

## 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 geram 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 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 parcerias 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) **M**aior utilização de materiais locais;
- b) **I**nventário, consolidação e expansão dos estudos de investigação dos materiais locais;
- c) **P**romoção 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.