

Index

| | |
|--|----|
| 1. Glossário | 2 |
| 2. Introdução..... | 3 |
| 3. Situação do Sector de Estradas | 4 |
| 4. Pressuposto do Sector de Estradas | 5 |
| Política de Estradas | 7 |
| I. Introdução..... | 7 |
| II. Diagnóstico..... | 7 |
| III. Visão..... | 7 |
| IV. Missão | 8 |
| VI. Princípios Fundamentais..... | 9 |
| VII. Prioridades do Sector..... | 11 |
| VIII. Formação e capacitação do sector | 12 |
| IX. Outras áreas de intervenção:..... | 13 |
| 6. Estratégia do Sector de Estradas | 14 |

1. Glossário

Concessão é a transferência de responsabilidade do Governo na construção, operação e manutenção de certas rodovias para o sector privado, mediante determinadas condições fixadas no contrato de concessão.

Descentralização é a transferência dos poderes de gestão da rede de estradas, sob jurisdição provincial, distrital e municipal dos órgãos centrais para os de provincial, distrital e municipal.

Estrada classificada é estrada à qual haja sido atribuída uma classe.

Estradas municipais são estradas não classificadas, sujeita à jurisdição de uma autoridade municipal.

Estradas não classificadas são todas aquelas que não constam da lista do sistema de classificação de estradas, incluindo as estradas municipais.

Estradas primárias são a espinha dorsal da rede de estradas e ligam:

- Capitais provinciais
- Capitais provinciais e outras cidades
- Capitais provinciais e principais portos
- Capitais provinciais e principais postos fronteiriços

Estradas Secundárias são as que complementam a espinha dorsal da rede de estradas e ligam:

- Estradas primárias
- Capitais provinciais e portos fluviais ou marítimos
- Estradas primárias e centros económicos de elevada importância
- Estradas primárias e outros postos fronteiriços.

Estradas terciárias são as que estabelecem a ligação entre:

- Estradas secundárias a outras estradas secundárias ou a estradas primárias
- Sedes distritais
- Sedes distritais
- Sedes distritais e postos administrativos
- Sedes distritais e centros económicos de elevado importância.

Estradas vicinais são as estradas que estabelecem a ligação entre:

- Estradas terciárias
- Postos administrativos
- Postos administrativos e outros centros populacionais.

Investimento é alocação de recursos financeiros para construção, reabilitação e manutenção de estradas.

Manutenção de rotina é um conjunto de trabalhos que tem lugar com uma periodicidade inferior a um ano, para evitar danos, deteriorações rápidas, constituídos fundamentalmente por corte de capim, limpezas, remoção de detritos, tapamento de buracos ou nivelamentos.

Manutenção periódica é a que é realizada em intervalos de vários anos, para conservar a integridade da camada de desgaste da estrada e integram a renovação da superfície e reparações limitadas, excluindo trabalhos de modificação substanciais da estrutura do pavimento.

Política de estradas é o conjunto de directivas aprovadas pelo Governo sobre a conservação, uso, construção e desenvolvimento das estradas públicas enquanto infra-estruturas viárias.

Reabilitação de uma estrada é a actividade executada numa estrada após o pavimento ter chegado ao fim da sua vida útil, com objectivo de restauração da sua integridade estrutural.

Transitabilidade é a capacidade da estrada de permitir ou não a passagem de viaturas sem tracção às quatro rodas durante os doze meses do ano, sem interrupções superiores a quinze dias.

2. Introdução

Moçambique é um País vasto e pouco povoado, cuja principal actividade económica é a agricultura.

O transporte rodoviário é o principal modo de transporte e garante a movimentação de cerca de 10% de cargas e 90% de passageiros e constitui o meio de acesso aos restantes modos de transporte. Como consequência às estradas são infra-estruturas de transporte nas quais se concentra na actualidade o principal esforço de investimentos do País.

O estado de conservação da rede de estradas em grande medida, reflexo das guerras que afectaram o País, tem impacto extenso e profundo nas demais actividades socioeconómicas, cujo desenvolvimento deve tomar em consideração a política de estradas, para que não sejam afectadas por problemas de transporte rodoviário.

O desenvolvimento harmonioso da economia do País, depende da conjugação permanente entre os projectos de desenvolvimento e o programa de estradas.

De uma forma geral, a despeito da descontinuidade entre as bolsas de estradas que beneficiaram de melhoramentos, o estado de conservação das estradas rurais melhorou, o que se traduz pela diminuição dos tempos de viagem e dos custos de operação dos veículos e pelo aumento de tráfego.

A Política de Estradas integra-se e harmoniza-se com as restantes políticas sectoriais do Governo, de forma a garantir a rentabilidade dos investimentos realizados na rede de estradas, com o objectivo de reduzir os actuais custos de operação dos veículos.

3. Situação do Sector de Estradas

O programa de reabertura de estradas ganhou uma nova dinâmica a partir de 1992, que permitiu reduzir para cerca de um terço a extensão de estradas intransitáveis, triplicando a extensão de estradas que beneficiam de manutenção e revitalizando os corredores internacionais de transporte rodoviário.

Salvo raras excepções, a rede de estradas urbanas sofreu uma acentuada degradação devido à opção de se canalizar os recursos prioritariamente para as zonas rurais, facto acentuado pela extrema fraqueza institucional dos Concelhos Executivos.

Em todas as províncias decorrem importantes actividades de estradas levadas a cabo por empreiteiros nacionais e estrangeiros, que criaram novos postos de trabalho, com especial ênfase para os projectos de reabilitação e manutenção de estradas com uso intensivo de mão de obra em estradas terciárias.

Aos níveis central e provincial, a capacidade institucional cresceu com o aumento de quadros e técnicos superiores, com a implementação de sistemas de gestão e planificação e com o aumento do número de empresas que se dedicam às actividades de estradas.

Estão em projecto reformas institucionais que apontam para a autonomização progressiva do sector com o desenho de mecanismos adequados de financiamento. O sector operacional de manutenção, constituído pelas ECMEP's será reestruturado fora do Estado.

O financiamento do sector de estradas, apesar de conhecer ainda vários problemas, melhorou e permite hoje o desenvolvimento mais regular das actividades, que absorvem cerca de 30% do Orçamento Geral do Estado.

De modo geral, a sensibilidade sobre os problemas de estradas cresceu substancialmente, dando lugar a um ambiente em que a sua importância global e a do seu estado de conservação em particular, é visivelmente reconhecida.

O interesse do sector privado e dos utentes pela problemática de estradas cresceu igualmente, sendo de esperar que a curto prazo, possam desempenhar um papel preponderante na gestão da rede de estradas, particularmente a sua manutenção.

O sector de estradas, porém, continua a ser afectado por vários constrangimentos, nomeadamente: de recursos humanos e financeiros, normas administrativas e manutenção de estradas.

A despeito de um crescimento do seu quadro técnico, os órgãos públicos de gestão das estradas ainda dispõem de muitos quadros jovens e pouco experientes, precocemente chamados a exercer funções de planificação e gestão da rede de estradas, onde se confrontam no quotidiano com doadores, consultores e empreiteiros que dispõem de técnicos mais experientes e mais bem apetrechados.

Os programas de estradas exigem meios financeiros que impõem recurso a créditos e donativos complementares, ainda insuficientes, e que têm sido desembolsados com atrasos e de uma forma irregular, devido à fraca capacidade financeira do Governo e aos atrasos de algumas organizações internacionais, prejudicando os projectos nas vertentes de qualidade, preços e tempo de execução.

Como consequência da diversidade de financiadores dos projectos, os quadros do sector de estradas são obrigados a lidar com normas administrativas e contratuais diversas, que variam de organização para organização, sendo por vezes contraditórias. Isso impõe um trabalho de estudo e aplicação, o que dispersa as reduzidas capacidades existentes.

A extensão de estradas a ser mantida quadruplicou nos últimos quatro anos, o que impõe necessidades e exigências que ultrapassam as actuais capacidades, e se reflecte nos elevados custos e fraca qualidade dos trabalhos executados.

4. Pressuposto do Sector de Estradas

A rede de estradas cumpre duas funções essenciais ao desenvolvimento: em primeiro lugar ela suporta o movimento de pessoas e bens que consubstancia o carácter social do vínculo de produção-distribuição; em segundo lugar, ela assegura a viabilização de regiões e projectos de desenvolvimento que carecem de vínculos estáveis com os seus mercados fornecedores e consumidores. Assim, os principais pressupostos de Política de Estradas são:

3.1. Agricultura e Comercialização

A agricultura continuará a ser uma das principais actividades económicas fundamentais para o desenvolvimento do País, contribuindo para a criação de bases para a recuperação da vida rural e para o crescimento da indústria nacional.

A comercialização desempenha um papel preponderante na promoção e incentivo da produção agrícola, e em particular, da produção familiar.

3.2. Portos

Moçambique possui uma extensa costa marítima e a cabotagem é, por natureza, o modo de transporte mais económico, daí que os portos se constituem em importantes pólos de concentração de cargas.

A localização dos portos marítimos e das principais actividades económicas do país determinam a existência de itinerários principais de transporte rodoviário onde existe

potencial ou se verifica um elevado tráfego rodoviário.

3.3 Indústria e Energia

Os grandes projectos de produção de energia, minas e indústria são importantes actividades económicas que em plena operação ou em desenvolvimento geram ou gerarão tráfego rodoviário, que requer uma rede de suporte adequado.

3.4. Turismo

Moçambique dispõe de recursos turísticos de grande potencial, que fazem antever o turismo como uma das actividades que rápida e crescentemente contribuirá para o desenvolvimento da economia, gerando imenso tráfego rodoviário.

3.5. Geração de Emprego

A geração de emprego, em particular nas zonas rurais, desempenha um papel preponderante na redução da pobreza e na melhoria das condições de vida das populações. A execução de estradas com técnicas que envolvam o uso de mão de obra intensiva pode contribuir a curto prazo para a rápida geração do emprego.

Política de Estradas

I. Introdução

Moçambique é um país vasto, cuja principal actividade económica é a agricultura. O transporte rodoviário é o principal modo de transporte e garante a movimentação de cargas e passageiros, constituindo o meio de acesso aos restantes modos de transporte. Como consequência, as estradas são infra-estruturas de transporte nas quais se concentra, na actualidade, o principal esforço de investimento do país.

II. Diagnóstico

2.1. A rede de estradas classificadas de Moçambique consiste em cerca de 30000 quilómetros de estradas, dos quais cerca de 20% são estradas pavimentadas. Com a implementação dos programas de reabilitação e manutenção de estradas no período 1997 – 2007, foi possível a redução da rede de estradas intransitáveis de 77% para 8% e o aumento da percentagem de estradas em condições boas e razoáveis de 7% para 69%.

2.2. Como consequência, foram alcançada melhorias significativas nos padrões e na transitabilidade da rede de estradas classificadas que resultam numa redução de tempos de viagem para os utilizadores.

2.3. A Política de Estradas aprovada pela Resolução nº 50/98, de 28 de Julho, do Conselho de Ministros, definia como prioridades a reabertura de estradas e o restabelecimento dos principais, corredores de transporte após anos de contínua deterioração. A Estratégia para a Redução de Pobreza Absoluta (PARPA II) e as mudanças no ambiente económico, social, financeiro e institucional do país, no qual se insere o Sector de Estradas, criam novos desafios e oportunidades a este sector.

2.4. Para fazer face aos desafios que se colocam, impõe-se novas formas de gestão baseadas numa abordagem integrada do sector, harmonização dos procedimentos de contratação, gestão financeira, sistema de informação, bem como a monitoria e avaliação do sector, através de um quadro de avaliação de desempenho das actividades. A Política de Estradas deve, pois, reflectir os avanços tecnológicos e as novas ideias sobre a administração de estradas.

III. Visão

3.1 A presente Política de Estradas tem como visão elevar, permanentemente, o índice de transitabilidade rodoviária, através do aumento da percentagem de

estradas em condições boas e razoáveis, de modo a assegurar a circulação de pessoas e bens durante todo o ano, o que irá facilitar o escoamento dos produtos agrícolas dos centros de produção para os de comercialização contribuindo para a melhoria das condições de vida das populações.

3.2 Esta política integra-se e harmoniza-se com as restantes políticas Sectoriais do Governo, de forma a garantir a rentabilidade dos investimentos realizados na rede de estradas, com objectivo de reduzir os actuais custos de operação dos veículos e estimular o desenvolvimento harmonioso da economia do país que depende da conjugação permanente das estratégias de desenvolvimento e a Política de Estradas.

IV. Missão

4.1 No contexto actual, a missão do Governo aponta para o fortalecimento e a manutenção em bom estado dos corredores principais e das ligações entre as capitais provinciais. As necessidades crescentes da população rural no domínio da melhoria de acesso aos níveis provincial e distrital serão atendidas através de intervenções dirigidas, concebidas para garantir a passagem pelos pontos críticos, ao longo das estradas, durante todo o ano. Assim, haverá a maximização da acessibilidade dos seus cidadãos, garantindo-se uma rede equilibrada e bem mantida que permita serviços de transporte eficientes e seguros.

V. Objectivos

5.1 No Âmbito de Desenvolvimento Nacional:

Os objectivos neste domínio são:

- a) *Integração nacional*: estabelecimento de uma rede de estradas que assegure a mobilidade de pessoas e bens a nível nacional;
- b) *Crescimento económico*: estabelecimento de acesso às áreas com potencial agrícola, turístico, industrial e ricas em recursos naturais;
- c) *Alívio à pobreza*: facilitação de acesso às zonas rurais, permitindo a criação de oportunidades de emprego, construção de escolas, instalações de serviços de saúde e outros serviços sociais;
- d) *Integração regional*: promover a contínua reabilitação e manutenção das estradas que integram os corredores internacionais, em particular para os países vizinhos sem acesso ao mar;

- e) *Comércio*: desenvolvimento de uma rede de estradas que estimule o crescimento económico, reduzindo custos de transporte e fornecendo acesso aos mercados; criação de condições que facilitem a troca de mercadorias agrícolas, assegurando uma entrega fiável e uma comercialização oportuna da produção a um preço razoável.

5.2 No Âmbito da Coordenação Inter-Sectorial:

Neste domínio, os sectores principais a ter em conta são:

- a) *Agricultura e desenvolvimento rural*: priorizar os investimentos na manutenção das redes terciárias, vicinal e não classificada que permitem o escoamento da produção agrícola e o acesso às zonas com grandes aglomerados populacionais, para facilitar a prestação de serviços básicos;
- b) *Turismo*: prestar especial atenção ao acesso às áreas prioritárias de investimento turístico, dada a importância económica do turismo e o potencial do seu crescimento;
- c) *Indústria, mineração, energia e recursos naturais*: proporcionar uma rede de suporte adequada para os grandes projectos de energia, minas, indústria e exploração de recursos naturais;
- d) *Transporte*: garantir que a rede de estradas opere em complementaridade com outros modos de transporte, como o marítimo, ferroviário e aéreo.

VI. Princípios Fundamentais

6.1. *Descentralização*: a descentralização no Sector de Estradas será acompanhada pelo fortalecimento das capacidades locais aos níveis provincial, distrital e municipal, de modo a que estes possam cumprir com as actividades de reabilitação e manutenção da rede de estradas sob sua responsabilidade. Para o efeito, o Governo promoverá acções tendentes à criação de capacidades para a gestão dos programas de estradas, incluindo a formação dos seus agentes e dos pequenos empreiteiros.

6.2. *Manutenção*: a manutenção de estradas é uma actividade prioritária que garante a rentabilização dos investimentos realizados na rede rodoviária. A construção e/ou reabilitação de estradas deve ser precedida da garantia de recursos para posterior manutenção. O Governo promoverá as medidas necessárias para se dar prioridade à manutenção de estradas, dando atenção especial à manutenção periódica, promovendo medidas que incentivem a qualidade e garantindo a sua sustentabilidade e financiamento regular, através de fundos obtidos de taxas específicas de utilização.

6.3. *Transitabilidade*: priorizar a criação das condições de acesso às comunidades cujas estradas são de difícil acesso durante o período chuvoso. Deve-se promover a adopção de estratégias que permitam intervenções direccionadas, apenas para os locais que impedem, com regularidade, a passagem de viaturas, aumentando a transitabilidade das estradas rurais.

6.4. *Investimentos*: as estradas identificadas para a construção e reabilitação devem ser seleccionadas numa base sócio-económica e com objectivo de desenvolver a rede de forma equilibrada, proporcionando um nível de serviço que corresponde ao nível de tráfego e ao custo total da estrada ao longo da sua vida. Os investimentos só devem ser feitos se houver a garantia de que os respectivos custos de manutenção estão assegurados. Devem ser levados em conta as condições locais e os materiais existentes, aplicando padrões de construção e manutenção que permitam que sejam mantidas com os recursos disponíveis.

6.5. *Concessão de estradas e pontes e outras formas de gestão*: para garantir a manutenção permanente e adequada das estradas, o Governo promoverá as parecerias público-privadas para a construção, operação e manutenção de algumas estradas, priorizando os corredores de desenvolvimento, através de contratos de concessão. Para além das concessões, o Governo promoverá o envolvimento do sector privado e comunidades locais nas actividades de estradas e serviços conexos, através de contratos de gestão, prestação de serviços, fornecimento contínuo e outros.

6.6. *Financiamento*: o Governo aumentará as fontes de financiamento disponíveis ao Sector de Estradas permitindo, de forma gradual, a redução da proporção dos investimentos financiados pelos parceiros de desenvolvimento.

6.7. *Desenvolvimento do sector privado*: o Sector de Estradas tem criado oportunidades para a promoção da indústria de construção e o Governo continuará a intensificar acções para que o sector privado nacional possa extrair benefícios crescentes para o desenvolvimento desta indústria, privilegiando a promoção de pequenos empreiteiros locais.

6.8. *Recursos Locais*: a gestão de estradas e a execução das obras de construção, reabilitação e manutenção de estradas são actividades dispendiosas que, para garantirem a sua sustentabilidade e reduzirem os seus custos, devem, de maneira crescente, ser executadas com recursos locais, particularmente materiais, empreiteiros, consultores e comunidades locais. Assim, o Governo continuará a promover acções que visem:

- a) **Maior utilização de materiais locais;**
- b) **Inventário, consolidação e expansão dos estudos de investigação dos materiais locais;**
- c) **Promoção da participação de instituições de ensino e investigação e controlo de qualidade por entidades nacionais;**

- d) **Utilização intensiva de mão-de-obra local**, garantindo-se emprego às populações rurais; tomando sempre em consideração as questões de género;
- e) **A criação e desenvolvimento das Associações de Estradas**

6.9. *Garantia das zonas de protecção parcial das estradas*: o Governo garantirá a protecção das áreas destinadas ao alargamento e desenvolvimento de serviços de estrada.

6.10. *Preferências Locais*: o Governo priorizará a utilização de empresas locais e o uso de recursos locais, incluindo a geração de emprego intensivo no Sector de Estradas. O uso de empreiteiros e consultores locais passa pela adopção de procedimentos simplificados de contratação e pagamentos dentro dos prazos, devendo ser criadas oportunidades de contratos apropriados para empresas locais e incluída a preferência doméstica de forma explícita nos concursos.

6.11. *Tecnologias apropriadas*: o Governo incentivará a aplicação de tecnologias apropriadas e utilização de recursos locais com vista à redução de custos, sem prejuízo da qualidade desejada.

VII. Prioridades do Sector

7.1. *Estradas primárias*: o Governo promoverá a manutenção permanente e a reabilitação da rede de estradas primárias, pavimentando as que, sendo de terra ou terraplenadas, possuem um tráfego elevado, assegurando que a rede se mantenha na condição de boa ou razoável, durante todo o ano.

7.2. *Estradas secundárias*: o Governo promoverá a reabilitação, manutenção e a transitabilidade permanente das estradas secundárias, terraplenando ou pavimentando as que, sendo de terra possuem um tráfego médio, assegurando que a rede se mantenha na condição de boa ou razoável, durante todo o ano.

7.3. *Estradas terciárias*: o Governo promoverá a transitabilidade permanente de estradas terciárias, sobretudo as que ligam as sedes distritais às capitais provinciais e com tráfego elevado, reservando-se à Autoridade Nacional de Estradas o poder de interromper temporariamente, durante a época chuvosa, a circulação de veículos caso o trânsito destes possa resultar na degradação das vias.

7.4. *Estradas vicinais*: o Governo promoverá continuamente a transitabilidade das estradas vicinais, priorizando as que tem maior impacto na redução da pobreza, reservando-se à Autoridade Nacional de Estradas o poder de interromper temporariamente, durante a época chuvosa, a circulação de veículos caso o trânsito destes possa resultar na degradação das vias.

7.5. *Pontes e outras obras de arte*: os projectos de reabilitação de estradas priorizarão a reabilitação e reconstrução definitiva de pontes e outras obras de arte, substituindo progressivamente as pontes metálicas e de madeiras pelas de betão. O

Governo promoverá projectos específicos de reabilitação e construção de pontes e outras obras de arte, com uso de material local, que contribuirão para a melhoria de transitabilidade da rede de estradas.

7.6. Estradas não classificadas: a gestão de estradas não classificadas irá permanecer sob responsabilidade das autoridades distritais, que deverão priorizar a manutenção daquelas que têm maior impacto no desenvolvimento do distrito. Para o efeito, o Governo promoverá a política de classificação de estradas, aprofundando os critérios, de forma a assegurar que os investimentos, que são escassos, sejam justificadamente aplicados.

7.7. Estradas municipais: a gestão e desenvolvimento das estradas municipais estarão sob responsabilidade das autarquias locais. O Governo estabelecerá regras a serem observadas pelas autarquias locais no desenvolvimento e manutenção das estradas municipais, bem como apoiar no financiamento da manutenção desta rede de estradas.

7.8. Corredores internacionais de transporte de transporte: a situação geográfica e estratégica de Moçambique com relação a vários portos marítimos que servem os países vizinhos do interior, determina a existência de corredores de transporte domésticos e internacionais que possuem infra-estruturas rodoviárias importantes. O Governo promoverá a continuação da reabilitação das estradas que integram os corredores internacionais, dando atenção especial aos corredores de Nacala, Beira e Maputo

7.9. Acesso às grandes cidades: o Governo promoverá o estabelecimento de acessos alternativos às grandes cidades, através da construção de novas estradas, bem como reabilitação e pavimentação das existentes.

VIII. Formação e capacitação do sector

8.1. Desenvolvimento dos recursos humanos: o factor humano desempenha um papel preponderante e determinante no sucesso do sector. O Governo promoverá a expansão do programa de desenvolvimento de recursos humanos em curso, através de acções tais como:

- a) Retenção de quadros;**
- b) Institucionalização da formação profissional com ampla participação dos utentes;**
- c) Formação e capacitação para todos os níveis e entidades directa ou indirectamente ligadas às estradas, tomando em consideração as questões de género.**

8.2. Capacitação do sector privado: o Governo promoverá a criação de oportunidades para empreiteiros locais aumentarem os conhecimentos e experiência na execução de obras, em particular na construção de estruturas e pavimentação de estradas.

8.3. *Capacitação de agentes locais do Estado e comunidades locais:* o Governo promoverá a formação e capacitação dos agentes do Estado a nível dos distritos e postos administrativos, das autarquias e das comunidades locais em matérias de estradas.

IX. Outras áreas de intervenção:

9.1. *Sinalização rodoviária:* os acidentes rodoviários implicam elevados danos humanos e materiais ao país. As fatalidades dos acidentes rodoviários vitimam principalmente os estratos populacionais com idade activa. O aumento da extensão e a melhoria das condições gerais da rede de estradas impõem que as vias se adaptem cada vez mais às necessidades e exigências da segurança rodoviária. O Governo promoverá a colocação, manutenção e preservação da sinalização rodoviária, reduzindo as actuais deficiências, incentivando a participação e as iniciativas do sector privado e das autoridades locais, tornando assim as estradas mais comunicativas e seguras.

9.2. *Preservação das infra-estruturas de estrada:* o Governo promoverá a criação de mecanismos que permitam a prevenção de danos ao pavimento, sobretudo através de um controlo eficaz do peso dos veículos, de modo a garantir a preservação dos investimentos feitos na rede de estradas.

9.3. *Protecção ambiental:* embora as estradas tenham um impacto positivo global no ambiente, as actividades de estradas são desenvolvidas procurando-se mitigar os danos que a sua construção, reabilitação, manutenção e utilização possam acarretar. O Governo continuará a zelar pelas normas de defesa do ambiente a serem seguidas na execução de trabalhos de estradas e que devem fazer parte das especificações dos documentos de concurso para a execução de obras.

9.4. *HIV/SIDA:* a necessidade de implementar programas e medidas efectivas de divulgação e de redução de HIV/SIDA nos locais e áreas influenciadas por trabalhos de construção de estradas é sobejamente reconhecida pelos responsáveis do Sector de Estradas. Assim, o Governo promoverá a participação de todas as instituições e organismos ligados à prevenção ao combate HIV/SIDA na implementação de programas de HIV/SIDA em todas actividades do sector.

9.5. *Género:* o Governo promoverá a participação equitativa do género nas actividades de estradas.

9.6. *Cooperação regional:* a localização geográfica de Moçambique requer o reforço do relacionamento directo e permanente com outros países da Região Austral de África, nomeadamente no intercâmbio de ideias e na harmonização dos traçados e gestão das redes viárias. O Governo manterá uma actividade contínua de intercâmbio e cooperação com os organismos da região e dos países vizinhos, dando uma atenção especial à SADC, tendo em vista a integração crescente das redes de estradas e dos procedimentos de gestão.

9.7. *Cooperação internacional:* O Governo continuará a incentivar os Parceiros de Desenvolvimento no Sector de Estradas para que, progressivamente, venham a transformar a sua participação financeira centrada nos projectos específicos em programas integrados do sector.

6. Estratégia do Sector de Estradas

5.1. Objectivos

O principal objectivo da estratégia do sector de estradas é, a médio prazo, aumentar a percentagem de estradas em condições de conservação boas ou razoáveis de 39% para 70%, ou seja de 10.600 Kms para 19.030 Kms, dotando-as de uma manutenção de rotina e periódica regular de qualidade crescente, maximizando a utilização de recursos locais e capacitando as instituições nacionais.

5.2. Acções

Para atingir o objectivo da sua estratégia, o sector de estradas desenvolverá as seguintes acções :

a) No âmbito da reabilitação

(i) a curto prazo

- concluir o programa de reabertura de estradas; e

rever e reformular o programa de reabilitação de estradas, continuando o programa em curso.

(ii) a médio prazo

concluir a reabilitação da ligação Norte-Sul;

concluir a reabilitação das estradas pavimentadas;

continuar a reabilitação das estradas primárias e secundárias de terra;

continuar e alargar a reabilitação das estradas terciárias, com uso intensivo de mão de obra, desconcentrando progressivamente a sua gestão para as autoridades provinciais.

b) No âmbito da reabilitação e reconstrução de pontes:

(i) a curto prazo

concluir a montagem de pontes metálicas, no âmbito do programa de reabertura de estradas; e

continuar a reabilitação e reconstrução de pontes de acordo com as necessidades, importância e prioridade de cada estrada; e

estabelecer um programa de reabilitação e reconstrução de pontes para as estradas primárias e secundárias.

(ii) a médio prazo

concluir o programa de reabilitação e reconstrução de pontes das estradas primárias;

continuar o programa de reabilitação e reconstrução de pontes das estradas secundárias;

e

continuar a reabilitação e reconstrução de pontes das estradas terciárias, de acordo com as necessidades, importância e prioridade de cada estrada.

c) No âmbito da manutenção de rotina

(i) a curto prazo

continuar a manutenção de rotina de todas as estradas em condições de conservação boas ou razoáveis, melhorando a sua qualidade, baixando os custos e maximizando a utilização de recursos locais; e

excepcionalmente, manter estradas que, embora estejam em más condições de conservação, desempenham um papel preponderante para o transporte rodoviário.

(ii) a médio prazo

continuar a manutenção de rotina de todas as estradas em condições de conservação boas ou razoáveis, melhorando a sua qualidade, baixando os custos e maximizando a utilização de recursos locais; e

manter regularmente toda a rede de estradas pavimentadas.

d) No âmbito da manutenção periódica

(i) a curto prazo

rever e reformular o programa de manutenção periódica de estradas primárias e secundárias alargando-o às estradas terciárias;

continuar o actual programa de manutenção periódica.

(ii) a médio prazo

executar regularmente a manutenção periódica de estradas pavimentadas, reduzindo o seu ciclo para períodos de 5 anos;

executar regularmente a manutenção periódica das estradas primárias terraplenadas, reduzindo o seu ciclo para períodos de 5 a 8 anos.

e) No âmbito das reformas institucionais

(i) a curto prazo

aprovar e iniciar a implementação do sistema nacional de administração de estradas públicas, regulamentando os respectivos procedimentos; e

reforçar a capacidade institucional do sector, priorizando as autoridades provinciais.

(ii) a médio prazo

melhorar o sistema nacional de administração de estradas públicas, concedendo mais autonomia aos seus órgãos executivos.

continuar o reforço da capacidade institucional do sector;

iniciar o processo de redução gradual da assistência técnica estrangeira;

iniciar e concluir o processo de transferência de responsabilidades na gestão da rede terciária de estradas para as autoridades provinciais; e

fortalecer a desconcentração da manutenção de rotina para as autoridades provinciais.

f) No âmbito da indústria

(i) a curto prazo

continuar a promover, incentivar e apoiar a utilização crescente de recursos locais, em particular as empresas nacionais, priorizando a manutenção de rotina de estradas e a

reabilitação de estradas terciárias.

(ii) a médio prazo

continuar a promover, incentivar e apoiar a utilização crescente de recursos locais, em particular empresas nacionais, priorizando a manutenção de estradas, a sinalização rodoviária e a reabilitação de estradas; e

incorporar obrigatoriamente as empresas nacionais em todos os contratos com empresas estrangeiras.