

## Programa de Manutenção e Gestão de Estradas e Pontes

### PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA

#### SUMÁRIO EXECUTIVO

##### 0 - Generalidades

O Programa de Manutenção e Gestão de Estradas e Pontes, “RBMMP”-sigla do inglês, é um programa com duração de dez anos, que compreende três fases, devendo a primeira fase ser concluída no ano 2005.

O objetivo do programa é introduzir uma melhoria sustentável da rede de estradas e pontes em Moçambique, promovendo a segurança rodoviária, protegendo o ambiente e focalizando assuntos sociais nas componentes de género e prevenção do HIV/SIDA. Este objectivos serão alcançados através de:

- Apoio financeiro à manutenção, reabilitação e actividades de construção de estradas;
- Acções institucionais apropriadas, que incluem (i) o estabelecimento de mecanismos sustentáveis de financiamento à manutenção de estradas (ii) a participação do sector privado (especialmente as pequenas e médias empresas) em actividades de manutenção de estrada; e
- Capacitação institucional.

O programa para os próximos dez anos é estimado em **USD 1.7 bilhão**, a ser financiado pelo Fundo de Estradas (USD 600 milhões), IDA (USD 432 milhões); a restante componente será financiada por outros doadores multilaterais e bilaterais e pelo Orçamento Geral do Estado.

Fase I (2002-2005) é estimada em **USD 703.6 milhões**.

##### 1 - Componentes do Programa

A componente de **Obras** inclui as seguintes acções:

- Aumento da rede total mantível regularmente, de 12 800 km em 2002 para mais de 17 000 km em 2010; a estimativa para os dez anos é de USD 812 milhões;
- Reabilitação de estradas e pontes de acordo com as prioridades e critérios estabelecidos, num custo estimado de USD 400 milhões durante os dez anos;
- Reabilitação de cerca de 6 000 km de estradas rurais e pontes, a um custo estimado de USD 199 milhões durante os dez anos;
- Disponibilização de USD 33 milhões durante os dez anos, para os trabalhos de emergência, por forma a reagir prontamente às necessidades provenientes de cheias e outros desastres naturais;
- Empreendimento de acções com vista a reforçar a segurança rodoviária, a um custo estimado em USD 31 milhões, durante os dez anos;

- Providência de serviços de engenharia necessários na elaboração de projectos e fiscalização de obras, a um custo estimado de USD 102 milhões, durante os dez anos.

A componente de **Fortalecimento Institucional e Política de Reformas** tem por objectivo:

- Estabelecer uma efectiva, transparente e responsável estrutura institucional para o sector de estradas; que compreende uma clara separação entre as funções de financiamento e alocação de fundos, a qual se apoiará no Fundo de Estradas, das funções de gestão dos projectos sob a responsabilidade da Administração Nacional de Estradas (ANE). Um conselho de Administração do Fundo de Estradas, de natureza independente, irá monitorar o desempenho destas duas Instituições;
- Fortalecer estas entidades em aspectos de gestão financeira, avaliação e monitoração dos projectos e desenvolvimento dos recursos humanos;
- Promover a indústria de empreiteiros locais, através de programas de treinamento; e:
- Focalizar acções de combate ao SIDA, alívio à pobreza, assuntos de género e ambientais.

Esta componente é estimada em USD 91 milhões para todo o programa, sendo 40.5 milhões para Fase I (2002-2005).

A componente **Estratégica** têm por objectivo manter actualizada a estratégia de acções na rede de estradas nacionais por forma a reflectir as prioridades resultantes da melhoria das consultas aos participantes e reformas institucionais.

## 2 - Detalhes do Programa da Fase I

A tabela seguinte fornece os detalhes do programa da Fase I:

Componentes do Projecto	km	MUS\$	Financiamento
1 Manutenção de rotina Fase-I	13,588	48.2	Fundo de Estradas-FE: 100%
2 Manutenção Periódica Fase-I	8,256	226.2	IDA+ Outros 75%, FE 25%
3 Reabilitação Fase-I	2,426	240.0	IDA + Outros 80%, GOM 20%
4 Reabilitação de Estrad. Rurais e suas Pontes Fase-I	2,067	69.0	IDA + Outros 80 to 100%, GOM
5 Obras de Emergência		11.0	IDA + Outros+ GOM
6 Total para a Segurança Rodoviária Fase-I		10.9	IDA 6.4 mUSD
7 Serviços de Engenharia Fase-I		44.6	IDA + Outros+ GOM
<b>Total componente A : Obras</b>		<b>649.9</b>	
1 Estudos Técnicos e Assistência ao sector de Estradas		11.5	IDA + Outros Doadores
2 Especialista e Reforço Institucional		11.6	IDA + Outros Doadores
3 Formação		5.2	IDA + Outros Doadores
4 Assistência à Gestão		1.9	IDA + Outros Doadores
5 Despesas Operacionais		10.3	FE
<b>Total componente B : Reforço Institucional e Política de Reformas</b>		<b>40.5</b>	
1 Revisão e Actualização da Estrat. para as Estradas Nacionais		0.5	IDA + Outros Doadores
2 Avaliação do Impacto Ambiental para a Fase-II		0.5	IDA + Outros Doadores
2 Avaliação do Impacto Social Para a Fase-II		0.3	IDA + Outros Doadores
2 Avaliação do Impacto Sócio-Económico para a Fase-II		0.3	IDA + Outros Doadores
2 Projectos de Engenharia para a Fase-II		8.5	IDA + Outros Doadores
3 Projectos de Estudos Preparatórios para a Fase-II		1.3	IDA + Outros Doadores
4 Contingências e Fundos não Alocados		1.9	
<b>Total componente C: Estratégia e preparação das próximas Fases</b>		<b>13.3</b>	
<b>Total</b>		<b>703.6</b>	

As estradas específicas a ser incluídas no programa de manutenção periódica e reabilitação (itens 2, 3 e 4 da componente A) foram todas seleccionadas com base em análises económicas detalhadas e outros factores relevantes por forma a refletir as prioridades económicas e sociais e alcançar a consistência da rede e equilíbrio geográfico.

Todas as obras de reabilitação (itens 3 e 4 da componente A) tiveram o financiamento assegurado com base no cometimento dos doadores.

### 3 - Financiamento do projecto

A pedra fundamental do financiamento do programa é o Fundo de Estradas (FE). O principal recurso do FE é a taxa sobre os combustíveis, aplicada aos automobilistas (gasolina e gasóleo). A política do Governo, como corporizada na carta de desenvolvimento do programa, preconiza o ajustamento progressivo nas taxas sobre os combustíveis, do actual nível ao equivalente a 10.5 cêntimos do dólar americano por litro, durante os próximos três anos. Os recursos resultantes da aplicação destas taxas serão aplicados exclusivamente na manutenção das estradas (começando 100% com a manutenção de rotina em determinada rede de estrada), sendo o objectivo final o financiamento total das actividades de manutenção (rotina e periódica) por parte do FE, numa extensão alargada da rede. Por enquanto, os doadores irão financiar a manutenção periódica em níveis que irão decrescer progressivamente durante as fases II e III, até o momento em que o FE assumirá por completo a manutenção periódica no final da terceira fase.

Adicionalmente aos recursos mobilizados pelo FE, um total de 18 doadores internacionais irão participar no financiamento das actividades do projecto.

Abreviatura	Definição	País	MUS\$
FE	Fundo de Estradas	MZ	197.
OIE	Orcamento de Investimento do Estado	MZ	13.
IDA	Agência Internacional de desenvolvimento		162.
UE	União Europeia		115.
ADB	Banco Africano de Desenvolvimento		45.2
ASDI	Agência Suéca de Desenvolvimento Internacional	SE	31.0
USAID	Agência Norte Americana para o Desenv.Internacional	US	25.5
KfW	Banco de Crédito Alemão para o Desenvolvimento	DE	21.0
AFD	Agência Francesa de Desenvolvimento	FR	15.0
JICA	Agência Japonesa para o Desenvolvimento	JP	10.0
NDF	Fundo Nórdico para o Desenvolvimento	FI	10.0
IDB	Banco Islâmico de Desenvolvimento		8.9
IFAD	Fundo Internacional para a Agricultura		7.5
DFID	Depart. para o Desenv. Internacional do Reino Unido	GB	7.2
OPEC	Organização dos Países Exportadores de Petróleo		7.0
BADEA	Banco Árabe para o desenv. Económico de África		6.2
DANIDA	Agência Dinamarquesa para o Desenv. Internacional	DK	6.0
NORAD	Agência Norueguesa para o Desenvolvimento	NO	4.1
IRL	Irland	IE	3.8
UNCDF	Fundo de Desenvolvimento das Nações Unidas		2.2
Other	Outros Doadores		1.3
YTBF	Por Identificar		3.5
<b>Total Fase I</b>			<b>703.6</b>

#### **4 – Aspectos de Implementação**

A organização responsável pela implementação do RBMMP será a ANE -Administração Nacional de Estradas. Algumas sub-componentes do projecto não irão ser implementadas directamente pela ANE (como sejam as actividades preconizadas ao nível provincial ou autárquico); nestes casos a ANE irá canalizar os fundos e monitorar a implementação, promovendo a devida assistência.

A ANE por si será reestruturada. O FE, actualmente uma das unidades executivas da ANE, será transformado numa Instituição separada, com o seu próprio Conselho de Administração e suas próprias obrigações estatutárias.

A ANE e o FE serão monitorados por um Conselho Nacional de Estradas, independente, que terá a responsabilidade de formular políticas de estradas.

No intuito de uma maior descentralização, o papel das províncias e das associações locais será maior e tanto a organização interna da ANE como o aspecto de relacionamento da ANE com estas instituições deverão ajustar-se a estas evoluções.

As responsabilidades da ANE e do Governo foram corporizadas no contrato programa rubricado entre a ANE e o Ministério das Obras Públicas e Habitação, como as partes. Outras entidades governamentais como sejam: o Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental, o Ministério da Saúde, o Ministério responsável pelo governo local, o INAV, os Municípios serão igualmente envolvidos.

Todo o processo de contratação será levado a cabo em conformidade com a legislação aplicável e de acordo com as cláusulas que governam a contratação nos instrumentos de financiamento aplicáveis (“Development Credit Agreement” e “Project Agreement” como requisitos do IDA). Estes documentos estipulam as categorias de contratos que adjudicados através de normas internacionais de contratação é obrigatório e as outras categorias ( contratos com baixo valor ou de natureza específica) nos quais procedimentos mais simples são elegíveis.

Um planeamento detalhado da contratação está estabelecida como instrumento para o planeamento adiantado “avançado” pelas instituições financiadoras como para a monitoração progressiva.

#### **5 - Planeamento da Implementação**

O plano de implementação encontra-se descrito em Anexo, que será distribuído em separado.

#### **6 - Programa de Monitoração e Avaliação**

Adicionalmente aos instrumentos e procedimentos clássicos de monitoração, está estabelecida uma estrutura específica de monitoração relacionada a natureza programática do RBMMP. O nível de resultados e indicadores de impacto estão estabelecidos. Determinados indicadores institucionais e de desempenho servirão como despoletadores na passagem da Fase-I à Fase-II; outro conjunto de indicadores servirão de despoletadores na passagem da Fase-II à Fase-III no futuro próprio. Cada indicador reflecte acções que deverão ser executadas ou resultados que deverão ser alcançados em determinadas datas.