

EDIÇÃO 22 - JULHO DE 2024 - DISTRIBUIÇÃO GRATUITA



LEME

PUBLICAÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES



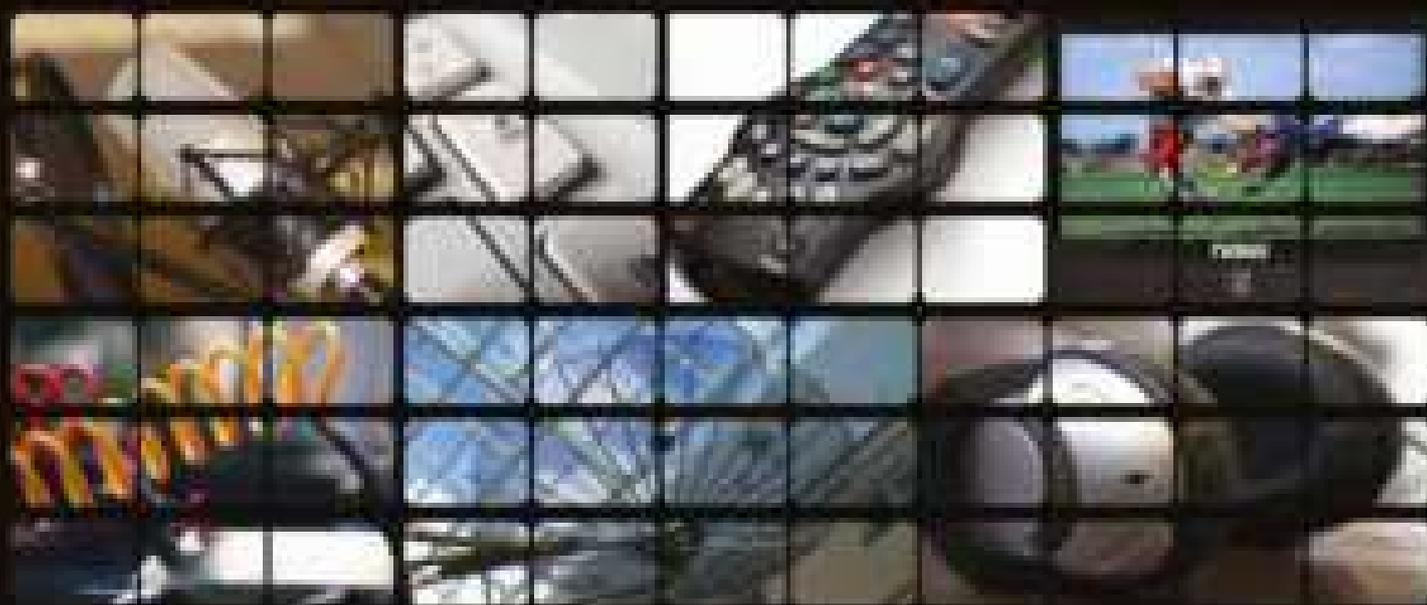
Aeródromo de Mueda aberto ao tráfego comercial

Moçambique Digital



INCM

Moçambique Digital é a nossa aspiração,
é a visão, é o futuro. Um futuro que inicia
hoje, almejado por todos os moçambicanos.
O processo de Migração de Radiodifusão
Análogica para Digital em Moçambique
é inclusivo e irreversível.



EDITORIAL

Sucesso das actividades passa por um forte e acertado investimento e pela gestão criteriosa do capital humano. P4

EM FOCO

Aeródromo de Mueda aberto ao tráfego comercial. P8

MTC implementa Medida 11 do PAE. P10

ACESSIBILIDADE

Extensão da concessão da MPDC para mais 25 anos. P14

Serão investidos mais de USD 2 mil milhões no Porto de Maputo. P16

MTC aposta em Infraestruturas resilientes. P18

USD 10 milhões dinamizam produção nos Corredores. P20

IFEPOM implementa regulação ferro-portuária. P22

MOBILIDADE

Retirada de minérios da N4. P26

Transporte ferroviário melhora mobilidade urbana. P27

Projecto MOVE Maputo transforma a mobilidade urbana. P28

MTC pondera reforço da frota dos articulados . P31

Moçambique lidera transição energética na SADC. P32

MTC dinamiza transporte marítimo em Cabo Delgado. P34

“Como reguladores e fiscalizadores somos rígidos no garante da segurança para salvaguardar a vida”. P36

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Magala recebe enviado da ONU para a Segurança Rodoviária . P40

Projecto de Segurança Rodoviária em prol de um tráfego mais seguro e eficiente . P42

CONECTIVIDADE

MTC promove acesso a telecomunicações nas zonas rurais. P45

REFORMA DE EMPRESAS

LAM explora serviço especializado de carga. P46

Prosseguem reformas na LAM. P48

Processo de Selecção por Concurso escolhe novos quadros no MTC. P49

Novos dirigentes para INCM, INATRO e LAM. P51

METEOROLOGIA

Desafios e perspectivas do INAM, no contexto das mudanças climáticas . P52

Meteorologista do INAM destaca sucesso das previsões sazonais. P55

Governo promove adaptação às mudanças climáticas. P56



PUBLICAÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES DE MOÇAMBIQUE

Propriedade Ministério dos Transportes e Comunicações

Morada R. Mártires de Inhaminga, 336 C. Postal 276 - Maputo Telefones (258) 21359800

E-mail leme@mtc.gov.mz

Director Editorial Verlopes Pascoal Nhampossa Colaboradores ADE; ENA; ESCN; FTC; AMT; CFM; EMODRAGA; TRANSMARITIMA; LAM; ADM; INCM; TMCEL; INATRO; IACM; INAM.

Edição, Revisão, Design e impressão Maxmédia, lda. Tiragem 2000 exemplares

Distribuição Gratuita REGISTO DSF.REG/GABINFO-DEC/2008

FINANCIADO POR:



Sucesso das
actividades
passa por
um forte e
acertado
investimento
e pela gestão
criteriosa
do capital
humano



MATEUS MAGALA

MINISTRO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Prossegue a implementação dos instrumentos de planificação do Governo, nomeadamente o Programa Quinquenal do Governo (2023-2024), o Plano Económico Social e Orçamento (2024), tendo em atenção as cinco prioridades estratégicas do Sector, nomeadamente: Mobilidade; Segurança dos Transportes; Acessibilidade; Conectividade; e Reformas do sector empresarial do Estado no Sector.

Para a transformação que pretendemos implementar no Sector, elaboramos um instrumento orientador, designado a "A nossa Abordagem Estratégica", onde está descrita a nossa visão e o caminho que pretendemos seguir para conseguirmos os resultados projectados. Neste ano, elaboramos um Plano de Execução, onde estão listadas as acções prioritárias a serem implementadas na Íntegra.

MOBILIDADE: nesta prioridade, o nosso foco é desencadear os processos necessários para assegurar uma melhor mobilidade de pessoas e bens, em todos os modos de transporte, nomeadamente o transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e hidroviário, com especial atenção para o transporte de passageiros, principalmente nas grandes cidades onde a demanda continua superior à oferta. Nesta prioridade, estamos a trabalhar na promoção do transporte de massa, nomeadamente comboios de passageiros e autocarros de grande capacidade. Com o apoio do Banco Mundial, estamos a implementar um projecto estruturante que consiste na construção de linhas dedicadas à circulação de autocarros eléctricos (BRT), num montante de cerca de USD 250 milhões.

Nesse contexto, em parceria com o Sector privado, operacionalizamos o transporte de massas, através da introdução de 22 autocarros articulados, com capacidade para 150 passageiros sentados, que estão a descongestionar as paragens nas horas de ponta, nos Municípios de Maputo, Matola, Boane e Marracuene. No quadro da transição energética, o País vai introduzir, ainda este ano, autocarros eléctricos.

A mobilidade de pessoas e bens é igualmente realizada através do transporte marítimo local, onde prossegue a alocação de embarcações para atender às necessidades ao longo da costa moçambicana de e para as diversas ilhas do País. No ano passado, em Outubro, alocamos na Província da Zambézia a embarcação Recamba com capacidade para 40 Passageiros, que garante o transporte confortável e seguro de passageiros na rota Inhasunge - Quelimane, e colocamos igualmente à disposição da população do Lago Niassa e da Ilha de Kanyaka as embarcações Chambo e Kanyaka, totalmente reconstruídos. Nesta prioridade, persiste o desafio de mobilização de recursos junto dos parceiros para prosseguir com os investimentos necessários, tendo em conta que o transporte de passageiros, sobretudo no seguimento urbano, é um investimento social, dada a necessidade do Estado proteger as camadas sociais com fraca capacidade de compra.

SEGURANÇA DOS TRANSPORTES: nesta prioridade, a nossa visão é implementar medidas com vista à protecção de pessoas e bens nos diversos modos de transporte. O nosso foco tem sido no ramo rodoviário e marítimo onde a situação é mais crítica. A nossa intervenção tem sido na reforma legal ao mesmo tempo que estamos a modernizar os sistemas de formação, monitoria e fiscalização do trânsito.

Com o apoio da Coreia, estamos a implementar um projecto avaliado em USD 7 milhões, que consiste no suporte da reforma legal, planeamento estratégico, construção de infraestruturas e equipamentos de promoção da segurança rodoviária. O desafio nesta prioridade são soluções tecnológicas inovadoras para a digitalização dos processos de licenciamento de condutores rodoviários, monitoria e fiscalização do trânsito.

ACESSIBILIDADE: considerando a localização geoestratégica de Moçambique, estamos a implementar reformas para maximizar o enorme potencial das infraestruturas de transporte dos nossos corredores, ligando, com eficiência, os centros de produção com os mercados e centros de consumo, consolidando o papel logístico de Moçambique na região. O País conta com três corredores logísticos que ligam os portos moçambicanos e os países do hinterland, nomeadamente, o Corredor de Nacala, no

"Para a transformação que pretendemos implementar no Sector, elaboramos a "A nossa Abordagem Estratégica", onde está descrita a nossa visão e o caminho que pretendemos seguir"



No Sul, temos o Porto de Maputo, o maior do País, sobre o qual acabamos de assinar o contrato de extensão da respectiva concessão que vai permitir a realização de investimentos de cerca de 2 mil milhões de dólares, com um retorno directo na economia, na ordem de 8 mil milhões de dólares. Este investimento vai reposicionar o Porto de Maputo, no mapa regional e global.



norte; Corredor da Beira, no centro; e o Corredor de Maputo, no sul.

No corredor do Norte, concluímos no ano passado a reabilitação, modernização e ampliação do Porto de Nacala, num investimento de cerca de USD 300 milhões. O Porto de Nacala está conectado a uma infraestrutura ferroviária de 912 Km que se conecta com o sistema ferroviário malawiano. Em Nacala, temos ainda um aeroporto internacional construído para servir como hub da região, dada a sua proximidade com o Médio Oriente, reduzindo os tempos de viagens aéreas entre o Oriente e a Região Austral de África.

Ainda no corredor do Norte, estamos a implementar o Projecto de Comércio e Conectividade da África Austral, num investimento de 230 milhões de Dólares, financiado pelo Banco Mundial, através de um donativo para a construção de cerca de 352 km de estradas alimentadoras da espinha dorsal do corredor de Nacala, duas fronteiras de Paragem Única com Malawi e Zâmbia, mais duas na zona centro com Malawi e uma na zona sul com a África do Sul, totalizando cinco, para além da melhoria da cadeia logística dos produtores do corredor.

No Centro, temos o Porto da Beira que geograficamente fica mais próximo do Zimbabwe, Malawi, Zâmbia e do sul da República Democrática de Congo (RDC). O Porto da Beira tem uma ligação ferroviária com o Zimbabwe, através da linha de Machipanda, onde investimos até ao

ano passado cerca de 200 milhões de Dólares, na sua reconstrução e requalificação, passando de uma capacidade anterior de cerca de 500 mil toneladas por ano para 3 milhões de toneladas, com potencial para o incremento da capacidade, em função da demanda.

A ligação com o Malawi, Zâmbia e sul da RDC ainda é feita por estrada. Concluímos a construção de um ramal ferroviário para o Malawi, porém a sua operação comercial está condicionada à conclusão da reabilitação da linha do lado do Malawi. Ainda no Centro, para garantir melhor a competitividade do Corredor, estamos a empacotar o Projecto de Desenvolvimento da Fronteira de Paragem Única de Machipanda, fronteira que liga Moçambique e Zimbabwe.

No Sul, temos o Porto de Maputo, o maior do País, sobre o qual acabamos de assinar o contrato de extensão da respectiva concessão que vai permitir a realização de investimentos de cerca de 2 mil milhões de dólares, com um retorno directo na economia, na ordem de 8 mil milhões de dólares. Este investimento vai reposicionar o Porto de Maputo, no mapa regional e global.

O Corredor de Maputo tem uma malha ferroviária considerável, que liga o Porto de Maputo à África do Sul, Zimbabwe e ao Reino de Eswatini. Temos projectos de ampliação da capacidade da ferrovia que liga o porto de Maputo a África do sul, para atender à demanda que cria embaraços no trânsito rodoviário na via que vai ao Porto

de Maputo. O Porto manuseou cerca de 31 milhões de toneladas no ano passado. Cerca de 80% desta carga foi transportada por via rodoviária.

Nesta prioridade, os nossos planos consistem na implementação de projectos de ampliação e modernização das infraestruturas de transporte; na aquisição de equipamento rolante (locomotivas, vagões e carruagens) bem como na simplificação de procedimentos administrativos como forma de melhorar a eficiência para atrair mais carga para os nossos corredores.

CONNECTIVIDADE: a intervenção nesta prioridade tem sido focada na coordenação de esforços para a prossecução da expansão da rede e da qualidade dos serviços de telecomunicações para responder à crescente demanda deste serviço, digitalização dos processos produtivos e dos serviços prestados pela administração pública, ao mesmo tempo que melhoramos a promoção da segurança cibernética para proporcionar um ambiente de confiança e segurança aos utilizadores dos serviços de telecomunicações.

Com o apoio do Banco Mundial, estamos a implementar o Programa de Aceleração Digital de Moçambique, avaliado em 200 milhões de Dólares, que vai permitir a criação de bases para a digitalização, através da construção de infraestruturas de telecomunicações, segurança cibernética e digitalização de alguns serviços do Governo.

REFORMAS: nesta prioridade, a nossa visão é desencadear processos, previamente estudados, caso a caso, para a exploração racional dos recursos à disposição das empresas públicas e participadas pelo Estado, da área dos Transportes e Comunicações, para que estas se transformem em centros de receitas para financiar a economia, ao mesmo tempo que cumprem com a sua missão estratégica na promoção do desenvolvimento nacional e da equidade social.

Estamos a intervir na reestruturação da empresa Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) e na empresa Telecomunicações de Moçambique (TMCEL), enquanto decorre uma avaliação mais profunda e, caso a caso, das demais unidades produtivas do Sector.

Reconhecendo que o sucesso das nossas actividades passa por um forte e acertado investimento e pela gestão do capital humano, estamos a implementar planos de formação especializados, ao mesmo tempo que implementamos medidas de gestão que incentivem a competição e iniciativa criativa.

Na edição que o leitor tem em mão, descrevemos, com detalhes os progressos que alcançamos na implementação dos nossos planos, ao mesmo tempo que explicamos a nossa visão sobre o enquadramento dos desafios do Sector. Leia a Revista Leme e contribua para a materialização da nossa visão de transformação e evolução do Sector dos Transportes e comunicações.



Com o apoio do Banco Mundial, estamos a implementar o Programa de Aceleração Digital de Moçambique, avaliado em 200 milhões de Dólares, que vai permitir a criação de bases para a digitalização, através da construção de infraestruturas de telecomunicações, segurança cibernética e digitalização de alguns serviços do Governo.





Aeródromo de Mueda aberto ao tráfego comercial

O Presidente da República de Moçambique, Filipe Jacinto Nyusi orientou, a 16 de Junho de 2024, a cerimónia de inauguração das infraestruturas reabilitadas e o lançamento da primeira pedra para a construção de raiz da aerogare do Aeródromo de Mueda, assinalando assim a abertura desta infraestrutura para o tráfego aéreo comercial.

o regime colonial, que teve a sua génese na província de Cabo Delgado.

Foi nesta vila que, a 16 de Junho de 1960, cerca de 600 moçambicanos foram barbaramente assassinados pelo regime colonial português, ao reivindicarem, pacificamente, o seu direito de liberdade e autodeterminação. A cerimónia de abertura do aeródromo local ao tráfego aéreo comercial ocorreu no âmbito das celebrações desta data.

Com o fim da Luta de Libertação Nacional e a proclamação da Independência Nacional, o Aeródromo passou para o Estado Moçambicano, e, desde então, passou a servir o desenvolvimento de Cabo Delgado e do Moçambique, em geral.

Havendo necessidade de transformar o Aeródromo para uma infraestrutura de operação mista (civil e militar), foi feito um levantamento, do qual se concluiu que, devido à idade e à falta de uso regular, as componentes deste aeródromo, nomeadamente: a pista, caminhos de circulação, placa de estacionamento de aeronaves, vedação,

 Aeródromo de Mueda foi construído na década 60, destinado a fins militares, para o apoio aéreo na contenção da Luta de Libertação Nacional contra



O Aeródromo de Mueda é parte de um pacote de medidas para a melhoria da mobilidade de pessoas e bens na Província de Cabo Delgado, uma província que merece especial atenção, dada a conjuntura que atravessa.



sistema de drenagem, entre outras, estavam degradadas, não oferecendo a segurança necessária para as aterragens e descolagens das aeronaves.

INTERVENÇÕES NO SENTIDO DA RESTAURAÇÃO

Tendo em conta o imperativo de restaurar esta infraestrutura, o Ministério dos Transportes e Comunicações realizou um trabalho de mobilização dos recursos necessários, tendo sido possível um montante de cerca de 835 milhões de meticais, que permitiram as intervenções realizadas, permitindo assim que o Aeródromo fosse aberto para a operação mista.

O trabalho realizado iniciou em Janeiro de 2023 e corresponde à primeira fase da reabilitação do Aeródromo de Mueda. Nesta fase, as intervenções consistiram na requalificação, resselagem e sinalização da pista, caminho de circulação e da placa de estacionamento de aeronaves, construção de uma vedação metálica no perímetro do aeródromo, construção do sistema de drenagem das águas pluviais, entre outras melhorias.

A fase seguinte, a ser concluída nos próximos três meses, irá consistir na construção de edifícios complementares para abrigo e processamento de passageiros

e um edifício para altas individualidades, entre outras infraestruturas.

O Aeródromo de Mueda é parte de um pacote de medidas para a melhoria da mobilidade de pessoas e bens na província de Cabo Delgado, uma província que merece especial atenção, tendo em conta a conjuntura que atravessa.

A visão do Sector dos Transportes e Comunicações (MTC) é a utilização de todos os modais de transporte, nomeadamente o aéreo, rodoviário, marítimo lacustre e fluvial, para atender às necessidades do desenvolvimento de Cabo Delgado.

Nesse contexto, a 9 de Outubro de 2023, foram reabertos o Aeródromo e Porto de Mocimboa da Praia, cujo impacto é incomensurável na logística para o abastecimento da população em produtos de primeira necessidade, bem como no suporte a diversos projectos de desenvolvimento, em curso nesta região.

Refira-se que, ainda este ano, a província de Cabo Delgado recebeu três embarcações mobilizadas pelo Governo, através do Ministério dos Transportes e Comunicações, para a melhoria do transporte seguro de pessoas e bens, de e para os distritos costeiros e diversas ilhas da Província.





MTC implementa Medida 11 do PAE

O Ministério dos Transportes e Comunicações está a implementar a Medida 11 do pacote das 20 medidas de Aceleração Económica (PAE), lançado publicamente, pelo Presidente da República, a 9 de Agosto de 2022.

As medidas estão divididas em quatro grupos, nomeadamente (i) *incentivos fiscais*; (ii) *desburocratização*; (iii) *desenvolvimento económico*; e (iv) *transparência*, com o objectivo global de diversificar as actividades produtivas, aumentar as oportunidades para a sua expansão e assegurar o uso do potencial não utilizado de Moçambique.

A medida 11 visa assegurar o aumento do fluxo de pessoas e o volume de mercadorias com destino ou trânsito por Moçambique e a respectiva implementação está adstrita ao Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), em coordenação com os Ministérios das Obras Públicas Habitação e Recursos Hídricos (MOPHRH), Indústria e Comércio (MIC) e Economia e Finanças (MEF), com a intervenção directa de empresas públicas e privadas como: Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM, E.P.), Aeroportos de Moçambique (ADM, E.P), Kudumba, MPDC, CORNELDER, TRAC e Mcnet, e parceiros de cooperação envolvidos nos corredores (Banco Mundial, Banco Africano de Desenvolvimento e JICA).

Na XIX edição da Conferência Anual da Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CASP-2024), realizada nos dias 16 e 17 de Maio de 2024, o Secretário Permanente do Ministério dos Transportes e Comunicações, Ambrósio Siteo, disse que a Medida 11 do Pacote da Aceleração Económica permitiu dar celeridade nos trabalhos em curso no Sector para a facilitação da movimentação de pessoas e bens no País.

A ACESSIBILIDADE COMO UMA DAS PRIORIDADES

Sobre o enquadramento dado à medida 11 do PAE, nos programas do Sector dos Transportes e Comunicações, o Governante explicou que considerando a localização geoestratégica de Moçambique, o Sector elegeu a Acessibilidade como uma das cinco prioridades da sua actuação estratégica. Nesta prioridade, o Sector está a implementar reformas para maximizar o enorme



O Secretário Permanente do Ministério dos Transportes e Comunicações, Ambrósio Siteo, disse que a Medida 11 do Pacote da Aceleração Económica permitiu dar celeridade nos trabalhos em curso no Sector para a facilitação da movimentação de pessoas e bens no País.

potencial das infraestruturas de transporte dos corredores, consolidando o papel logístico de Moçambique na região.

Para assegurar a implementação da medida 11, a intervenção foi subdividida em três (3) grandes pilares, a saber: (i) simplificação de procedimentos nos principais postos fronteiriços rodoviário e ferroviários; (ii) promoção da actividade de *transshipment*; e (iii) redução de Taxas no Sector Aéreo; e (iv) actividades complementares.

Na componente da simplificação de procedimentos nos principais postos fronteiriços rodoviários e ferroviários foram implementadas diversas medidas a destacar:

- ▶ Eliminação dos processos manuais de emissão dos documentos de importação temporária de viaturas (Temporary Vehicle Importation Permit - TIP), na Fronteira de Ressano Garcia;
- ▶ Eliminação do pagamento da Taxa de Serviço Aduaneiro (TSA) na emissão do documento de Importação Temporária dos Veículos no país;
- ▶ Aprovação do Diploma Ministerial n.º33/2023, de 14 de Fevereiro, que autoriza as entradas múltiplas dos

veículos no país;

- ▶ Assinatura de acordos para a ligação directa (comboios sem fronteiras) com a África de Sul e o reino de Eswatini;
- ▶ Garantia do funcionamento 24h das Fronteiras de Ressano Garcia e Machipanda, entre outras.

CORREDORES MOÇAMBICANOS REGISTAM AUMENTO DE FLUXO

Como resultado destas medidas, os corredores moçambicanos estão a registar o aumento do fluxo de pessoas e volume de mercadorias com destino ou trânsito por Moçambique, com destaque para os seguintes indicadores:

- ▶ Redução do tempos de espera e congestionamento dos camiões na fronteira;
- ▶ Redução dos custos logísticos (cada camião poupa cerca de 750,00 Mt por cada entrada no país);
- ▶ Aumento de operadores do volume de carga (os camiões em trânsito, para o porto de Maputo aumentaram de 800 para 1.500 camiões por dia);



- ▶ Aumento da frequência de comboios e da carga ferroviária proveniente da RSA e de Eswathine para o Porto de Maputo (Com a RSA passamos, de 15 para 21 comboios semanais e com a Eswathini passamos de 2 para 7 comboios). Os volumes de carga duplicaram nas duas linhas.

No que à promoção da actividade de *transshipment* diz respeito, o Sector dos Transportes e Comunicações retirou a obrigatoriedade de desalfandegamento da carga no primeiro porto de entrada para os casos de transferência marítima de carga internacional, bem como a não obrigatoriedade de prestação de garantias no primeiro porto de entrada.

Como impacto imediato desta medida, a actividade de baldeação e transferência de mercadorias está a ganhar nova dinâmica, atraindo navios que escalavam outros portos da região, para depois distribuírem a carga pelos portos moçambicanos.

Para cumprir o comando sobre a redução das taxas no sector Aéreo, já foi elaborada a proposta de revisão do Decreto 74/2009, de 15 de Dezembro, estando em curso o processo de harmonização para garantir a redução das Taxas de Aterragem e de Parqueamento de Aeronaves em cerca de 25%, ao mesmo tempo que isentamos o pagamento da Taxa de Segurança Aeroportuária (TSA) nos Aeroportos de Chimoio, Lichinga e Pemba, para incrementar a exportação de produtos frescos. Foi igualmente reduzida a Taxa de Segurança Aeroportuária (TSA)

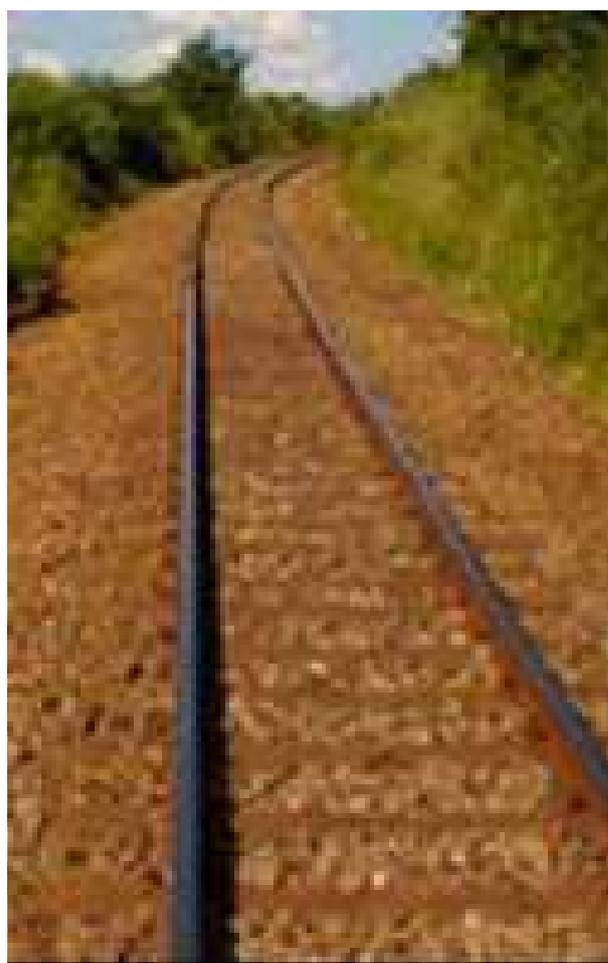
por um ano, para os Aeroportos da Beira, Maputo, Nacala, Nampula, Quelimane, Tete e Vilanculos.

Para além das medidas constantes da Medida 11 do PAE, o Sector dos Transportes e Comunicações tomou a iniciativa de identificar e implementar actividades complementares, como:

- ▶ Melhoria dos procedimentos (criação da linha verde para o ferro crómio no km 4);
- ▶ Pavimentação da entrada do terminal de camiões vazios na Fronteira de Ressano Garcia;
- ▶ Interoperabilidade do sistema do Terminal Rodoviário do Km4, na fronteira de Ressano Garcia com o sistema do Porto de Maputo;
- ▶ Melhoria dos serviços prestados no Aeroporto Internacional de Maputo, (activação das mangas de embarque e desembarque, escadas rolantes, bem como a disponibilização de *Internet* gratuita).
- ▶ Construção e operacionalização do parque de estacionamento de Pessene, medida que está a reduzir congestionamentos na N4 e a melhorar a eficiência nas operações do Porto de Maputo;
- ▶ Duplicação da linha férrea de Ressano Garcia, para permitir maior fluxo de comboios (tempo dos cruzamentos), entre outras medidas.

Como desafios e perspectivas da implementação da medida 11 do PAE, o Secretário Permanente explicou que o processo de implementação deste pacote, no Sector dos Transportes e Comunicações, considerou





Como desafios e perspectivas da implementação da medida 11 do PAE, o Secretário Permanente explicou que o processo de implementação deste pacote, no Sector dos Transportes e Comunicações, considerou o Corredor de Maputo como área piloto, decorrendo o trabalho de engajamento dos diversos actores para igual implementação nos Corredores da Beira e Nacala.

o Corredor de Maputo como área piloto, decorrendo o trabalho de engajamento dos diversos actores para igual implementação nos Corredores da Beira e Nacala.

AS CINCO PRIORIDADES ESTRATÉGICAS

Refira-se que o Sector dos Transportes e Comunicações está a implementar as cinco prioridades estratégicas da sua actuação, nomeadamente Mobilidade, Segurança Rodoviária, Acessibilidade, Conectividade e Reforma das empresas do Sector.

A Mobilidade é composta por quatro plataformas distintas e interligadas, nomeadamente a Rodoviária, Ferroviária, Hidroviária e Aviação. Cada uma requer infra-estrutura, experiência e gestão únicas. Na Segurança Rodoviária, o foco e ênfase desta prioridade é o uso seguro da estrada, velocidades seguras, resposta eficiente pós-acidente, veículos seguros, estradas/bermas seguras e outras.

Na Acessibilidade, onde se enquadra a medida 11 do PAE, a ênfase é desatar oportunidades ainda não exploradas, bem como o potencial económico de muitos corredores naturais de desenvolvimento de Moçambique (incluindo corredores de aviação).

As prioridades do Sector dos Transportes e Comunicações incluem ainda a Conectividade e as Reformas. A Conectividade centra-se nos desafios de desenvolvimento relativos à digitalização, telecomunicações, e tecnologia em geral. Dedicando especial ênfase à inclusão digital rural, enquanto que nas reformas a ênfase é concentrar-se nas principais empresas públicas para abordar os desafios de sustentabilidade a longo prazo. Além disso, o Ministério concentra-se no reforço da gestão bem como na competência e capacidade humana para proporcionar uma transformação crítica e sustentável nestas empresas.



Extensão da concessão da MPDC para mais 25 anos

Em Outubro de 2022, a MPDC submeteu ao Ministério dos Transportes e Comunicações o pedido de extensão do contrato de concessão.

Por trás desse pedido de extensão estava a urgência de investir devido à perda de algumas cargas devido à falta de capacidade instalada no Porto, a conjuntura nacional favorável, incluindo a legislação aprovada no âmbito do Pacote de Aceleração Económica (PAE), e a oportunidade gerada pela situação logística actual da África do Sul. Além disso, o Governo e a MPDC reconheceram a necessidade de aumentar a capacidade e robustez das infraestruturas.

O pedido inicial de extensão era de 10 anos, visando a recuperação dos investimentos propostos pela MPDC. No entanto, o Governo avaliou a importância estratégica de Moçambique na SADC e desafiou a MPDC a investir de forma mais robusta. Após negociações entre a equipa multisectorial do Governo e a MPDC, foram ajustados os fundamentos para o aumento da capacidade do terminal de contentores e do terminal de carvão, entre outros investimentos, resultando numa extensão do período de concessão para 25 anos em contrapartida de um investimento superior a 2 milhões de Dólares americanos.

O processo de extensão da concessão, que teve uma duração de 14 meses, foi robusto e minucioso. Seguidos todos os procedimentos previstos, foi constituída uma equipa técnica intersectorial que efectuou uma avaliação detalhada dos fundamentos e condições do pedido da MPDC para a extensão do período de Concessão do Porto de Maputo.

Após a apreciação positiva feita pela equipa multisectorial criada pelo Governo, foram feitos uma série de ajustamentos, ao longo de quase um ano, para que este projecto que vai alterar o contexto ferro-portuário de Moçambique estivesse alinhado com todas as expectativas dos cidadãos moçambicanos que são, em última instância, os verdadeiros beneficiários da transformação e do desenvolvimento do Porto de Maputo.



Com a extensão da concessão por mais 25 anos, projectam-se benefícios directos para a economia nacional, incluindo mais de 8 mil milhões de dólares em rendas, dividendos e impostos directos. Além disso, prevê-se a geração de mais de 1.000 empregos directos e 5.000 empregos indirectos, contribuindo significativamente para o desenvolvimento socioeconómico do país.

MINÉRIOS DEVEM IR À FERROVIA

A carga tradicionalmente ferroviária como os minérios, que é escoada das minas da África do Sul para o Porto da Beira (carga em trânsito) deve retornar ao sistema ferroviário, exortou o Vice-ministro dos Transportes e Comunicações, Eng. Amilton Alissone. Falando por ocasião da assinatura da Adenda ao Contrato de Concessão do Porto de Maputo, o Vice-ministro deixou um apelo ao CFM, à TRAC e às entidades gestoras da fronteira de Ressano Garcia para que alinhem também os seus investimentos e juntem sinergias ao Porto de Maputo, para o aproveitamento pleno dos investimentos que irão acontecer, durante os próximos anos, nas infraestruturas portuárias.

Em 2023, o Porto de Maputo manuseou cerca de 31 milhões de toneladas de carga diversa, dos quais cerca de 80% é carga rodoviária, facto que provoca uma crescente avalanche de camiões a demandar o porto de Maputo, chegando a atingir um pico diário de cerca de dois mil camiões.

Para reverter esta situação, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique está a realizar investimentos consideráveis no reforço da capacidade da linha férrea de Ressano Garcia.

Falando na cerimónia de assinatura da Adenda ao Contrato de Concessão do Porto de Maputo, o Presidente do Conselho de Administração da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, Eng. Agostinho Langa Júnior, referiu que a empresa que dirige está ciente

da responsabilidade que resulta da extensão do Contrato da Concessão do Porto de Maputo. “Gostaríamos de garantir que tudo faremos para continuarmos a ser um parceiro ideal e comprometido com os desígnios do nosso Governo e Estado”, afirma o Eng. Langa Júnior.

Langa observou que para que o crescimento do Porto de Maputo não torne difícil a vida dos residentes da região Metropolitana de Maputo, o CFM tem estado a trabalhar no sentido de garantir que a maior parte da carga que, actualmente, é transportada por rodovia passe para a via ferroviária.

No cumprimento do seu papel de dinamização do sector para torná-lo moderno, eficiente, competitivo e orientado para o mercado, o CFM investiu, nos últimos cinco anos, mais de USD 910,3 milhões, em infraestruturas e equipamentos, em alinhamento com o desenvolvimento dos Portos de Maputo, Beira, Nacala e Pemba, destacando-se o Porto de Nacala; as Linhas de Machipanda; Sena e Ressano Garcia e diversos equipamentos ferro-portuários.

A nível do Sistema Ferroviário Sul, são exemplos desses investimentos, visando aumentar a capacidade da Linha de Ressano Garcia de 13,0 para 24,0 milhões de tons/ano, a duplicação da Linha - cuja 1ª FASE, numa extensão de 42 km, já foi concluída e custou 80 USD milhões (fundos próprios da empresa). Igualmente, com fundos próprios da empresa, foram adquiridas 6 Locomotivas-órças em USD 23,6 Milhões, 350 vagões-plataforma no valor de USD 24.3 Milhões e, 120 Tank Tainers de USD 3.6 milhões, totalizando USD 131.5 Milhões investidos.

Ainda no mesmo âmbito, está a ser adquirido material circulante para a Linha de Ressano Garcia que consiste em 10 Locomotivas e 420 vagões, dos quais 300 são de bordas altas, para o transporte de minerais e 120 ‘tanktainers’, para combustíveis, num custo total de USD 68,4 Milhões.





Serão investidos mais de USD 2 mil milhões no Porto de Maputo

A Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC) vai investir mais de USD 2 mil milhões na expansão e modernização do Porto de Maputo. O investimento foi acordado na negociação para a extensão da Concessão do Porto, por mais 25 anos, a contar a partir de 2033.

A Adenda ao Contrato de Concessão do Porto de Maputo, que estende o período de concessão, foi assinada, a 23 de Fevereiro de 2024, entre o Governo de Moçambique, representado pelo Vice-ministro dos Transportes e Comunicações, Eng. Amilton Alissone e a MPDC, representada pelo Director Executivo, Dr. Osório Lucas.

O pedido de extensão, um processo iniciado em Outubro de 2022, foi aprovado em Conselho de Ministros a 23 de Janeiro de 2024. O processo de negociação da extensão envolveu uma equipa multidisciplinar, constituída por representantes dos Ministérios dos Transportes e Comunicações, do Trabalho e Segurança Social, Indústria e Comércio, Economia e Finanças, Mar, Águas Interiores e Pesca, Terra e Ambiente, Banco de Moçambique, Instituto Ferro-Portuário de Moçambique (IFEPOM), Instituto dos Transportes Marítimos (ITRANSMAR) e funcionários do MPDC.

INVESTIMENTOS ASSOCIADOS À EXTENSÃO DO CONTRATO

A extensão da concessão teve em vista os investimentos a serem efectuados pela MPDC nos próximos anos, como forma de consolidar a sua posição na região. De um total de 2,06 mil milhões de dólares, prevê-se que mais de 600 milhões sejam investidos nos próximos 3 anos. Os principais investimentos serão feitos no aumento da capacidade do terminal de contentores para 1 milhão de TEUs/ano, no aumento da capacidade do terminal de carvão da Matola para 18 milhões de toneladas/ano e no terminal de carga geral para 13.6 milhões de toneladas/ano. Juntamente com o capital humano, equipamentos e sistemas, estes investimentos irão permitir aumentar a capacidade actual do porto de 37 milhões de toneladas para 54 milhões de toneladas por ano.

Refira-se que, deste 2003, a MPDC já investiu mais de 835 milhões de dólares em infraestruturas, equipamentos de última geração, desenvolvimento do capital humano e sistemas de automação. Esse investimento permitiu aumentar os volumes manuseados pelo Porto em 620% (de 5 para mais de 31 milhões de toneladas).

GANHOS SOCIAIS DA EXTENSÃO DA CONCESSÃO

Como parte da extensão da concessão, estão previstos investimentos sociais estruturantes que trarão inúmeros benefícios tangíveis e intangíveis para as comunidades locais e para o país como um todo. Estes





Além disso, esses projectos sociais não apenas irão melhorar a qualidade de vida das comunidades locais, mas também contribuir para a coesão social, o empoderamento das comunidades e o fortalecimento do tecido social.

investimentos serão executados nos primeiros 10 anos, e neles incluem-se:

- ▶ Construção da ponte de acostagem de Kanyaka, (projecto já em implementação) que não só irá melhorar a conectividade da ilha, facilitando o transporte de mercadorias e promovendo o desenvolvimento económico local, mas também irá garantir uma infraestrutura mais segura e confiável para o movimento de cargas e passageiros;
- ▶ Aquisição da segunda embarcação para o transporte de passageiros de e para a ilha de Kanyaka, proporcionando não apenas maior conveniência para os residentes locais, mas também estimulando o turismo e o comércio na região. Além disso, a melhoria dos serviços de transporte marítimo vai contribuir para o desenvolvimento socioeconómico da ilha e promover oportunidades de emprego e negócios para os habitantes locais;
- ▶ A reestruturação do Centro Náutico da Katembe;
- ▶ Reabilitação e criação de um programa de apoio à Escola Superior de Ciências Náuticas em Maputo, para

cursos de formação na área marítima. Estes aspectos representam um investimento fundamental no desenvolvimento de competências e qualificações locais no sector marítimo. Ao proporcionar acesso à educação de qualidade na área náutica, esses programas não apenas capacitam os jovens com habilidades necessárias para trabalhar no sector marítimo, mas também abrem portas para oportunidades de emprego bem remunerado e carreiras gratificantes;

- ▶ Construção de um Estaleiro Naval;
- ▶ Reabilitação das infraestruturas de Acostagem de Maputo e Katembe, entre outras iniciativas.

Além disso, esses projectos sociais não apenas irão melhorar a qualidade de vida das comunidades locais, mas também contribuir para a coesão social, o empoderamento das comunidades e o fortalecimento do tecido social. Ao promover o desenvolvimento sustentável e inclusivo, esses investimentos sociais vão deixar um legado duradouro de progresso e prosperidade para as gerações futuras.



MTC aposta em Infraestruturas resilientes

O Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, desafia os gestores da empresa Portos e Caminhos de Ferros de Moçambique (CFM, E.P.) a apostarem na construção ou adaptação das infraestruturas ferro-portuárias aos eventos extremos do clima, como cheias e ciclones que tendem a ser mais frequentes e intensos, como consequência das mudanças climáticas que o País e o mundo têm estado a registar nos últimos tempos.

Na abertura do XXVII Conselho de Directores da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, a 25 de Abril de 2024, em Maputo, o Ministro dos Transportes e Comunicações explicou que o País e o mundo têm vindo a ser assolados por cheias e ciclones, com cada vez maior intensidade e frequência, destruindo diversas infraestruturas, que incluem linhas férreas, que, por sua vez, levam à interrupção da circulação de comboios de passageiros e mercadorias, causando avultados prejuízos à economia e restrições na mobilidade da população dependente do transporte ferroviário.

“Reconhecendo que estes fenómenos são cada vez mais frequentes, desafiamos os quadros aqui presentes a reflectir sobre como a empresa pode reforçar a resiliência das suas infraestruturas actuais e futuras face às mudanças climáticas,” disse.



“Reconhecendo que estes fenómenos são cada vez mais frequentes, desafiamos os quadros aqui presentes a reflectir sobre como a empresa pode reforçar a resiliência das suas infraestruturas actuais e futuras face às mudanças climáticas” - Mateus Magala, Ministro dos Transportes e Comunicações

O ano de 2023 iniciou com enxurradas na zona sul e o Ciclone Freddy na zona centro, que causaram danos consideráveis nas linhas férreas e consequente interrupção das circulações. Estes obstáculos imprevistos testam, por um lado, a capacidade de resiliência das infraestruturas e, por outro, desafiam os gestores da empresa, levando-os a procurar soluções que passam pela imaginação e criatividade, tendo em vista a necessidade de implementação dos planos e metas definidas.

Não obstante estes constrangimentos, o Presidente do Conselho de Administração dos CFM, Agostinho Langa Júnior, disse que a empresa se manteve firme no desiderato de concretizar os projectos estruturantes propostos e alinhados com o Plano Quinquenal do Governo 2020-2024, que resultaram num investimento total de cerca de 8.748 milhões de meticais, representando 90% do orçado e um crescimento em relação a igual período homólogo de 2022 em 12%.

Falando na abertura do XXVII Conselho de Directores dos, Agostinho Langa Júnior referiu que, dos projectos previstos para 2023, os CFM anunciam a conclusão de dois principais, nomeadamente, a reabilitação e expansão do Porto de Nacala e a reabilitação da Linha de Machipanda, ambos inaugurados pelo Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, com a honrosa participação dos presidentes da Zâmbia, do Malawi e do Zimbabwe.

Na área Ferroviária o destaque vai ainda para a duplicação da Linha de Ressano Garcia, no troço entre Secongene e Movene - 1ª Fase; a requalificação da Estação Central de Maputo; bem como a Aquisição de Meios Circulantes, nomeadamente de 10 locomotivas e 420 vagões. Na área Portuária, destaca-se a expansão do cais do Terminal de Petróleos do Porto da Beira e a aquisição de dois rebocadores e duas lanchas para o Porto de

Nacala.

A concretização destes projectos, de acordo com o PCA dos Caminhos de Ferro de Moçambique, permitiu que a empresa mantivesse o ritmo dos resultados satisfatórios que tem vindo a registar nos últimos anos. Assim, em relação ao ano 2023, em todo o sistema ferroviário, de Janeiro a Dezembro, foram transportadas cerca de 26,6 milhões de toneladas líquidas, o que significa um crescimento de 8% relativamente ao período homólogo de 2022.

Note-se que nas linhas férreas operadas pela empresa CFM, foram transportadas cerca de 12,4 milhões de toneladas líquidas, representando um ligeiro crescimento de 1% comparativamente a igual período de 2022, em que foram transportadas 12.3 milhões de toneladas líquidas.

Em termos de transporte de passageiros, foram transportados pouco mais de 7 milhões de passageiros, o que corresponde a um crescimento de 25%, quando comparado ao período homólogo de 2022.

A área portuária, sob o ponto de vista global, registou, igualmente, uma apreciável subida, ao manusear 63,4 milhões de toneladas métricas, contra 56,5 milhões de toneladas métricas registadas em igual período de 2022, perfazendo um crescimento de cerca de 12%.

Relativamente aos terminais portuários sob a gestão dos CFM, foram manuseadas, durante o ano de 2023, cerca de 12,3 milhões de toneladas métricas, contra 13,2 milhões de toneladas métricas manuseadas em 2022, o que representa uma redução na ordem de 7%, comparativamente a 2022, como reflexo da queda das exportações do carvão e das importações dos combustíveis líquidos através dos respectivos terminais do Porto da Beira.



USD 10 milhões dinamizam produção nos Corredores

O Ministério dos Transportes e Comunicações alocou, através do Projecto de Comércio e Conectividade da África Austral, USD 10 milhões para o financiamento de projectos de pequenas e médias empresas que operam no sector produtivo, ao longo dos corredores de Nacala e Beira.

A ser gerido pela Agência de Desenvolvimento do Vale do Zambeze, no âmbito do Fundo Catalítico de Investimento e Demonstração, o projecto visa impulsionar a produção ao longo dos Corredores que ligam Moçambique e o Malawi abrangidos pela implementação do Projecto de Comércio e Conectividade da SADC, financiado pelo Grupo Banco Mundial, no valor global de USD 230 milhões.

O Fundo Catalítico para a Inovação e Demonstração é um mecanismo competitivo, orientado pela procura, com princípios de funcionamento bastante estruturados, como forma de garantir a transparência e a necessária confidencialidade no processo de selecção e alocação dos recursos aos beneficiários.

Para a selecção dos beneficiários, foram estabelecidos critérios de elegibilidade que os interessados deviam provar no processo de candidatura, junto da Unidade de





“Estamos a investir na eficiência do manuseamento do porto da Beira, reabilitação e expansão das vias ferroviárias e rodoviárias, simplificação de procedimentos administrativos no desembaraço de mercadorias, entre outras reformas” - *Ambrósio Siteo, Secretário Permanente do Ministério dos Transportes e Comunicações*

Gestão do Fundo Catalítico de Investimento e Demonstração, para posterior aprovação do Comité de Investimento, devidamente constituído para este efeito e liderado pelo sector privado.

Para esta edição, a Unidade de Gestão do Fundo Catalítico de Investimento e Demonstração recebeu 173 pedidos de financiamento, dos quais apenas 100 é que foram canalizados para o Comité de Investimentos por serem os que reuniam os requisitos estabelecidos. Das 100 candidaturas avaliadas, apenas 12 foram aprovadas na última selecção.

TRANSFORMAR OS PRINCIPAIS CORREDORES DE TRÂNSITO EM PLATAFORMAS DE OPORTUNIDADES ECONÓMICAS

No acto da assinatura dos respectivos contratos, na cidade da Beira, o Secretário Permanente do Ministério dos Transportes e Comunicações, Ambrósio Siteo, explicou que a visão do Ministério é transformar os principais corredores de trânsito em plataformas de oportunidades económicas, onde floresce a indústria, comércio, agricultura e outras actividades que exploram o potencial instalado nestas áreas, para gerar emprego e desenvolvimento do país e da região.

“No Corredor da Beira, onde temos o Malawi, a Zâmbia e o Zimbábue, como principais parceiros na utilização das infraestruturas de transporte, estamos a investir na eficiência do manuseamento do porto da Beira, reabilitação e expansão das vias ferroviárias e rodoviárias,

simplificação de procedimentos administrativos no desembaraço de mercadorias, entre outras reformas”, disse Siteo, acrescentando que o mesmo decorre nos corredores de Maputo e Nacala.

Neste processo de reformas, considera-se, igualmente, a transformação dos postos de fronteira existentes em postos fronteiriços de paragem única, para dinamizar cada vez mais os corredores e aumentar a eficiência dos mesmos.

Ainda no quadro de reformas, o Governo de Moçambique aprovou, em Agosto de 2022, 20 medidas de aceleração económica, sendo a Medida 11 deste Programa, relativa à melhoria da competitividade dos aeroportos nacionais e corredores logísticos.

No âmbito da implementação desta medida 11, foi eliminado o processo manual de emissão de documentos para a importação temporária de veículos (TIP) e o pagamento da Taxa de Serviço Aduaneiro (TSA) na emissão da TIP. Foram autorizadas múltiplas entradas de veículos no país, entre outras facilidades, o que permite maior facilidade aos transportadores.

Refira-se que o Projecto de Comércio e Conectividade da África Austral tem intervenções em quatro componentes essenciais, nomeadamente, a redução dos custos comerciais, através da facilitação do comércio; o reforço da coordenação regional e implementação de projectos; o desenvolvimento de cadeias de valor e o reforço de infraestruturas de transporte para a melhoria do acesso ao mercado.



IFEPOM implementa regulação ferro-portuária

Através do Decreto n.º 84/2021, de 18 de Outubro, o Governo criou o Instituto Ferro-portuário de Moçambique (IFEPOM I.P), com o objectivo de garantir a regulação eficaz deste sector em franca expansão. Nesta edição, entrevistamos o Eng. Carlos Bambo, PCA do IFEPOM que aborda os desafios de introduzir no País um novo paradigma de operação ferro-portuária que conta, pela primeira vez, com um órgão regulador.

o nosso entrevistado, Eng. Carlos Bambo, fala do desafio de separar a operação da regulação, problemática do capital humano para este desafio, reforma legal em curso, modelos e perspectivas de operações e concessões ferro-portuárias, bem como a necessidade de expansão da malha ferroviária do País e dinamização da actividade portuária ao longo dos mais 2700Km da costa moçambicana. Acompanhe de seguida a entrevista com o PCA do Instituto Ferro-portuário de Moçambique (IFEPOM I.P), um quadro sénior da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique que recebeu do Governo a complexa missão de reestruturar o sector ferro-portuário de Moçambique.

O surgimento do IFEPOM resultou da reestruturação do Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER). De que forma esta passagem de testemunho vem garantir uma maior especialização e eficácia da regulação do ramo ferroviário?

Penso que a reestruturação do INATTER não tem muito peso na regulação ferroviária no País, apesar desta instituição ter recebido tais competências, como vamos explicar mais adiante. Note que a exploração das linhas férreas suscita problemas específicos. É diferente de comprar um carro, que você compra hoje e amanhã já o pode colocar na estrada a circular, mas nos caminhos de ferro a situação já é diferente. Os caminhos de ferro têm regras próprias para com o público, para com os proprietários das áreas que estão junto da linha férrea, para com os distribuidores

de carga, e mais... Os caminhos de ferro, por si só, por causa da sua tracção, são sempre considerados de domínio público. Portanto, o IFEPOM tem uma grande responsabilidade de promover a segurança e harmonia entre todos os envolvidos nesta indústria. Não é fácil encontrar uma pessoa com capacidade de regular um caminho de ferro que não viveu diante dos desafios. Eu mesmo, apesar do meu percurso ferroviário, tenho certas dificuldades porque as pessoas que me acompanham não conhecem os caminhos de ferro, mas, de qualquer forma, a transição está a ser bem feita.

Sobre o INATTER, permita-me esclarecer que, durante os primeiros meses da nossa existência, aproximamo-nos do Instituto Nacional do Transporte Rodoviário (INATRO), instituição que herdou o acervo do antigo INATTER, com o intuito de poder colher algumas matérias que fossem úteis ao nosso desafio da operacionalização do IFEPOM, particularmente na componente da regulação ferroviária. Contudo e, infelizmente, não encontramos nada, pese embora termos sido bem recebidos e terem-nos sido abertas as portas para tudo aquilo que precisássemos. Mas, ainda assim, os nossos técnicos não encontram nada ligado à regulação ferroviária no INATRO.

Esperamos fazer uma transição entre o IFEPOM e a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. É esta empresa secular que, durante muito tempo, esteve a actuar como operador e regulador, exercendo assim uma dupla função. Então, vamos tentar puxar a experiência de regulação para o IFEPOM. Além disso, toda a matéria ligada à regulação ferroviária encontra-se depositada nos Caminhos de Ferro.

Através do Decreto n.º 84/2021, de 18 de Outubro, o Governo criou o IFEPOM I.P., com o objectivo de garantir a regulação eficaz de um sector em franca expansão. De que modo o Sector Privado contribuiu para o surgimento do IFEPOM?

Como disse, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, antigamente, era simultaneamente operadora e reguladora, daí que começaram a surgir conflitos de interesse, onde outros operadores não aceitavam ser regulados pelo seu concorrente.

Quando aparecemos, começou a haver uma avalanche de privados a dizer que desejavam abrir portos, outros a quererem introduzir comboios na linha férrea, entre os demais que procuravam informações para introduzir

Os Caminhos de Ferro, durante muito tempo, estiveram a actuar como operador e regulador, exercendo assim uma dupla função. Então, vamos tentar puxar a experiência de regulação para o IFEPOM.



Carlos Fernando Bambo Nhangou, Presidente do Conselho de Administração do Instituto Ferro-Portuário de Moçambique (IFEPOM)

os seus serviços nos Caminhos de Ferro.

Embora a linha férrea seja uma propriedade do Estado, está a ser gerida por uma entidade privada, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. Por outro lado, os Caminhos de Ferro têm comboios na mesma linha férrea. Então, para se admitir que outra entidade também entre com a sua locomotiva tem que se combinar com quem está a gerir. Nesse caso, quando dizíamos ao operador que podemos dar licença, mas é necessário coordenar as operações com quem está a gerir a linha férrea. Curiosamente, os potenciais operadores não gostaram muito deste modelo. Portanto, aparecemos com uma entidade independente que pode julgar tanto os Caminhos de Ferro como as outras empresas operadoras porque a dupla função dos Caminhos de Ferro não era bem aceite.

Com a entrada do Sector Privado nas actividades ferro-portuárias, surge a necessidade de definição de critérios uniformes de gestão e operação. De que forma será definida essa padronização?

Temos as conceções ferro-portuárias, umas saíram bem e outras nem por isso... Temos as PPPs (Parcerias Público Privadas), umas saíram bem e outras nem tanto... Neste momento, ainda não desenhamos um sistema padronizado, mas vamos pegar a experiência que temos e averiguar quais delas trazem benefícios ao Estado e, ao mesmo tempo, quais não prejudicam o Sector Privado. Então, vamos estudar essas experiências.

O mercado ferroviário moçambicano é vasto e não segue um único padrão de gestão e operação. Há sempre dois, três ou quatro opções. Repare, existe uma opção em que o operador gere e opera a linha férrea. Há outra opção em que o gestor é diferente do operador, isto é, apesar da linha férrea ser do Estado, ela pode ser gerida por uma entidade privada. Existe outra opção que permite que o operador construa a linha e a opere, mas tem que admitir que os outros também se sirvam dela.

Como disse, o IFEPOM entra num mercado que já funciona com diversas opções e a nossa obrigação é consolidar as experiências que forem as mais adequadas, ao mesmo tempo que ajustamos aquelas opções que não sejam mais benéficas para o desenvolvimento harmonioso do mercado.

O IFEPOM também tem a função de definir as regras de acesso ao exercício de actividade e operações ferro-portuárias, bem como a fiscalização da observância dos padrões técnicos e de segurança ferroviária e portuária. Como é que essa função irá ser estruturada e qual será o capital humano, material e técnico que irá precisar em termos de recursos, nos primeiros três anos?

Qualquer actividade do IFEPOM vai precisar de regulamentação. Quando dissemos, por exemplo, que vamos inspeccionar a linha férrea ou um comboio, temos de ver no respectivo regulamento o que é que isso significa, o



que devemos inspeccionar e que recomendações devem ser dadas. Portanto, estamos neste momento a elaborar os regulamentos. Embora ainda não seja público, já elaboramos o regulamento de acesso, mas ainda faltam outros como o de segurança no trabalho, higiene, entre outros, que serão elaborados assim que tivermos quadros suficientes.

Infelizmente, há muito pouco por escolher por causa das limitações legais, pois não podemos fazer o recrutamento de pessoal e pessoas com especialidade no domínio dos caminhos de ferro não se encontram no mercado.

Estamos a negociar com instituições de ensino, como o Instituto Superior de Transportes e Comunicações (ISUTC), no sentido de formar e mobilizar recursos humanos que sejam capazes de assimilar matérias relacionadas com os Portos e Caminhos de Ferro.

Na sua tomada de Posse, o Primeiro Ministro recomendou o desenvolvimento de um trabalho de concepção dos instrumentos normativos em falta e que participe, activamente, na mobilização do quadro técnico para o pleno funcionamento da instituição. A sua experiência em cargos de gestão irá propiciar uma boa plataforma para cumprir estas recomendações?

Não basta a experiência. Tem de haver capacidade de reposta em tempo útil. Traçamos um plano de acção em prol da implementação efectiva do IFEPOM. Todos esses planos de acções foram bem desenhados e contamos com a contribuição de um consultor, com o apoio do Banco Mundial.

Novamente digo, o grande desafio que temos é o recrutamento de quadros. Para além dos consultores que o Banco pode oferecer, podemos arranjar outros consultores que podem cobrir outras áreas porque a matéria de regulação ferro-portuária é vasta.

O processo de implantação do IFEPOM I.P. decerto impõe uma série de desafios próprios de uma instituição nova, com a perspectiva de tirar o melhor partido da posição geoestratégica de Moçambique. Na sua perspectiva, com que desafios a instituição que representa irá ter de lidar?

Conforme é sabido, somos uma entidade nova. Portanto, primeiro, teremos que confrontar as pessoas de forma a não nos verem como um polícia que as persegue, como nos viam quando aparecemos. A nossa existência é mais para valorizar o trabalho dessas pessoas que estão na área operacional, certificando-as em função das suas qualificações para exercer tal actividade.

Além de ser uma instituição nova, o IFEPOM terá de ter uma visão inovadora, capaz de preparar o Sector Ferro-portuário para os níveis de eficiência logística procurados pelo mercado internacional e regional. Como pensa que essa função poderá ser levada a cabo?

De facto é um grande desafio. Se olhar para a área ferroviária, o caminho de ferro limita-se a uma linha férrea única.



De facto é um grande desafio. Se for a olhar para a área ferroviária, o caminho de ferro limita-se a uma linha férrea única. Há muita gente no Interior que não tem estradas, muito menos caminhos de ferro. E nós precisamos de um modo barato e capaz de transportar muitas cargas que penetrem lá.

Há muita gente no Interior que não tem estradas, muito menos caminhos de ferro. E nós precisamos de um modo barato e capaz de transportar muitas cargas que penetrem lá. Portanto, esse é um dos pensamentos que temos. Desejamos que os caminhos de ferro tenham uma linha que atravesse todo o país do sul ao norte, do Zumbo ao Índico.

Queremos uma malha ferroviária abrangente. Se olharmos para os países desenvolvidos, os seus caminhos de ferro ocupam um espaço de 23 km, numa área de 1.000 km quadrados, ao passo que nós temos 5km numa área de 1.000 km quadrados. Isso significa que estamos no deserto, não temos caminhos de ferro. Outra coisa é que não estamos satisfeitos só com os portos que temos. Queremos ver se é possível dinamizar ou mobilizar a parte costeira para a cabotagem e para permitir o transporte marítimo ao longo da costa em todo o País. Se olhar para a Europa, lá há países pequenos que têm muitos portos, mas nós, num País grande temos muito poucos portos. Assim sendo, queremos essa experiência para Moçambique. Então, precisamos de mobilizar as pessoas a financiar uma linha férrea e que vejam os ganhos que têm, e quem sabe também possamos ter um apoio internacional.

Flamingo plus

Na nossa companhia você está sempre no topo.



Flamingo

Ser membro Plus do Flamingo Club é ter sempre mais.

Com o Flamingo Plus pode frequentar os espaços Lounge e proceder ao check-in no balcão da classe executiva, mesmo quando viaja na classe económica da LAM, ter 10 kg de bagagem suplementar em voos domésticos e 15 kg em voos regionais e acumular milhas sempre que se identifica como Membro Flamingo Plus nas reservas ou check-in.

Para além de todas estas vantagens, pode ainda contar com um tratamento privilegiado, como a prioridade na reserva quando está em lista de espera e os benefícios especiais quando utiliza os serviços dos parceiros.

E porque sabemos que gosta de estar sempre no topo, oferecemos-lhe um bônus de 500 milhas por cada 5.000 milhas acumuladas em viagens, que poderá trocar por bilhetes gratuitos LAM ao atingir o número de milhas necessárias.

Saiba como ser Membro Flamingo Plus em ww.lam.co.mz, através do 21360841/2 ou pelo e-mail flamingoclub@lam.co.mz.

Flamingo
Club





Retirada de minérios da N4

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique e demais intervenientes da cadeia logística e o Corredor de Maputo devem imprimir celeridade nas acções em curso com vista à transferência do transporte de minérios, carga tradicionalmente ferroviária, que tem vindo a ser transportada na N4 para a linha férrea de Ressano Garcia.

“É nossa ambição que o volume da carga transportada no nosso sistema ferroviário deva ser acima de 60% do total da carga dos minérios que são transportados através do porto de Maputo. Daí que desafiamos os CFM a alcançar esta meta nos próximos três anos”, disse Magala.

Para reverter este quadro, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique já está a efectuar intervenções significativas na ampliação da capacidade da linha férrea de Ressano Garcia, que liga o porto de Maputo à vizinha África do Sul, ponto de partida dos minérios manuseados neste Porto, para além da aquisição de mais vagões e locomotivas.

Outro desafio lançado pelo Ministro dos Transportes e Comunicações ao Conselho de Directores dos CFM prende-se com a necessidade de a empresa contribuir para a implementação da decisão do Governo de reestruturar o mercado ferro-portuário nacional, ao criar um regulador neste ramo, marcando a separação das funções de regulação e operação, outrora confiadas aos CFM.

“Reconhecemos a complexidade do processo de transição que deverá contar com o apoio dos CFM, considerando a experiência secular da empresa nestas matérias”, disse o Ministro, acrescentando que a empresa precisa de encontrar mecanismos para melhor contribuir para a implantação e funcionalidade do Instituto Ferro-Portuário de Moçambique, e para a rápida transição para um regime mais aberto e atractivo de competição, tanto nos caminhos de ferro como nos portos.

Transporte ferroviário melhora mobilidade urbana

O Governo aprecia a contribuição da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique no aumento da oferta dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, nomeadamente o aumento de rotas e frequências de comboios urbanos na área metropolitana de Maputo, facto que está a incrementar a mobilidade, em particular, nas horas de ponta.

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique tem vindo a desempenhar um papel fundamental na promoção do transporte de massas. Dadas as suas características de maior capacidade, regularidade e segurança.

“Reconhecemos e encorajamos o esforço que os CFM realizam ao assegurar o transporte ferroviário de passageiros, subsidiado pela empresa em mais de 85% dos custos operacionais, reiterando a orientação do Governo para a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique continuar a prover e expandir o acesso deste serviço à população, sendo nossa expectativa ver mais meios alocados a este serviço essencial para as populações residentes na área metropolitana de Maputo, não só nas horas de ponta, mas, em todo o dia e em todos os dias”, orientou Magala.

No sistema ferroviário centro, a reintrodução do comboio de passageiros na recém-reabilitada e requalificada linha férrea de Machipanda, testemunhada pelo Presidente da República de Moçambique, Filipe Jacinto Nyusi e o Presidente da República do Zimbabwe, Emmerson Mnangagwa, a 23 de Novembro de 2023, está a revitalizar a economia das comunidades, ao longo do Corredor da Beira.



A ligação entre os Municípios da Beira e Dondo tornaram-se mais efectivas e seguras, com a alocação de mais meios ferroviários que estão a tornar regular o transporte dos cidadãos das duas urbes, principalmente estudantes, trabalhadores e comerciantes.

CFM passa a operar o transporte marítimo local

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique passa a operar o transporte marítimo local nas principais travessias e ilhas do País, outrora operadas pela extinta TRANSMARÍTIMA.

De acordo com o Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, esta decisão foi tomada na convicção de que os CFM vão estabilizar as operações que já clamavam por uma intervenção estruturada, ao mesmo tempo que se espera da empresa uma proposta concreta sobre como promover a mobilidade da população, com segurança e dignidade, nas principais travessias do País.

Do trabalho que a empresa tem vindo a realizar, constata-se a estabilização das operações de e para a ilha de Kanyaka, na cidade de Maputo, Quelimane–Recamba, na província da Zambézia e no Lago Niassa, sendo expectativa do Governo que este processo abranja mais locais, onde as necessidades se mostram extremas, como a província de Cabo Delgado que tem merecido especial atenção, dada a conjuntura que esta parcela do país atravessa.



Projecto MOVE Maputo transforma a mobilidade urbana

O Governo de Moçambique, em parceria com o Banco Mundial, lançou o ambicioso Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo, conhecido como MOVE Maputo. Com um financiamento de 250 milhões de dólares americanos, o projecto visa revolucionar o transporte na região ao longo de um período de cinco anos, que vai de 2023 a 2027.

De acordo com um texto sobre o 'Nível de Implementação do Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo', partilhado pela Agência Metropolitana dos Transportes, o projecto foi implementado pelo Ministério dos Transportes e Comunicações e a Agência Metropolitana de Maputo, em colaboração com os Municípios de Maputo, Matola, Boane, Marracuane e Matola Rio.

O MOVE Maputo tem como objectivo principal



Fátima Arthur, coordenadora da Unidade de Implementação do Projecto MOVE Maputo

melhorar a mobilidade e acessibilidade através da introdução de um sistema de Transporte com Autocarros Rápidos, conhecido como BRT.

O BRT – um sistema que prioriza os autocarros em vias segregadas – está previsto para um corredor de 22 km, que se estende desde a Baixa da Cidade de Maputo até à Praça dos Combatentes, e posteriormente até Albazini, Zimpeto, Zona Verde, Matola Gare e Marracuene. Além



disso, o projecto inclui a reabilitação de importantes artérias nas cidades de Maputo e Matola, as melhorias para o acesso seguro aos bairros e a integração de corredores, o fortalecimento institucional e regulatório do transporte urbano, e a profissionalização da indústria do transporte público.

O mesmo texto refere ainda que os principais beneficiários do projecto incluem cerca de 140.000 passageiros por dia do BRT, além de residentes nas áreas beneficiadas pelas melhorias viárias. O sector privado também irá beneficiar com o acesso aos centros de negócios e empreendimentos. Operacionalmente, as cooperativas e os operadores de chapa serão beneficiados com regulamentações aprimoradas e treinamento, visando contratos fortalecidos e formalização.

O QUE JÁ FOI ALCANÇADO NO ÂMBITO DO PROJECTO

Desde o lançamento oficial em Abril de 2023, pelo ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, o projecto MOVE Maputo alcançou realizações significativas em apenas 12 meses. O estudo detalhado para confirmar a viabilidade técnica e financeira do BRT está em andamento, com previsão de conclusão estimada para meados de 2024. Além disso, a reabilitação de importantes artérias já está em curso, com obras previstas para a pavimentação e asfaltagem em várias áreas de Maputo e Matola.

No âmbito do fortalecimento institucional e regulatório do transporte urbano, o projecto está a realizar seminários para revisão do quadro regulatório de transportes, incluindo o Código de Estrada e Automóveis. A formação de formadores para o transporte público urbano também está em andamento no sentido de garantir serviços de qualidade aos passageiros.

MISSÃO É GARANTIR O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E INCLUSIVO DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

O MOVE Maputo procura não apenas transformar a mobilidade urbana na região, mas também visa garantir salvaguardas sociais e ambientais. Com a conclusão dos instrumentos ambientais e sociais necessários em 2024, o projecto avança para garantir o desenvolvimento sustentável e inclusivo da área metropolitana de Maputo, de acordo com o documento.

Em entrevista a Fátima Arthur, coordenadora da Unidade de Implementação do Projecto, destacou a importância dos operadores privados no ecossistema de transporte público. “Reconhecemos a necessidade de integrá-los de forma eficiente em nosso sistema de transporte, mantendo um foco contínuo na experiência do passageiro.”

Fátima Arthur enfatizou também os desafios únicos enfrentados pelo Projecto, dadas as limitações de infraestrutura e de espaço numa cidade já estabelecida. “Estamos comprometidos em minimizar o impacto nas



MOBILIDADE

Quanto aos planos futuros, o projecto piloto visa expandir-se para outras províncias e áreas metropolitanas, com o objectivo de proporcionar uma mobilidade ainda melhor em todo o país.

comunidades locais e garantir uma integração dos municípios à escala metropolitana sob a coordenação da AMT, no que respeita a planeamento, regulação e gestão de transportes públicos”

Com uma visão abrangente e centrada na eficiência, sustentabilidade e acessibilidade, o projecto MOVE Maputo está a pavimentar o caminho para uma nova era na mobilidade urbana. Ao criar alternativas inovadoras e promover o progresso em toda a cidade, MOVE Maputo está definido para deixar um legado duradouro na vida dos residentes de Maputo. A cidade está preparada para uma transformação sem precedentes, e MOVE Maputo está a liderar o caminho para um futuro mais dinâmico e conectado.

AUTOCARROS ARTICULADOS

Machaure Gedeão Alberto, Administrador Executivo da Agência Metropolitana de Transportes (AMT), descreveu os avanços significativos alcançados com a introdução dos novos autocarros articulados na Área Metropolitana de Maputo. Essa iniciativa, fruto de um esforço conjunto entre o Governo e as empresas municipais de transporte de Maputo e Matola, identifica um marco histórico na melhoria da mobilidade urbana no grande Maputo.

Com capacidade para até 114 passageiros sentados e 32 em pé, os autocarros articulados têm sido uma solução eficaz para atender à crescente demanda de transporte público na região, principalmente nas horas de partida. Machaure destacou a importância do apoio do Ministério dos Transportes e Comunicações, liderado por Sua Excia Mateus Magala na introdução desses veículos, evidenciando o esforço colaborativo entre as partes interessadas.

O consórcio BMM Metro (Buscor Maputo Matola), formado pelas empresas municipais de Maputo (EMTPM) e Matola (ETM), em parceria com a empresa sul-africana Buscor, tem sido fundamental na operacionalização desse projecto. Com um total de 22 autocarros articulados já em Maputo, espera-se que 20 deles estejam em circulação constante, proporcionando um maior conforto e eficiência aos passageiros, enquanto os outros dois ficam como substitutos, em caso de avaria.

As principais rotas de circulação dos mesmos foram cuidadosamente seleccionadas com base na demanda da população em áreas como Boane, Matola Gare, Machava, Tchumene, e Zimpeto, referiu Machaure, e frisou que o objectivo é garantir uma cobertura abrangente em toda a área metropolitana, reduzindo as enchentes nas paragens e melhorando a mobilidade dos cidadãos.

Machaure ressaltou ainda os benefícios práticos dos autocarros articulados, como circular em horários pré-definidos, a disponibilidade de assentos, segurança e uma



Machaure Gedeão Alberto, Administrador Executivo da Agência Metropolitana de Transportes (AMT)

viagem condigna, proporcionando uma experiência mais confortável e tranquila aos passageiros. Além disso, enfatizou que o consórcio BMM possui um amplo estoque de peças para garantir a manutenção rápida desses veículos sempre que necessário, assegurando um serviço de qualidade e confiabilidade.

Quanto aos planos futuros, o projecto, depois da sua consolidação na Área Metropolitana de Maputo, pretende-se expandir para outras províncias e futuras áreas metropolitanas, com o objectivo de proporcionar uma mobilidade ainda melhor em todo o país. Machaure enfatizou que os autocarros articulados não substituirão os veículos existentes, mas que irão complementar o serviço, oferecendo uma opção adicional para atender à crescente demanda de transporte público na Área Metropolitana de Maputo.

Essa iniciativa representa um passo significativo em direcção a uma metrópole mais conectada e acessível a todos os seus cidadãos, demonstrando o compromisso do Governo, representado pelo Ministério dos Transportes e Comunicações em melhorar a qualidade de vida e a infraestrutura urbana na Área Metropolitana de Maputo.





MTC pondera reforço da frota dos articulados

O Sector dos Transportes e Comunicações pondera o aumento da frota de autocarros articulados que operam na área metropolitana de Maputo, após o desempenho positivo desta iniciativa com o uso de 22 autocarros articulados e do seu respectivo impacto na melhoria da oferta do transporte e melhoria da mobilidade urbana.

A necessidade da consolidação e expansão das operações dos autocarros articulados surge em reconhecimento dos bons resultados que esta iniciativa está a registar, na melhoria da oferta do transporte público urbano na área metropolitana de Maputo, principalmente nas horas de ponta, nos troços onde estes meios operam.

Fonte do Ministério dos Transportes e Comunicações assegurou que o Sector está a monitorar, com satisfação, o desempenho positivo desta iniciativa e o respectivo impacto na melhoria da oferta do transporte e melhoria da mobilidade urbana. Com a entrada em operações dos 22 autocarros articulados, a área metropolitana recebeu

uma capacidade de transporte de mais de 2.920 passageiros por viagem.

Uma ronda efectuada pela nossa reportagem nos corredores que ligam as cidades de Maputo e da Matola, através da N4 e da estrada circular, constatou o impacto destes autocarros, nas primeiras horas do dia, sendo que os mesmos estão a contribuir para a redução da quantidade dos passageiros que escalam as paragens para usar um meio de transporte público, essencialmente, para o centro da cidade de Maputo.

No processo de busca de soluções para a melhoria do transporte público na área metropolitana de Maputo, em Dezembro do ano passado, chegaram ao País 22 autocarros articulados, com capacidade para transportar 114 passageiros sentados e 32 em pé, por cada autocarro. Os autocarros estão a ser operados pela "Buscor Maputo Matola Metro", uma sociedade criada entre um parceiro da África do Sul (Buscor) e as empresas municipais de Maputo e da Matola.

USO DE VEÍCULOS COM MAIOR CAPACIDADE É VANTAJOSA

Devido à necessidade de melhor organização e de questões administrativas ligadas à criação e operacionalização da nova empresa, a operação efectiva dos autocarros arrancou em finais de Abril. Neste momento, os autocarros já estão a operar em todas as seis rotas planificadas, nomeadamente Praça dos Trabalhadores - Tchumene; Praça dos Trabalhadores - Boane; Praça dos Trabalhadores - Matola Gare. Num formato circular, os autocarros articulados estão a operar igualmente nas rotas Guerra Popular- Magoanine, Jardim, Guerra Popular e vice-versa e na rota Guerra Popular- Costa de Sol, Zimpeito, Brigada Montada, Guerra Popular e vice versa.

A escolha de veículos de maior capacidade afigura-se vantajosa por reduzir o número de veículos que transitam na via pública e por dar uma maior resposta sobretudo na hora de ponta. Um único autocarro transporta passageiros de 10 minibus de 15 lugares, só para citar alguns exemplos das vantagens destas operações.

Como perspectiva, estes 22 autocarros constituem o arranque de uma iniciativa que deverá ser replicada, ajustando-se aos desafios que forem identificados durante a operação e à gestão destes meios. Neste momento, decorrem contactos para o reforço da frota, devendo os quantitativos e as datas precisas das aquisições a ser anunciadas pelo Sector dos Transportes e Comunicações.



Moçambique lidera transição energética na SADC

Moçambique possui um potencial que confere ao país uma posição privilegiada como fonte de energias limpas que podem desempenhar um papel crucial na descarbonização da economia da SADC.

Na apresentação pública do primeiro carro eléctrico da Embaixada do Reino dos Países Baixos, o Ministro dos Transportes e Comunicações destacou a energia hídrica e as abundantes reservas do gás natural como recursos fundamentais para a descarbonização da economia nacional e regional.

Apesar de pertencer ao grupo de países com baixas emissões de gases poluentes, os impactos de destruição do meio ambiente levam o país a assumir cada vez maior destaque no diálogo regional e global sobre a preservação do meio ambiente.

Assim, em harmonia com os esforços globais sobre a preservação do meio ambiente, o Governo de Moçambique aprovou em Novembro de 2023 a Estratégia de Transição Energética, desenvolvida para direccionar, de forma deliberada e clara, o desenvolvimento do sector energético do país de forma a garantir uma transição justa, equilibrada e inclusiva.

No dia 29 de Fevereiro de 2024, o Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, e a Embaixadora do Reino dos Países Baixos, Elsbeth Akkerman, participaram na reflexão sobre a adopção de energias limpas para os transportes em Moçambique. Co-organizado pelo MTC e a Embaixada do Reino dos Países Baixos, o evento tinha como objectivo estimular o diálogo e promover a adopção de conhecimento e tecnologias em prol da descarbonização dos transportes e formas mais sustentáveis de vida, consumo e de trabalho.

Durante este evento, a Embaixada do Reino dos Países Baixos efectuou uma demonstração pública do primeiro carro eléctrico e o respectivo sistema de recarregamento, através de energia solar, captada por um sistema de painéis solares, adquirido por esta entidade diplomática para os seus serviços protocolares em Maputo.



Na reflexão que juntou diversas entidades do Estado e os importadores de veículos, operadores dos transportes, ambientalistas e demais forças vivas da sociedade civil foram apresentadas contribuições concretas sobre o movimento nacional e global da transição energética.

A PROBLEMÁTICA DAS INFRAESTRUTURAS NA DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES

Os participantes reconheceram a problemática das infraestruturas como um dos factores críticos na descarbonização dos transportes, uma vez sendo limitada a rede de abastecimento ou o recarregamento das viaturas descarbonizadas. O exemplo dos painéis solares como fonte para o recarregamento das baterias, apresentado pela Embaixada do Reino dos Países Baixos, foi considerado um dos caminhos para dar resposta a este desafio. No entanto, os participantes apelaram para uma reflexão mais abrangente, considerando um movimento nacional e massivo da importação e comercialização de viaturas que usam combustíveis amigos do ambiente.

O carro eléctrico, apresentado pela Embaixada do Reino dos Países Baixos, tem uma autonomia energética de mais de 400 Km. Porém, a fonte de recarregamento das respectivas baterias só se encontra num único ponto, facto que limita o seu raio de circulação a uma distância não superior a 200Km, como forma de permitir o retorno da viatura à fonte de recarregamento.

Para além da rede de infraestruturas de abastecimento das viaturas que usam combustíveis amigas do ambiente, os participantes apresentaram a necessidade de uma reforma legal profunda para o incentivo da importação e comercialização de viaturas descarbonizadas.

Solicitado a pronunciar-se sobre os desafios colocados, o Ministro Magala reconheceu haver um caminho longo a percorrer para a implementação efectiva da transição energética em Moçambique. "Temos consciência

dos desafios que teremos de enfrentar para implementar uma efectiva transição energética. Porém, a nossa presença neste local testemunha a convicção que temos sobre o potencial de Moçambique para dar a sua contribuição na mudança dos paradigmas energéticos, desde a primeira Revolução Industrial."

Magala prosseguiu, assegurando que o Governo está determinado a implementar todas as reformas necessárias para a materialização da Estratégia de Transição Energética já aprovada, que inclui a reforma legal, mobilização de parceria e a criação de um ambiente apetecível para os investimentos necessários para a efectiva transição energética, que inclui a descarbonização dos transportes.

Enaltecendo o potencial de Moçambique, o Ministro Magala destacou que para além do País ser uma fonte relevante de produção e exportação de energias limpas, existe no País matéria-prima para gerar uma cadeia de produção neste processo de transição energética. "As viaturas eléctricas usam baterias para acumular energia, dispositivos fabricados com base em grafite e lítio, matéria-prima que existe em Moçambique. Nestes moldes, podemos instalar indústrias de produção de baterias no País, a custos bastante competitivos, acelerando assim a massificação do uso de viaturas eléctricas no país e na região".

Para se conformar com a Estratégia de Transição Energética e o movimento global da descarbonização dos transportes, o Ministro Magala referiu-se à decisão tomada pelo Ministério dos Transportes e Comunicações de alterar a fonte de energia dos autocarros a serem importados para o BRT, na zona metropolitana de Maputo, de diesel para energia eléctrica, a electrificação da linha férrea de Ressano Garcia que liga o Porto de Maputo à África do Sul, entre outras iniciativas.



MTC dinamiza transporte marítimo em Cabo Delgado

A província de Cabo Delgado conta, a partir de Abril, com três embarcações mobilizadas pelo Governo, para a melhoria de transporte seguro de pessoas e bens, da cidade capital aos distritos costeiros e diversas ilhas da província, anunciou, o Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala.

Trata-se de um navio de 120 metros de comprimento, com capacidade para 6.5 mil toneladas de carga diversa, mobilizado pelo Ministério dos Transportes e Comunicações junto de um parceiro privado que deverá ligar a província de Cabo Delgado (Pemba, Mocímboa da Praia, Afunge, e outros portos da província) e os principais portos do país (Maputo, Beira, Nacala e Quelimane), mediante requisição das autoridades da província de Cabo Delgado.

A segunda embarcação ficará baseada na província de Cabo Delgado e tem o comprimento de 29 metros, capacidade para transportar 70 toneladas de carga diversa, 80 passageiros, 4 viaturas ligeiras e um tanque de água potável, agregando uma enorme vantagem por ter um calado de apenas 1,7 metros, facto que vai facilitar a aproximação à costa, mesmo em locais de infraestruturas de acostagem precárias, nas principais ilhas da vasta província de Cabo Delgado.





Neste pacote, está incluída a aquisição, por parte do Governo, de dois motores para a restauração e retoma de operações da embarcação “Mugeca”, vocacionada para o transporte de passageiros, da cidade de Pemba aos distritos costeiros e principais ilhas da província. A embarcação “Mugeca” tem capacidade para o transporte de 80 passageiros e respectiva bagagem.

Falando momentos depois de visitar a Doca de Pemba, o Ministro Magala explicou que o Ministério dos Transportes e Comunicações mobilizou estes recursos, solicitados pelo Governo da província, no âmbito do cumprimento da orientação dada pelo Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, sobre a necessidade de o Governo central dedicar especial atenção à província de Cabo Delgado, dado o contexto adverso que a província está a atravessar.

“A cabotagem marítima é uma opção já identificada pelo Governo para todo o País, dadas as características de Moçambique, um país longo, com mais de 2.700 Km de costa, onde foram erguidos importantes portos, secundários e terciários, em quase todas as províncias costeiras do País. No entanto, decidimos priorizar a província de Cabo Delgado, em reconhecimento do momento adverso que a província atravessa. Assim, julgamos ter sido dado o primeiro passo para prover meios para a província, proporcionar o transporte condigno de pessoas e o aprovisionamento seguro de bens de primeira necessidade, incluindo a dinamização da comercialização

agrícola e de produtos pesqueiros”.

ESTÁGIO DA CABOTAGEM MARÍTIMA

Sobre o estágio geral da revitalização da cabotagem marítima, o Ministro Magala observou que esta deve ser considerada uma opção segura por todos os intervenientes da cadeia logística, uma vez que o papel do Governo é criar o ambiente necessário para o investimento privado no mercado nacional.

Nesse contexto, o Ministério dos Transportes e Comunicações já fez um levantamento dos constrangimentos que imperavam no desenvolvimento da cabotagem marítima, tendo decidido pela redução das taxas portuárias, mecanismos de licenciamento e inscrições das embarcações para a cabotagem no país, taxas de navegação, entre outras obrigações devidas pelo exercício desta actividade, sendo expectativa do Governo ver o sector privado a liderar as operações, ao mesmo tempo que o Governo continua a realizar os ajustamentos que se mostrarem necessários.

Outro elemento fundamental para a viabilização da cabotagem marítima é a disponibilidade de carga nos movimentos ascendentes e descendentes das rotas marítimas nacionais, para permitir que o custo de frete não seja apenas num sentido. Neste momento, a demanda desta actividade é da distribuição da carga dos portos principais (Maputo, Beira e Nacala), não havendo igual demanda nos fretes de retorno.



PCA do ITRANSMAR, Unaiite Mustafa

“Como reguladores e fiscalizadores somos rígidos no garante da segurança para salvaguardar a vida”



A presente edição da Revista LEME entrevistou Unaiete Mustafa, PCA do Instituto de Transporte Marítimo (ITRANSMAR), que é a entidade reguladora dos transportes marítimos. Mustafa menciona os feitos principais desde que se extinguiu o INAHINA e o INAMAR para se formar o então ITRANSMAR bem como os actuais desafios da fiscalização do transporte marítimo em Moçambique.

Com apenas três anos a operar como Instituto de Transporte Marítimo, que avaliação faz dos trabalhos levados em curso?

Faço uma avaliação positiva. O ITRANSMAR é uma nova instituição, mas as suas atribuições e competências não o são. Já vinham sendo exercidas por instituições que foram extintas aquando da constituição do ITRANSMAR, nomeadamente o Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação (INAHINA) e o Instituto Nacional do Mar (INAMAR).

Após a extinção destes dois institutos, houve uma avaliação das novas atribuições e competências do ITRANSMAR que teriam sido adquiridas destas, tais como o registo, segurança, inspecção e certificação de navios e tripulantes e a sinalização marinha, com vista a realizar-se o trabalho de inserção dos funcionários administrativos e especialistas de diferentes áreas provenientes dos institutos extintos.

Como foi o processo de familiarização dos funcionários provenientes dos dois institutos?

Do ponto de vista de continuação dos trabalhos foi uma transição meramente pacífica. Os grandes desafios que tivemos foram os de familiarizar os funcionários face às novas reformas impostas pelo Governo ao extinguir o INAHINA e o INAMAR de modo a torná-las uma única. Depois que o Conselho de Ministros aprovou a criação dos institutos, cabe a estes administrativamente criar instrumentos legais tais como o estatuto orgânico, o regulamento interno e aprovar uma série de tantos outros

regulamentos que operacionalizam as suas atribuições e competências. Por exemplo, no dia 13 de Junho, publicamos o último regulamento aprovado a nível do sector dos transportes e do ITRANSMAR, denominado “Regulamento de Agenciamento de Navios, Cargas e Serviços Complementares”, que é o resultado da necessidade de regulamentar todas as atribuições, tratando-se de uma instituição nova. Este regulamento prevê 60 dias para a sua socialização, um procedimento que vai decorrer a partir do dia 19 de Junho na Beira e em cada capital provincial, principalmente nas cidades costeiras onde temos portos. O processo de socialização vai abranger os operadores portuários, agentes transitários de carga, agentes de navios e outros interessados no regulamento. E é neste período de socialização que esclareceremos todas as dúvidas possíveis e como é que o regulador irá implementá-lo.

Que factores estiveram por detrás do trabalho de manutenção das boias de sinalização, recentemente realizado?

O primeiro factor é que faz parte do cumprimento das nossas atribuições realizar a manutenção, substituição ou reposição das boias de sinalização marítima e das ajudas à navegação, no geral, em todos os canais de acesso aos portos nacionais. E, segundo, faz parte do cumprimento do nosso plano de actividades. Préviamente realizar a manutenção, reposição e substituição das boias este ano em todos os portos nacionais. Começamos, há menos de uma semana e meia, no porto de Maputo e o término está previsto para o dia 14 de Junho. Fez-se a manutenção de 43 boias que o canal de acesso ao porto de Maputo tem, porém a grande prioridade foi a de repor as que estavam desaparecidas e apagadas. Felizmente, o relatório que temos hoje é de que todas elas já estão no lugar, o que significa que estamos a cumprir com as exigências da Organização Internacional da Sinalização Marítima. Queremos continuar a prestar serviços de qualidade e a garantir que a indústria marítima e os navios que demandam os nossos portos tenham confiança de que são canais seguros.

Qual é o actual estágio da cabotagem marítima em Moçambique?

Nós tivemos um passado muito bom logo após a independência. Tínhamos uma empresa denominada NAVIC e a mesma detinha uma média de 14 a 18 navios pertencentes ao estado moçambicano. Infelizmente, por causa da conjuntura, actualmente não temos uma frota nacional

Queremos continuar a prestar serviços de qualidade e a garantir que a indústria marítima e os navios que demandam os nossos portos tenham confiança de que são canais seguros.





que possa prestar serviços de transporte marítimo de pessoas e bens em todo o País.

Após o lançamento oficial do programa para a revitalização da cabotagem pelo Presidente da República em 2020, já foram aprovados decretos para facilitar o registo de navios e diminuir as barreiras que existiam para a actividade de cabotagem. Constituíam alguns dos desafios as taxas aplicadas, o longo tempo de espera nas filas de entrada no porto por parte dos navios de cabotagem, tal como acontece com qualquer outro navio internacional. Porém, actualmente os navios de cabotagem têm prioridade no acesso aos portos nacionais por conta das novas medidas aprovadas em prol da promoção da cabotagem. No Porto de Maputo há um cais exclusivamente dedicado aos navios de transporte marítimo de cabotagem. E as taxas foram reduzidas a uma média de 50 a 75% como é o exemplo da taxa de ajuda à navegação. Porém, por forma a continuar a atrair o sector privado nas reformas enfrentadas para este ramo, aventa-se a possibilidade de se isentar os 25% que ainda são cobrados.

Quais são os principais desafios assistidos na inspecção Marítima?

O sector marítimo é bastante complexo. Na actividade de pesca, por exemplo, temos três especificidades, pesca industrial, semi-industrial e artesanal. Quero trazer esta classificação para o sector dos transportes marítimo comercial, quando se trata de navios internacionalmente certificados, que cumprem com os padrões previstos nas convenções da Organização Marítima Internacional.

Sobre o transporte marítimo não temos tido muitos desafios sobre a regulamentação, fiscalização e supervisão das suas actividades. Porém, quanto mais vamos descendo de classificação dos navios da área de actualização para as embarcações locais, menos observância dos padrões e exigências de segurança marítima temos verificado, principalmente com o transporte marítimo de passageiros e embarcações de pesca artesanais. Nestas últimas, tratando-se de actividades sem grandes lucros, a aquisição de equipamentos de segurança marítima torna-se difícil. As boias circulares, coletes salva-vidas e jangadas obedecem a um padrão de produção e comercialização internacional, o que impossibilita a sua aquisição



O sector marítimo é bastante complexo. Na actividade pesqueira, por exemplo, temos três especificidades, pesca industrial, semi-industrial e artesanal. Quero trazer esta classificação para o sector dos transportes marítimo comercial, quando se trata de navios internacionalmente certificados, que cumprem com os padrões previstos nas convenções da Organização Marítima Internacional.

no mercado nacional, agravado pelo facto de Moçambique não produzir esse equipamento. Dificilmente os pequenos operadores – que estão em várias travessias do País – conseguem adquirir o material e garantir a segurança dos passageiros e da tripulação. No acto de licenciamento e fiscalização temos sido muito mais rígidos com os transportadores de passageiros porque transportam vidas e a sua salvaguarda é extremamente importante.

Outro desafio tem sido o desrespeito pela previsão meteorológica e pelos sinais naturais de tempo, principalmente por parte das embarcações de pesca artesanal.

Qual é a estratégia desenhada com vista a combater os desafios acima arrolados?

Apostamos muito na sensibilização e na difusão de informação em todos os canais importantes. Após o acidente de Nampula, concretamente em Lunga, realizamos a difusão massiva de mensagens apelativas de modo a se adoptar as medidas de segurança marítima. Também fizemos uma distribuição sectorial de telefones celulares a nível do Ministério dos Transportes e Comunicações em parceria com o ITRANSMAR, Instituto Nacional

das Comunicações de Moçambique (INCM) aos fiscais daquela região e as mensagens apelativas estão a ser transmitidas na língua Macua. Contamos, também, com o apoio e envolvimento de líderes comunitários, polícia costeira lacustre fluvial na supervisão, fiscalização e no garante da segurança marítima, especialmente no controlo da lotação das embarcações tanto de pesca como de transporte de passageiros.

Quais são as perspectivas do ITRANSMAR a curto e médio prazos?

Para a prestação de serviços de sinalização marítima nos nossos canais de acesso aos portos pretendemos adquirir um rebocador balizador devidamente equipado. Gostávamos de ter esta embarcação o mais breve possível visto que a actividade de manutenção das boias de sinalização marítima, que iniciou em Maputo, será alastrada para a Beira, Nacala, Quelimane, Inhambane, Pemba e Mocímboa da Praia. Actualmente, estamos a trabalhar com um rebocador fretado e para uma melhor gestão dos recursos financeiros não pretendemos despende de valores anualmente para este fim.





Magala recebe enviado da ONU para a Segurança Rodoviária

O Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, recebeu, em Maputo, o Enviado Especial do Secretário Geral da Organização das Nações Unidas para a Segurança Rodoviária, Jean Todt, que efectuou a sua primeira visita a Moçambique, de 16 a 19 de Maio.

No final da visita do Enviado Especial do Secretário Geral da Organização das Nações Unidas para a Segurança Rodoviária, Jean Todt, o Ministro Magala informou que foram abordadas várias oportunidades de cooperação na área da segurança rodoviária.

“No encontro que tivemos com o Enviado Especial do Secretário Geral da ONU, abordamos vários mecanismos de apoio a Moçambique na batalha contra os acidentes de viação, no ramo da formação de quadros moçambicanos em matérias de segurança rodoviária; pronto-socorro de vítimas no pós-acidente; construção de infraestruturas de segurança rodoviária; melhor engajamento com a sociedade civil; entre outras matérias”, referiu.

De acordo com o Ministro Magala, a disponibilidade e decisão de Jean Todt e da Delegação que o acompanhou de ter aceite o convite para conhecer de perto os desafios e perspectivas de Moçambique na promoção da Segurança Rodoviária representa um reconhecimento do prestígio que Moçambique grangeia a nível internacional, dado o





“Saímos deste encontro bastante animados e confiantes na implementação efectiva das diversas janelas de oportunidades que nos foram apresentadas, por forma a estabelecermos novos paradigmas nas matérias de promoção da segurança rodoviária no País”.

cumprimento dos seus compromissos com organismos internacionais, incluindo as Nações Unidas.

Moçambique e o mundo enfrentam o flagelo da sinistralidade rodoviária que está a ceifar vidas humanas e a destruir o património público e privado. A situação da segurança rodoviária em Moçambique é deveras preocupante, na medida em que nos últimos cinco anos, por exemplo, morreram 4.812 pessoas nas nossas estradas, em resultado de 5.459 acidentes de viação.

Esta triste realidade leva o Governo a mobilizar toda a sociedade e organismos internacionais no sentido de juntar sinergias na promoção da segurança rodoviária no País. “A visita que hoje recebemos, de Jean Todt, Enviado Especial do Secretário Geral da ONU para a Segurança Rodoviária é parte desse trabalho desenvolvido pela diplomacia moçambicana”.

DÉCADA DE ACÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Moçambique recebe esta visita numa altura em que o mundo está empenhado na implementação da Resolução 74/299, da Assembleia Geral da ONU, que declarou a Década de Acção para a Segurança Rodoviária, (2021-2030), recomendando a redução das mortes e traumas causados por acidentes de viação em 50%.

Para Magala, o encontro com o Enviado da ONU transmite confiança e esperança do suporte internacional no



reforço da capacidade do País para a promoção da segurança rodoviária. “Saímos deste encontro bastante animados e confiantes na implementação efectiva das diversas janelas de oportunidades que nos foram apresentadas, por forma a estabelecermos novos paradigmas nas matérias de promoção da segurança rodoviária no País”.

Este encontro coloca Moçambique na rota das diversas plataformas internacionais de promoção da segurança rodoviária coordenadas pela ONU e demais organismos ligados a esta matéria, sendo expectativa do Governo fortalecer a ligação com estas plataformas e trazer novas abordagens e o suporte sobre as acções em curso na promoção da segurança rodoviária em Moçambique.

Falando aos Jornalistas, momentos depois do encontro, o Ministro Mateus Magala enalteceu o papel e a determinação da ONU e demais organismos internacionais em continuar a reforçar a parceria com o Governo de Moçambique para o desenvolvimento do País, particularmente no que diz respeito à Segurança Rodoviária.



Projecto de Segurança Rodoviária em prol de um tráfego mais seguro e eficiente

Costa Tembe, técnico da Direcção Nacional dos Transportes e Segurança em Moçambique, lidera um ambicioso projecto de melhoria da segurança rodoviária, financiado pelo governo da Coreia do Sul, através da Koica Moçambique.

Com um investimento significativo de cerca de 7 milhões de dólares norte-americanos, este projecto é uma resposta à necessidade urgente de reduzir os acidentes rodoviários na área metropolitana de Maputo.

O projecto piloto, financiado pela Koica, tem como objectivo principal destacar estratégias eficazes para melhorar a segurança rodoviária, com um enfoque especial para os chamados “pontos negros” - áreas críticas onde os acidentes são frequentes.

O plano abrange uma variedade de medidas, desde a instalação de dispositivos de segurança até intervenções físicas nas vias, destinadas a promover uma condução mais segura e de modo a prevenir acidentes.

O Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) identificou vários desses pontos negros para intervenção. Por exemplo, na EN1, em frente à Faculdade de Engenharia da Universidade Eduardo Mondlane, também conhecida como Praça Filipe Samuel Magaia, e designada B1 pelo projecto, estão previstas diversas melhorias. Tais melhorias incluem a instalação de câmeras de vigilância ou de controlo de velocidade, bem como a modernização dos semáforos para um controlo mais eficaz do tráfego. Além disso, serão colocados dispositivos para garantir que os peões usem as passadeiras de forma segura.

Outro ponto crítico identificado pelo MTC é a área escolar da Escola Secundária de Benfica, onde medidas semelhantes estão a ser implementadas. Além das câmeras

de vigilância e dos semáforos para peões, serão construídas passadeiras e instalados outros sinais verticais como forma de garantir a segurança dos alunos ao atravessar a rua.

A melhoria da rotunda de saída da ponte Maputo-Katembe, também considerada um ponto negro, está nos planos do projecto, visa proporcionar uma circulação mais segura e fluida dos veículos, reduzindo os congestionamentos e minimizando os riscos de acidentes. Por outro lado, estão previstas passadeiras para peões e a construção de paragens modernas no sentido de proporcionar um maior conforto aos usuários da estrada.

Da mesma forma, a rotunda do Kumbeza, conhecida como Ndzivene, que ainda está em construção, visa melhorar a circulação de veículos naquela área. E além disso, está prevista a construção de uma ponte pedonal em frente à Escola 16 de Junho, com o objectivo de facilitar a travessia de peões, especialmente dos alunos, tornando o ambiente escolar mais seguro.

Outro ponto crucial de intervenção destacado pelo MTC é a zona escolar próxima da Escola 30 de Janeiro, localizada na Matola. Nessa área, serão implementadas diversas medidas para melhorar a segurança viária. Está prevista a instalação de câmeras de vigilância ou de controlo de trânsito, com o intuito de monitorar e controlar o fluxo de veículos e peões. Além disso, serão colocadas passadeiras ou um separador central na via, proporcionando aos peões uma travessia segura e organizada. Um túnel também será construído para que os alunos e peões possam atravessar a área com segurança, contribuindo para reduzir os riscos de acidentes.

PONTO MAIS CRÍTICO TRANSFORMA-SE EM ZONA MODELO

No entanto, o ponto mais crítico identificado pelo MTC é a zona escolar ao redor das Escolas 7 de Setembro e da Escola Primária 25 de Setembro, localizadas em Malhangalene, especialmente na área de Karl Marx. Esta área será transformada numa zona modelo, onde serão implementados dispositivos de segurança avançados para



“É crucial destacar que este projecto abrange não apenas intervenções físicas, mas também iniciativas para fortalecer a capacidade institucional e promover a conscientização sobre segurança rodoviária”

garantir uma circulação mais segura de veículos e peões, com um foco especial para a segurança dos alunos.

O governo moçambicano pretende utilizar essa zona modelo como referência para implementar medidas semelhantes em outras localidades, visando melhorar a segurança viária em todo o país.

Os esforços para melhorar a segurança rodoviária em Moçambique não se limitam apenas à área metropolitana de Maputo. Costa Tembe refere que o projecto piloto, implementado desde 2020, está em fase avançada de execução, com previsão de conclusão das obras para os finais de Junho deste ano. A inauguração está planeada para Julho, marcando assim um marco importante no esforço contínuo para tornar as estradas do país mais seguras para todos os usuários.

O Técnico da Direcção Nacional dos Transportes e Segurança refere que se “espera que este Projecto não apenas reduza os índices de sinistralidade, mas que também sirva como um modelo para futuras iniciativas em todo o país”.

A intervenção física no projecto visa aprimorar a

infraestrutura rodoviária de maneira abrangente.

Tembe diz que a melhoria não se limita apenas à pavimentação das vias, mas também engloba a instalação de sinalização adequada, como semáforos e placas de trânsito, além da criação de passarelas e demais dispositivos de segurança para peões.

As obras têm como objectivo geral melhorar a segurança e a funcionalidade das vias, tornando o tráfego mais seguro e eficiente para todos os utentes.

Além das intervenções físicas, Costa Tembe diz que o projecto inclui a instalação de um centro de monitoramento no INATRO e a capacitação institucional para uma actuação mais coordenada das diversas entidades envolvidas na segurança rodoviária.

“É crucial destacar que este projecto abrange não apenas intervenções físicas, mas também iniciativas para fortalecer a capacidade institucional e promover a conscientização sobre segurança rodoviária”, disse Tembe, e salientou que “a instalação do centro de monitoramento no INATRO e o desenvolvimento de um plano director de segurança rodoviária são passos importantes para

Tembe referiu que a importância da cooperação entre o governo de Moçambique e a Correia do Sul nesta iniciativa não pode ser subestimada.

Trata-se de uma demonstração tangível da colaboração histórica entre os dois países, beneficiando directamente o povo moçambicano através de investimentos significativos em segurança rodoviária.



garantir uma abordagem mais coordenada e eficaz no enfrentamento dos desafios de segurança nas estradas”.

Reduzir o índice de sinistralidade, que actualmente é liderado pela província de Maputo, é uma das principais metas do projecto.

Além disso, o MTC pretende, com este projecto garantir a segurança dos peões e promover uma condução mais prudente por parte dos motoristas. Isso inclui não apenas a implementação de medidas de segurança, mas também o monitoramento contínuo da condução na área metropolitana de Maputo.

As medidas específicas já mencionadas incluem melhorias físicas na infraestrutura rodoviária, monitoramento da condução, implementação de um plano de retorno para coordenar as acções das instituições envolvidas e iniciativas de capacitação para os técnicos responsáveis pela segurança rodoviária.

Tembe referiu que a importância da cooperação entre o governo de Moçambique e a Correia do Sul nesta iniciativa não pode ser subestimada. Trata-se de uma demonstração tangível da colaboração histórica entre os dois países, beneficiando directamente o povo moçambicano através de investimentos significativos em segurança rodoviária.

Além disso, o técnico disse que é essencial envolver a população local nesses esforços. A conscientização sobre os aspectos de segurança rodoviária e o uso adequado das infraestruturas disponíveis desempenham um papel crucial na prevenção de acidentes.

“É importante que a comunidade se envolva activamente e adote comportamentos seguros ao utilizar as

estradas”, frisou.

AMPLIAÇÃO E IMPACTO: EXPANDINDO O ALCANCE PARA TODO O PAÍS

Após a conclusão bem-sucedida do projecto piloto em Maputo, está prevista sua expansão para outras regiões do país, incluindo a zona central e a zona norte. Isso será complementado pela identificação contínua de pontos críticos em todo o país e pela implementação de medidas de melhoria adequadas.

A implementação e execução deste projecto contam com a colaboração activa de várias entidades governamentais e organizações locais. O Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários, a polícia de trânsito, a Administração Nacional de Estradas (ANE), o Ministério da Educação e os municípios da Matola e da cidade de Maputo desempenham papéis fundamentais na realização das metas estabelecidas.

A análise das causas dos acidentes rodoviários em Moçambique feita pelo MTC revela uma série de factores contribuintes, incluindo o excesso de velocidade, a má travessia de pedestres, a condução sob estado de embriaguez e o mau estado técnico dos veículos. Além disso, o estado das vias também desempenha um papel significativo na ocorrência de acidentes.

Segundo Tembe, o projecto de Melhoria da Segurança Rodoviária e Capacitação Institucional em Moçambique é uma iniciativa abrangente e crucial que visa não apenas melhorar a segurança nas estradas, mas também promover uma cultura de segurança rodoviária em todo o país.



MTC promove acesso a telecomunicações nas zonas rurais

O Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala orientou, nos dias 6 e 7 de Junho de 2024, em Maputo, uma reunião com diversos 'stakeholders' para buscar soluções de provimento e desenvolvimento de infraestruturas de telecomunicações em meios rurais.

Promovido pelo Órgão Regulado das Comunicações (INCM), o encontro juntou operadores de telecomunicações e provedores de soluções tecnológicas, visando atrair investimento para assegurar o acesso à Internet e outros serviços de telecomunicações confiáveis, especialmente para zonas onde a infraestrutura tradicional não é viável.

Trata-se de uma oportunidade crucial que reuniu 'stakeholders' chave em torno de um desafio central ligado ao desenvolvimento sustentável do país. As áreas



rurais de Moçambique enfrentam obstáculos significativos em termos de acesso a infraestruturas de telecomunicações, que são essenciais para impulsionar o crescimento económico e melhorar a qualidade de vida das populações locais.

Durante o encontro, o Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, apresentou a visão do Governo para a digitalização do País, reconhecendo o desafio da expansão de telecomunicações para as zonas rurais tidas pelos operadores como comercialmente não atractivas. Mateus Magala desafiou os presentes a libertarem a sua iniciativa criativa para a edificação de uma sociedade digital inclusiva, onde todos disfrutam dos benefícios da economia digital.

No mesmo encontro, foram feitas apresentações das companhias internacionais SPACECOM (uma companhia internacional especializada em providenciar serviços de satélites de comunicações) e da VANU (companhia internacional especializada em soluções de redes de telecomunicações, especialmente em áreas rurais). Durante as apresentações, as companhias convidadas descreveram as suas propostas de soluções tecnológicas para a expansão da rede de telecomunicações nas zonas rurais moçambicanas.

A reflexão prossegue, podendo ser capitalizadas diversas iniciativas de tecnologia ajustada à realidade rural moçambicana, apresentadas no encontro.



LAM explora serviço especializado de carga

A empresa Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) lançou, em Março deste ano, o serviço especializado de transporte de carga. Trata-se de uma nova frente para dar resposta à demanda do mercado nacional e regional, no quadro das reformas em implementação na Companhia.

Para a oferta deste novo serviço de transporte de carga, bastante inovador para o mercado moçambicano, a LAM adquiriu uma aeronave Boeing 737-300 que, pela primeira vez, nos serviços da empresa, será exclusivamente dedicada ao transporte de carga. O pacote de introdução do transporte de carga compreende ainda a implementação de um sistema integrado de gestão de carga, a introdução de novos produtos que incluem a carga expresso e o correio expresso, associados ao lançamento de novas tarifas e horários específicos para o serviço de carga.

Falando por ocasião do lançamento deste serviço, o Vice-ministro dos Transportes e Comunicações, Eng. Amilton Alissone, congratulou os gestores da LAM por

encararem com determinação o desafio lançado pelo Governo, no sentido da companhia criar as necessárias condições para a diversificação dos serviços fornecidos, incluindo a exploração, de forma regular, do mercado de transporte aéreo de carga para todos os destinos do país.

“Estamos perante um novo serviço com uma característica diferente, agregando valor de ser mais célere com os bens que os cidadãos e empresas precisam de ter disponíveis de forma rápida para a satisfação das suas necessidades nos diversos destinos”, disse.

SUCESSO DO SERVIÇO DEPENDE EM MUITO DO SECTOR PRIVADO

O mercado demanda serviços de transporte rápido de produtos alimentares, medicamentos, material e equipamentos para a construção civil, electrodomésticos, peças de automóveis, entre outros bens, sendo este serviço a resposta tanto esperada. Assim, estão criadas as condições que faltavam para o movimento flexível de carga frágil ou rapidamente perecível, incluindo operações de emergência.

O sucesso desta nova operação contará muito com a reacção do empresariado e o suporte que este der, como tal, o Vice-ministro Alissone exortou a LAM para a prossecução do trabalho em curso bem como à divulgação deste, atentos aos ajustamentos que o mercado vier a exigir.



Com este novo serviço, a LAM assume a liderança e o desafio de tornar apetecível o mercado de transporte aéreo de carga, com a melhoria de tarifas praticadas, considerando a economia de escala que será gerada com a entrada em operações do cargueiro adquirido para esta complexa operação.

O transporte aéreo de carga desempenha um papel crucial na economia nacional. Entre várias razões, são apontadas as seguintes:

- ▶ Rapidez: áreas como as relativas às minas, farmacêuticas, telefonia móvel, banca e produtos perecíveis dependem fortemente do transporte aéreo para garantir entregas rápidas e eficientes;
- ▶ Segurança: o transporte aéreo de carga é seguro e está sujeito a rigorosas regulamentações internacionais de segurança;
- ▶ Acesso a mercados: facilita o comércio internacional ao permitir o acesso rápido a mercados distantes.
- ▶ Conectividade nacional: interliga regiões, permitindo a circulação eficiente de mercadorias à escala nacional.
- ▶ Crescimento económico: estimula o crescimento económico, facilitando o comércio e o investimento, entre outras vantagens competitivas.

O mercado moçambicano é bastante receptivo aos serviços de transporte aéreo de carga, sendo de destacar os seguintes marcos em que a companhia linhas Aéreas de Moçambique foi chamada a intervir com sucesso:

- ▶ A participação da LAM na distribuição do novo Metical em serviço do Banco de Moçambique.
- ▶ A participação da LAM em inúmeras campanhas de vacinação realizadas no País, tuteladas pelo MISAU.
- ▶ O transporte pela LAM de livros e exames escolares, tuteladas pelo sector da Educação.
- ▶ O transporte de urnas de votos, aquando da realização de Eleições quer autárquicas como gerais.
- ▶ O transporte de jornais e periódicos e ainda de produtos alimentares diversos, entre outras operações estratégicas nacionais.



Prosseguem reformas na LAM

Em Abril de 2023, o Governo anunciou a decisão de, extraordinariamente, intervir na gestão da empresa Linhas Aéreas de Moçambique. Na ocasião, o Executivo explicou que esta decisão visava estabilizar a companhia para evitar perdas progressivas, enquanto decorre melhor avaliação para uma decisão sobre o futuro da LAM, a longo prazo.

A intervenção na gestão da LAM decorreu numa altura em que a empresa atravessava momentos de depreciação progressiva, com dificuldades extremas para honrar os seus compromissos com terceiros. Todos os indicadores de gestão da empresa apontavam para uma falência técnica.

Da avaliação feita, a LAM tinha um rácio de endividamento em relação ao capital próprio de 9,3. Isto significa que o negócio era financiado em mais de 90 por cento através de dívidas. Isto é quase o dobro da média global. A dívida não reestruturada mantinha a companhia aérea a perder cada vez mais por ano.

Em 2022, a LAM comunicou perdas na ordem de 74,6 milhões de dólares norte-americanos. A empresa transportava cerca de 9 milhões de dólares norte americanos

em impostos diferidos. A situação era tão grave que a empresa não conseguiu sequer pagar os benefícios de pensão ao pessoal, de 2019 a 2022.

Na componente comercial, a empresa baseava a sua estratégia na procura, impulsionada por passageiros de elevado rendimento. A política de preços assentava, por conseguinte, num volume reduzido e em tarifas elevadas, o que tornava as tarifas da LAM muito caras. Deste modo, a LAM não tinha condições para implementar a visão do Governo de estimular a procura através da criação de tarifas atractivas.

PASSOS SEGUROS RUMO À ESTABILIZAÇÃO

Como resultado do profundo trabalho desenvolvido com a Fly Modern Ark (FMA), parceiro criteriosamente identificado pelo Estado, volvido cerca de 1 ano, a realidade da empresa Linhas Aérea de Moçambique mostra sinais de melhoria, transmitindo confiança de que a decisão tomada é a mais acertada. A empresa está a dar passos seguros rumo à sua estabilização, tendo sido conseguidos, de entre vários progressos, os seguintes:

- ▶ Aumento da frota de aeronaves, melhorando a sua capacidade de resposta à demanda do mercado;
- ▶ Aumento de frequências domésticas, abertura de novas rotas e reabertura de outras, como Inhambane-Joanesburgo, Maputo-Zâmbia, Maputo-Cidade do Cabo, Maputo-Lisboa, entre outras;
- ▶ Redução das tarifas domésticas em 30%, facto que está a promover a melhoria do acesso ao serviço do transporte aéreo no País, dinamizando em consequência o turismo, entre outros ganhos;
- ▶ Redução do grau de endividamento da empresa, facto que permitiu reverter a situação para uma melhor viabilidade financeira;

Para o Vice-ministro dos Transportes e Comunicações, não obstante os bons resultados que estão a ser conseguidos como resultado das reformas em curso na LAM, a companhia ainda não atingiu o nível de eficiência desejado. Neste contexto, é necessária a prossecução das reformas, para atingir um maior cometimento e engajamento dos quadros e dirigentes da empresa, principal activo de todas as organizações.

“Relativamente ao mercado, precisamos de uma melhor partilha da nossa visão que é a de fazer da companhia a espinha dorsal que liga o País, de norte a sul, dinamizando o desenvolvimento nacional, ao mesmo tempo que a companhia consolida a sua posição no mercado regional”, acrescentou Amilton Alissone.

Processo de Selecção por Concurso escolhe novos quadros no MTC

Trata-se de 22 funcionários afectos ao Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) e das instituições tuteladas que submeteram as suas candidaturas para os cargos de Director Nacional Adjunto, Chefes de Departamentos Centrais e Chefes de Repartições Centrais.

SANDRA NOBRE: “TÍNHAMOS A MISSÃO DE PROVAR A SUA EFICÁCIA E TRANSPARÊNCIA”

Falando à revista LEME, a Chefe do Departamento de Recursos Humanos, Sandra Nobre, explicou que o novo modelo adoptado pelo Ministério dos Transportes e Comunicações tinha como objectivo principal nomear funcionários que reunissem todos os requisitos exigidos nos qualificadores de carreiras e na função na administração pública, bem como tornar o processo de selecção inclusivo e transparente.

“Este modelo foi desenvolvido no âmbito da implementação da nova visão estratégica para o desenvolvimento do Sector dos Transportes e Comunicações, pela actual Direcção do Ministério, e preconiza a transformação das mentes e das pessoas, num regime inclusivo, permitindo oportunidades para todos e privilegiando a inovação e a equidade de género”, explicou Sandra Nobre.

Tendo em conta que se trata de um novo modelo de contratação na função pública, o Departamento de Recursos Humanos, realizou uma sessão de capacitação que envolvia toda a equipa seleccionada para conduzir o processo, a partir de analistas documentais indicados para a primeira fase até aos membros de júri, que conduziram a segunda e a última parte que consistia numa entrevista.

“É um novo método de selecção, poucas vezes implementado na função pública, portanto tínhamos a missão de provar a sua eficácia, transparência ao mesmo tempo que quebramos alguns preconceitos que talvez pudessem existir sobre o mesmo. Percebemos que a primeira aposta a ser



Chefe do Departamento de Recursos Humanos, Sandra Nobre

feita era a formação de todos que estariam envolvidos no processo de selecção, por forma a garantir que realizassem um trabalho coordenado, justo e transparente. Dos 22 cargos disponibilizados importa enfatizar que se teve de criar termos de referência específicos para cada um dos cargos, de acordo com as suas exigências”, detalhou a Chefe do Departamento de Recursos Humanos.

OLÓ NGOCA: “É UM MODELO VIRADO PARA O ALCANCE DE RESULTADOS”

Por sua vez, o recém nomeado Chefe do Departamento Central de Inspeção e Fiscalização, Oló Ngoca, fez uma avaliação positiva do novo modelo em relação ao anterior e disse que é muito relevante e eficaz.

“Estamos a viver numa era tecnológica e o MTC não só inovou nos critérios de nomeação, mas também na forma como deviam ser submetidas as candidaturas”, informou Ngoca. Nesse sentido, criou-se uma plataforma que possibilitava aos concorrentes, primeiro, verificar as vagas disponíveis, o que os termos de referência exigiam para cada uma e só assim os funcionários podiam escolher os cargos a que estavam possibilitados de concorrer, de acordo com a sua formação e experiência profissional, uma vez que se abria espaço para submeter a candidatura para mais de uma vaga.

“Tivemos um acompanhamento recorrente por parte



Chefe do Departamento Central de Inspeção e Fiscalização, Oló Ngoca

processo tinha sido muito bem estruturado devido às formações dadas aos gestores de Recursos Humanos e aos Júris que, curiosamente, na sua maioria não pertenciam ao MTC, mas sim às instituições tutelares.

“Depois do apuramento na fase documental, todos os concorrentes que não puderam passar para a segunda fase foram devidamente informados e, posteriormente, seguiu-se a capacitação dos membros de Júri. O MTC sugeriu que se fizesse uma proposta dos funcionários que deviam compor a mesa de jurados e os mesmos não podiam ser apenas do Ministério, para garantir que não houvesse interferência. Portanto, este foi mais um dos factores que trouxe um pouco mais de esperança e confiança aos candidatos”, referiu Oló Ngoca.

Para concluir a sua intervenção, o novo chefe do Departamento Central de Inspeção e Fiscalização enfatizou o quão o modelo é eficaz e de extrema importância para os sectores que têm a sua visão estratégica virada para o alcance de resultados, uma vez que procura montar a sua estrutura organizacional sob uma base de funcionários resilientes e com o conhecimento do trabalho que executam.

TOMÁS MUFUME: “FOI UM PROCESSO DE SELECÇÃO CARREGADO DE RESPONSABILIDADE DE CHEFIA”

Por seu turno, o Chefe da Repartição Central de Gestão de Redes, Comunicação e Suporte Técnico, Tomás Mufume, também recentemente nomeado, elogiou o modelo e disse que agrega mais valor, na medida em que não exclui nenhum funcionário desde que o mesmo seja elegível, ou melhor, desde que reúna os requisitos necessários para o efeito.

“Foi uma grande oportunidade para os funcionários que, de alguma forma, nunca cogitaram a possibilidade de ocupar cargos de chefia apesar das suas habilidades e longa experiência na área. O mais importante em todo o processo de selecção é que os jurados não só procuravam seleccionar funcionários que tinham conhecimento da sua área de actuação, mas também líderes que, expostos a diversos desafios no seu sector, tivessem capacidade de resiliência e resposta imediata. Realizei vários testes de problemas hipotéticos e mostrei que, de alguma forma, podia solucioná-los caso fosse Chefe. Portanto, foi possível ainda durante o processo sentir o peso da responsabilidade que o novo cargo carrega”, disse Tomás Mufume.

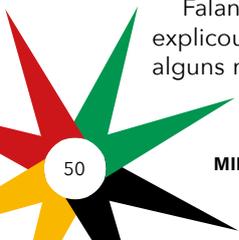
Para concluir, Tomás Mufume, reconheceu que todo o trabalho é e deve ser feito com responsabilidade, contudo tomar decisões para executar uma determinada tarefa e poder lidar com as consequências de cada decisão tomada é algo que, a cada dia, torna-se cada vez mais desafiador e o que se quer é trazer soluções para um trabalho mais dinâmico. “Somos colocados constantemente a resolver problemas e precisamos de pessoas capazes de os resolver. Isso significa que o processo de selecção por meio de concurso é uma vantagem, na medida em que se procura um quadro capaz de responder melhor aos anseios da posição. Uma pessoa capacitada é sinónimo de resolução de problemas visto que há em si capacidade e conhecimento sobre os desafios do Sector”.



Chefe da Repartição Central de Gestão de Redes, Comunicação e Suporte Técnico, Tomás Mufume

do Departamento dos Recursos Humanos e pudemos perceber que a equipa estava capacitada para sanar qualquer dúvida que tivéssemos sobre todo o processo de selecção, desde a submissão da candidatura até à fase da entrevista”, explicou o recém Chefe do Departamento Central de Inspeção e Fiscalização.

Falando em torno da fiabilidade do processo, Ngoca explicou que apesar da falta de confiança inicial, volvidos alguns meses, os funcionários foram percebendo que o





Helena Maria Lopes Fernandes Tomás, nova PCA do INCM



Nelson Mário Monteiro Nunes, novo PCA do INATRO

Novos dirigentes para INCM, INATRO e LAM

O Governo nomeou novos dirigentes para o Instituto Nacional das Comunicações (INCM), Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATRO) e para a empresa Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), este último eleito em Assembleia Geral dos acionistas da empresa.

Trata-se da Dra. Helena Maria Lopes Fernandes Tomás, que passa a dirigir o INCM, em substituição do Eng. Tuaha Mote, o Eng. Nelson Mário Monteiro Nunes que substitui o Eng. Chinguane Mabote do cargo de PCA do INATRO e o Eng. Américo Muchanga que passa a dirigir a LAM, em substituição de Theunis Crous.

Economista de Profissão, Helena Maria Lopes Fernandes Tomás é quadro do INCM, onde à data da sua nomeação desempenhava as funções de Administradora Executiva para a Divisão dos Assuntos Corporativos, para além de ter exercido as funções de Directora dos Serviços de Administração Finanças e Recursos Humanos,

entre outras funções de gestão no Estado.

Nelson Mário Monteiro Nunes, engenheiro civil de carreira, é quadro do Ministério das Obras Públicas, tendo desempenhado várias funções de direcção e gestão, com destaque para Director Geral da Administração Nacional de Estradas (ANE), Director Executivo da Empresa de Desenvolvimento de Maputo Sul, PCA da Empresa de Manutenção e Construção de Estradas e Pontel Sul (EC-MEP-Sul) entre outras. À Data da sua nomeação era quadro sénior do INATRO, onde igualmente desempenhou várias funções como Administrador e Assessor do extinto Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER).

O Eng. Américo Muchanga é quadro Sénior do Sector dos Transportes e Comunicações, tendo liderado reformas em várias instituições que dirigiu, com destaque para o Instituto Nacional das Comunicações (INCM), onde exerceu funções de PCA, Administrador e Director Geral. Liderou igualmente a reestruturação do Instituto Nacional de Meteorologia, onde foi Director Geral interino. À data da sua nomeação cumpria o mandato de PCA da empresa Aeroportos de Moçambique (ADM, E.P.).

Falando na tomada de posse dos novos PCAs do INCM e do INATRO, o Primeiro-ministro, Dr. Adriano Maleiane explicou que o Conselho de Ministros decidiu indicar novos PCAs para imprimir uma nova dinâmica na regulação das Comunicações e do Transporte Rodoviário que atravessam um momento crucial do seu desenvolvimento.

Para o sucesso das novas missões, o Primeiro-ministro exortou aos quadros empossados para assegurar o cumprimento da missão das instituições para as quais foram nomeados, ao mesmo tempo que promovem um ambiente de harmonia e colaboração interinstitucional, privilegiando trabalho em equipa, promovendo valores como a integridade e transparência em todos os processos em que estiverem envolvidos, respeitando e fazer respeitar a lei e os procedimentos estabelecidos.



Adérito Aramuje, Director Geral do INAM

Desafios e perspectivas do INAM, no contexto das mudanças climáticas

O Instituto Nacional de Meteorologia (INAM) desempenha um papel crucial na previsão e monitoria do clima em Moçambique, fornecendo informações vitais a diversos sectores. Numa entrevista exclusiva concedida por Adérito Aramuje, Director Geral do INAM, foram destacados os esforços e desafios enfrentados pela instituição face às mudanças climáticas.



O Director Geral do Instituto Nacional de Meteorologia, Adérito Aramuje, enfatizou que a missão primordial do INAM é fornecer informações meteorológicas para que diferentes sectores possam realizar as suas actividades de forma planeada e segura. Ressaltou a importância das previsões sazonais e alertou sobre possíveis eventos climáticos extremos, como chuvas intensas e ciclones tropicais. O Director mencionou que o INAM já havia emitido avisos sobre as chuvas que afectaram as cidades de Maputo, Matola e Vila de Boane, durante a época chuvosa de 2023 e 2024, e que havia alertado sobre a possibilidade de inundações.

Aramuje destacou a propósito a necessidade de melhorar a rede de observações meteorológicas em todo o país, explicando que a qualidade das previsões depende da qualidade dos dados colectados pelas estações meteorológicas. Aliás, o Director do INAM enfatizou também a importância de uma cobertura abrangente como forma de monitorar eventos climáticos futuros.

Para financiar essas iniciativas, o INAM procurou apoio externo, que incluiu o acesso a fundos da Organização Mundial de Meteorologia (OMM). Aramuje detalhou um projecto orçado em 7.5 milhões de dólares, destinado à manutenção e expansão da rede de estações meteorológicas em Moçambique, e ressaltou a importância desses fundos como meio de garantir a transmissão contínua de informações meteorológicas em todo o país.

Aramuje também abordou os desafios enfrentados pelos países em desenvolvimento na manutenção de infraestruturas meteorológicas. Aramuje destacou a necessidade de financiamento sustentável para garantir o funcionamento contínuo das estações, que visam transmitir sem interrupções informações meteorológicas.

O Director do INAM enfatizou a natureza multidisciplinar da meteorologia, destacando a colaboração entre o organismo e outros sectores da sociedade. Além disso, mencionou a criação de um Fórum de Antevisão Climática, onde diferentes instituições trabalham em conjunto para abordar questões relacionadas com o clima e a previsão meteorológica.

A IMPORTÂNCIA DA ADAPTAÇÃO E EFICIÊNCIA DO SISTEMA DE AVISO PRÉVIO

Ainda na entrevista que Adérito Aramuje concedeu à revista LEME, apresentou uma visão abrangente sobre os esforços e desafios enfrentados pela instituição na previsão e adaptação às mudanças climáticas em Moçambique.

Aramuje começou por contextualizar a importância do Acordo de Paris e o seu objectivo de Desenvolvimento Sustentável número 13 (ODS13), que aborda a acção climática. Adérito Aramuje destacou a importância da acção climática, conforme estipulado no Acordo de Paris, com foco na mitigação e adaptação às mudanças climáticas. Enquanto a mitigação visa lidar com as causas das mudanças climáticas, como as emissões de gases de efeito estufa, a adaptação refere-se às consequências dessas mudanças e à necessidade das comunidades se tornarem resilientes.

No âmbito da adaptação, o Director Geral do INAM destacou o papel crucial do INAM na implementação de um sistema de aviso prévio eficaz e enfatizou a importância de alertar a população sobre eventos climáticos extremos, como tempestades e ciclones, para garantir a segurança e a preservação de vidas e bens.

Na Conferência das Partes (COP28), o INAM apresentou esforços para melhorar a eficácia desse sistema até 2027, em linha com a iniciativa global liderada pelo Secretário Geral das Nações Unidas, António Guterres.

Aramuje discutiu os quatro pilares essenciais de um sistema de aviso prévio eficaz: conhecimento do risco. Este pilar ao nível global está sob umbrela do UNDRR (Escritório das Nações Unidas para Redução de Riscos de Desastres) que é um sector das nações unidas que lida com a redução de riscos e desastres quando descemos a nível nacional encontramos o instituto nacional de gestão de riscos e desastres a trabalhar sob atividades em manadas no pilar um.

Outro pilar discutido por Aramuje é o monitoramento do evento, que reconhece e monitora o comportamento do fenómeno.

Por outro lado, o Director do INAM discutiu o terceiro pilar, a comunicação eficaz, que visa transmitir ao consumidor final todas as informações recolhidas no segundo pilar.

Por fim, capacidade de resposta da população, que é o quarto pilar, no qual Aramuje defende que "por mais que conheçamos o risco no primeiro pilar, conhecemos a monitoria deste evento no pilar dois, transmitimos a tempo e hora no terceiro pilar, se no pilar quatro o consumidor final não tomar a atitude, não cumprir com as medidas emanadas, estes poderão vir a ser afectados por este fenómeno extremo. Adérito Aramuje ressaltou a necessidade de integração e cumprimento desses pilares para garantir a eficácia do sistema.

Durante a COP28, o INAM focou as suas atenções na discussão e implementação dessas iniciativas, procurando trocar experiências e garantir a colaboração internacional na construção de sistemas de aviso prévio eficazes em todo o mundo.

DESAFIOS SIGNIFICATIVOS

No entanto, o INAM enfrenta desafios significativos, incluindo a expansão e modernização da rede de observação meteorológica, o aprimoramento da capacidade técnica e institucional, a formação de recursos humanos e a mobilização de fundos para projectos e manutenção de equipamentos, de acordo com o seu Director Geral. Tais desafios incluem planos para expandir a rede de radares meteorológicos ao longo do país, instalar bóias marítimas para observações oceânicas e monitorar a qualidade do ar.

Um dos principais projectos em andamento é a instalação de radares meteorológicos ao longo da costa moçambicana, com o financiamento do Banco Africano de Desenvolvimento (BAD). O INAM também pretende expandir a rede de observação marítima e terrestre, incluindo bóias marítimas e estações meteorológicas para





detectar relâmpagos e monitorar a qualidade do ar.

Apesar dos desafios, o INAM está comprometido em alcançar seus objectivos, em busca de doações e colaborações para garantir a segurança e o bem estar das comunidades de Moçambique diante das mudanças

Um dos principais projectos em andamento é a instalação de radares meteorológicos ao longo da costa moçambicana, com o financiamento do Banco Africano de Desenvolvimento (BAD). O INAM também pretende expandir a rede de observação marítima e terrestre, incluindo bóias marítimas e estações meteorológicas para detectar relâmpagos e monitorar a qualidade do ar.

climáticas em curso.

O INAM está constantemente a aprimorar os seus métodos de previsão, o que inclui a previsão sazonal que fornece informações essenciais sobre a precipitação e o comportamento dos ciclones tropicais. Além disso, a colaboração com rádios comunitárias para disseminar informações em línguas locais é crucial para alcançar as comunidades.

PROCESSO DE DIGITALIZAÇÃO EM CURSO

A concluir, Adérito Aramuje salientou que o INAM encontra-se em processo de digitalização. "Isso facilitará a elaboração das informações de monitoria do estado do tempo e para tal, é preciso que transformemos aquela informação que está nos arquivos no formato impresso para o digital", referiu. Continuando, explicou também que quando existir essa informação digitalizada "será fácil para o sector de previsão de tempo transformar esses dados em gráficos, em estudos facilmente analisados".

A digitalização dos dados é um passo importante para melhorar a eficiência na elaboração das informações meteorológicas.

Segundo o Director Geral do INAM, a instituição está à procura de parcerias, como o memorando de entendimento com a Universidade de Oslo, para financiar esse projecto. Isso irá incluir a aquisição de equipamentos e o apoio à equipa responsável pela digitalização dos dados, visando uma transição suave para o formato digital e uma análise mais eficaz dos dados meteorológicos.

Meteorologista do INAM destaca sucesso das previsões sazonais

Bernardino Nhatumbo, meteorologista e investigador no Departamento de Pesquisa e Aplicação da Meteorologia do Instituto Nacional de Meteorologia (INAM), ofereceu uma análise detalhada sobre as previsões climáticas sazonais para Moçambique durante o período 2023/2024, destacando um grau de acerto impressionante de 90%.

Num país onde a agricultura é uma parte vital da economia e a vida cotidiana é profundamente influenciada pelo clima, o grau de acerto das previsões climáticas desempenha um papel fundamental na preparação e adaptação às condições ambientais.

Bernardino Nhatumbo, meteorologista e investigador no Departamento de Pesquisa e Aplicação da Meteorologia do Instituto Nacional de Meteorologia (INAM), começou por relatar que as previsões climáticas para a temporada 2023/2024 apontaram para uma alta probabilidade de chuvas normais, com tendências para cima ou para baixo do normal em diferentes regiões do país, e ao longo das estações previstas. O meteorologista destacou que a magnitude da seca acabou sendo superior face ao previsto, especialmente nas regiões sul e centro de Moçambique, resultando em défices significativos de precipitação e em impactos adversos na agricultura.

PADRÕES CLIMÁTICOS OBSERVADOS

Durante a época chuvosa, Moçambique experimentou padrões climáticos complexos, influenciados pelo fenómeno 'El Niño'. Nhatumbo destaca que o 'El Niño' foi responsável por temperaturas elevadas e períodos

prolongados sem chuvas. Além disso, ele menciona a ocorrência de eventos extremos, como o ciclone tropical Filipo, que trouxe chuvas intensas para a região sul do país, desafiando ainda mais as previsões e a capacidade de adaptação das comunidades locais.

Embora as previsões climáticas sazonais tenham sido fundamentais para a tomada de decisões e a implementação de medidas de adaptação em sectores como a agricultura, saúde e gestão de recursos hídricos, Nhatumbo reconhece que houve desafios na previsão de eventos extremos, como ciclones, devido à sua natureza de curta duração.

Ao reflectir sobre as lições aprendidas, Nhatumbo enfatizou que a temporada 2023/2024 proporcionou lições valiosas, incluindo a necessidade de melhorar a capacidade computacional, a resolução dos modelos de previsão e a previsão de eventos extremos como ciclones. O especialista destaca a importância de parcerias para capacitar na previsão do início e do fim da época chuvosa, bem como para desenvolver previsões sub-sazonais que auxiliem na tomada de decisões mais ágeis e eficazes.

INFLUÊNCIA NAS ACTIVIDADES SOCIOECONÓMICAS

As previsões climáticas sazonais tiveram um impacto significativo nas actividades agrícolas, na gestão de recursos hídricos, na saúde pública e em outras áreas importantes. Por exemplo, a agricultura foi fortemente afectada pela irregularidade das chuvas, enquanto a gestão de recursos hídricos enfrentou desafios na manutenção do abastecimento de água devido à seca.

Nhatumbo destacou desafios na interpretação e comunicação das previsões climáticas sazonais, especialmente devido à natureza probabilística das informações. Ressalta igualmente a necessidade de capacitação para os comunicadores e uma comunicação mais abrangente para garantir que as informações sejam compreendidas pelo público, de um modo geral.

Apesar dos desafios, Nhatumbo destacou que as previsões climáticas sazonais desempenharam um papel crucial na tomada de decisões em sectores vitais como na agricultura, na gestão de recursos hídricos e na saúde pública.

À medida que Moçambique se prepara para enfrentar os desafios climáticos futuros, o INAM está comprometido em aprimorar as suas técnicas de previsão e a trabalhar em estreita colaboração com parceiros e comunidades locais de modo a garantir uma resposta eficaz às variações climáticas em todo o país.

Bernardino Nhatumbo encerrou a entrevista com uma nota de optimismo, ressaltando que, apesar dos desafios, as previsões climáticas continuam a ser uma ferramenta valiosa na construção de um futuro mais resiliente e sustentável para Moçambique. Para além disso, destacou também a importância de melhorar a capacidade computacional, a resolução dos modelos de previsão e a previsão de eventos extremos para aumentar o grau de acerto das previsões climáticas sazonais no futuro.



Governo promove adaptação às mudanças climáticas

A adaptação às mudanças climáticas significa o alinhamento de todas as iniciativas que garantem a sobrevivência normal do ser humano ao tempo e clima, sendo assim necessário preparar o homem para que este não seja apanhado de surpresa, quer por mudanças do estado de tempo, quer por alterações climáticas ou dos eventos a elas associadas.

Neste contexto, a implementação de ações adequadas no sentido de melhorar a capacidade técnica deste sector-chave, que lida com a componente hidro-meteorológica e climática, é urgente e imperiosa, de modo a que se estabeleça o sistema de aviso prévio, conducente à redução e gestão dos riscos climáticos e fortalecimento da resiliência climática no nosso planeta.

Considerando a urgência de agir contra os efeitos devastadores das mudanças climáticas, o Ministério dos Transportes e Comunicações, através do Instituto



Nacional de Meteorologia (INAM,IP) e seus parceiros, está empenhado na melhoria do sistema de aviso prévio, conducente à criação da resiliência aos eventos extremos nas comunidades.

Abaixo descrevemos a contribuição do Sector dos Transportes e Comunicações para salvar vidas e bens, no contexto das mudanças climáticas no país e no mundo, que compreendem, essencialmente a melhoria do sistema de aviso prévio, a monitoria do clima e a previsão meteorológica, iniciativas dos parceiros de cooperação e a contribuição da Comissão Técnico-Científica.

PRINCIPAIS OCORRÊNCIAS DA ÉPOCA CHUVOSA 2023/2024

Na presente época chuvosa e ciclónica, a previsão climática sazonal, indicava a ocorrência de chuvas normais, com tendência para abaixo do normal, para os dois períodos (Outubro, Novembro, Dezembro e Janeiro, Fevereiro e Março) para as regiões sul e centro de Moçambique, devido à influência do fenómeno El Niño, que provoca escassez e irregularidade de chuvas. Para a região norte, a previsão era de ocorrência de chuvas normais, com tendência para acima do normal, devido à influência da zona de convergência inter-tropical.

A previsão ciclónica na bacia do sudoeste do Oceano Índico, indicava a probabilidade de ocorrência de seis a 10 sistemas tropicais (depressões ou ciclones), e destes um ou dois sistemas poderiam atingir o canal de Moçambique.

A tempestade tropical Álvaro provocou chuvas intensas na região centro, enquanto a tempestade tropical Filipo afectou as regiões centro e sul, com precipitações acima de 200 mm, em 24 horas e em vários pontos.

Apesar da previsão do fenómeno El Niño para as zonas sul e centro do país, já no fim da época chuvosa



registou-se a passagem de dois sistemas frontais muito activos, afectando as províncias de Maputo e Gaza, com ocorrência de chuvas intensas e localizadas, sem a alteração da previsão do El Niño.

MELHORIA DO SISTEMA DE AVISO PRÉVIO

Para a melhoria do sistema de aviso prévio, é primordial a existência de uma rede de observações meteorológicas, pelo que uma das apostas do Governo é a expansão e modernização da rede de observações meteorológicas do INAM. Neste momento, 80 dos 154 distritos estão cobertos com estações meteorológicas, e ainda este ano mais 15 distritos terão estações meteorológicas.

Com este investimento, pretende-se que, até 2030, esteja completa esta expansão para todos os distritos, no âmbito do programa 'Um Distrito, Uma Estação Meteorológica'.

A importância destas estações meteorológicas, não se mede pelo seu tamanho, mas sim pelo seu papel na colecta de informação sobre o estado da atmosfera, necessária para a monitoria do estado de tempo, de modo a prevenir o cidadão da ocorrência de fenómenos meteorológicos extremos e, por esta via, salvar vidas e bens. Os parceiros que financiaram esta iniciativa são o Banco Africano para o Desenvolvimento (BAD), a SADC, Fundo Nórdico e a FAO.

Ainda neste capítulo, com o financiamento do Banco Africano para o Desenvolvimento, foi instalado um radar meteorológico na Beira e dois outros serão instalados, ainda este ano, nas cidades de Xai-Xai e Nacala, para melhorar a rede de observação hidro-meteorológica.

No que concerne à monitoria da qualidade do ar, estamos a estabelecer uma rede de observação, ainda na fase embrionária. Assim, foram instaladas 12 estações de monitoria da qualidade do ar, com o financiamento da Cooperação Espanhola.

Com o financiamento do Governo Japonês, projecta-se a instalação, em 2025, de duas estações aeronáuticas

nos aeroportos de Maputo e Beira, dotadas de tecnologias de ponta para a observação em meteorologia aeronáutica, de modo a assistir o sector da aviação.

Como resultado do trabalho de mobilização de financiamentos para a área de meteorologia, Moçambique vai beneficiar de um financiamento para a área de observação meteorológica, através do Mecanismo de Financiamento Sistemático para Observações (SOFF), num montante de 7.4 milhões de Dólares Americanos, informação esta lançada durante a realização da COP-28 em 2023, que teve lugar no Dubai. Este financiamento irá melhorar a operacionalização das actividades ligadas ao mecanismo de colecta de dados meteorológicos em diversos locais de Moçambique.

MONITORIA DO CLIMA E PREVISÃO METEOROLÓGICA

A monitoria e alerta sobre o estado do tempo é um dos quatro pilares do sistema de aviso prévio, que é conducente a uma acção antecipada. Com o aparecimento das mudanças climáticas, tornou-se desafiante a elaboração de informação climática e do estado de tempo, sobretudo devido à presença de novos comportamentos dos parâmetros da atmosfera.

Cientes deste desafio, o Sector apostou na criação de capacidade técnica institucional para que os profissionais desta área, continuem a trabalhar e a emitir previsões certas e transmitidas em tempo útil.

Com o financiamento da SADC, o sector recebeu equipamento informático de alta *performance*, para a corrida de modelos matemáticos como ferramenta indispensável para elaboração da previsão do tempo.

Em parceria com a Noruega, o INAM beneficiou de um milhão de USD para formação e treinamento em diversas áreas do saber, bem como, aquisição de ferramentas necessárias para melhorar o processo de elaboração de informação sobre o clima e tempo.

Com o financiamento do Fundo Nórdico, o sector





beneficiou do estabelecimento da plataforma “DIANA”, que é uma integração de vários produtos climáticos e do estado de tempo que facilita a elaboração do estado de tempo e seus respectivos avisos.

Com a Meteo France International, o INAM assinou memorando de entendimento para o estabelecimento de uma plataforma de aviso prévio, com uma abordagem integrada em cadeia de valor, para as áreas de observação meteorológica, previsão do estado do tempo e a respectiva disseminação ao consumidor final. Estamos na fase de mobilização de fundos.

O Governo da Inglaterra, disponibilizou 2 milhões de Libras, através do projecto WISER, que integra três países da SADC (África do Sul, Zâmbia e Moçambique), na criação de capacidade institucional dos serviços de meteorologia, para a elaboração de previsões de curto espaço de tempo, até quatro horas, melhorando desta maneira a informação para acção antecipada.

Estas melhorias estão a revolucionar os serviços meteorológicos na África Austral e, em última análise, a reduzir o risco de perda de vidas e de meios de subsistência para as populações quando o mau tempo atinge.

Como resultado imediato destes investimentos, iniciamos a emissão de boletins climáticos para sete províncias do país, devendo as restantes três serem cobertas por esta iniciativa, até 2025.

O Boletim Climático Provincial é mais um serviço climático do INAM, que resulta da monitoria do clima na província, publicado mensalmente. É gerado graças ao uso da mais moderna metodologia da ciência climática, que combina dados de satélite e os observados no terreno.

Esta ferramenta constitui parte de várias iniciativas realizadas pelo INAM,IP, em parceria com o Programa Mundial para Alimentação (PMA) que visa minimizar impactos da seca em áreas vulneráveis, contribuindo assim para o Sistema de Aviso Prévio à Seca em Moçambique. Os boletins de monitoria da seca em Moçambique já estão a

ser emitidos pelo INAM,IP para melhorar a resposta a acções antecipadas à seca.

Com estas medidas, foram expandidas as previsões para 52 distritos, abrangendo todas as províncias, numa primeira fase, e seguir-se-á a outra fase para os restantes distritos.

Desde 2022 que o Sector elabora o relatório anual do estado do clima em Moçambique, que já vai na sua terceira edição, como recomendação da Organização Mundial de Meteorologia, onde Moçambique através do INAM,IP é membro efectivo.

INICIATIVA “AVISO PRÉVIO PARA TODOS” DA ONU

Moçambique é um dos 30 países do mundo elegíveis para beneficiar do financiamento para a materialização da iniciativa das Nações Unidas sobre denominado “aviso prévio para todos”, um mecanismo de apoio dos países para a adaptação às mudanças climáticas lançado pelo Secretário Geral da ONU, António Guterres, na 27ª Conferência das Partes (COP-27), visando reduzir as consequências da ocorrência de eventos meteorológicos extremos, criando resiliência nas comunidades, através do estabelecimento de um sistema de aviso prévio eficaz.

Para beneficiar deste apoio, o INAM promoveu, recentemente, o *workshop* nacional de lançamento e consulta sobre aviso prévio para todos, de modo a se elaborar o plano de Moçambique sobre o aviso prévio, devidamente orçamentado, que deve ser submetido às entidades competentes, até finais de Abril de 2024, para o devido financiamento.

Os Sistemas de Aviso Prévio são medidas comprovadas, eficazes e viáveis de redução do risco de desastres e de adaptação climática, que salvam vidas e bens. No entanto, subsistem lacunas importantes nos sistemas de aviso prévio, especialmente, quando se trata de traduzir os avisos prévios em acções antecipadas .

ESTRUTURA ORGÂNICA DO MTC



Ministro dos Transportes e Comunicações
Mateus Magala



Vice-Ministro
Amilton Alissone



GM
Cristina Saúde
Chefe



SP
Ambrósio Siteo



ITCM
Ana Nhampango
Inspectora-geral

Unidades Orgânicas



Unidades Orgânicas



Instituições Tuteladas



Empresas Tuteladas



LOCALIZAÇÃO GEOESTRATÉGICA



Particularidades construtivas decorrentes das condições climáticas locais

Condição	Impacto na Construção	Medidas a serem adotadas	Impacto no Cronograma
Alta temperatura e alta umidade	Redução da produtividade das atividades de concreto e aço.	Adoção de técnicas de cura para o concreto e uso de equipamentos de proteção para os trabalhadores.	Retardamento das atividades.
Chuvas fortes	Interrupção das atividades de construção.	Adoção de medidas de segurança para evitar acidentes e danos aos equipamentos.	Paralisação das atividades.
Secas prolongadas	Dificuldade de obtenção de água para as atividades de construção.	Adoção de fontes alternativas de água e sistemas de armazenamento.	Retardamento das atividades.
Tempestades	Danos aos equipamentos e estruturas em construção.	Adoção de medidas de segurança e proteção dos equipamentos.	Paralisação das atividades.

Item	Quantidade	Valor Unitário (R\$)	Valor Total (R\$)
Aluguel de equipamentos	1000	10.000	10.000.000
Manutenção de equipamentos	1000	1.000	1.000.000
Transporte de materiais	1000	2.000	2.000.000
Seguros de equipamentos	1000	1.000	1.000.000
Seguros de terceiros	1000	1.000	1.000.000
Seguros de acidentes	1000	1.000	1.000.000
Seguros de roubo	1000	1.000	1.000.000
Seguros de incêndio	1000	1.000	1.000.000
Seguros de furto	1000	1.000	1.000.000
Seguros de danos materiais	1000	1.000	1.000.000
Seguros de danos pessoais	1000	1.000	1.000.000

