: Montepuez-Ruaça (Lote 1) Província do Niassa	Progresso: Físico - 32% Financeiro – 47% Atraso de 96 semanas em relação ao programa de trabalhos inicial.	
	Actividades Realizadas: Desmatção e limpeza [70 km]; formação do nível da estrada [72 km]; camada de solos seleccionados [50 km]; construção da sub-base [42 km]; construção da base [28 km]; rega de colagem (“prime”) [28 km]; revestimento [26 km] e construção de Pontes [65%].	
	A execução do contrato registou paralisações acumuladas de mais de 25 meses devido aos atrasos verificados nos pagamentos das situações de trabalho. Devido a estes constrangimentos o programa de trabalhos revisto pelo empreiteiro prevê a conclusão da obra em Dezembro de 2015.	
N14: Marrupa-Ruaça (Lote 2) Província do Niassa	Progresso: Físico – 100 % Obras concluídas em Junho 2014 Financeiro – 78 %	
	Actividades Realizadas: Recepção provisória em Dezembro de 2013.	
	Projecto no período de garantia de um ano. Em curso construção de um aqueduto adicional na secção da estrada galgada pelas águas nas últimas chuvas de Fevereiro de 2014.	
N14: Lichinga-Litunde e 7 pontes entre Litunde e Marrupa (Lote 3) Província do Niassa	Progresso: Físico – 42 % Financeiro – 48 % Atrasos de 12 meses em relação ao programa de trabalhos inicial.	
	Actividades Realizadas: Limpeza e desmatção [56 km]; camada de solos seleccionados [34 km]; construção da camada da Sub-base [28 km]; construção da camada da base [25 km]; rega de colagem (“Prime”) [25 km]; revestimento superficial duplo [23 km]; construção de pontes [61%].	
	Contrato esteve paralisado nos primeiros 4 meses de 2014 e de Agosto até finais de 2014, período de análise deste relatório. De conformidade com estas paralisações o prazo de conclusão das obras foi revisto para Dezembro de 2015.	

Tabela 17: Contratos de Empreitadas de Obras de Estradas





Projecto	Realização	Ilustração	
N380: Macomia-Oasse Província de Cabo Delgado	Obra concluída e procedida a entrega provisória em Agosto de 2014, tendo sido inaugurada oficialmente em Novembro 2014. Projecto no período de garantia de um ano.		
N380/R762/R775/R1260: Mueda-Oasse-Mocímboa da Praia-Palma-Namoto Província de Cabo Delgado	Obra concluída e procedida a entrega provisória em Agosto de 2014, tendo sido inaugurada oficialmente em Novembro 2014. Projecto no período de garantia de um ano.		
N13: Nampula / Ribaué (Lote A) Província de Nampula	Progresso	Físico – 98% Financeiro – 95%	
	Actividades Realizadas	Revestimento superficial duplo [99%]; construção de valas de drenagem revestidas [70%]; iniciada sinalização horizontal e concluída construção de aquedutos e “box culverts”.	
N13: Ribaué / Malema (Lote B) Província de Nampula	Progresso	Físico – 93% Financeiro – 83% Conclusão da obra prevista para 31 de Março de 2015.	
	Actividades Realizadas	Construção de base estabilizada com cimento [100 km]; revestimento superficial duplo [94 km]; concluída construção dos aquedutos e iniciada protecção com pedra argamassada; e estão em construção pontes sobre os rios Monapo, Lalaua e Nataleia.	

Tabela 17: Contratos de Empreitadas de Obras de Estradas




Projecto	Realização	Ilustração
	Cerca de 50 km da camada de pavimento em revestimento duplo, com início em Ribaué, apresenta ondulações e refluimento do betume, que está a ser corrigido com uso de pó de pedra, estando em análise, para identificação da solução adequada, a ocorrência de ondulações no pavimento.	
N13: Malema / Cuamba (Lote C) Província de Nampula	Progresso Físico – 39% Financeiro – 46%	
	Actividades Realizadas Desmatação e limpeza [58 km]; construção do leito de estrada [45 km]; camada de aterro (solos e pedra) [44 km]; camada de solos importados (G9) [30 km]; camada de solos seleccionados [30 km]; camada da sub-base e Base [6,88 km]; construção de 45 aquedutos e de pontes em 39%.	
	Aprovados 11km de realinhamento com a linha férrea. Os constrangimentos verificados com esta obra estão relacionados com as distâncias de transporte para a importação de solos G9, G7 e C4.	
N103: Gurué /Magige Província da Zambézia	Obra concluída em Dezembro 2013 e inaugurada oficialmente em Novembro 2014	
N11: Milange/Mocuba (Fase 2) [Lote 1 e 2] Província da Zambézia	Progresso Obra consignada em Junho de 2014. Decorre mobilização do empreiteiro.	
	Actividades Realizadas Iniciadas actividades de topografia, desminagem, prospecção de materiais e identificação das pessoas afectadas pelo projecto e compensação pelos bens afectados. No lote 2 foram executados 6 km do leito da estrada, construção de cinco aquedutos e os desvios para a acomodação do tráfego. Foram ainda executados 1.5 km de movimentos de terra.	

Tabela 17: Contratos de Empreitadas de Obras de Estradas



Projecto	Realização	Ilustração
N103/ R657: Magige-Etatara-Cuamba Províncias da Zambézia e Niassa	Progresso	Obra consignada em Julho de 2013.
	Actividades Realizadas	Concluído e submetido à ANE o projecto executivo para os 45km entre Cuamba e Etatara. Mobilização do empreiteiro e montagem do estaleiro. Em curso: levantamento topográfico; abertura da pedreira e realocação dos postes de transporte de energia. Realizações: desmatção e limpeza do terreno de implantação da estrada [10.2 km]; construção do leito da estrada [8.0 km]; construção de desvios para acomodação do tráfego [10.0 km]; construção de aterros [7.0 km] e iniciados a construção de aquedutos
R602: Mágoe-Mucumburae R601: Estima-Marocera	Progresso	Obra consignada em Julho de 2013
	Actividades Realizadas	Em análise pela ANE projecto executivo da obra. Concluída a construção do estaleiro e desminagem de 20 km da área do projecto. Realizações: desmatção e limpeza [20 km]; construção do leito da estrada [50%]; construção de aquedutos [11 un].
N260: Chimoio-Lucite (Lote 1) Província de Manica	Progresso	Físico – 94% Financeiro – 91%
	Actividades Realizadas	Concluída asfaltagem da estrada; construção da drenagem lateral [65%]; montagem de guardas de segurança [78%]; sinalização vertical [67%] e horizontal [46%]; concluída betonagem da estrutura da ponte sobre o Rio Munhinga; em curso betonagem da estrutura da ponte sobre o Rio Chichidzira.
		Devido a questões orçamentais (atrasos de pagamento), foram suspensas as obras de duas secções da estrada, comprometendo deste modo o cumprimento dos prazos do contrato.
		
		

Tabela 17: Contratos de Empreitadas de Obras de Estradas




Projecto	Realização		Ilustração
N260: Lucite-Espungabera (Lote 2), Província de Manica	Progresso	Físico – 95% Financeiro – 87%	
	Actividades Realizadas	Construção da sub-base [97%]; construção da base [97%]; revestimento superficial duplo [96%]; drenagem lateral [89%]; construção de guardas de segurança [97%]; montagem de sinais verticais [172 un] e sinalização horizontal em 218 km.	
	Iniciados trabalhos de limpeza e encerramento de camaras de empréstimo. Aprovado período adicional de 80 dias decorrentes das chuvas e a extensão da data de conclusão do projecto para Fevereiro de 2015. A obra regista problemas orçamentais resultantes de atrasos no pagamento das IPCs.		
N221: Caniçado-Combumune (Lote 1) Província de Gaza	Progresso	Físico – 77% Financeiro – 81%	
	Actividades Realizadas	Desmatção e limpeza e abertura de desvios concluídos; construção da sub-base [90km]; construção da base [58 km]; rega de impregnação (“prime”) [58 km] e revestimento superficial duplo [52 km].	
	Obras de asfaltagem do troço paralisadas devido aos atrasos no pagamento da componente externa dos IPCs, desde Janeiro 2014.		
N221: Combumune-Mapai (Lote 2) Província de Gaza	Progresso	Físico – 77% Financeiro – 73%	
	Actividades Realizadas	Construção da camada de sub-base [100 km]; construção da camada de base [100 km]; rega de impregnação (“prime”) [100 km]; revestimento duplo [54 km]; sinalização horizontal [4 km].	
	Data de conclusão do projecto estendido para Junho 2015, devido a adição dos 20 km do Lote 1 e da paralisação devido a chuvas anormais. Registam-se demoras na liquidação da componente externa dos IPCs desde Janeiro de 2014. Registou-se incremento significativo do custo da obra em resultado dos atrasos verificados no		

Tabela 17: Contratos de Empreitadas de Obras de Estradas


Projecto	Realização	Ilustração			
	pagamento do adiantamento e dos reajustamentos dos preços da obra (CPAs).				
N221: Mapai- Chicualacuala (Lote 3) Província de Gaza	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">Progresso</td> <td style="width: 33%;">Físico – 100%</td> <td style="width: 33%;">Financeiro – 98%</td> </tr> </table> <p>Obra concluída e realizada a recepção provisória em Outubro de 2014, estando actualmente o período de garantia de 12 meses.</p>	Progresso	Físico – 100%	Financeiro – 98%	
Progresso	Físico – 100%	Financeiro – 98%			

Tabela 18: Contratos de Empreitadas de Obras de Pontes


Projecto	Realização	Ilustração
<p>Construção das Pontes sobre os rios: Sangaze, Pompwe, Macuca e Chidge, na Província de Sofala</p> <p>Construção das Pontes sobre os rios: Muira, Tsanzabue e Nhagucha na Província de Manica</p>	<p>Chidge Betonagem da laje do tabuleiro e muro de ala do encontro.</p> <p>Muira Betonagem de pilar; montagem de aparelhos de apoio; montagem de armaduras para a sapata do encontro; montagem de cofragem para tabuleiro.</p> <p>Nhadine Assentamento das vigas de bordadura e finalização do pré-esforço.</p> <p>Tsanzábue Betonagem da sapata do encontro; betonagem das estacas; impermeabilização de sapata e montagem de armaduras de encontro.</p> <p>Nhancheche Assentamento das vigas de bordadura; execução de camadas de aterro; ensaios de compactação nos encontros</p> <p>Pompwé Betonagem da primeira fase do tabuleiro; betonagem de pilares; aplicação de pré-esforço na laje e betonagem do tabuleiro</p>	
<p>Construção de 13 Pontes entre Ile e Cuamba Estradas N103 e R657</p>	<p>Concluída mobilização do empreiteiro em Dezembro de 2013. Obras iniciadas Fevereiro de 2014</p> <p>Mutabasse Construção de aterro e fabricação de vigas.</p> <p>Muliquela Construção de aterros e de ensecadeira para as escavações</p> <p>Matacasse Construção de estacas e de desvio para acomodação de tráfego.</p> <p>Nivaco Construção de desvio para acomodação de tráfego.</p> <p>Matsitse Cofragem da laje do tabuleiro.</p> <p>Namisagua Cofragem da laje do tabuleiro.</p> <p>Nuhusse Betonagem do encontro.</p> <p>Lúrio Betonagem do encontro e pilar.</p> <p>Muassi Conclusão da construção dos encontros, e iniciada construção da laje do tabuleiro.</p>	
<p>Reabilitação de três pontes na N1, Províncias de Gaza e Inhambane</p>	<p>Inharrime Inspeccionada e elaborado projecto executivo. Elaborado contrato de empreitada para a execução das obras.</p> <p>Save Inspeccionada e elaborado projecto executivo e contrato de empreitada. Adiado início das obras, previstas para Novembro, por insuficiência de fundos.</p> <p>XaiXai Inspeccionada e elaborado projecto executivo e contrato de empreitada. Adiado início das obras, previstas para Novembro, por insuficiência de fundos.</p>	

Tabela 19: Contratos de Serviços de Consultoria (Projectos de Estradas e Pontes)

Projecto	Âmbito	Progressos
Ponte sobre o Rio Incomáti (N201: Xinavane-Magude) Província de Maputo	Elaborado ante-projecto e fiscalização	Submetido o rascunho dos documentos de concurso. - Efectuados pagamentos correspondentes à fase de elaboração de projecto. - Aguarda-se pela disponibilidade de fundos para o lançamento do concurso de obras.
Pontes sobre os Rios Muárua e Chipaca (NC: Quelimane-Madal) Província da Zambézia	Elaborado ante-projecto e fiscalização	Em preparação o draft do anteprojecto. Em curso elaboração de estudos geotécnicos. Atrasos na realização do estudo devido à fraca desempenho do consultor.
N1: Rio Save-Muxúngue (109 km) Província de Sofala.	Elaboração do Projecto de Engenharia da Estrada	O consultor retomou os trabalhos depois de um longo período de suspensão por motivos de segurança. Em curso os trabalhos de campo e negociação das questões contratuais com vista a extensão do período do contrato em virtude do mesmo ter expirado.
N1: Pambara-Rio Save (124 km) Província de Inhambane.	OPRC (Contrato com base no desempenho)	O projecto continua suspenso. Dado que as hostilidades já cessaram, a ANE notificou o consultor para um encontro com vista a retomada dos trabalhos. Até a data espera-se a resposta do Consultor.
N1: Gorongosa-Caia (225 km) Província de Sofala.	Elaboração do Projecto de Engenharia da Estrada	O consultor retomou os trabalhos depois de um longo período de suspensão por motivos de segurança. Em curso os trabalhos de campo e negociação das questões contratuais com vista a extensão do período do contrato em virtude do mesmo ter expirado.
N1: Inchope-Gorongosa (75 km) Província de Sofala.	Elaboração do Projecto de Engenharia da Estrada	O consultor retomou os trabalhos depois de um longo período de suspensão por motivos de segurança. Em curso os trabalhos de campo e negociação das questões contratuais com vista a extensão do período do contrato em virtude do mesmo ter expirado.

Tabela 19: Contratos de Serviços de Consultoria (Projectos de Estradas e Pontes)

Projecto	Âmbito	Progressos
N2: Matola-Boane-Namaacha (66 km) Província de Maputo.	Elaboração do Projecto de Engenharia da Estrada	O consultor submeteu os relatórios preliminares e interinos I, II e o rascunho do relatório final. De acordo com os ToR, o consultor efectuou a apresentação do projecto, o mesmo submeteu o relatório executivo final e o rascunho dos documentos de concurso.
N1: 3 de Fevereiro-Incoluane (19 km) Província de Maputo	Elaboração do Projecto de Engenharia da Estrada	Contrato assinado, em curso o estudo. O consultor já submeteu o relatório preliminar o qual mereceu os comentários da ANE mas suspendeu os trabalhos alegadamente por não ter recebido o projecto na totalidade. Em virtude do contrato ter expirado, foi submetida uma carta ao Banco Mundial solicitando o lançamento do processo para a contratação de novo consultor.
N10/N1: Quelimane-Namacurra (71 km) Província de Zambézia.	Elaboração do Projecto de Engenharia da Estrada	Já foi submetido o esboço do Relatório final ao Banco Mundial. Aguarda-se a submissão do relatório executivo final e documentos de concurso.
N280/N281: Tica-Búzi (135 km) Província de Sofala	Elaboração do Projecto de Engenharia da Estrada	O consultor já se encontra no terreno a fazer levantamentos para a elaboração do projecto de engenharia e já submeteu o relatório preliminar.
N13: Cuamba-Muita (138 km) Província do Niassa	Reabilitação da Estrada	O BAD aprovou o RFP. Em curso o processo de avaliação das propostas técnicas para contratação do consultor com vista a revisão do projecto e fiscalização de obras.

Tabela 19: Contratos de Serviços de Consultoria (Projectos de Estradas e Pontes)

Projecto	Âmbito	Progressos
N13: Muita-Massangulo (94 km) Província do Niassa	Reabilitação da Estrada	O BAD aprovou o RFP. Em curso o processo de avaliação das propostas técnicas para contratação do consultor com vista a revisão do projecto e fiscalização de obras.
N13: Massangulo-Lichinga (89 km) Província do Niassa	Reabilitação da Estrada	Concluído processo de selecção do consultor.
N104: Nampula-Nametil (74 km) Província de Nampula	Reabilitação da estrada	Endereçada carta-convite para as empresas aprovadas na lista curta para submissão de propostas para serviços de consultoria.
N381/R2151: Mueda-Negomano (175 km) Província de Cabo Delgado	Estudo de viabilidade, projecto de engenharia preliminar e projecto de engenharia para a reabilitação da estrada	O consultor encontra-se no terreno a efectuar levantamentos para a elaboração do estudo de viabilidade e já submeteu o relatório preliminar.

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		Integração nacional: estabelecimento de uma rede de estradas que assegure a mobilidade de pessoas e bens a nível nacional Alívio à pobreza: 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					
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			Resultado		X
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	2015	
Metas	Estradas Nacionais	14.1%	14.8%	15.6%	16.5%	17.2%	
	Estradas Regionais	24.8%	26.2%	27.6%	29.1%	30.5%	
	Total	38.9%	41.0%	43.2%	45.6%	47.8%	
Resultados	Estradas Nacionais						
	Estradas Regionais						
	Total		32.7%	33.8%	34.2%		
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		Crescimento económico: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais Transporte: garantir que a rede de estradas opere em complementaridade com outros modos de transporte, como o marítimo, ferroviário e aéreo				
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	2015
Metas	Total	70%	71%	72%	70%	71%
	Primárias	87%	88%	78%	80%	76%
	Secundárias	78%	79%	70%	72%	68%
	Terciárias	70%	71%	63%	71%	68%
	Vicinais	50%	51%	45%	50%	48%
Resultados	Total		72%	73%	74%	
	Primárias		79%	84%	92%	
	Secundárias		88%	71%	78%	
	Terciárias		98%	63%	75%	
	Vicinais		137%	42%	53%	
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		Crescimento económico: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais Integração regional: promover a contínua reabilitação e manutenção das estradas que integram os corredores internacionais, em particular para os países vizinhos, sem acesso ao mar Transporte: garantir que a rede de estradas opere em complementaridade com outros modos de transporte, como o marítimo, ferroviário e aéreo				
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		X
Definição do Indicador		Percentagem da Rede de Estradas Classificadas que é Transitável				
Unidade de Medida		Percentagem				
Período de Análise		2011	2012	2013	2014	2015
Meta	Total	93.0%	94%	(99%)89%	92%	95%
	Primárias	99.0%	98%	90%	95%	91%
	Secundárias	95.0%	98%	87%	92%	88%
	Terciárias	91.0%	94%	88%	90%	94%
	Vicinais	86.0%	93%	88%	90%	91%
Resultados	Total		95%	96%	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		Crescimento económico: 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		X
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	2015
Metas	Custos Administrativos	687,987	675,000	778,592	852,738	935,000
	Capacitação	156,728	179,687	606,836	482,414	229,000
	Man. Estradas, Pontes	4,746,534	3,633,059	6,799,633	9,086,189	6,562,000
	Const., Reab. Pontes	432,586	1,558,061	6,901,008	6,821,315	1,791,000
	Reab., Asphalt. Estradas	4,768,832	7,993,777	39,343,596	33,070,215	7,879,000
	Segurança Rodoviária	90,232	161,335	171,307	181,968	125,000
Resultados	Custos Administrativos		540,872	747,977	742,031	
	Capacitação		174,620	93,796	85,588	
	Man. Estradas, Pontes		3,178,564	3,658,437	3.803.964	
	Const., Reab. Pontes		424,812	1,241,876	767,333	
	Reab., Asphalt. Estradas		6,938,110	9,537,463	14.285.872	
	Segurança Rodoviária		189,303	63,202	62.445	
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 financeiro 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		X
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	2015	
Metas	Não Pavimentadas	75	97	124	157	200	
	Pavimentadas	110	142	182	231	100	
Resultados	Não Pavimentadas		121	94	225		
	Pavimentadas		204	30	85		
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 agrícola 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	2015
Metas	5,000	6,000	7,100	8,200	9,300
Resultados		2,689 (7,689)	2,695 (10,384)	542 (10,926)	
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	Indicador financeiro de análise da percentagem dos recursos de financiamento das despesas do programa de estradas investidos na indústria local de construção de estradas. 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.				
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	2015
Metas	22%	23%	25%	27%	29%
Resultados		28%	25.1%	19%	
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		<u>Crescimento económico</u> : estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais <u>Transporte</u> : garantir que a rede de estradas opere em complementaridade com outros modos de transporte, como o marítimo, ferroviário e aéreo				
Objectivo do Indicador		Análise do comportamento das fontes de recurso de financiamento das despesas do programa de estradas.				
Descrição do Indicador		Produto		Resultado		X
Definição do Indicador		Peso dos Recursos de Financiamento do Programa de Estradas				
Unidade de Medida		Porcentagem (%)				
Período de Análise		2011	2012	2013	2014	2015
Metas	Receitas Internas	51%	37%	12%	16%	52%
	Recursos de Donativos	32%	17%	8%	7%	6%
	Recursos de Créditos	16%	46%	80%	77%	42%
Resultados	Receitas Internas		52%	41%	51%	
	Recursos de Donativos		19%	16%	5%	
	Recursos de Créditos		30%	43%	44%	
Fonte de Informação		Fundo de Estradas (FE)				
Método de Colecta		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: <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	<p>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.</p> <p>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.</p>				
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	2015
Metas	5,554 (111%)	6,100 (100%)	6,600 (100%)	7,600 (100%)	7,600 (100%)
Resultados		5,142 (81%)	4,758 (95%)	4,383 (88%)	
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>Crescimento económico: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais</p> <p>Alívio à pobreza: 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 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.</p> <p>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.</p>				
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	2015
Metas	(13,504) 96%	14,600 (100%)	15,750 (100%)	17,000 (100%)	17,000 (100%)
Resultados		16,167 (81%)	15,273 (109%)	13,838 (99%)	
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 20: Quadro de Avaliação de Desempenho do PES/PRISE

Nr.	Designação e Descrição do Indicador		Un	Metas de Referência 2011	2014			Observações
					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%	45.6%	34.2%	75%	Não atingido
2	Percentagem de estradas classificadas em condições boas e razoáveis (Primárias, Secundárias, Terciárias e Vicinais)		%	70.0%	70%	74%	106%	Atingido
3	Percentagem da rede de estradas classificada que é transitável (Primárias, Secundárias, Terciárias e Vicinais)		%	93.0%	92%	96%	104%	Atingido
4	Medida quantitativa da implementação do programa anual de estradas, relativamente ao PRISE	Custos e apoio administrativo	1,000 MT	687,987	852,738	742,031	87%	Não atingido
		Capacitação técnica e estudos sectoriais	1,000 MT	156,728	482,414	85,588	18%	Não atingido
		Manutenção de estradas e pontes	1,000 MT	4,746,534	9,086,189	3,803,964	42%	Não atingido
		Construção e reabilitação de pontes	1,000 MT	432,586	6,821,315	767,333	11%	Não atingido
		Reabilitação e Asfaltagem de estradas	1,000 MT	4,768,832	33,070,215	14,285,872	43%	Não atingido
		Segurança Rodoviária	1,000 MT	90,232	181,968	62,445	34%	Não atingido
5	Quilómetros de estradas que beneficia de Manutenção Periódica anual	Km de estradas pavimentadas	Km	75	157	225	143%	Atingido
		Km de estradas não pavimentadas	Km	110	231	85	37%	Não atingido
6	Aumento da extensão da rede de estradas distrital transitável em cada ano		Km	800	8,200	542 (10,926)	133%	Atingido
7	Percentagem de despesa anual do programa de estradas realizada pelas empresas nacionais		%	22	27%	19%	70%	Não atingido
8	Peso dos recursos de financiamento do PRISE	GOM	%	51%	16%	51%	318%	Atingido
		Donativos	%	32%	7%	5%	71%	Não atingido
		Créditos	%	16%	77%	44%	57%	Não atingido
Número Total de Indicadores = 16			Atingidos = 5		Não Atingidos = 11		Realização (5/16) = 31%	