

Ministério da Economia e Finanças
República de Moçambique

O PROJECTO DAS
ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DO
CORREDOR DE NACALA
NA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE



PEDEC-NACALA

Relatório Final de Estudo

Sumário

Abril de 2015

Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA)

Oriental Consultants Global Co., Ltd.
RECS International Inc.
International Development Center of Japan
Kokusai Kogyo Co., Ltd.
Eight-Japan Engineering Consultants Inc.

EI

JR

15-080

Ministério da Economia e Finanças
República de Moçambique

O PROJECTO DAS
ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DO
CORREDOR DE NACALA
NA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE



PEDEC-NACALA

Relatório Final de Estudo

Sumário

Abril de 2015

Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA)

Oriental Consultants Global Co., Ltd.
RECS International Inc.
International Development Center of Japan
Kokusai Kogyo Co., Ltd.
Eight-Japan Engineering Consultants Inc.

Taxas de Câmbio

USD 1,00 = JPY 89,21

MT 1,00 = JPY 3,060

MT 1,00 = USD 0,034

Averages during the period between April 2012 and December 2013

ÍNDICE

	Página	
Lista de Tabelas	iii	
Lista de Figuras	iv	
Lista de Abreviaturas	v	
Sumário Executivo.....	[1]	
Capítulo 1	Introdução	1
1.1	PEDEC-Nacala	1
1.2	Historial do PEDEC-Nacala.....	1
1.3	Metas e Objectivos do PEDEC-Nacala	3
1.4	Princípios Norteadores do PEDEC-Nacala	4
1.5	Abordagem do PEDEC-Nacala	7
1.6	Área do Estudo (Região do Corredor de Nacala).....	8
1.7	Enquadramento e Organizações do Projecto	9
1.8	Processo e Cronograma para a Formulação das Estratégias do PEDEC-Nacala	11
1.9	Organização do Draft do Relatório Final.....	12
Capítulo 2	Condições Actuais e Oportunidades Emergentes em Moçambique e na Região do Corredor de Nacala.....	13
2.1	Situação Socioeconómica de Moçambique	13
2.2	Análise SWOT de Moçambique	14
2.3	Baixo Desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala.....	15
2.4	Oportunidades de Desenvolvimento Emergentes na Região do Corredor de Nacala	18
2.5	Análise SWOT para Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala.....	22
2.6	Estratégias e Planos de Desenvolvimento Sectorial e Provincial Existentes.....	23
2.7	Malawi e Zâmbia e o Corredor de Nacala	25
Capítulo 3	Visão e Metas de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala	27
3.1	Visão	27
3.2	Metas de Desenvolvimento	28
Capítulo 4	Questões Sectoriais e Globais	33
4.1	Questões Sectoriais e Globais	33
4.2	Questões Globais da Região do Corredor de Nacala	33
Capítulo 5	Cenário de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala.....	37
5.1	Cenários de Desenvolvimento: Introdução.....	37
5.2	Cenários Desenvolvimento Seleccionados	37
5.3	Cenários Alternativos de Desenvolvimento	39
5.4	Avaliação dos Cenários Alternativos de Desenvolvimento	43
Capítulo 6	Quadro Socioeconómico Futuro para a Região do Corredor de Nacala.....	47
6.1	Anos-Alvos do Quadro Socioeconómico	47
6.2	Quadro Socioeconómico Futuro para a Região do Corredor de Nacala.....	47
Capítulo 7	Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala	51
7.1	Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala	51

7.2	Rede de Corredores de Transporte para a Região do Corredor de Nacala	51
7.3	Sistema Hierárquico dos Centros Urbanos	54
Capítulo 8	Estratégias Globais de Desenvolvimento e Estratégias Essenciais de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala	56
8.1	Estratégias Globais de Desenvolvimento e Estratégias Essenciais de Desenvolvimento	56
8.2	Estratégias Globais de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala	56
8.3	Estratégias Essenciais de Desenvolvimento	57
8.4	Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas em Paralelo com Estratégias Globais de Desenvolvimento	60
Capítulo 9	Plano de Acção para Projectos de Alta Prioridade Curto e Médio Prazo	64
9.1	Seleção dos Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo	64
9.2	Resumo dos Projectos de Alta Prioridade Curto e Médio Prazos	66
	Conclusões e Recomendações	77

LISTA DE TABELAS

	Página
Tabela 2.1 Análise SWOT* de Moçambique.....	14
Tabela 2.2 Características das Rotas de Exportação do Carvão: Existentes e Planificadas.....	19
Tabela 2.3 Análise SWOT para a Região do Corredor de Nacala	23
Tabela 5.1 Avaliação de Cenários Alternativos de Desenvolvimento.....	45
Tabela 6.1 Quadro Populacional por Província, Anos 2017, 2025 e 2035	48
Tabela 6.2 Mão-de-Obra por Sector Económico, Anos 2007, 2011, 2017, 2025 e 2035	49
Tabela 6.3 PIB Regional e PIB Regional por Sector, Anos 2007, 2011, 2017, 2025 e 2035	49
Tabela 6.4 PIB Regional por Província, Anos 2011, 2017, 2025 e 2035.....	49
Tabela 6.5 PIB Regional per Capita por Província, Anos 2011, 2017, 2025 e 2035	50
Tabela 6.6 Percentagem do PIB Regional per Capita em Relação à Média Nacional, Anos 2011, 2017, 2025 e 2035	50
Tabela 7.1 Classificação dos Centros Urbanos no Presente e para 2025 a 2035.....	54
Tabela 7.2 População Urbana dos Principais Centros Urbano em 2011 e 2035	55
Tabela 8.1 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (1)	61
Tabela 8.2 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (2)	62
Tabela 8.3 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (3)	63
Tabela 9.1 Programa de Porta de Entrada (Gateway) Internacional de Nacala.....	66
Tabela 9.2 Programa de Centro de Crescimento Regional de Nampula	68
Tabela 9.3 Programa de Centro Logístico e Industrial de Cuamba.....	68
Tabela 9.4 Programa de Centro de Exploração do Gás Natural e Indústria Química de Palma	69
Tabela 9.5 Programa do Sector de Modernização Logística	70
Tabela 9.6 Programa Sectorial de Desenvolvimento de Recursos Hídricos	71
Tabela 9.7 Programa Sectorial de Electricidade e Energia	72
Tabela 9.8 Programa do Sector de Gestão Social e Ambiental	73
Tabela 9.9 Programa de Desenvolvimento de Recursos Humanos	74
Tabela 9.10 Programa de Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Integrado	75
Tabela 9.11 Programa Sectorial de Promoção de Investimentos	75
Tabela 9.12 Programa de Apoio às Zonas Menos Acessíveis	75

LISTA DE FIGURAS

	Página
Figura 1.1 Área Alvo (Área de Estudo) do PEDEC-Nacala: Região do Corredor de Nacala	9
Figura 1.2 Organizações do Projecto	10
Figura 2.1 A Distribuição Populacional na Região do Corredor Nacala	16
Figura 2.2 Estradas e Rios na Região do Corredor de Nacala	17
Figura 2.3 Linhas Férreas Existentes na Região do Corredor de Nacala e nos Países Vizinhos.....	17
Figura 2.4 Reservas de Carvão na Região do Corredor de Nacala	18
Figura 2.5 Rotas Existentes e Planificadas para a Exportação de Carvão	19
Figura 2.6 Concessões de Gás Natural em Áreas <i>Offshore</i> e <i>Onshore</i> da Bacia de Rovuma.....	20
Figura 2.7 Densidade Populacional por Distritos e a População das Principais Cidades no Corredor de Nacala.....	25
Figura 3.1 Valores-Chave da Visão.....	27
Figura 3.2 Visão e Metas de Desenvolvimento	29
Figura 5.1 Cenário Alternativos de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala.....	44
Figura 7.1 Estruturas para a Região do Corredor de Nacala em 2035 (Futuro a Longo Prazo)	53
Figura 8.1 Composição das Estratégias Essenciais de Desenvolvimento	60

LISTA DE ABREVIATURAS

Abreviatura	Português	Inglês
AAE	Avaliação Ambiental Estratégica	Strategic Environmental Assessment
ADCN	Agência para o Desenvolvimento do Corredor de Nacala	Agency for Nacala Corridor Development
AIA	Avaliação de Impacto Ambiental	Environmental Impact Assessment
ANE	Administração Nacional de Estradas	National Road Administration
ARA	Administração Regional de Águas	Regional Water Administration
ARA-CN	ARA-Centro Norte	ARA-Centro Norte
ARA-N	ARA-Norte	ARA-Norte
ARA-Z	ARA-Zambeze	ARA-Zambeze
CENACARTA	Centro Nacional de Cartografia e Teledeteção	National Remote Sensing & Cartography Centre
CFM	Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique	Mozambique Ports and Railways
CPI	Centro de Promoção de Investimentos	Investment Promotion Centre
DINAPOT	Direcção Nacional de Planeamento e Ordenamento Territorial	National Directorate of Territorial Planning
DNA	Direcção Nacional de Águas	National Water Directorate
DNTF	Direcção Nacional de Terras e Florestas	National Directorate of Land and Forestry
DPOT	Departamento de Planeamento e Ordenamento Territorial	Department of Territorial Planning
DUAT	Direito de Uso e Aproveitamento da Terra	Land Use Right
EDM	Electricidade de Moçambique	Mozambique Electricity Company
ENDE	Estratégia Nacional de Desenvolvimento	National Development Strategy
ENH	Empresa Nacional de Hidrocarbonetos	Mozambique National Hydrocarbons Company
FDI	Investimento Estrangeiro Direto	Foreign Direct Investment
FIPAG	Fundo de Investimento e Património do Abastecimento de Água	Investment Fund and Water Supply Asset Holder
FUNAE	Fundo de Energia	Energy Fund
GAZEDA	Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado	Special Economic Zones Office
GIS	Sistema de Informação Geográfica	Geographic Information System
GNL	Gás Natural Liquefeito	Liquefied Natural Gas
GTL	Gás para Líquido	Gas to Liquids
INATTER	Instituto Nacional dos Transportes Terrestres	National Land Transport Institute

INCM	Instituto Nacional das Comunicações de Moçambique	National Institute of Communications
INE	Instituto Nacional de Estatística	National Statistics Institute
JICA	Agência Japonesa de Cooperação Internacional	Japan International Cooperation Agency
MCTUR	Ministério da Cultura e Turismo	Ministry of Culture and Tourism
MASA	Ministério da Agricultura e Segurança Alimentar	Ministry of Agriculture and Food Security
ME	Ministério da Energia	Ministry of Energy
MEF	Ministério da Economia e Finanças	Ministry of Economy and Finance
MIC	Ministério da Indústria e Comércio	Ministry of Industry and Commerce
MICOA	Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental	Ministry of Coordination of Environmental Affairs
MINAG	Ministério da Agricultura	Ministry of Agriculture
MIREM	Ministério dos Recursos Minerais	Ministry of Mineral Resources
MIREME	Ministério dos Recursos Minerais e Energia	Ministry of Mineral Resources and Energy
MITADER	Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural	Ministry of Land, Environmental and Rural Development
MITUR	Ministério do Turismo	Ministry of Tourism
MOPH	Ministério das Obras Públicas e Habitação	Ministry of Public Works and Housing
MOPH	Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos	Ministry of Public Works, Housing and Water Resources
MPD	Ministério da Planificação e Desenvolvimento	Ministry of Planning and Development
MTC	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministry of Transport and Communication
MTPA	Milhões de Toneladas Anuais	Million Tons Per Annum
MW	Megawatt	Megawatt
NEDO	Organização de Desenvolvimento de Novas Energias e Tecnologia Industrial	New Energy and Industrial Technology Development Organisation
PA	Posto Administrativo	Administrative Post
PEDEC-Nacala	Projecto das Estratégias de Desenvolvimento Económico do Corredor de Nacala	The Project for Nacala Corridor Economic Development Strategies
PEDSA	Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Sector Agrário	Strategic Plan for Development of the Agriculture Sector
PEP	Plano Estratégico Provincial	Provincial Strategic Plan
PEPIP	Plano Estratégico para a Promoção do Investimento Privado	Strategic Plan: Promotion of Private Investment in Mozambique
PIB	Produto Interno Bruto	Gross Domestic Products
PNAM	Plano Nacional de Acção para o Avanço da Mulher	National Plan for the Advancement of Woman
rai	Investimento Responsável em Sistemas Agrícolas e Alimentares	Responsible Investment in Agriculture and Food System
RSC	Responsabilidade Social Corporativa	Corporate Social Responsibility
RSS	Estratégia do Sector de Estradas	Road Sector Strategies

SPGC	Serviço Provincial de Geografia e Cadastro	Provincial Service of Geography and Cadastral
SWOT	Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
TAZARA	Tanzania-Zambia Railway Authority	Tanzania-Zambia Railway Authority
TEU	Unidade Equivalente a Vinte Pés	Twenty Foot Equivalent Unit
TIC	Tecnologia da Informação e Comunicação	Information and Communication Technology
TVET	Educação e Formação Técnico-Profissional	Technical and Vocational Education and Training
UNIDO	Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial	United Nations Industrial Development Organisation
USD	Dólar dos Estados Unidos	United States Dollar
VGGT	Directrizes Voluntárias sobre a Governança Responsável da Posse da Terra, Pescas e Florestas	Voluntary Guidelines on the Responsible Governance of Tenure of Land, Fisheries and Forests in the Context of National Food Security
ZEE	Zona Económica Especial	Special Economic Zone
ZFI	Zona Franca Industrial	Industrial Free Zone

Sumário Executivo

1. Introdução

1.1 Antecedentes do PEDEC-Nacala

Historicamente, o Corredor de Nacala foi um importante corredor internacional de transporte constituído pelo Porto de Nacala, pela Linha Férrea do Norte e pelo Sistema Ferroviário de Malawi. Embora na Região do Corredor de Nacala existam vários recursos naturais e potenciais de desenvolvimento, devido as precárias condições das estradas e das ferrovias tem sido difícil utilizá-los para o desenvolvimento económico, especialmente nas vastas áreas do interior.

No final da década de 2000, o Corredor de Nacala começou a atrair a atenção e foram iniciados projectos de melhoria das estradas que ligam as zonas do interior aos portos marítimos, bem como projectos para o Porto de Nacala. Em 2009, a primeira ZEE de Moçambique foi criada na Cidade de Nacala e no Distrito de Nacala-à-Velha. Os investimentos privados nos sectores agrícola e de plantação florestal também têm estado a aumentar nas Províncias de Nampula, de Niassa e da Zambézia.

Os projectos de exploração do carvão em grande escala na Província de Tete igualmente tornaram-se num factor desencadeador do desenvolvimento de uma das rotas mais promissoras, nomeadamente, o Corredor de Nacala, que liga Moatize na Província de Tete ao Porto de Nacala passando por Malawi. O transporte do carvão por via do Corredor de Nacala requer a melhoria das linhas férreas do Corredor, bem como a construção de novos troços ferroviários. Espera-se que a mineração e a exportação do carvão de Tete revitalizem o Sistema Ferroviário do Norte de modo a transportar não somente o carvão mas também a carga geral e contentores, o que é considerado um factor muito importante para a criação de oportunidades e potenciais de desenvolvimento com vista ao início e à promoção do desenvolvimento regional. Mais ainda, a nova Linha Férrea do Norte transformar-se-á numa oportunidade para o trânsito de cargas procedentes de/rumo a Malawi e Zâmbia, os países vizinhos do interior.

Em 2009 foram descobertas enormes reservas de gás natural no largo da bacia do Rovuma no norte de Moçambique. As reservas recuperáveis das Áreas 1 e 4 são estimadas em 75 triliões de pés cúbicos (Tcf) no total. Estes factos podem proporcionar à Região do Corredor de Nacala as oportunidades de aquisição de uma nova fonte de energia bem como geração de novas indústrias químicas, tais como as indústrias de GTL (gas-to-liquids), amónio e metanol, o que resultaria na ampliação da base industrial da Região.

A menos que medidas adequadas sejam tomadas pelo Governo para orientar e coordenar as actividades de desenvolvimento, tais oportunidades e potenciais de desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala podem ser subutilizados. Igualmente, é necessário preparar medidas de prevenção ou mitigação dos vários problemas ambientais e sociais incluindo a deterioração do ambiente urbano, poluições causadas pelas indústrias, conflitos de terra e o esgotamento dos recursos ambientais. Além do mais, seria necessário arcar com os grupos de pessoas vulneráveis e que vivem nas áreas menos acessíveis, que poderiam ser incapazes de participar das oportunidades emergentes de desenvolvimento.

1.2 Objectivos do PEDEC-Nacala

O PEDEC-Nacala tem como objectivo “formular estratégias de desenvolvimento para guiar o desenvolvimento e o investimento apropriados no Corredor de Nacala”. As estratégias de desenvolvimento do PEDEC-Nacala são seleccionadas e integradas de modo a abranger os sectores económicos, de infraestruturas e de serviços sociais.

1.3 Metas do PEDEC-Nacala

- Melhoria da capacidade social e do crescimento económico na Região do Corredor de Nacala;
- Orientação efectiva do desenvolvimento apropriado na Região do Corredor de Nacala;
- Promoção do investimento privado adequado na Região do Corredor de Nacala; e
- Administração devida dos recursos da Região do Corredor de Nacala.

1.4 Área de Estudo (Região do Corredor de Nacala)

A área-alvo (área de estudo) do PEDEC-Nacala compõe-se de quatro províncias, nomeadamente: Nampula; Cabo Delgado; Niassa; e Tete, bem como dos sete distritos da parte norte da Província da Zambézia, a saber: Alto Molócuè, Gilé, Gurué, Ile, Lugela, Milange e Namarroi. As províncias e os distritos relacionados com o Corredor de Nacala são definidos como a Região do Corredor de Nacala.

1.5 PEDEC-Nacala

O PEDEC-Nacala (o Projecto das Estratégias de Desenvolvimento Económico do Corredor de Nacala na República de Moçambique) formulou as Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala para a Região do Corredor de Nacala, que consistem em:

- Visão
- Quadro Socioeconómico
- Estrutura Espacial
- Cenários de Desenvolvimento
- Estratégias Globais de Desenvolvimento a Longo Prazo
- Estratégias Essenciais de Desenvolvimento a Curto e Médio Prazo
- Estratégias de Desenvolvimento Sectorial
 - Estratégias de Desenvolvimento para Sectores Económicos
 - Estratégias de Desenvolvimento para o Sector de Infraestruturas
 - Estratégias de Desenvolvimento Urbano
 - Estratégias de Gestão Ambiental
 - Estratégias de Desenvolvimento Social
 - Estratégias de Desenvolvimento Institucional
- Plano de Acção para os Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo

1.6 Avaliação Ambiental Estratégica para o PEDEC-Nacala

A avaliação ambiental estratégica (AAE) foi feita em paralelo com a formulação das estratégias no âmbito do PEDEC-Nacala. A avaliação e a selecção de cenários de desenvolvimento foram levadas a cabo por meio da observação dos seus impactos ambientais e sociais, assim como outros aspectos. Ademais, para as estratégias de desenvolvimento propostas pelo PEDEC-Nacala, foi realizado um conjunto de análises relativas à AAE incluindo a análise dos riscos ambientais e da matriz de oportunidades, a análise da matriz de compatibilidades e a análise das matrizes compostas.

Nas primeiras três fases da formulação das estratégias, foi organizada uma série de reuniões do Steering Committee e do Grupo de Trabalho. Na quarta fase, as reuniões das partes interessadas foram realizadas nas cinco províncias da Região do Corredor de Nacala com o objectivo de recolher diferentes opiniões e pareceres de diversos segmentos sociais sendo partes interessadas, incluindo o sector público, sociedade civil, o sector empresarial e as instituições académicas. As contribuições obtidas nas reuniões das partes interessadas foram reflectidas nas estratégias propostas.

1.7 Enquadramento e Organizações do Projecto

O Ministério da Planificação e Desenvolvimento (MPD, actualmente fazendo parte do Ministério da Economia e Finanças) foi o órgão implementador do PEDEC-Nacala. O Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado (GAZEDA) sob a tutela do MPD assumiu a função de secretariado do Projecto. Os governos das cinco províncias de Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia constituíram as contrapartes a nível provincial. Uma variedade de ministérios e outras instituições governamentais foi parte do Steering Committee e do Grupo de Trabalho do PEDEC-Nacala.

2. Visão para a Região do Corredor de Nacala

A visão para o futuro da Região do Corredor de Nacala é definida como sendo:

Uma região pacífica, próspera, igualitária e sustentável, livre da pobreza e em harmonia com o meio ambiente.

Os quatro valores-chave de “paz”, “prosperidade”, “igualdade” e “sustentabilidade” são integrados nesta visão.

3. Questões Globais

3.1 Condições Precárias de Transporte e Dificuldades na Promoção do Desenvolvimento Regional

Devido às condições precárias de transporte, o desenvolvimento de sectores económicos tem permanecido estagnado. Como consequência, torna-se impossível gerar uma demanda por transporte suficiente para apoiar a reabilitação das infraestruturas de transporte tais como estradas, linhas férreas e portos marítimos.

3.2 Melhoria dos Corredores de Transporte por Meio das Iniciativas do Sector Privado e Promoção de Maior Desenvolvimento Económico

Em relação às referidas questões, a mais importante é encontrar uma forma de garantir o arranque e a sustentabilidade da operação das linhas férreas melhoradas para o transporte do carvão de Tete ao Porto de Nacala. Dado que a melhoria dos sistemas ferroviários para o transporte do carvão pode causar impactos ambientais e sociais negativos nas áreas ao longo das linhas férreas, é necessário implementar medidas eficazes de mitigação de tais possíveis problemas ambientais e sociais.

O transporte de cargas que não sejam o carvão, com vista ao apoio do desenvolvimento regional, aproveitando a melhoria do transporte ferroviário bem como das estradas principais, é uma outra questão. A realização da integração multimodal no transporte de carga poderia contribuir para a geração de oportunidades e potenciais de desenvolvimento para sectores económicos diversificados na Região do Corredor de Nacala.

No entanto, o corredor de transporte multimodal melhorado não é suficiente para a melhoria do ambiente de negócios nos vários sectores económicos. Para a promoção de sectores económicos diversificados, é necessário aprimorar outras infraestruturas, tais como o abastecimento de energia eléctrica e de água.

3.3 Corredor de Transporte para Toda a Região e o Desenvolvimento Regional

Uma das questões básicas é como desenvolver uma extensa rede de transporte que cubra toda a região e que ligue as zonas do interior aos portos marítimos, assim como aos centros urbanos relevantes. No intuito de desenvolver e manter tal rede ampla de corredores de transporte ao nível regional, é necessário que haja a promoção do desenvolvimento regional e a criação duma demanda por transporte grande o suficiente para o apoio da rede de transporte que cobre toda a região.

3.4 Desenvolvimento Inclusivo para o Apoio do Desenvolvimento Dinâmico

Para a promoção do “Desenvolvimento Dinâmico e Inclusivo”, é necessário responder às seguintes questões em particular:

- Problemas ambientais e sociais a serem causados pela melhoria das linhas férreas e pela disponibilização de infraestruturas económicas, incluindo o abastecimento de energia eléctrica e de água;
- Disputa de terras entre os investidores em vias de aumentar os investimentos baseados na terra e os pequenos agricultores, bem como entre os membros das comunidades rurais;
- Necessidade crescente de fornecer aos sectores económicos promissores, recursos humanos com melhor nível de educação e formação;
- Problemas sociais e ambientais que podem surgir no processo do rápido desenvolvimento em grande escala da Região do Corredor de Nacala; e
- Necessidade de um mecanismo institucional para a coordenação entre os diferentes sectores e actores na promoção do desenvolvimento regional.

3.5 Desenvolvimento Inclusivo que Considera a População Socialmente Vulnerável e as Áreas Geograficamente Menos Acessíveis

O desenvolvimento económico promissor não proporciona automaticamente oportunidades aos grupos vulneráveis de pessoas na Região do Corredor de Nacala. O subdesenvolvimento das áreas do interior tem sido sério na Região. Portanto, uma das questões mais difíceis e fundamentais é como lidar com tais problemas de subdesenvolvimento nas áreas menos acessíveis e com populações vulneráveis, que poderiam permanecer nessa condição mesmo após a melhoria bem sucedida dos corredores de transporte e do desenvolvimento regional relacionado.

3.6 Desenvolvimento dos Centros Urbanos

Os centros urbanos exercem um papel importante no desenvolvimento económico não apenas como centros de distribuição de bens e serviços para as áreas adjacentes mas também como base para a produção industrial. É necessário definir e desenvolver funções adequadas em diferentes centros urbanos da Região do Corredor de Nacala, de modo a promover um desenvolvimento equilibrado em toda a região.

3.7 Protecção e Gestão Ambiental

A principal questão referente ao meio ambiente é como promover a protecção e a gestão ambiental no contexto de aumentar as actividades económicas e de desenvolvimento. A aplicação dos regulamentos e das leis ambientais é essencial, e a implementação proactiva de medidas mitigadoras para os impactos ambientais previstos é também importante.

3.8 Promoção do Desenvolvimento Agrícola em Áreas Amplas

Uma vez que a Região do Corredor de Nacala abrange uma enorme área, a acessibilidade às principais estradas e centros urbanos não é boa em muitas partes da região. A maioria da sua população vive de agricultura nas zonas rurais. Como proporcionar apoios aos pequenos agricultores não somente na produção agrária mas também na protecção dos seus direitos à terra, e como criar uma cadeia de valor para a agricultura nessa vasta área, são questões cruciais.

3.9 Sustentabilidade a Longo Prazo do Corredor de Transporte

Quando se trata da sustentabilidade a um prazo muito longo, é necessário promover uma economia regional diversificada de modo a gerar demanda por transporte suficientemente grande para manter a função de corredor de transporte internacional e regional. Com este propósito, o desenvolvimento económico regional deve ser promovido em larga escala não apenas nas áreas interiores da região Norte de Moçambique, mas também em Malawi e nas Províncias Oriental e Central da Zâmbia.

4. Cenários de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

4.1 Cenários de Desenvolvimento

Para considerar o desenvolvimento futuro, três tipos de cenários de desenvolvimento alternativos foram criados com o uso de dois factores-chave: principais sectores económicos; e padrões espaciais de desenvolvimento.

- Cenário A-1: Forte Orientação ao Sector de Mineração e aos Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala
- Cenário B-2: Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com Base no Corredor Único de Tete-Nacala
- Cenário B-3 (seleccionado): Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com Base numa Rede de Corredores ao Nível Regional

4.2 Selecção de um Cenário de Desenvolvimento: Cenário B-3

Os três cenários de desenvolvimento alternativos foram comparados e avaliados, tomando-se em consideração os impactos/benefícios económicos e espaciais, os impactos sociais e ambientais.

A médio e a longo prazo, o Cenário B-3 é o melhor dos três cenários do ponto de vista dos impactos económicos e sociais. A intensidade dos impactos ambientais no Cenário B-3 seria menor do que a dos Cenários A-1 e B-2. Neste sentido, os impactos ambientais do Cenário B-3 são mais fáceis de controlar ou administrar do que no caso dos Cenários A-1 e B-2.

Em termos mais largos, o Cenário B-3 pode produzir os benefícios de desenvolvimento para uma área mais ampla, permitindo que mais e vários grupos de pessoas participem no desenvolvimento regional por meio da utilização de vários potenciais disponíveis na vasta região. No Cenário B-3, uma rede de corredores ao nível regional é desenvolvida com a extensão de subcorredores e linhas

de acesso a partir dos corredores principais. Ocorrerá um desenvolvimento amplo ao longo desta rede de corredores alargada.

5. Futuro Quadro Socioeconómico para a Região do Corredor de Nacala

5.1 Períodos -alvo e Parâmetros do Quadro

O futuro quadro socioeconómico para a Região do Corredor de Nacala tem como seu período-alvo os anos de 2017, de 2025 e de 2035, e toma em conta os seguintes três parâmetros:

- População por Província
- Produto Interno Bruto Regional (PIB Regional)
- Mão-de-obra por Província

5.2 Futuro Quadro Socioeconómico

A população da Região do Corredor de Nacala foi de 10.548.000 habitantes em 2007 de acordo com o último Censo Geral da População e Habitação, e espera-se que aumente para 17.707.000 até 2025 e para 22.129.000 até 2035, com uma taxa anual de crescimento de 2,7% no período de 2007 a 2035, sendo mais alta do que a média nacional de 2,5%. Com o crescente número da população jovem, prevê-se que a mão-de-obra aumente a uma taxa anual média de crescimento de 3,3% entre 2007 e 2035. Para 2035, a mão-de-obra na Região do Corredor de Nacala é estimada em 9.635.000 pessoas. A proporção da mão-de-obra do sector primário continuará a ser maior, com 77% em 2035.

A seguinte tabela mostra o PIB Regional de Moçambique e da Região do Corredor de Nacala:

	PIB Regional (milhões de MT a preços constantes de 2003)				Taxa Anual de Crescimento (%)	
	2011	2017	2025	2035	2011-2025	2011-2035
PIB Regional de Moçambique	177.772	275.304	506.526	1.149.171	7,8%	8,1%
PIB Regional da Região do Corredor de Nacala	57.628	90.300	181.000	450.300	8,6%	8,9%
Sectores de Agricultura, Pecuária, Pescas e Plantação Florestal	23.242	34.800	60.200	107.800	7,0%	6,6%
Sector de Mineração	85	2.000	23.300	124.700	49,3%	35,5%
Sectores de Indústria, Construção e Serviços Públicos	11.109	18.000	34.900	88.200	8,5%	9,0%
Sector de Serviços	23.192	35.500	63.300	129.600	7,4%	7,4%

6. Estrutura Espacial para a Região do Corredor de Nacala

6.1 Rede de Corredores de Transporte para a Região do Corredor de Nacala

A estrutura espacial futura da Região do Corredor de Nacala é composta de uma rede de corredores de transporte bem como de centros urbanos hierarquizados.

A rede de corredores de transporte consiste nos principais corredores, subcorredores e linhas de acesso. Os principais corredores formam a espinha dorsal da região, apoiada pelas linhas férreas e pelas estradas principais. Os principais corredores passam pelos centros urbanos primários e secundários. Os subcorredores ligam os principais corredores aos centros urbanos terciários. As

linhas de acesso conectam os principais corredores e subcorredores às amplas áreas bem como aos centros urbanos quaternários e outros centros urbanos de menor porte.

(1) Principais Corredores

Os principais corredores são constituídos pelas linhas férreas e estradas principais:

- [M-1] Nacala-Nampula-Cuamba-Lilongwe (Malawi)-Lusaka (Zâmbia)
- [M-2] Cuamba-Tete
- [M-3] Cuamba-Lichinga

(2) Subcorredores

Os subcorredores consistem nas estradas principais:

- [S-1] Lichinga-Pemba
- [S-2] Nacala-Pemba-Palma
- [S-3] Chipoka-Metangula-Baía de Mbamb-Porto de Itsungi

(3) Linhas de Acesso

- [F-1] Linha de Acesso Nacaroa-Nacala
- [F-2] Linha de Acesso Nampula-Angoche
- [F-3] Linha de Acesso Cuamba-Marrupa
- [F-4] Linha de Acesso Cuamba-Gurué-Alto Molócuè
- [F-5] Linha de Acesso Lichinga-Metangula
- [F-6] Linha de Acesso Nampula-Montepuez
- [F-7] Linha de Acesso Tete-Fingoé-Zumbu

6.2 Sistema Hierárquico de Centros Urbanos

Tomando-se em consideração as Estratégias de Desenvolvimento Globais e a Estrutura Espacial Futura da Região do Corredor de Nacala, os seguintes centros urbanos são definidos para o futuro:

Hierarquia de Centros Urbanos	Centros Urbanos (População em 2035) e Suas Funções Definidas
Centro Urbano Primário (Internacional)	<ul style="list-style-type: none"> • Área da Baía de Nacala (927.000): Cidade Internacional de Primeira Classe para os Negócios, Indústria e Turismo, Um Novo Portão para a África
Centro Urbano Secundário (Nacional e Regional)	<ul style="list-style-type: none"> • Grande Nampula (1.329.000): Polo Regional de Crescimento para a Região Norte de Moçambique • Cidade de Cuamba (267.000): Centro Regional Logístico e Industrial do Interior • Cidade de Tete com Moatize (567.000): Centro Regional Administrativo e de Negócios do Interior com a Base de Apoio à Mineração do Carvão
Centro Urbano Terciário (Provincial)	<ul style="list-style-type: none"> • Cidade de Lichinga (467.000): Polo Provincial de Crescimento e Centro de Serviços com o Centro Académico e Científico e a Base de Processamento da Madeira • Cidade de Pemba (470.000): Polo Provincial de Crescimento e Centro de Serviços com a Base de Apoio à Exploração do Gás Natural, bem como a Base Turística
Centro Urbano Quaternário (Subprovincial)	<ul style="list-style-type: none"> • Angoche: Centro Comercial e de Serviços • Gurué: Centro Comercial e de Serviços • Mocuba: Centro Comercial, Industrial e de Serviços com a Base de Produção Industrial • Palma: Centro Comercial, Industrial e de Serviços para a Exploração do Gás Natural, com a Base Industrial Química

7. Estratégias Globais de Desenvolvimento e Estratégias Essenciais de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

7.1 Estratégias Globais de Desenvolvimento e Estratégias Essenciais de Desenvolvimento

O PEDEC-Nacala formulou as “Estratégias Globais de Desenvolvimento” para proporcionar soluções que abrangem uma vasta gama de questões globais. Com vista a dar arranque ao desenvolvimento regional de modo a desencadear um desenvolvimento dinâmico e inclusivo em toda a região, foram formuladas as “Estratégias Essenciais de Desenvolvimento” cuja implementação é recomendada para curto e médio prazo em alinhamento com as Estratégias Globais de Desenvolvimento.

7.2 Estratégias Globais de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

- (1) Criação de um Sistema Eficaz de Transporte e Logística para Toda a Região por meio da garantia da execução dos projectos-chave de transporte, onde as linhas férreas poderiam ser usadas para o transporte de carga geral, contentores e passageiros, sem se limitar ao transporte do carvão, e também seria garantida a realização do transbordo intermodal de cargas entre os transportes marítimo, ferroviário e rodoviário.
- (2) Fortalecimento da Base para o Sector Industrial nos Principais Centros Urbanos juntamente com as funções comercial e logística existentes.
- (3) Promoção do Desenvolvimento do Sector Agrícola e de Outros Sectores Económicos Orientados para Recursos Não-Minerais através da implementação de medidas de apoio com a melhoria dos corredores de transporte.
- (4) Melhoria da Gestão Ambiental e da Terra através do desenvolvimento de capacidades para a aplicação dos regulamentos ambientais e a monitoria da gestão ambiental, bem como por meio da garantia dos Princípios para o Investimento Responsável em Sistemas Agrícolas e Alimentares (Princípios do raí) assim como as Directrizes Voluntárias sobre a Governança Responsável da Posse da Terra, Pescas e Florestas (VGGT).
- (5) Fortalecimento do Desenvolvimento de Recursos Humanos através da melhoria tanto da educação básica como da educação e formação técnico-profissional (TVET).
- (6) Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Regional Integrado por meio da criação de um quadro institucional bem como da implementação do desenvolvimento de capacidades.
- (7) Procura do Desenvolvimento Inclusivo a Nível Regional através da abordagem com vista aos problemas sociais emergentes, às populações socialmente vulneráveis e às áreas geograficamente menos acessíveis de modo a promover um desenvolvimento inclusivo para uma ampla área da região.

7.3 Estratégias Essenciais de Desenvolvimento

- (1) Garantia da Função de Transporte Multimodal do Corredor de Nacala

Tendo em vista esforços a longo prazo para o estabelecimento de uma rede de corredores a nível regional, é necessário iniciar com a garantia da função de transporte multimodal dos Principais Corredores através das seguintes acções:

- Garantia do Transporte Ferroviário do Carvão de Moatize ao Porto de Nacala;

- Garantia do Transporte Ferroviário de Cargas Não-Carvão para o Corredor de Nacala;
- Integração Porto-Linha Férrea no Porto de Nacala;
- Integração Porto-Estrada na Área da Baía de Nacala;
- Garantia da Melhoria da Função de Estrada do Corredor de Nacala; e
- Capacitação do Organismo Regulador do Sector Ferroviário (INATTER).

(2) Desenvolvimento da Base para o Desenvolvimento Económico na Área da Baía de Nacala, na Grande Nampula e em Palma

Para desenvolver os sectores económicos diversificados, é essencial tirar proveito do potencial de desenvolvimento emergente graças à melhoria do corredor de transporte. Tal potencial de desenvolvimento surgirá significativamente na Área da Baía de Nacala e na Grande Nampula. Além disso, ao aproveitar a promissora exploração do gás natural no norte da Província de Cabo Delgado, é possível desenvolver as indústrias químicas que usam o gás natural (tais como metanol e amónio) em Palma.

Neste sentido, é necessário começar com o desenvolvimento da base para o desenvolvimento de sectores económicos na Área da Baía de Nacala, na Grande Nampula e em Palma, por meio das seguintes acções:

- Desenvolvimento da Base (Promoção de Investimentos, Estradas, Distribuição da Energia Eléctrica, Abastecimento de Água e Outras Infraestruturas e Serviços Urbanos) para o Sector Industrial na Área da Baía de Nacala, na Grande Nampula e em Palma;
- Desenvolvimento de Recursos Hídricos e do Sistema de Abastecimento de Água Urbano para a Área da Baía de Nacala, a Grande Nampula e Palma; e
- Garantia do Abastecimento de Energia Eléctrica na Área da Baía de Nacala, na Grande Nampula e em Palma.

(3) Promoção do Desenvolvimento Agrícola Sustentável através da 1) Promoção do Desenvolvimento de Pequenos Agricultores; e 2) Promoção do Uso Efectivo da Vitalidade e Fundos do Sector Privado para a Assistência aos Pequenos Agricultores

As estratégias agrícolas foram preparadas para se alcançarem os seguintes objectivos:

- 1) Para o desenvolvimento dos pequenos agricultores:
 - Proteger os direitos dos pequenos agricultores e das comunidades em relação à terra e outros recursos naturais no seu uso sustentável, bem como prevenir conflitos;
 - Aumentar a produção agrícola e a sua diversificação e melhorar a produtividade dos pequenos agricultores;
 - Estabelecer cadeias de fornecimento para os produtos agrícolas, bem como a agregação de valores;
 - Melhorar a governação do sector agrário; e
 - Desenvolver a infraestrutura social para apoiar melhorias nas comunidades.
- 2) Para o uso efectivo da vitalidade e fundos do sector privado com vista à assistência aos pequenos agricultores:
 - Aumentar a produção agrícola e a sua diversificação e melhorar a produtividade;
 - Estabelecer cadeias de fornecimento para os produtos agrícolas, bem como a agregação de valores; e

- Realizar investimentos privados apropriados com a aplicação dos Princípios para o Investimento Responsável em Sistemas Agrícolas e Alimentares (Princípios do rai) bem como as Directrizes Voluntárias sobre a Governança Responsável da Posse da Terra, Pescas e Florestas (VGGT).

(4) Fortalecimento do Sistema de Implementação e da Capacidade da Gestão Ambiental e da Terra

Para lidar com os crescentes problemas ambientais e as disputas de terras causados pelas actividades económicas e de desenvolvimento bem como investimentos em aumento, é essencial que se comece com o fortalecimento do sistema de implementação e o desenvolvimento de capacidades para a gestão ambiental e de terras/ florestas da seguinte forma:

- Melhoria do Sistema de Implementação da Gestão Ambiental incluindo a Monitoria Ambiental;
- Criação de Laboratórios Ambientais (em Maputo, Tete, e Nacala);
- Capacitação do Pessoal Técnico dos Laboratórios Ambientais;
- Desenvolvimento de Capacidades para a Monitoria da Conformidade em Relação às Orientações dos Princípios do rai; e
- Desenvolvimento de Capacidades para o Procedimento Adequado de Operação do Sistema de DUAT de acordo com as Políticas de Gestão de Terras/Florestas.

(5) Melhoria da Educação Básica e Desenvolvimento de Recursos Humanos para o Sector Industrial

Para enriquecer a vida das pessoas e prepará-las para o emprego, é essencial que se comece com a melhoria da educação básica. Ao mesmo tempo, é também essencial estabelecer e melhorar o ensino técnico-profissional bem como as instituições ligadas à formação:

- Aumento de Orçamento do Governo para a Melhoria da Qualidade da Educação Básica;
- Estímulo à Participação Comunitária na Melhoria da Qualidade das Escolas Primárias nas Comunidades;
- Melhoria do Ensino Secundário com Foco nas Ciências e Matemática; e
- Estabelecimento de Instituições de Educação e Formação Técnico-Profissional (TVET).

(6) Criação de um Quadro Institucional e Desenvolvimento da Capacidade de Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Regional Integrado

De modo a iniciar efectivamente e promover eficientemente o desenvolvimento multisectorial abrangendo uma vasta área, é essencial estabelecer um mecanismo eficaz de coordenação através da implementação das seguintes acções:

- Criação de um Quadro Institucional para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala; e
- Capacitação da Organização Especial para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala.

(7) Atenção aos Problemas Sociais Emergentes, às Populações Vulneráveis e às Áreas Menos Acessíveis

Para conseguir o “Desenvolvimento Inclusivo”, é essencial lidar com uma variedade de problemas sociais e ambientais que poderão surgir no processo da promoção do desenvolvimento dinâmico da Região do Corredor de Nacala. Deve-se dar atenção especial também para as populações

socialmente vulneráveis e as áreas geograficamente menos acessíveis. Com vista a este tipo de esforço, as seguintes acções estão entre os pontos de partida exigidos em termos de atribuição de mais orçamentos governamentais para este fim:

- Prestar Atenção a Problemas Sociais e Ambientais que Surgirão e Preparar-se para Esses Problemas;
- Realizar Diálogos com Grupos de População Vulnerável e Habitantes em Áreas Menos Acessíveis;
- Melhorar a Capacidade dos Serviços de Saúde nos Principais Centros Urbanos; e
- Fortalecer o Sistema de Cuidados de Saúde Primários nas Zonas Rurais.

8. Plano de Acção para os Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo

8.1 Selecção dos Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo

Foi seleccionado um total de 93 “projectos prioritários” abrangendo vários sectores, para serem implementados até 2035. Dentre estes projectos prioritários, 48 foram escolhidos como “projectos de alta prioridade”. Estes devem ser iniciados até 2017 e concluídos até 2025, a curto e a médio prazo.

8.2 Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo

Os 48 projectos de alta prioridade são agrupados em quatro programas de área e oito programas sectoriais.

Programas de Área	
Programa do Porto Internacional de Nacala	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto do Parque Industrial de Nacala • Projecto de Desenvolvimento do Cinturão Industrial de Nacala • Projecto da Estrada de Acesso ao Porto de Nacala • Projecto do Terminal Multimodal e Pátio de Manobras Ferroviárias de Nacala • Projecto de Urgência de Instalação do Gerador Termoeléctrico com Capacidade de 30 a 40MW na Área da Baía de Nacala • Projecto da Usina Termoeléctrica de Nacala • Projecto de Expansão do Abastecimento de Água Urbano de Nacala • Projecto de Melhoria da Gestão das ZEEs/ZFIs
Programa do Centro Regional de Crescimento de Nampula	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto do Anel (Bypass) Rodoviário Sul de Nampula • Projecto do Desvio (Bypass) Ferroviário de Nampula • Projecto de Criação do Terminal Multimodal e Transferência do Pátio de Manobras Ferroviárias de Nampula • Projecto de Melhoria das Passagens de Nível
Programa do Centro Logístico e Industrial de Cuamba	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto do Anel Rodoviário de Cuamba • Projecto do Parque Industrial de Cuamba • Projecto de Melhoria da Estrada Cuamba-Marrupa
Programa do Centro de Exploração do Gás Natural e da Indústria Química de Palma	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto do Porto de Palma • Projecto da Usina Termoeléctrica de Palma • Projecto de Abastecimento de Água Urbano de Palma • Projecto de Expansão Urbana de Palma • Projecto de Substituição das Pontes nas Estradas Pemba-Palma-Negomane
Programas Sectoriais	
Programa do Sector de Modernização Logística	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto do Porto Seco Central de Malawi (Malawi) • Projecto do Porto Seco de Chipata (Zâmbia) • Projecto de Criação de Estações de Serviço e Terminais para Camiões na Estrada N13 • Projecto da Fronteira de Paragem Única de Mandimba • Projecto de Melhoria Logística para a ZEE de Mocuba • Projecto de Capacitação do Órgão Regulador do Sector Ferroviário

Programa do Sector de Desenvolvimento de Recursos Hídricos	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto de Desenvolvimento do Sistema de Rede de Monitoria Meteorológica e Hidrológica e Desenvolvimento de Capacidades • Projecto da Barragem de Sanhute (para o Abastecimento de Água Urbano em Nacala) • Projecto de Estudo sobre Gestão Integrada de Recursos Hídricos das Bacias Hidrográficas ao Redor das Áreas da Baía de Nacala e da Bacia do Rio Lúrio • Projecto da Barragem de Monte Tiza (para o Abastecimento de Água Urbano em Nampula)
Programa do Sector de Energia e Electricidade	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto de Melhoria das Subestações de Energia em Nampula e Nacala • Projecto das Linhas de Transmissão Chimuará-Namialo-Nacala • Projecto das Linhas de Transmissão Palma-Pemba-Nacala • Projecto de Produção de Briquetes de Carvão em Tete
Programa do Sector de Gestão Social Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto de Desenvolvimento da Capacidade de Gestão Ambiental • Projecto de Fortalecimento do Processo de Aquisição do DUAT • Projecto de Desenvolvimento de Capacidades para o Processo de Reassentamento
Programa de Desenvolvimento de Recursos Humanos	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Gestão Escolar Baseada na Comunidade • Programa de Melhoria do Ensino Secundário com Foco em Ciências e Matemática • Projecto da Escola Técnico-Profissional de Nível Médio em Nacala • Projecto da Escola Técnico-Profissional de Nível Médio em Cabo Delgado • Projecto do Instituto Superior Politécnico em Nacala • Projecto do Instituto Superior Politécnico em Cabo Delgado
Programa de Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Integrado	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto de Melhoria da Gestão do Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala
Programa do Sector de Promoção de Investimentos	<ul style="list-style-type: none"> • Projecto da Ligação entre os Projectos de Grande Escala e as Indústrias Locais
Programa de Apoio às Áreas Menos Acessíveis	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Apoio aos Pequenos Agricultores nas Áreas Menos Acessíveis para a Aquisição do DUAT • Programa de Melhoria das Escolas Primárias nas Áreas Menos Acessíveis • Programa de Melhoria dos Centros de Saúde nas Áreas Menos Acessíveis

9. Recomendações

(1) Coordenação das Estratégias de Desenvolvimento Integrado

O PEDEC-Nacala consiste num conjunto de estratégias de desenvolvimento integrado compostas de estratégias com vista a vários sectores. Portanto, é necessário que os ministérios relevantes e outras instituições afins, bem como os governos provinciais coordenem uns com os outros para a implementação das estratégias de desenvolvimento numa maneira integrada.

(2) Monitoria e Partilha de Informações

Para coordenar a promoção do desenvolvimento integrado, é necessário monitorar não apenas a preparação da implementação das estratégias mas também a situação da própria implementação. Tal monitoria deve compreender os aspectos social, económico e ambiental. Os resultados da monitoria devem ser partilhados entre as instituições governamentais relevantes e as outras partes interessadas com vista a uma coordenação proactiva e efectiva.

(3) Nova Agência para o Desenvolvimento do Corredor de Nacala

A fim de promover o desenvolvimento integrado por meio da coordenação entre os diferentes sectores e actores e implementar as Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala, um novo mecanismo de coordenação é necessário. A criação de uma nova agência encarregada da

coordenação e promoção do desenvolvimento integrado é uma das soluções que visa responder aos problemas que possam surgir. A nova agência para o PEDEC-Nacala, quando criada, deve ser dotada de uma clara autoridade de modo a permitir que coordene e promova, com eficiência, a implementação das estratégias de desenvolvimento do PEDEC-Nacala visando o desenvolvimento integrado.

(4) Estratégias Essenciais de Desenvolvimento a Serem Implementadas a Curto e Médio Prazo

O PEDEC-Nacala formulou as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento, que devem ser implementadas em primeiro lugar a curto e a médio prazo. O PEDEC-Nacala proporcionou as ideias de projectos de alta prioridade que estão de acordo com as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento. Com a preparação e execução de tais projectos de alta prioridade, o desenvolvimento regional iniciará e acarretará o desenvolvimento dinâmico e inclusivo numa área mais ampla da região.

(5) Tratamento das Questões Sociais, Ambientais e Económicas Emergentes

Os problemas sociais e ambientais que podem ser causados pelo rápido desenvolvimento de grande escala, assim como as mudanças nas necessidades por serviços sociais na Região do Corredor de Nacala, devem ser tratados de maneira oportuna. As medidas para a solução de alguns desses problemas estão incluídas nas estratégias de desenvolvimento do PEDEC-Nacala, enquanto outros não são abrangidos pelo PEDEC-Nacala. Assim, as respostas flexíveis aos problemas económicos, sociais e ambientais a surgirem bem como às necessidades devem ser dadas através da monitoria da situação das mudanças sociais, económicas e ambientais.

(6) Formulação e Preparação dos Projectos para a Implementação das Estratégias de Desenvolvimento

O PEDEC-Nacala proporciona as ideias referentes aos projectos de alta prioridade visando a implementação das Estratégias Essenciais de Desenvolvimento que abrangem vários sectores. Para a concretização da implementação, são necessárias a formulação e a preparação dos projectos que sejam viáveis dos pontos de vista técnico, económico, social e financeiro.

(7) Participação e Envolvimento das Partes Interessadas

Na fase de planificação e implementação dos projectos, diversas partes interessadas (órgãos governamentais, sociedade civil, o sector privado, grupos empresariais e instituições académicas) devem ser envolvidas. A sua participação assim como a contribuição são essenciais para o desenvolvimento sustentável.

(8) Participação Comunitária e Considerações de Género

Na fase de implementação das estratégias de desenvolvimento do PEDEC-Nacala, a participação comunitária e a integração da perspectiva de género devem ser promovidas.

As estratégias de desenvolvimento do PEDEC-Nacala são desenhadas com vista a diversificar as actividades económicas e as oportunidades de desenvolvimento aproveitando o desenvolvimento de grande escala do carvão e do gás natural, assim como do sector logístico e do sector industrial. No entanto, os benefícios às comunidades e as oportunidades para as mulheres não são automaticamente assegurados no rápido desenvolvimento económico e nas crescentes oportunidades de desenvolvimento. Assim, os esforços pela participação comunitária bem como pela integração da perspectiva de género são importantes a fim de garantir que as comunidades

recebam benefícios substanciais do desenvolvimento e que as mulheres e os homens gozem de oportunidades iguais para participarem no desenvolvimento.

(9) Estratégias de Comunicação

Quando as estratégias de desenvolvimento do PEDEC-Nacala forem implementadas, um grande número de pessoas, grupos e empresas será afectado pelas mudanças na economia, na sociedade e no ambiente, a razão pela qual as estratégias de desenvolvimento do PEDEC-Nacala, bem como as suas abordagens e actividades devem ser compreendidas amplamente de forma adequada. Na fase de implementação das estratégias, será igualmente necessário partilhar informações a respeito dos resultados da monitoria da situação dos projectos e das actividades de desenvolvimento. É imperioso que sejam formuladas e implementadas as estratégias de comunicação para assegurar comunicações apropriadas entre as diversas partes interessadas.

(10) Política e Plano de Uso da Terra para as Florestas

Uma política global de uso da terra com vista à protecção, desenvolvimento e utilização das florestas é necessária. A expansão das terras agrícolas e a protecção das florestas devem ser reguladas por meio de políticas e planos de uso da terra deste tipo. Actualmente em Moçambique, não existe tais políticas ou planos de uso da terra estabelecidos, o que leva à situação em que as alterações no uso da terra têm sido decididas em revisões ocasionais, conforme o caso, quando um DUAT ou uma concessão por recursos minerais é exigido.

(11) Repartição das Receitas de Estado Provenientes dos Direitos de Exploração e Impostos Corporativos sobre os Empreendimentos de Mineração

É necessário que os direitos de exploração e impostos fiscais sejam adequadamente arrecadados dos empreendimentos de mineração e outras actividades de desenvolvimento de grande escala na Região do Corredor de Nacala. Tais receitas de estado devem ser redistribuídas, duma maneira equilibrada, com as medidas destinadas à solução de problemas sociais e ambientais previstos, bem como à melhoria dos serviços sociais em termos quantitativos e qualitativos.

Capítulo 1 Introdução

1.1 PEDEC-Nacala

O PEDEC-Nacala (Projecto das Estratégias de Desenvolvimento Económico do Corredor de Nacala na República de Moçambique) é um projecto de estudo para a formulação das “Estratégias Integradas de Desenvolvimento” para o Corredor de Nacala e as suas áreas adjacentes que abrangem as cinco Províncias relacionadas com o Corredor de Nacala (doravante referidas como a Região do Corredor de Nacala).

Espera-se que a melhoria da capacidade de transporte do Corredor de Nacala se torne num importante impulsionador da promoção considerável do desenvolvimento regional. As estratégias de desenvolvimento do PEDEC são formuladas de modo a tirar proveito das oportunidades e potenciais de desenvolvimento que irão surgir graças a tal melhoria da função de transporte do Corredor de Nacala.

O PEDEC-Nacala procura promover o “Desenvolvimento Dinâmico e Inclusivo” ao prestar atenção não apenas à relação dinâmica entre o desenvolvimento dos recursos minerais, o desenvolvimento do corredor de transporte e outros desenvolvimento de sectores económicos, mas também à necessidade inclusiva da gestão ambiental, do desenvolvimento de recursos humanos e do desenvolvimento institucional. Ademais, o PEDEC-Nacala está também preocupado com os grupos de pessoas socialmente vulneráveis e que vivem em zonas menos acessíveis¹, população esta que talvez não puder participar das oportunidades de desenvolvimento que irão surgir graças ao desenvolvimento dos recursos minerais, ao desenvolvimento do corredor de transporte e aos outros desenvolvimentos de sectores económicos.

O PEDEC-Nacala fornece “Uma Visão e Uma Estrutura Espacial a Longo Prazo” para a Região do Corredor de Nacala. O PEDEC-Nacala recomenda as “Estratégias Essenciais de Desenvolvimento” que são exigidas para o desencadeamento ou início do desenvolvimento e também para a orientação do desenvolvimento então iniciado para futuros desenvolvimentos, de tal modo que o desenvolvimento como um todo possa ser continuamente realizado, levando a um desenvolvimento para toda a área da Região do Corredor de Nacala.

1.2 Historial do PEDEC-Nacala

Historicamente, o Corredor de Nacala é um importante corredor internacional de transporte constituído pelo Porto de Nacala, pelos Caminhos-de-Ferro do Norte e pelo Sistema Ferroviário Malawiano. O Corredor de Nacala tem sido a rota mais importante de exportação para Malawi. No entanto, o transporte ferroviário foi afectado pelos prolongados conflitos armados político-militares em Moçambique (1977-1992).

Na década de 1990, as instalações ferroviárias e o material circulante deteriorados nos

¹ O PEDEC-Nacala define como zonas menos acessíveis aquelas localizadas a 30km ou mais de distância dos corredores principais, subcorredores e estradas de acesso que compõem a estrutura espacial a longo prazo, proposta para a Região do Corredor de Nacala.

Caminhos-de-Ferro do Norte foram reabilitados com o auxílio internacional. No entanto, a reabilitação dos Caminhos-de-Ferro não pôde dirigir de forma consistente o desenvolvimento económico nas áreas ao longo do Corredor de Nacala. Mais ainda, a conexão entre as estradas era fraca nas áreas interiores bem como entre Nampula e Nacala. Embora haja uma variedade de recursos e potenciais para o desenvolvimento na Região Norte, o mau funcionamento do transporte ferroviário e rodoviário de carga, dificultava a visualização do futuro desenvolvimento das áreas ao longo do Corredor de Nacala e também das áreas adjacentes nos últimos anos.

Nos finais da década de 1990 e na década de 2000, as iniciativas do sector privado receberam atenção considerável no desenvolvimento dos corredores internacionais na África Austral pela sua possibilidade de promoção do desenvolvimento incluindo as infraestruturas. De facto, as operações dos Caminhos-de-Ferro do Norte e do Porto de Nacala foram privatizadas em 2005. No entanto, a operadora privada não tem sido capaz de garantir fundos suficientes para reabilitar as instalações ferroviárias e o material circulante devido à baixa demanda de transporte de carga na Região Norte. Isto deve-se ao facto de que os caminhos-de-ferro e as estradas estavam ainda em condições precárias e por isso, os investimentos privados não vieram à região nos últimos anos, inclusive para o desenvolvimento de infraestruturas. Como resultado, o desenvolvimento do sector privado não obteve impulso suficiente para se tornar capaz de dirigir o desenvolvimento regional da Região Norte.

Esta situação tem estado a mudar desde os finais da década de 2000, quando o Corredor de Nacala começou a atrair a atenção das pessoas e dos negócios. De facto, navios transoceânicos com o destino à Ásia começaram a atracar no Porto de Nacala. Os ‘hinterlands’ (zonas do interior) dependentes do Porto de Nacala também começaram a atrair investimentos privados devido parcialmente ao estabelecimento da Zona Económica Especial de Nacala (ZEE) em Dezembro de 2007. Do lado das infraestruturas, os projectos de melhoria de estradas, incluindo os troços Nampula-Cuamba e Lichinga-Montepuez têm sido levados adiante através do cofinanciamento entre a Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA), o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) e outras instituições financeiras. Estas organizações também decidiram financiar os projectos de melhoria dos troços da estrada Cuamba-Mandimba-Lichinga. Além destes projectos de melhoria das estradas que ligam as cidades do interior aos portos marítimos, os projectos para o Porto de Nacala foram iniciados. Como resultado, os investimentos privados nos sectores agrícola e florestal também aumentaram nas Províncias de Nampula, de Niassa e da Zambézia.

Ademais, outro factor tem surgido para o desenvolvimento do Corredor de Nacala e das suas áreas adjacentes. Trata-se dos projectos de exploração do carvão em grande escala na Província de Tete. A reserva de carvão encontrada na Província de Tete é enorme e de alta qualidade. A produção de carvão esperada na Província apresenta quantidades equivalentes a 50 milhões de toneladas/ano em 2016 e 75 milhões de toneladas/ano em 2020. No momento, várias minas de carvão já estão em operação e as outras minas começarão a sua operação dentro de cinco anos.

Esta produção maior de carvão exige ao menos três rotas de exportação constituídas por ferrovias e portos marítimos. A exportação de carvão de Tete através da Linha Férrea de Sena para o Porto da Beira iniciou em 2012. No entanto, a capacidade de escoamento da Linha de Sena e do Porto da Beira está limitada e não poderá acomodar o aumento na produção de carvão em Tete. Além da Linha de Sena e do Porto da Beira, existem no momento três rotas alternativas de exportação, das

quais a mais promissora é a rota que aproveita o Corredor de Nacala. Esta sai de Moatize na Província de Tete, passa por Malawi e entra pelo Corredor de Nacala conduzindo até o Porto de Nacala.

O transporte de carvão através do Corredor de Nacala exige melhorias das linhas férreas do Corredor, assim como a construção de um novo troço ferroviário. Embora Tete e Malawi não façam parte da rota convencional do Corredor de Nacala, o carvão de Tete poderia revitalizar as linhas férreas do Norte (Lichinga-Cuamba-Nampula-Porto de Nacala) com o transporte não apenas do carvão mas também de carga geral e de contentores. Isto é considerado um factor muito importante para a criação de oportunidades e potenciais de desenvolvimento com vista a iniciar e promover o desenvolvimento regional ao longo do Corredor de Nacala e nas suas áreas adjacentes.

Neste contexto, é crucial que acções adequadas sejam tomadas para tirar proveito destas oportunidades e potenciais de desenvolvimento emergentes, à vista da promoção efectiva do desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala. Enquanto o esperado aumento dos investimentos privado e público é favorável para o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala, crescem preocupações sobre o desenvolvimento sem planificação e feito de forma descoordenada. Tais preocupações incluem como melhorar a eficácia dos projectos em curso e em perspectiva. A menos que medidas adequadas sejam tomadas pelo Governo de modo a guiar e coordenar as actividades de desenvolvimento, uma variedade de oportunidades e potenciais de desenvolvimento na Região do Corredor de Nacala pode ser mal aproveitada. Ademais, é necessário preparar medidas para prevenir ou mitigar vários problemas ambientais e sociais, incluindo a deterioração do meio ambiente urbano e a poluição industrial, assim como os conflitos de terra e o esgotamento de recursos ambientais. Mais ainda, seria inevitável lidar com grupos de populações vulneráveis e outros em zonas menos acessíveis, que não poderiam ser capazes de participar de oportunidades emergentes de desenvolvimento.

Nessas circunstâncias, o Governo de Moçambique reconheceu a importância e a necessidade de preparar um conjunto de estratégias para toda a Região do Corredor de Nacala. O Governo de Moçambique solicitou ao Governo do Japão que fornecesse o apoio técnico para o Projecto das Estratégias de Desenvolvimento Económico do Corredor de Nacala na República de Moçambique (doravante designado o “PEDEC-Nacala”), e ambos os Governos concordaram em implementar o referido Projecto.

1.3 Metas e Objectivos do PEDEC-Nacala

O Registo das Discussões (RD) entre o Ministério da Planificação e Desenvolvimento de Moçambique (MPD)² e a Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA) para o Projecto define as metas e os objectivos do PEDEC-Nacala, como se segue:

O PEDEC-Nacala visa “formular estratégias de desenvolvimento para orientar o desenvolvimento e o investimento apropriado no Corredor de Nacala”. As estratégias de desenvolvimento do PEDEC-Nacala são seleccionadas e integradas para cobrir os sectores económicos, de infraestruturas e de serviços sociais. As Estratégias do PEDEC são preparadas para levantar os

² Em Janeiro de 2015, os ministérios do Governo de Moçambique foram reorganizados e o MPD passou a fazer parte do Ministério da Economia e Finanças.

pontos relevantes a nível regional. Contudo, as Estratégias do PEDEC não compõem um plano abrangente de desenvolvimento.

As metas a serem atingidas através das estratégias de desenvolvimento do PEDEC são definidas da seguinte maneira:

- Melhorar a capacidade social e o crescimento económico na Região do Corredor de Nacala;
- Guiar o desenvolvimento apropriado de forma efectiva na Região do Corredor de Nacala;
- Promover o investimento privado de maneira adequada na Região do Corredor de Nacala; e
- Administrar adequadamente os recursos da Região do Corredor de Nacala.

Ao seguir as metas definidas, o PEDEC-Nacala procura realizar um desenvolvimento dinâmico e inclusivo para uma ampla área dentro da Região do Corredor de Nacala. O PEDEC-Nacala busca o crescimento económico através da criação de relações dinâmicas entre os sectores económicos e o desenvolvimento do transporte no Corredor de Nacala. O PEDEC-Nacala também recomenda as estratégias para a mitigação dos problemas sociais e ambientais, bem como as estruturas institucionais para um desenvolvimento regional eficaz e eficiente.

O RD define os outputs (resultados) do PEDEC-Nacala como sendo:

- Estratégias de desenvolvimento integrado da Região do Corredor de Nacala;
- Uma base de dados socioeconómicos e sobre vários sectores na Região do Corredor de Nacala, incluindo dados do GIS; e
- Mapas topográficos (na escala de 1:10.000) para as áreas de Nampula e Nacala.

1.4 Princípios Norteadores do PEDEC-Nacala

Os Princípios norteadores para PEDEC-Nacala representam um conjunto de declarações sobre os “valores” que tem sido desenvolvidos e usados para pensar sobre o futuro da Região do Corredor de Nacala e também para formular as estratégias para o PEDEC-Nacala. Os princípios norteadores são influenciados pela declaração sobre a visão para a Região do Corredor de Nacala como: “Uma região pacífica, próspera, igualitária e sustentável, livre da pobreza e em harmonia com o meio ambiente”. Os princípios norteadores também são baseados no entendimento sobre a situação actual e o desenvolvimento anterior da Região do Corredor de Nacala.

(1) Sustentabilidade

O PEDEC-Nacala preocupa-se com o “desenvolvimento sustentável”. O PEDEC trata do conceito de “Desenvolvimento Sustentável para a Região do Corredor de Nacala” através das seguintes abordagens multifacetadas:

- Manter a paz e a ordem social;
- Conservar o meio ambiente natural;
- Manter as normas tradicionais e culturais; e
- Desenvolver sectores económicos diversificados.

(2) Diversificação

O PEDEC enfatiza a importância da diversificação da economia regional, em vez de depender excessivamente do sector de mineração. Esta diversificação no desenvolvimento de sectores económicos poderia criar várias oportunidades das quais mais pessoas poderiam participar. Além

disso, tal economia estará mais dotada de uma notável resistência a choques externos do que uma economia mais dependente de um único sector.

(3) Benefícios Levados a Uma Ampla Região

O PEDEC preocupa-se com o desenvolvimento que traz “benefícios para uma ampla região” e “benefícios para um vasto leque de sociedades”. O PEDEC não tenciona trazer benefícios somente ao longo dos corredores. O desenvolvimento do corredor deve ser um meio que traz benefícios para uma ampla região.

(4) Desenvolvimento Dinâmico

O PEDEC procura “dinamismo” para o desenvolvimento. O desenvolvimento dinâmico é um desenvolvimento inter-relacionado ou integrado entre diferentes sectores económicos, diferentes infraestruturas e diferentes grupos de pessoas. Além disso, no desenvolvimento dinâmico, espera-se um desenvolvimento que induza a um outro desenvolvimento, o desenvolvimento de um sector que conduza ao desenvolvimento de outro sector, ou o desenvolvimento de uma área que se relacione com o desenvolvimento de outra área. O PEDEC preocupa-se com as formas de promover o “relacionamento dinâmico” dentro do desenvolvimento.

(5) Desenvolvimento Inclusivo

O desenvolvimento dinâmico para a Região do Corredor de Nacala deve ser promovido não apenas por meio das estratégias projectadas para o desenvolvimento económico e de infraestruturas, mas também por meio de estratégias projectadas para a gestão ambiental, o desenvolvimento social e o desenvolvimento de capacidades. O PEDEC preocupa-se sobre esta maneira de realizar a “inclusividade” dentro do desenvolvimento. O PEDEC está consciente de que tanto o “dinamismo” quanto a “inclusividade” no desenvolvimento são exigidos para se ter um desenvolvimento sustentável. O PEDEC também está ciente de que o desenvolvimento económico com características dinâmicas também não é sempre onipotente nem capaz de trazer benefícios suficientes para uma ampla região, assim como para um vasto leque de sociedades.

O PEDEC entende que o desenvolvimento económico baseado no corredor de transporte melhorado nem sempre poderá resolver os vários problemas sociais e ambientais que irão surgir na Região do Corredor de Nacala. Além disso, tal desenvolvimento económico baseado no desenvolvimento do corredor poderá talvez causar muitos problemas. Por isso mesmo, espera-se que o PEDEC busque uma vasta gama de metas de desenvolvimento, a saber: o desenvolvimento de capacidades (capacidades individual, institucional e social); a gestão ambiental; o desenvolvimento social; o desenvolvimento económico; e o desenvolvimento espacial. Isto é uma forma de buscar o “Desenvolvimento Inclusivo”.

(6) Integração da Perspectiva de Género

O PEDEC reconhece a importância da questão de género bem como da integração da perspectiva de género. As oportunidades sociais e económicas não devem ser proporcionadas de forma desigual por causa da distinção de sexo. Na Região do Corredor de Nacala, a população, na sua maioria, dedica-se à agricultura, onde os encargos são mais pesados para as mulheres, que são frequentemente pedidas para estarem em casa. De modo a responder a esta situação envolvendo a questão de género, o PEDEC-Nacala presta atenção à disparidade estrutural entre o homem e a

mulher nas seguintes áreas: educação, saúde, pobreza, emprego e segurança alimentar, de acordo com o Plano Nacional de Acção para o Avanço da Mulher (PNAM 2010-2014). O PEDEC adere às necessidades para a integração da perspectiva de género em diferentes sectores na planificação e na implementação das estratégias de desenvolvimento.

(7) Desenvolvimento Exógeno e Desenvolvimento Endógeno

O PEDEC entende a importância de ambos os desenvolvimentos endógeno (desenvolvimento baseado no potencial e esforço interno) e exógeno (desenvolvimento dirigido por factores externos).

Dado que a economia e a sociedade da Região do Corredor de Nacala iniciaram a transformação da sua economia e da própria sociedade ao receber os investimentos estrangeiros, especialmente no sector de mineração, é necessário lidar com os seus impactos e as mudanças causadas por tal desenvolvimento exógeno. É necessário também tirar proveito das oportunidades de desenvolvimento que surgem graças ao desenvolvimento exógeno.

Por outro lado, o PEDEC preocupa-se com a necessidade e a importância de promover o desenvolvimento endógeno explorando uma variedade de potenciais inerentes na Região do Corredor de Nacala. Isto em parte porque os investimentos estrangeiros e o desenvolvimento do corredor não podem necessariamente resolver os problemas das populações vulneráveis e que vivem em zonas menos acessíveis.

Quanto aos investimentos no desenvolvimento da agricultura e da plantação florestal, o PEDEC preocupa-se não apenas sobre como proteger os direitos da população existente (inclusive os pequenos agricultores) dos impactos dos investimentos recebidos e sobre como manter bons relacionamentos entre os investimentos estrangeiros e o sustento e o uso de terra da população existente, mas também sobre como utilizar as oportunidades de desenvolvimento que irão surgir graças ao desenvolvimento do sector privado em proveito dos sectores agrícola e florestal.

(8) Para Além das Distâncias Geográficas: Portos e Corredores

Visando promover o desenvolvimento que beneficie uma ampla área e para além das distâncias geográficas, o PEDEC procura formas de promover o desenvolvimento através da melhoria e utilização dos corredores de transporte. O PEDEC tomou em consideração as maneiras de estender os corredores de transporte de modo a organizar uma rede cobrindo uma ampla área de forma eficiente e eficaz. Para ir além das distâncias geográficas, o PEDEC também vê a importância de portos dinâmicos com ligações eficientes com as regiões interiores.

(9) Desenvolvimento da Mineração como a Força Motriz Inicial para o Desenvolvimento Regional

O PEDEC considera a exploração de recursos minerais como a força motriz inicial em direcção a um amplo desenvolvimento regional na Região do Corredor de Nacala. O PEDEC compreende a importância de tirar proveito das seguintes oportunidades que irão surgir graças à exploração do carvão e do gás natural, para a realização do desenvolvimento regional:

- Possibilidade de melhorar as linhas férreas para o transporte do carvão de Tete ao Porto de Nacala; e
- Possibilidade de desenvolver indústrias químicas aproveitando o gás natural existente.

Portanto, a sustentabilidade das operações de mineração do carvão e do gás natural é essencial para o desenvolvimento sustentável da Região do Corredor de Nacala.

(10) Sustentabilidade das Operações de Mineração

A exploração mineral traz sempre riscos de danificar o meio ambiente. A exploração e o transporte do carvão, assim como a exploração do gás natural e a produção de GNL também podem causar impactos negativos ao meio ambiente. Portanto, é necessário tomar medidas para mitigar os impactos adversos sobre o meio ambiente e a sociedade, incluindo os impactos negativos previstos das actividades de transporte ferroviário do carvão ao ambiente social em Nampula e outras cidades cujas áreas centrais sofrerão interferências dos comboios transportando o carvão. Ademais, tais impactos negativos sobre o meio ambiente e a sociedade podem consideravelmente comprometer as operações de mineração que poderiam ser obrigados a reduzir, suspender ou mesmo encerrar a produção devido aos referidos impactos adversos ao meio ambiente e à sociedade.

1.5 Abordagem do PEDEC-Nacala

O PEDEC-Nacala usou um conjunto de abordagens na formulação das estratégias de desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala. Esta secção descreve as principais características das abordagens adoptadas pelo PEDEC-Nacala.

(1) Perspectivas Sectoriais e Regionais

Para a planificação e a implementação do desenvolvimento, existem dois tipos de abordagem. Uma é a abordagem sectorial, na qual as análises das situações, a planificação e a implementação são realizadas verticalmente dentro de um determinado sector. A outra é a abordagem regional, na qual as análises das situações e a planificação são efectuadas horizontalmente para uma área em particular com base em diferentes sectores.

Nas fases iniciais do Projecto, foi adoptada a abordagem sectorial. Isto se deve ao facto de que as actividades e os planos existentes são baseados, na sua maioria, numa abordagem sectorial e por isso é mais fácil entender a situação presente usando a abordagem sectorial. Por outro lado, na fase de planificação para o desenvolvimento de estratégias, a abordagem regional foi enfatizada. O cenário de desenvolvimento recomendado e as estratégias globais de desenvolvimento foram formulados por meio da abordagem regional.

A prioridade para a implementação das estratégias/medidas sectoriais foi ajustada tendo em consideração os cenários de desenvolvimento e as estratégias globais de desenvolvimento seleccionados que foram formulados com o uso de uma abordagem regional. É importante formular estratégias/medidas sectoriais porque na realidade, a maioria dos programas e projectos é implementada dentro de cada sector.

(2) Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)³

Na formação de estratégias, as estratégias de desenvolvimento que têm riscos de causar impactos ambientais e sociais negativos, assim como benefícios positivos, não são rejeitadas simplesmente por possuírem os riscos de impactos adversos. Para a formulação das estratégias, presume-se que a aplicação de sistemas para a protecção ambiental, a avaliação do impacto ambiental (AIA) e a gestão ambiental seja feita adequadamente de modo a prevenir impactos ambientais através da capacitação necessária dos funcionários governamentais para a realização de tais actividades de aplicação.

O PEDEC-Nacala busca maneiras de prevenir os impactos ambiental e social, ambos com a aplicação de regulamentos (incluindo a implementação da AIA), bem como formas de mitigar os impactos negativos através da execução de medidas adequadas.

(3) Aplicação de Sistemas de Protecção Ambiental e Gestão Ambiental

Na formação de estratégias, as estratégias de desenvolvimento que têm riscos de causar impactos ambientais e sociais negativos, assim como benefícios positivos, não são rejeitadas simplesmente por possuírem os riscos de impactos adversos. Para a formulação das estratégias, presume-se que a aplicação de sistemas para a protecção ambiental, a avaliação do impacto ambiental (AIA) e a gestão ambiental seja feita adequadamente de modo a prevenir impactos ambientais através da capacitação necessária dos funcionários governamentais para a realização de tais actividades de aplicação.

O PEDEC-Nacala busca maneiras de prevenir os impactos ambiental e social, ambos com a aplicação de regulamentos (incluindo a implementação da AIA), bem como formas de mitigar os impactos negativos através da execução de medidas adequadas.

(4) Considerações Relativas às Populações Socialmente Vulneráveis e que Vivem Em Zonas Menos Acessíveis

A Equipa de Estudo do PEDEC-Nacala está ciente das dificuldades em trazer benefícios às populações vulneráveis e/ou que vivem em zonas menos acessíveis, mesmo que as estimule a tirar proveito das oportunidades de desenvolvimento emergentes graças ao desenvolvimento do corredor de transporte e de outros sectores económicos. Portanto, uma atenção especial foi prestada a tais populações vulneráveis e/ou que vivem em zonas menos acessíveis dentro da análise da actual situação e na formulação das estratégias.

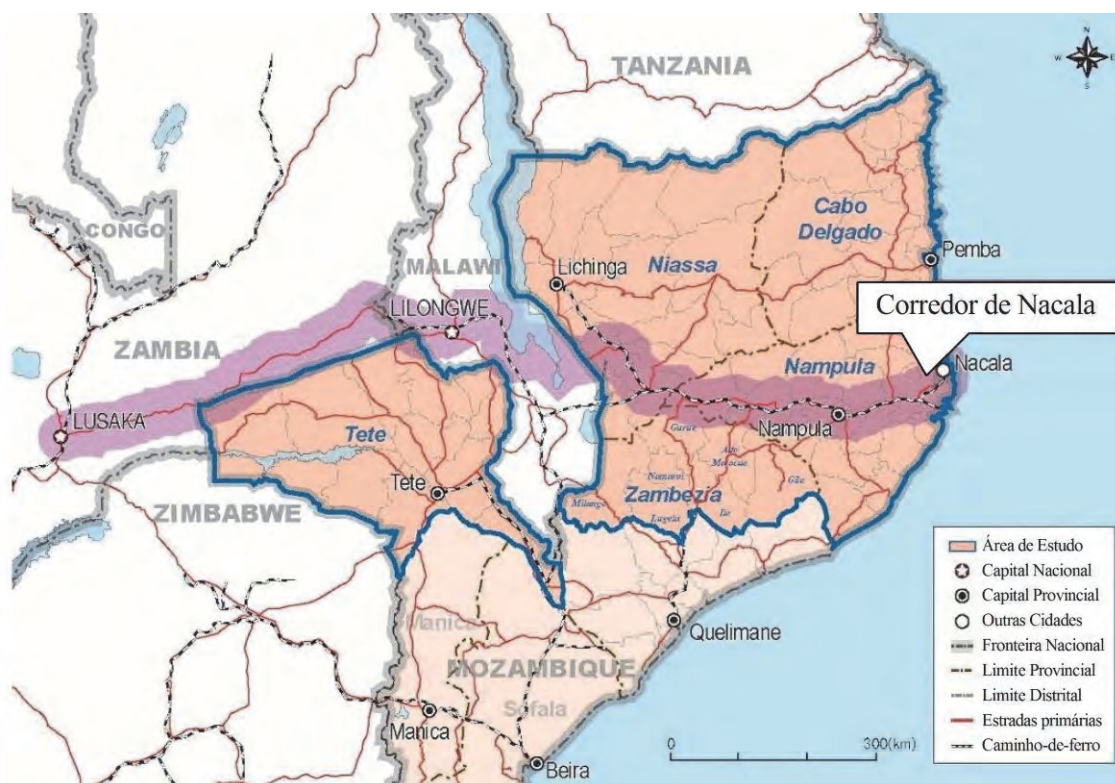
1.6 Área do Estudo (Região do Corredor de Nacala)

A área-alvo (área de estudo) do PEDEC-Nacala é constituída por quatro províncias, a saber: Nampula, Cabo Delgado, Niassa e Tete e pelos sete distritos da parte norte da Província da Zambézia, nomeadamente: Alto Molócuè, Gilé, Gurué, Ile, Lugela, Milange e Namarroi (Ver a Figura 1.1).

³ Em Moçambique, algumas AAEs têm sido realizadas pelo MICOA em carácter experimental. Um quadro formal de AAE ainda não foi criado e aprovado no país. No âmbito do PEDEC-Nacala, uma AAE foi implementada na formulação de estratégias. No entanto, o processo bem como o resultado da AAE adoptada no PEDEC-Nacala não são considerados oficiais. A metodologia e o procedimento para a realização da AAE são mostrados no Capítulo 21 de Texto Principal.

Estas áreas foram seleccionadas para a formulação de um conjunto de estratégias de desenvolvimento regional integrado (Estratégias do PEDEC). Isto se deve ao facto de as referidas áreas serem consideradas como potenciais receptoras de impactos substanciais das melhorias na função e na capacidade de transporte do Corredor de Nacala e que assim, estas áreas possam tirar proveito das oportunidades e potenciais de desenvolvimento a surgirem graças à melhoria do Corredor de Nacala.

As províncias e os distritos que são relacionados com o Corredor de Nacala são definidos como a Região do Corredor de Nacala.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 1.1 Área Alvo (Área de Estudo) do PEDEC-Nacala: Região do Corredor de Nacala

1.7 Enquadramento e Organizações do Projecto⁴

O Ministério da Planificação e Desenvolvimento (MPD, actualmente parte do Ministério da Economia e Finanças) foi o órgão implementador do PEDEC-Nacala. O Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado (GAZEDA) sob a tutela do MPD assumia a função de secretariado do Projecto. Os governos das cinco províncias de Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia constituíam as contrapartes a nível provincial. As outras organizações participantes do PEDEC-Nacala incluíam as seguintes:

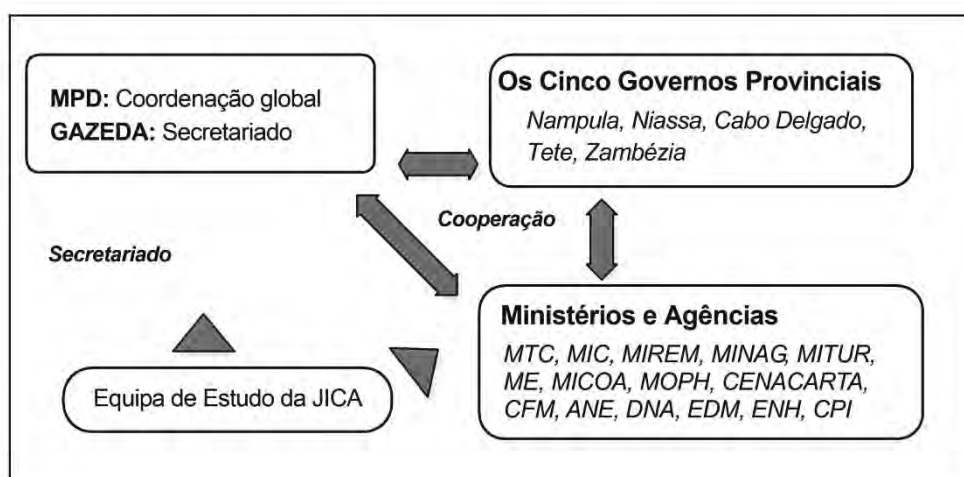
- Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC)
- Ministério da Indústria e Comércio (MIC)

⁴ Nesta secção, as denominações dos ministérios e outras instituições governamentais são baseadas naquelas designadas pela administração anterior, pois as actividades do PEDEC-Nacala foram, na sua maioria, realizadas sob o regime do governo anterior.

- Ministério dos Recursos Minerais (MIREM, actualmente o Ministério dos Recursos Minerais e Energia: MIREME)
- Ministério da Agricultura (MINAG, actualmente o Ministério da Agricultura e Segurança Alimentar: MASA)
- Ministério do Turismo (MITUR, actualmente o Ministério da Cultura e Turismo: MCTUR)
- Ministério da Energia (ME, actualmente o Ministério dos Recursos Minerais e Energia: MIREME)
- Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental (MICOA, actualmente o Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural: MITADER)
- Ministério das Obras Públicas e Habitação (MOPH, actualmente o Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos: MOPH)
- Centro Nacional de Cartografia e Teledeteccção (CENACARTA)
- Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)
- Administração Nacional de Estradas (ANE)
- Direcção Nacional de Águas (DNA)
- Electricidade de Moçambique (EDM)
- Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH)
- Centro de Promoção de Investimentos (CPI)

Estas organizações formavam o Steering Committee (Comissão Directiva) e o Grupo de Trabalho do Projecto.⁵

A JICA contratou uma equipa de empresas de consultoria encabeçada pela Oriental Consultants Co., Ltd. (actualmente conhecida como Oriental Consultants Global Co., Ltd.) e também composta da RECS International Inc., International Development Center of Japan, Kokusai Kogyo Co., Ltd. e Eight-Japan Engineering Consultants Inc. (doravante designada a “Equipa de Estudo da JICA”) para proporcionar a assistência técnica às organizações Moçambicanas de contraparte no âmbito do PEDEC-Nacala



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 1.2 Organizações do Projecto

⁵ As denominações das instituições participantes citadas são baseadas naquelas que estavam em vigor em Dezembro de 2014.

1.8 Processo e Cronograma para a Formulação das Estratégias do PEDEC-Nacala

1.8.1 Fases do PEDEC-Nacala

O PEDEC-Nacala foi iniciado em Abril de 2012. Para a formulação das estratégias de desenvolvimento, foram implementadas as seguintes cinco fases:

Fase 1: Análise da Situação Actual incluindo os Potenciais e os Constrangimentos Existentes

Fase 2: Formulação dos Esboços de Estratégias de Desenvolvimento a Curto Prazo

Fase 3: Formulação dos Esboços de Estratégias de Desenvolvimento Integrado (Estratégias a Curto, Médio e Longo Prazo), assim como Possíveis Medidas (Ideias de Programas/Projectos)

Fase 4: Consulta com as Partes Interessadas para receber feedbacks sobre os Esboços de Estratégias de Desenvolvimento Integrado e Possíveis Medidas

Fase 5: Conclusão das Estratégias de Desenvolvimento Integrado e das Ideias de Programas/Projectos Prioritários

Durante as Fases 1 a 3, foi preparado um Draft do Relatório das Estratégias do PEDEC com as direcções futuras do desenvolvimento bem como as perspectivas de implementação das estratégias de desenvolvimento propostas, que haviam sido identificadas. Na Fase 4, o Draft do Relatório das Estratégias do PEDEC foi apresentado às partes interessadas (incluindo sociedade civil, grupos de negócios do sector privado e instituições académicas) para a consulta.

Com a incorporação dos pontos de vista e das propostas apresentados por parte dos interessados, as estratégias de desenvolvimento integrado para a Região do Corredor de Nacala foram concluídas na Fase 5.

1.8.2 Reuniões do Steering Committee (Comissão Directiva) e do Grupo de Trabalho

Um Steering Committee foi criado no âmbito do PEDEC-Nacala, tendo como objectivo proporcionar orientações de alto nível à Equipa de Estudo da JICA e às actividades do Projecto sob a liderança do MPD e do GAZEDA. As reuniões do Steering Committee foram organizadas nos períodos de revisão dos relatórios do estudo (Relatório de Progresso, Relatório Interino, Draft do Relatório das Estratégias do PEDEC e Draft do Relatório Final). Os membros do Steering Committee incluíam directores nacionais dos ministérios/órgãos de contraparte e os secretários permanentes dos governos provinciais.

O Grupo de Trabalho foi estabelecido no âmbito do PEDEC-Nacala para a orientação técnica da Equipa de Estudo da JICA e das actividades do Projecto sob a liderança do MPD e do GAZEDA. As reuniões do Grupo de Trabalho foram organizadas ocasionalmente como, por exemplo, na fase anterior à preparação dos relatórios do estudo. Os membros do Grupo de Trabalho incluíam responsáveis técnicos dos ministérios/órgãos de contraparte e directores provinciais dos governos das províncias.

As reuniões do Steering Committee e do Grupo de Trabalho realizadas no âmbito do PEDEC-Nacala estão listadas no Apêndice D. Foram realizadas cinco reuniões do Steering Committee, enquanto que o Grupo de Trabalho reuniu-se 14 vezes.

1.9 Organização do Draft do Relatório Final

O Relatório Final de Estudo foi preparado com base nas conclusões das análises dos dados e das investigações de campo, e integra os pontos de vista das contrapartes Moçambicanas expressados nas reuniões do Steering Committee e do Grupo de Trabalho e também nas reuniões ocasionais com a Equipa de Estudo da JICA. Os pontos de vista dos representantes de Malawi e da Zâmbia também foram devidamente considerados. O Relatório Final de Estudo foi concluído por meio da revisão do Draft do Relatório Final, com base nas discussões na 3ª Reunião do Grupo de Trabalho Integrado e na 5ª Reunião do Steering Committee, realizadas em Dezembro de 2014.

O Relatório Final de Estudo é composto dos seguintes volumes:

Sumário

Texto Principal: Volume 1

Texto Principal: Volume 2

Atlas do GIS

Documentos de Apoio Sectorial

O Texto Principal do Relatório Final de Estudo consiste em 21 capítulos que formam as seguintes sete partes, além de cinco apêndices:

Texto Principal: Volume 1

Sumário Executivo

Parte I: Introdução

Parte II: Condições Actuais

Texto Principal: Volume 2

Parte III: Visão, Metas de Desenvolvimento e Questões Globais

Parte IV: Quadro para o Desenvolvimento

Parte V: Estratégias de Desenvolvimento

Parte VI: Plano de Implementação

Parte VII: Avaliação Ambiental Estratégica

Conclusões e Recomendações

Apêndice A: Trabalhos de Apoio

Apêndice B: Actividades de Desenvolvimento de Capacidades

Apêndice C: Seminários Internacionais para o Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala

Apêndice D: Registo das Reuniões

Apêndice E: Política de Tratamento dos Comentários Resultantes das Reuniões das Partes Interessadas e Suas Respectivas Respostas

Capítulo 2 Condições Actuais e Oportunidades Emergentes em Moçambique e na Região do Corredor de Nacala

2.1 Situação Socioeconómica de Moçambique⁶

A economia de Moçambique manteve um alto nível de crescimento, com um PIB real a crescer numa taxa anual de mais de 7% desde 2004 com excepção dos anos 2008 e 2009. Em 2012, a taxa de crescimento do PIB real foi de 7,4%. Espera-se, para 2013, um crescimento de 8,5%. Este elevado crescimento económico deveu-se ao aumento do investimento estrangeiro directo (FDI), ao desenvolvimento de infraestruturas públicas e à expansão do crédito no sector privado. Apesar de ter sustentado um alto crescimento económico na última década, a economia de Moçambique não se transformou significativamente em termos de estrutura económica. Como resultado, Moçambique é ainda um dos países menos desenvolvidos, embora tenha saído do *status* de máxima pobreza mundial após o fim da Guerra Civil em 1992.

A composição do PIB por grandes sectores em 2011 foi de 27% para a agricultura, 23% para a indústria e 50% para os serviços. A agricultura e os serviços cresceram gradualmente entre 2000 e 2011, mais ou menos paralelamente com o crescimento do PIB, enquanto a indústria cresceu mais rapidamente entre 1995 e 2005. A expansão do sector industrial é atribuída à fábrica de processamento de alumínio que foi construída no final da década de 1990.

A participação da agricultura, da criação do gado, da caça e da plantação florestal diminuiu moderadamente de 34,5% em 1991 para 27% em 2011. Os sectores industrial, de energia e de abastecimento de água, pelo contrário, cresceram acentuadamente no período de 1995 a 2005. A sua participação aumentou de 10,7% em 1991 para 18,4% em 2011.

O sector de mineração contribuiu para o alto crescimento económico nos anos recentes. Espera-se que a sua participação no PIB aumente de 1,4% em 2011 para 2,9% em 2017.⁷

A população de Moçambique foi de 20,63 milhões de habitantes em 2007, o que se traduz num aumento da taxa de crescimento de aproximadamente 2,5% por ano entre 1997 e 2007. O PIB per capita aumentou de 251 dólares americanos em 2000 para 588 dólares americanos em 2011. A taxa média anual de crescimento do PIB real per capita foi alta com aproximadamente 8,0%.

Em termos de população economicamente activa, a participação do sector de agricultura é dominante, embora tenha diminuído de 80,9% em 1997 para 75,2% em 2007. As participações das actividades mineiras, industriais, energéticas, de construção, do comércio e das finanças e outros serviços aumentaram de 1997 a 2007.

Em termos de balanço de pagamentos da conta corrente, as balanças comercial e de serviços têm estado a se apresentar negativas desde 1996 com uma ligeira melhoria em 2011. Em termos de

⁶ Esta seção baseia-se em princípio nos dados do INE a não ser que haja outras fontes.

⁷ KPMG, 2013, Mozambique Country Mining Guide

contas financeiras e de capital, uma onda de investimentos estrangeiros directos foi proeminente, aumentando de 139 milhões de dólares americanos em 2000 para 2.093 milhões de dólares americanos em 2011.

A taxa da pobreza com base na pobreza de consumo baixou significativamente de 69% para 54% entre 1997 e 2003, enquanto o nível de pobreza em 2009 permaneceu alto e essencialmente o mesmo que o que era em 2003. O Coeficiente de Gini, um indicador para medir a desigualdade de renda, aumentou de 0,40 em 1997 para 0,415 em 2003, e manteve-se quase igual até 2009 (0,414).

Nos últimos anos, Moçambique tem apresentado um défice crónico na sua balança comercial. Uma vez que o saldo do comércio exterior desenvolveu-se de forma rápida, o défice da balança comercial tornou-se substancialmente grande. O saldo do comércio exterior total alcançou 5.807 milhões de dólares americanos em 2010, compostos de 2.243 milhões de dólares americanos em exportação e de 3.564 milhões de dólares americanos em importação.

2.2 Análise SWOT de Moçambique

Tendo em consideração o desenvolvimento económico e social de Moçambique, os componentes Forças (S) e Fraquezas (W), Oportunidades externas (O) e Ameaças (T) são analisados e resumidos na Tabela 2.1. Os resultados da Análise SWOT baseiam-se na análise feita no Draft da Estratégia Nacional de Desenvolvimento de Moçambique 2015-2035, ainda sob preparação pelo MPD.

As Forças (S) e as Fraquezas (W) são características internas e inerentes, enquanto que as Oportunidades (O) e as Ameaças (T) são características em resposta a mudanças externas na situação

Tabela 2.1 Análise SWOT* de Moçambique

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> • Paz, estabilidade e democracia • Recursos naturais com alto potencial • Energia de geração hidroeléctrica • Recursos energéticos, incluindo gás natural, carvão e biomassa • Terras agrícolas férteis • Florestas e fauna • Praias e outros recursos turísticos • Disponibilidade da mão-de-obra jovem e activa • Localização geográfica privilegiada • Disponibilidade da energia e recursos hídricos tecnicamente acessíveis 	<ul style="list-style-type: none"> • Baixa competitividade e baixa produtividade de capital • Défice na balança comercial • Baixa taxa de poupança • Ausência de bancos de desenvolvimento • Infraestruturas económicas insuficientes • Doenças endémicas • Fraca capacidade para a coordenação e a implementação de políticas e serviços públicos • Falta de programas nacionais de desenvolvimento de recursos hídricos
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento de mercados agrícolas e mobilização de recurso para o desenvolvimento agrícola e industrial • Aumento da procura por empresas nacionais de qualidade • Entrada de investimentos estrangeiros por empresas multinacionais do sector de mineração • Aumento da procura para o turismo, especialmente o ecoturismo, turismos histórico e cultural • Desenvolvimento tecnológico • Globalização 	<ul style="list-style-type: none"> • Instabilidade macroeconómica • Impacto externo relativo a (volatilidade de) preços das mercadorias, taxas de juros e variações de câmbio • Vulnerabilidade em relação a desastres naturais, tais como cheias, secas e ciclones • Posição desfavorável do sector financeiro para a prestação de créditos de desenvolvimento, especialmente os créditos rurais • Migração ilegal • Fuga de capital proveniente do sector de recursos minerais

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base no Draft da ENDE 2015-2035

* FOFA ou FFOA

2.3 Baixo Desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala⁸

A Região do Corredor de Nacala apresenta-se pouco desenvolvida em várias áreas, tais como economia, infraestruturas, pobreza, alfabetização, escolaridade e saúde. Esta situação de baixo desenvolvimento é devido a várias razões, nomeadamente, a baixa densidade populacional, a localização distante dos centros, as condições precárias das estradas, altos preços dos produtos básicos, elevados preços dos materiais de construção, altos custos de transporte e a falta de recursos governamentais, assim como os impactos da prolongada Guerra Civil, entre outros.

Embora a economia das cinco províncias tenha crescido rapidamente desde 2000 (em média, 7,2% por ano), impulsionada principalmente pelos sectores de energia, água, indústria, construção, transporte e comunicação, o nível de desenvolvimento está ainda muito abaixo da média nacional como indicado pelo PIB Regional per capita da Região do Corredor de Nacala, o qual se estimava em 63% da média nacional em 2011.

Nos últimos anos, o sector extractivo contribuiu para o alto crescimento económico da Região do Corredor de Nacala. No entanto, a economia da Região é mais dependente da agricultura em comparação com as outras províncias. Nas cinco províncias, 85,2% (em 2007) da população economicamente activa e 40,8% (em 2010) do PIB Regional pertencem ao sector de agricultura, comparando-se com os respectivos 75,2% (em 2007) e 27,5% (em 2010) para Moçambique em geral.

A situação das estradas na Região do Corredor de Nacala é caracterizada pelas estradas não pavimentadas, especialmente nas Províncias de Niassa, Cabo Delgado e Nampula. A percentagem (em termos de extensão) das estradas pavimentadas, embora não sejam primárias, nas Províncias de Niassa, Cabo Delgado e Nampula, foi de 53%, enquanto que em todo o país, foi de 76% em 2007.⁹

Em paralelo com a situação da pobreza em Moçambique que apresentou uma melhoria considerável entre 1996 e 2008, a taxa da pobreza nas províncias da Região do Corredor de Nacala reduziu em grande escala com excepção da Província da Zambézia.

No entanto, é notável que a taxa do analfabetismo (68,6% em média) nas províncias da Região do Corredor de Nacala permaneceu muito alta comparada com as províncias da região sul (34,4% em média) em 2008, especialmente entre as mulheres.¹⁰

Da mesma forma, a taxa bruta de ingresso (TBI) das escolas do ensino secundário nas províncias da Região do Corredor de Nacala foi muito mais baixa do que nas outras províncias das regiões centro e sul em 2010, enquanto a TBI das escolas primárias na Região do Corredor de Nacala foi comparável à cifra das outras províncias. A TBI média das escolas do ensino secundário na Região do Corredor de Nacala foi de 35,6%, enquanto que nas outras províncias, a taxa foi de 60,9%.

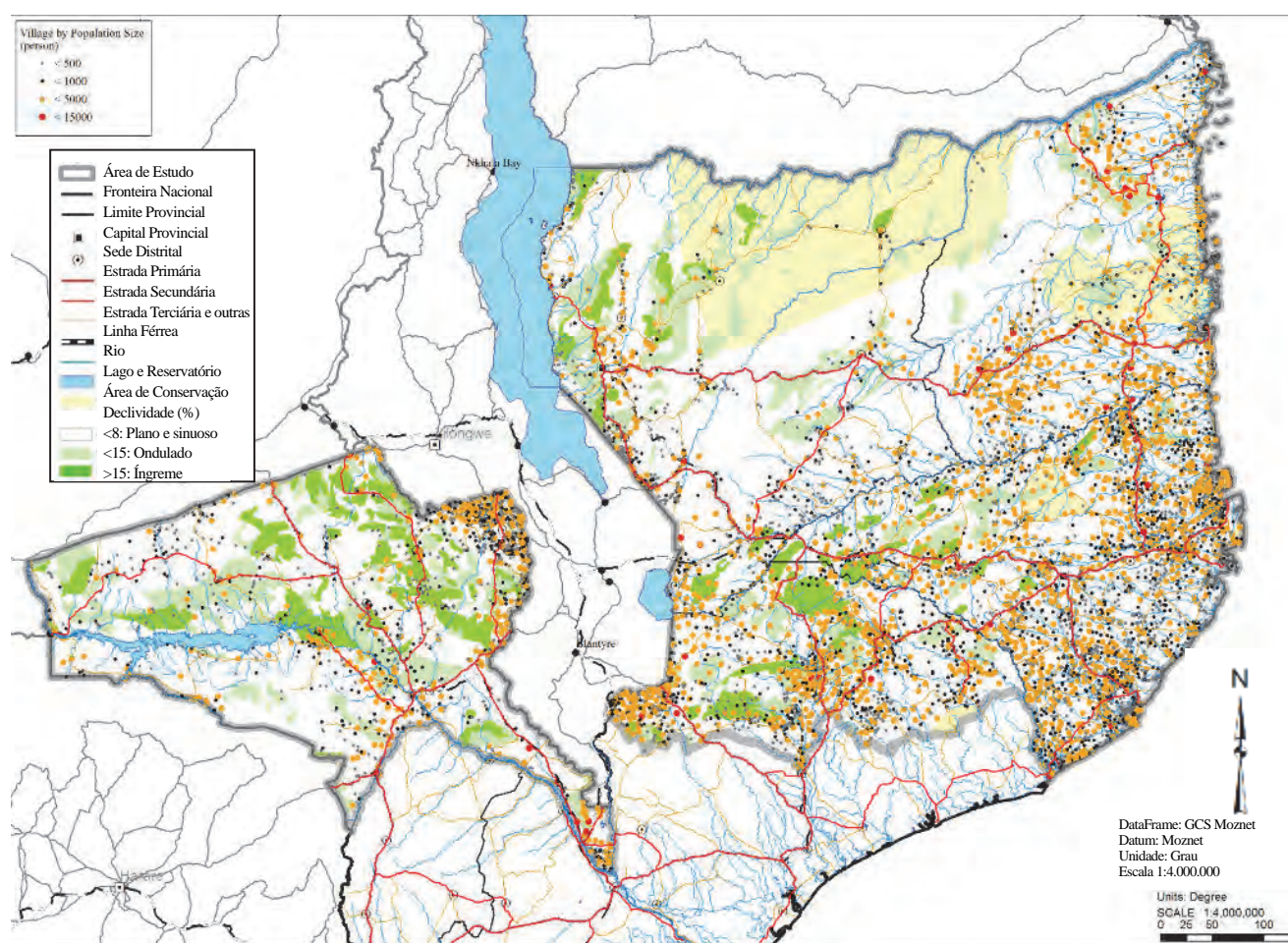
⁸ Esta seção baseia-se em princípio nos dados do INE a não ser que haja outras fontes.

⁹ RSS 2007-2011 Relatório Final

¹⁰ MICS 2008

A taxa de mortalidade infantil¹¹ e a taxa de mortalidade de crianças com menos de 5 anos de idade¹² nas províncias da Região do Corredor de Nacala registaram-se muito mais altas do que nas outras províncias do país. A taxa média de mortalidade infantil na Região do Corredor de Nacala foi de 117,7 e a taxa média de mortalidade de crianças com menos de 5 anos de idade, de 164,3, enquanto que estas taxas foram de 81,9 e 133,6 respectivamente nas outras províncias.

Ademais, a disponibilidade de trabalhadores na área de saúde na Região do Corredor de Nacala é significativamente mais baixa do que nas outras províncias das regiões centro e sul. A população por médico foi de 81.000 habitantes na Região do Corredor de Nacala em 2007, em comparação com 34.000 habitantes nas outras províncias. Por outro lado, a população por enfermeiro foi de 4.900 habitantes na Região do Corredor de Nacala em 2007, enquanto que nas outras províncias foi de 4.200 habitantes.

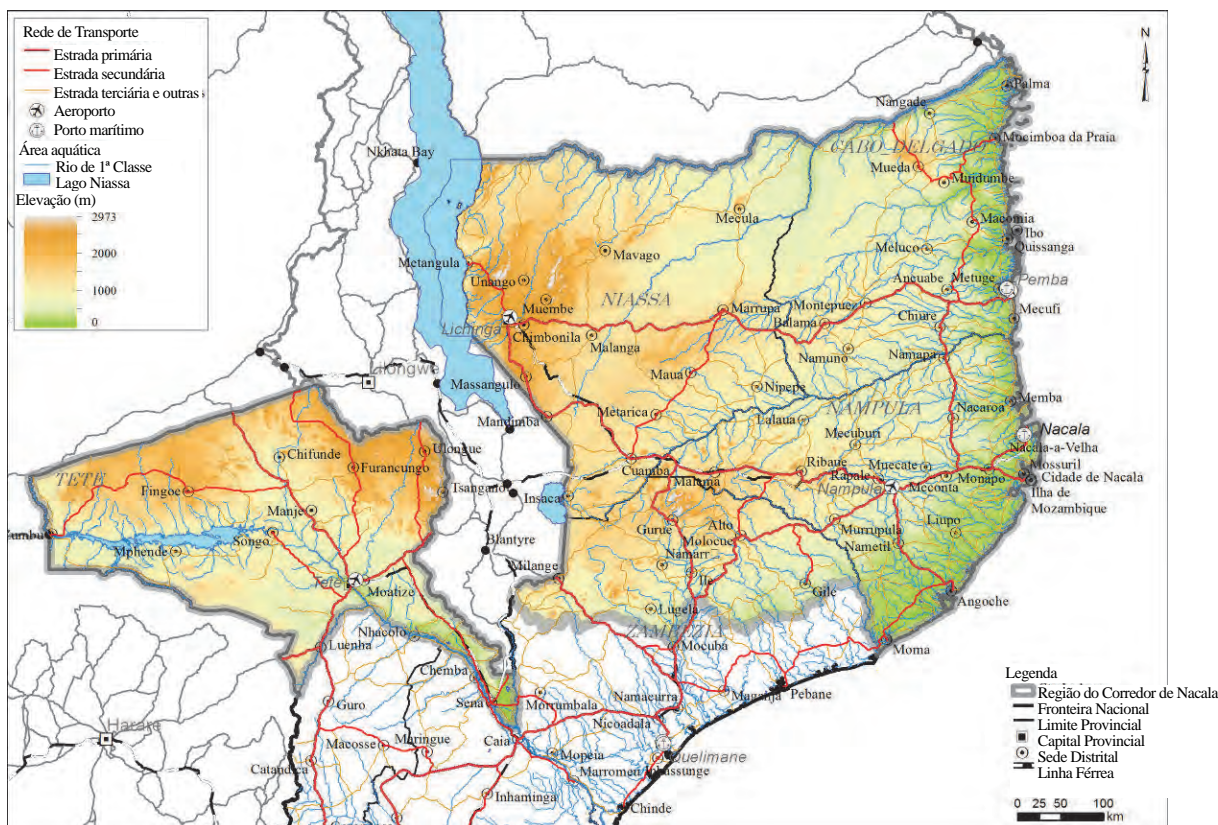


Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nos dados do GIS da ANE sobre os pontos e a população das vilas locais (dados do Censo de 2007 do INE)

Figura 2.1 A Distribuição Populacional na Região do Corredor Nacala

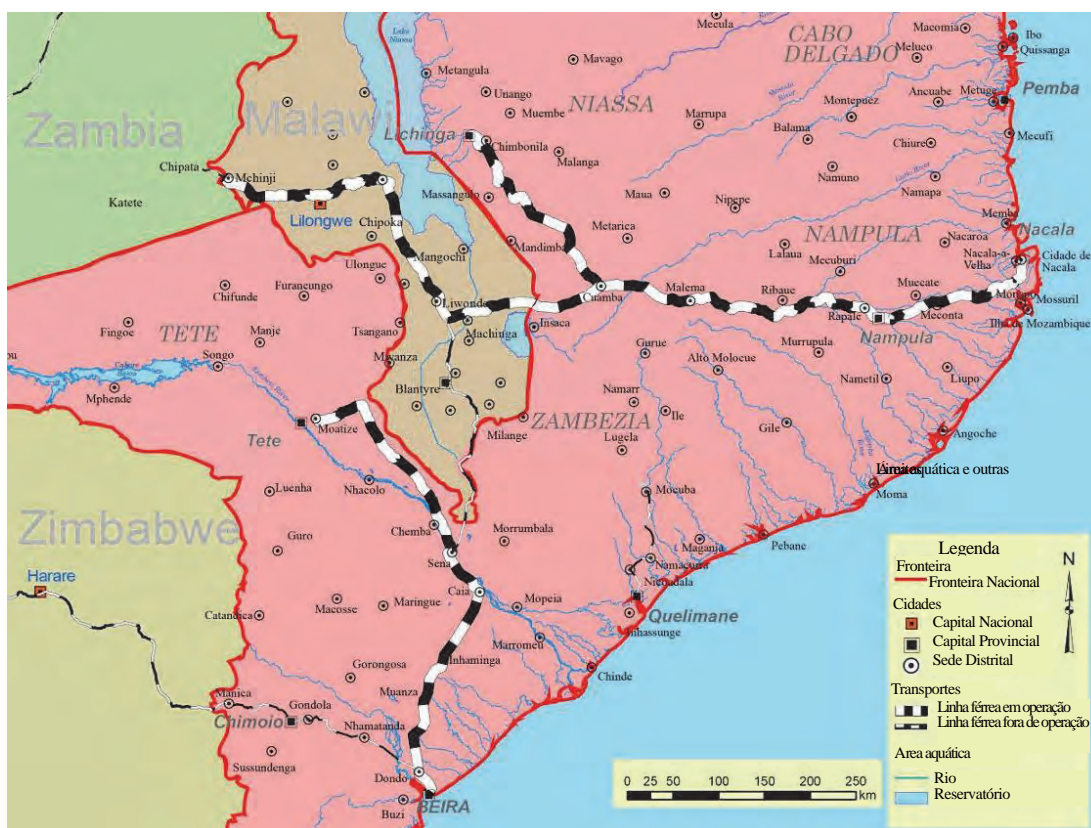
¹¹ A taxa de mortalidade infantil é o número de mortes de crianças com menos de um ano de idade por 1.000 casos de nados vivos.

¹² A taxa de mortalidade de crianças com menos de 5 anos de idade é o número de mortes de crianças menores que 5 anos por 1.000 casos de nados vivos.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nos dados do GIS disponibilizados pelas instituições relacionadas

Figura 2.2 Estradas e Rios na Região do Corredor de Nacala



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 2.3 Linhas Férreas Existentes na Região do Corredor de Nacala e nos Países Vizinhos

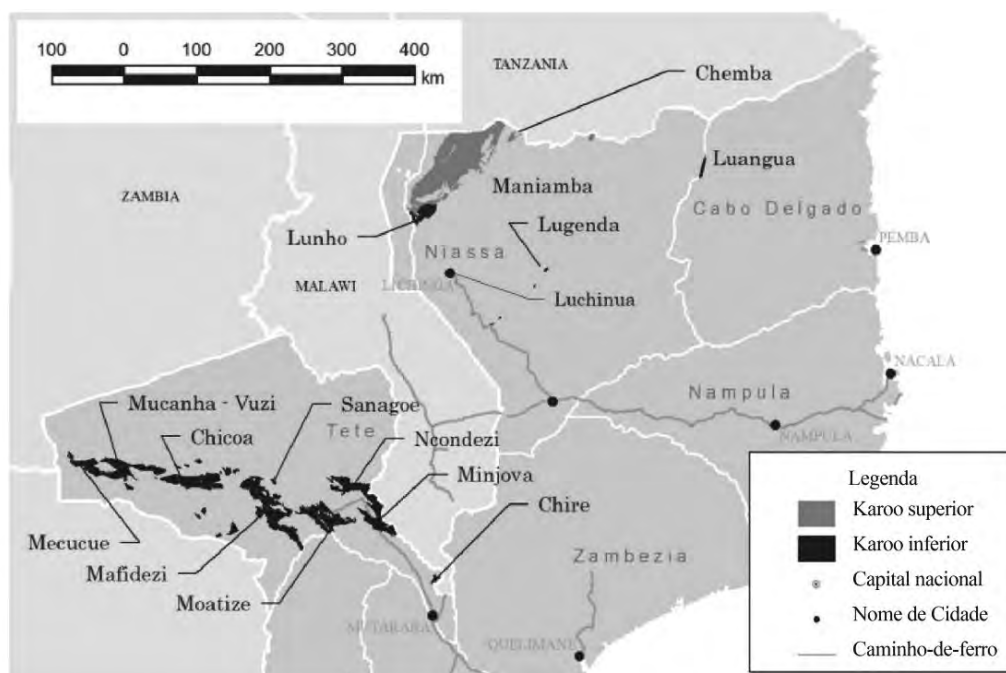
2.4 Oportunidades de Desenvolvimento Emergentes na Região do Corredor de Nacala

Existem quatro forças motrizes impulsionadoras para o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala. Estas apresentam um grande poder de transformação para a economia e a estrutura espacial da Região do Corredor de Nacala.

- Mineração do carvão e seu transporte para a exportação;
- Exploração do gás natural e produção de GNL para a exportação;
- Crescentes investimentos e desenvolvimento da Zona Económica Especial (ZEE) de Nacala nas proximidades do Porto de Nacala que por sua vez será reabilitado e melhorado; e
- Principais Projectos de Transporte como Forças Motrizes do Desenvolvimento Regional.

2.4.1 Mineração do Carvão e Seu Transporte para a Exportação

Uma enorme reserva de carvão de mais de 23 biliões de toneladas foi encontrada na Província de Tete. O carvão explorável encontrado em Tete apresenta cerca de 50% do carvão de alta qualidade (carvão de coque) que é uma das matérias-primas para a produção do aço. Neste momento, três minas de carvão estão em operação e está em vista o desenvolvimento de mais cinco minas de carvão. Espera-se que a produção do carvão possa alcançar 53,4 milhões de toneladas por ano em 2017, 60 milhões de toneladas por ano em 2020 e 100 milhões de toneladas por ano num futuro mais distante.



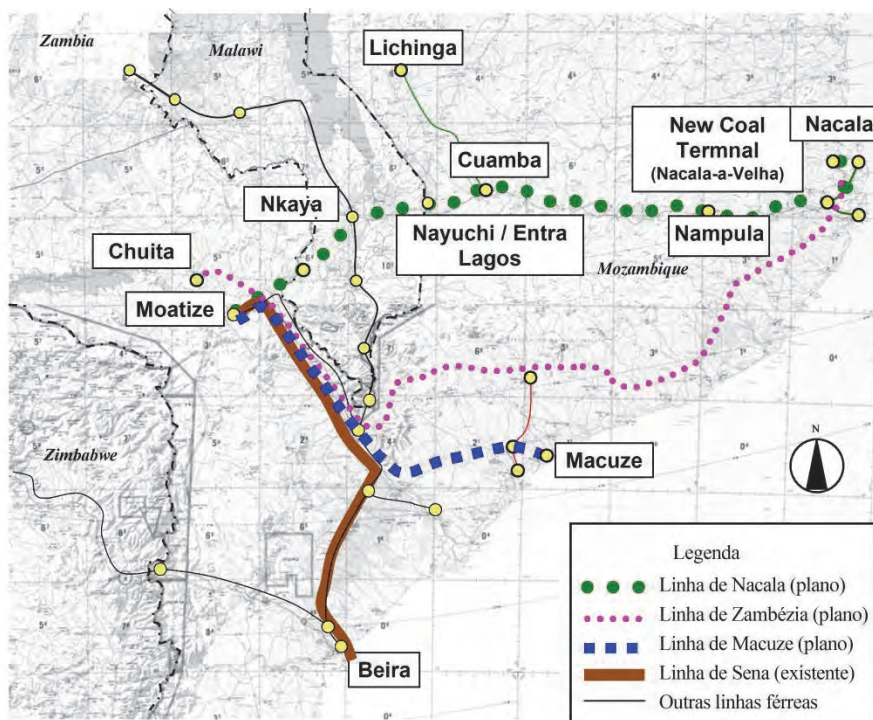
Fonte: NEDO, 2012

Figura 2.4 Reservas de Carvão na Região do Corredor de Nacala

Para a exportação da crescente quantidade de carvão produzido na Província de Tete, são necessárias três a quatro linhas férreas, partindo da Província de Tete e conduzindo até aos portos marítimos. A exportação do carvão foi iniciada em 2012 e no momento, a Linha de Sena e o Porto da Beira são usados para esta operação. No entanto, o Corredor de Sena não possui capacidade

suficiente para o escoamento da quantidade de carvão a ser produzido em 2017 (Ver a Figura 2.5 e a Tabela 2.2).

Uma das rotas promissoras para a exportação é a Linha de Nacala que liga Moatize na Província de Tete ao Porto de Nacala através do Malawi. A Linha de Nacala é composta das linhas existentes e novas linhas a serem construídas.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nas informações disponibilizadas pela Vale e CFM
Figura 2.5 Rotas Existentes e Planificadas para a Exportação de Carvão

Tabela 2.2 Características das Rotas de Exportação do Carvão: Existentes e Planificadas

Nome do Porto		Linha de Nacala	Linha da Zambézia	Linha de Macuze	Linha da Beira
Capacidade do Transporte	Capacidade Primária	22 Milhões de Toneladas Anuais (MTPA)	40 MTPA	25 MTPA	6,5 MTPA
	Capacidade Eventual*	30 MTPA	60 MTPA	50 MTPA	-
Tipo de Obras		Reabilitação da linha existente e construção de uma nova linha	Construção de uma nova linha	Construção de uma nova linha e um novo porto em Macuze	Reabilitação da linha existente
Percurso aproximado		913km	1.100km	520km	575km
Conclusão das obras		2015	2015	2017	2012
Situação actual (Maio de 2013)		Em obras de construção	O Pré-E/V (Estudo de Viabilidade) foi concluído. Actualmente em negociação entre o Governo nacional e a concessionária.	Em selecção da concessionária	Em operação

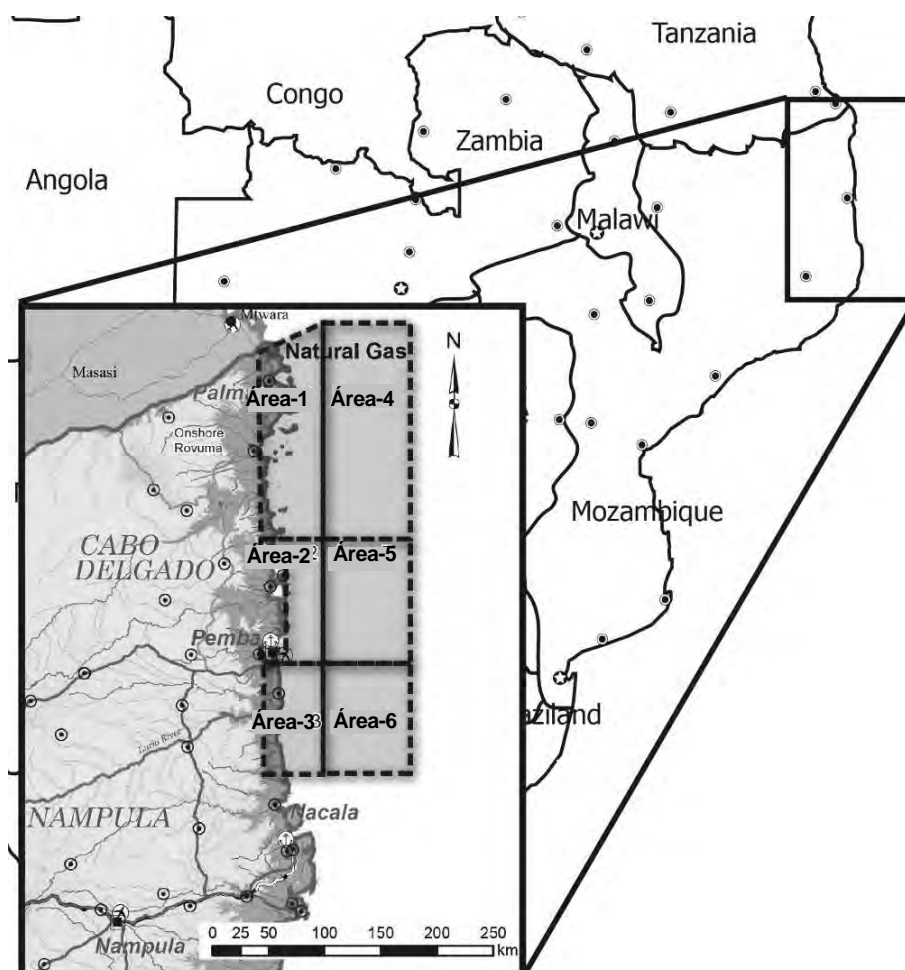
Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nos dados colectados junto a várias fontes

2.4.2 Exploração do Gás Natural e Produção de GNL para a Exportação

As reservas do gás natural em Moçambique aumentaram de forma drástica graças à descoberta de enormes campos de gás nas áreas de concessão ao largo da Bacia de Rovuma, no norte de Moçambique (Ver a Figura 2.6). As reservas recuperáveis nas Áreas 1 e 4 são estimadas em 75 trilhões de pés cúbicos (Tcf).¹³

O início da exploração do gás natural e da produção de GNL está previsto para 2018 com 10 milhões de toneladas por ano. Esta produção do gás natural de nível mundial poderia criar mais de 70.000 oportunidades de trabalho (nomeadamente, empregos directos e indirectos além dos empregos nas obras de construção).

Isto também pode oferecer à Região do Corredor de Nacala uma oportunidade de obtenção de uma nova fonte de energia além da electricidade transmitida por longa distância pela Hidroeléctrica de Cahora Bassa, bem como para desenvolver novas indústrias químicas, tais como fábricas de amoníaco e metanol, alargando assim a base industrial da Região do Corredor de Nacala..



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base no artigo da WSP Group Limited (Plano Director para o Centro de Serviços de Petróleo e Gás de Pemba)

Figura 2.6 Concessões de Gás Natural em Áreas *Offshore* e *Onshore* da Bacia de Rovuma

¹³ Segundo a estimativa do ICF International apresentada no “Plano Director do Gás Natural de Moçambique (26 de Agosto de 2012)”, elaborado pelo ICF International.

2.4.3 Crescente Investimento e Desenvolvimento da Zona Económica Especial (ZEE) de Nacala

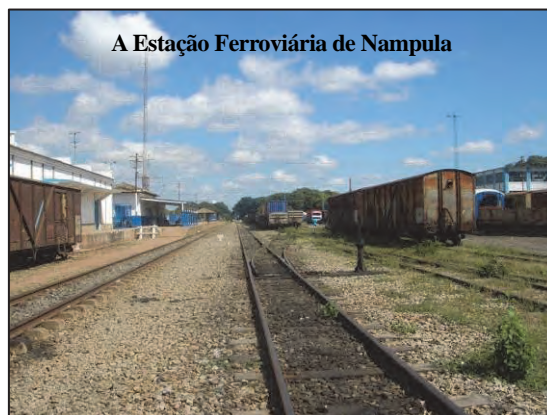
O Governo de Moçambique promulgou a Lei sobre a Zona Económica Especial (ZEE) em 2009. A primeira ZEE no país foi estabelecida em 2009 como a ZEE de Nacala cobrindo todo o território da Cidade de Nacala e do Distrito de Nacala-à-Velha. Desde então, o número de projectos de investimento aprovados assim como o montante de investimento registado para a ZEE de Nacala têm aumentado. No período de 2009 a 2012, foram aprovados 68 projectos de investimento pelo GAZEDA. A quantia total de investimento registada junto ao GAZEDA foi de 3.300 milhões de dólares americanos (entre os anos 2009 e 2012).

O aumento nos investimentos e o desenvolvimento na área de Nacala têm sido impulsionados pelo Porto de Nacala e pela ZEE. Com o projecto de reabilitação e melhoria do Porto de Nacala juntamente com a melhoria da linha férrea de Tete, a área de Nacala atrairá mais investimentos e promoverá um maior desenvolvimento como portão internacional para a Região do Corredor de Nacala.

2.4.4 Principais Projectos de Transporte como Forças Motrizes do Desenvolvimento Regional

As oportunidades de crescimento económico estão cada vez mais emergentes na Região do Corredor de Nacala. Há várias iniciativas em curso e em perspectiva que podem melhorar fundamentalmente o potencial do desenvolvimento económico da região. Essas iniciativas incluem: 1) o projecto de melhoria da linha férrea a ser empreendido por uma concessionária privada que vai operar os comboios de transporte não só do carvão mas também de cargas gerais, entre Moatize na Província de Tete e o Porto de Nacala na Província de Nampula através do Malawi; 2) a reabilitação e a melhoria do Porto de Nacala; e 3) a melhoria das estradas principais nas Províncias de Niassa, Cabo Delgado e Nampula.

Um consórcio privado liderado pela Vale Moçambique S.A., uma subsidiária da companhia brasileira de mineração Vale, iniciou em 2012 as obras de melhoria da linha férrea, numa extensão total de 919km, dos quais 237km para a instalação de uma nova linha e os restantes 682km para a melhoria da linha existente. O propósito inicial desta linha é transportar o carvão produzido em Moatize na Província de Tete para a sua exportação a partir do Porto de Nacala. O consórcio também iniciou as obras de reabilitação da linha Cuamba-Lichinga, como parte das suas actividades de responsabilidade social corporativa. Uma das condições impostas a esta linha é a assegurar o escoamento do carvão de outras companhias exploradoras, bem como do



transporte de carga geral e de passageiros aproveitando a melhoria da linha. Esta condição poderia criar um impacto significativo na economia da Região do Corredor de Nacala assim como nas regiões interiores de Malawi e Zâmbia. O acesso de/para os mercados internacionais será melhorado consideravelmente, contribuindo para um aumento na exportação de produtos agrícolas da região e dos países do interior, bem como a redução nos preços e maior disponibilidade de bens de consumo diário, combustíveis, materiais de construção e insumos químicos para a agricultura. O comércio intra-regional também se tornará mais activo, de modo a estimular a produção. Acompanhado de medidas apropriadas de apoio aos pequenos agricultores, este projecto de melhoria da linha férrea poderia contribuir para a melhoria da renda e do nível de vida da população, a redução da pobreza e a minimização da desigualdade da renda.

O Porto de Nacala, situado no extremo oriental do Corredor de Nacala, está em reabilitação com a assistência do Governo do Japão. A capacidade de manuseio de cargas que deteriorou significativamente devido aos danos causados durante os conflitos armados político-militares, e também devido à manutenção precária e à falta de recursos para a sua reabilitação, será melhorada consideravelmente pelos dois projectos em curso. A obra urgente de reabilitação e a melhoria das instalações portuárias irão aumentar a capacidade de manuseio de cargas do actual 1,3 milhão de toneladas por ano para carga geral e 53 mil TEU por ano para contentores, para 49 milhões de toneladas e 491 mil TEU respectivamente. O Porto de Nacala poderá garantir a exportação e a importação eficientes de bens em grandes quantidades, transformando-se num novo portão (gateway) internacional.

Existem três importantes iniciativas para a melhoria das condições das estradas principais na Região do Corredor de Nacala. São: o projecto de melhoria da estrada Nampula-Cuamba, parte da Estrada N13; e o projecto para os dois troços da Estrada N14, sendo um a partir do leste de Lichinga, Província de Niassa passando por Montepuez em direcção a Pemba na Província de Cabo Delgado, e o outro, da Estrada N13, que liga Cuamba a Lichinga na Província de Niassa. As obras de melhoria estão em curso para o troço Nampula-Cuamba e para a



Estrada N14 a partir de Lichinga, e ao mesmo tempo, foi acordada a implementação da melhoria da estrada Cuamba-Lichinga. O Governo do Japão, o Banco Africano de Desenvolvimento e outros bancos estão a apoiar estes três projectos. As áreas interiores a oeste de Nampula estão, em sua maior parte, isoladas devido às estradas precárias, muitas das quais se tornam intransitáveis durante a época chuvosa. A melhoria destas estradas de forma a torná-las transitáveis ao longo do ano aumentará significativamente a mobilidade da população nas áreas adjacentes, assegurando um melhor acesso ao mercado dos produtos agrícolas e a aquisição mais fácil dos insumos e outros bens. Deste modo, a activação das economias regionais e locais poderá ocorrer a um ritmo mais acelerado.

2.5 **Análise SWOT para Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala**

Para buscar o desenvolvimento económico e social na Região do Corredor de Nacala, Força (S) e Fraqueza (W), Oportunidades externas (O) e Ameaças (T) são analisadas e resumidas na Tabela 2.3.

Os resultados da Análise SWOT baseiam-se nas principais características apresentadas nas secções anteriores.

As Forças (S) e as Fraquezas (W) são características internas e inerentes da Região do Corredor de Nacala, enquanto que as Oportunidades (O) e as Ameaças (T) são características que correspondem a factores externos influentes na Região do Corredor de Nacala.

Tabela 2.3 Análise SWOT para a Região do Corredor de Nacala

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> • Paz e estabilidade, apesar de que foram observados pequenos conflitos • Recursos minerais (incluindo carvão e gás natural) em abundância, que são financeiramente exploráveis • Outros recursos naturais de alto potencial • Terras agrícolas férteis com precipitação média anual de 1.000mm • Florestas e fauna relativamente ricas nas Províncias de Niassa e de Cabo Delgado • Praias e outros recursos turísticos • Disponibilidade de mão-de-obra jovem e activa • Localização geograficamente boa no litoral oriental do continente, estando mais próxima da Ásia 	<ul style="list-style-type: none"> • Baixa densidade populacional nas áreas interiores, especialmente nas regiões interiores das Províncias de Niassa e de Cabo Delgado • Situação de saúde relativamente fraca da população • Falta de oportunidades para a população da região ter educação e formação de boa qualidade • Preços relativamente altos de bens básicos e materiais de construção devido à precariedade das infraestruturas de transporte e serviços • Falta de infraestruturas e serviços para atender ao transporte de bens e passageiros para longa distância • Infraestrutura económica inadequada para dar suporte ao desenvolvimento económico e social nas zonas urbanas e rurais • Falta de recursos hídricos amplos para Nacala e Nampula devido à reduzida área de captação de água dos rios próximos de Nacala e Nampula • Fraca capacidade de coordenação e implementação de políticas e serviços públicos • Baixa competitividade e produtividade do capital privado • Baixa taxa de poupança e carência de bancos de desenvolvimento para fornecer fundos suficientes para implementar o desenvolvimento
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento das oportunidades de negócios para empresas nacionais de qualidade graças ao aumento das perspectivas de investimentos e operações comerciais estrangeiras. • Entrada de investimentos estrangeiros por parte de empresas multinacionais no sector de mineração • Melhoria da linha férrea entre Moatize e o Porto de Nacala para o transporte do carvão • Afluxo de investimentos estrangeiros e nacionais no sector industrial • Aumento da demanda no sector do turismo, especialmente o turismo ecológico, histórico e cultural 	<ul style="list-style-type: none"> • Insatisfação e inquietação social por parte das pessoas cujo modo de vida é afectado negativamente pelos projectos de desenvolvimento • Conflitos em relação a terras entre investidores e comunidades rurais, que possam resultar na insegurança alimentar para as populações locais e no desenvolvimento insustentável • Instabilidade macroeconómica de Moçambique • Impacto externo causado pelas cotações dos preços de mercadorias, inclusive o carvão e o gás natural • Impacto externo causado pelas taxas de juros e pelas variações no câmbio monetário • Vulnerabilidade em relação a desastres naturais, tais como inundações, secas e ciclones na Região do Corredor de Nacala • Expansão rápida e desordenada das zonas urbanas devido ao afluxo migratório

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

2.6 Estratégias e Planos de Desenvolvimento Sectorial e Provincial Existentes

Uma variedade de políticas, estratégias e planos de desenvolvimento existentes foram revisados e analisados para formular as estratégias do PDEC inclusive os seguintes:

Estratégias e Planos Nacionais de Desenvolvimento

- Estratégia Nacional de Desenvolvimento 2015–2035¹⁴
- Objectivos de Desenvolvimento do Milénio para 2015
- Programa Quinquenal do Governo 2011–2014
- Plano de Acção para a Redução da Pobreza 2011-2014

Políticas, Estratégias e Planos de Desenvolvimento dos Sectores Económicos

- Agricultura: Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Sector Agrário (PEDSA), 2011-2020, MINAG
- Plantação Florestal: Estratégia para o Reflorestamento, 2009-2030, DNTF de MINAG
- Indústria: Política e Estratégia Industrial 2007, MIC
- Gás Natural: Plano Director do Gás Natural, MIREM¹⁵
- Carvão: Plano Director de Carvão (Draft)¹⁶
- Turismo: Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique, 2004-2013, MITUR
- Promoção de Investimentos: Plano Estratégico para a Promoção do Investimento Privado em Moçambique (PEPIP), 2014-2016, CPI

Políticas e Estratégias de Desenvolvimento dos Sectores de Infraestruturas e de Serviços Sociais

- Transporte: As estratégias para o Desenvolvimento Integrado do Sistema de Transporte, 2009, MTC
- Estradas: Estratégias do Sector de Estrada (RSS), 2007-2014, ANE
- Electricidade: Plano Director de Electricidade actualizado 2012-2027, EDM
- Telecomunicações: Política Nacional de TIC em 2000, INCM
- Telecomunicações: Estratégia de Implementação de TIC, 2002, INCM
- Educação: Plano Estratégico da Educação 2012 - 2016, MINED

Planos Estratégicos de Desenvolvimento das Províncias (PEPs)

- Província de Nampula: Anos 2010-2020
- Província de Niassa: Anos 2008-2017
- Província de Cabo Delgado: Anos 2010-2014
- Província de Tete: Anos 2012-2021
- Província de Zambézia: Anos 2011-2021

A Estratégia Nacional de Desenvolvimento (ENDE) 2015-2035 enfatiza a importância da industrialização para propiciar a transformação estrutural da Economia Moçambicana (inclusive a agricultura), das instituições, da base física e do capital humano. Neste sentido, as Estratégias e o Cenário de Desenvolvimento do PEDEC estão alinhados com a ENDE 2015-2035.

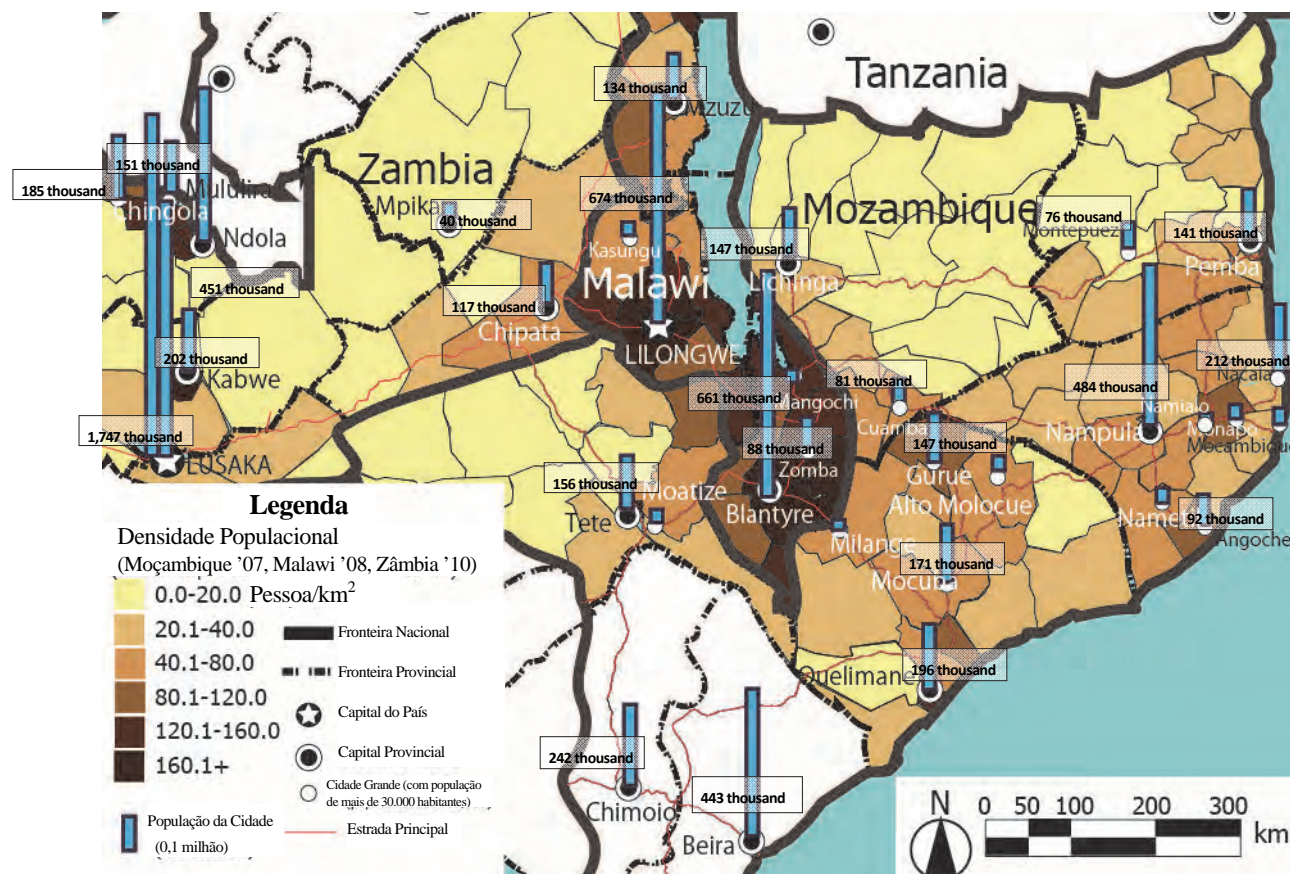
¹⁴ A Estratégia Nacional de Desenvolvimento 2015-2035 foi aprovada pelo Conselho de Ministros em Junho de 2014.

¹⁵ Plano Director do Gás Natural, Dezembro de 2013 (Este plano director foi aprovado pelo Conselho de Ministros em Junho de 2014.)

¹⁶ Plano Director Preliminar de Carvão em Moçambique, Relatório Final, 27 de maio 2013

2.7 Malawi e Zâmbia e o Corredor de Nacala

A maior cidade do Corredor de Nacala é Lusaka com mais de 1,7 milhões de habitantes em 2010. Outras grandes cidades são Lilongwe e Blantyre, no Malawi, e Nampula e Nacala, em Moçambique. Há também várias cidades menores ao longo do corredor. As cidades e os centros distritais mais próximos do Corredor de Nacala, em Moçambique, são relativamente mais povoados do que as outras áreas da Região do Corredor de Nacala.



Fonte: A Equipa de Estudo da JICA baseada no Censo Populacional e Habitacional 2010 para Zâmbia, no Censo Populacional e Habitacional 2007 para Malawi e no Censo Geral Populacional e Habitacional 2007 para Moçambique

Figura 2.7 Densidade Populacional por Distritos e a População das Principais Cidades no Corredor de Nacala

(1) Malawi e o Corredor de Nacala

O PIB de Malawi tem estado a crescer (5,0% em 2013 e 6,1% em 2014) principalmente graças ao aumento da exportação de tabaco e ao crescimento contínuo dos sectores da agricultura, indústria e serviços. Por outro lado, o país é altamente dependente dos produtos importados.

As exportações e importações de Malawi dependem actualmente do Porto da Beira, Porto de Durban, Porto de Dar es Salaam e Porto de Nacala. O Porto da Beira é o mais próximo de Malawi e manuseia a maior quantidade de cargas em trânsito provenientes de Malawi. No entanto, o Porto da Beira atingirá a sua capacidade máxima num curto prazo. Desta forma, espera-se que o Porto de Nacala, por ser o segundo mais próximo de Malawi, assumirá uma grande parte da crescente demanda de carga de proveniência de Malawi no futuro.

Visto que os principais parceiros comerciais de Malawi são, além de países da Europa, da América do Norte e da África, a Índia, a China e a Coreia do Sul, os portos localizados na costa leste da África apresentam um grande potencial para o comércio internacional com tais nações. Isto poder-se-á concretizar graças à melhoria da Linha Férrea do Corredor de Nacala que liga Malawi ao Porto de Nacala.

(2) Projectos Chave de Transporte como Forças Motrizes do Desenvolvimento Regional

Com uma população urbana e PIB muito maiores que Malawi, a Zâmbia tem um potencial ainda maior para desenvolver o Corredor de Nacala. A economia da Zâmbia tem dependido pesadamente da mineração de cobre e comércio internacional principalmente com a Europa e a China. Alguns dos principais produtos de exportação da Zâmbia são cobre, produtos de processamento metalúrgico, açúcar, produtos químicos, cimento, etc. Aproximadamente um terceiro das exportações da Zâmbia vai para a Europa (principalmente a Suíça), outro um terço para países Africanos e o restante para a China e outros países tais como para o Oriente Médio. Os portos actualmente usados pela Zâmbia incluem o Porto de Dar es Salaam, o Porto de Durban e o Porto da Beira. A Zâmbia possui uma estratégia que visa a diversificação das rotas e portos para carga em trânsito, com o uso do Porto de Walvis Bay e do Porto de Nacala. No âmbito desta estratégia, foi construído um troço ferroviário ligando Chipata à linha férrea de Malawi. A Cidade de Chipata é a capital e o centro comercial da Província Oriental da Zâmbia, que é uma província agrícola dedicada à produção de tabaco e algodão bem como à criação suína. A referida linha férrea foi inaugurada em Maio de 2014 com a operação experimental de um comboio entre Chipata e o Porto de Nacala. Localizado na costa leste da África, o Porto de Nacala apresenta a possibilidade de servir, para a Zâmbia, de portão importante para o Oriente Médio e a Ásia.

O Governo da Zâmbia também tem um plano para aumentar o processamento de produtos agrícolas, que inclui o plano de transformar Chipata num centro de processamento agrícola da Zâmbia. Além do desenvolvimento de Chipata como centro de agro-processamento, a Zâmbia também possui um plano para estender a ferrovia de Chipata a Mpika, a conectar com a linha de Nacala pela Linha de Tazara. A extensão e a ligação da linha em questão poderão contribuir para a exportação de cobre da Província de Copperbelt e da República Democrática do Congo por via do Porto de Nacala, como uma rota alternativa para o Porto de Dar es Salaam.

Capítulo 3 Visão e Metas de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

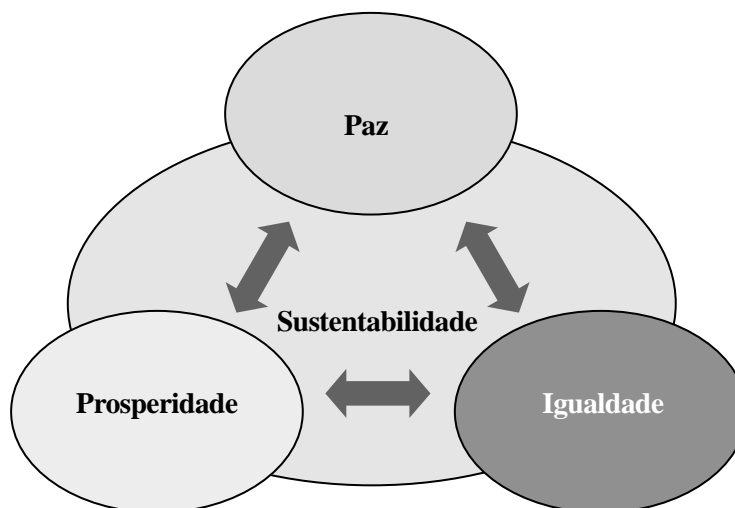
3.1 Visão

3.1.1 Visão Sobre o Futuro da Região do Corredor de Nacala

A visão sobre o futuro da Região do Corredor de Nacala é definida nos seguintes termos:

Uma região pacífica, próspera, igualitária e sustentável livre da pobreza e em harmonia com o meio ambiente.

Os quatro valores chaves “paz”, “prosperidade”, “igualdade” e “sustentabilidade” estão integradas nesta única frase.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nas Oficinas sobre a Visão

Figura 3.1 Valores-Chave da Visão

As implicações de cada palavra-chave são resumidas como se segue:

- A palavra “paz” foi expressa como um valor importante nos workshops assim como no conteúdo do Plano Quinquenal de Desenvolvimento para Moçambique. Presume-se que a memória dos tempos difíceis da Guerra de Independência e dos conflitos armados político-militares, que duraram aproximadamente 30 anos, ainda permanece na mente das pessoas e por isso se reflectiu na importância de realçar a paz. É uma condição fundamental assegurar as outras três questões: “igualdade”, “prosperidade” e “sustentabilidade”. Num sentido mais familiar, relacionamentos pacíficos entre todos os interessados tais como os investidores, as comunidades e o governo são requisitos para o desenvolvimento sustentável. Uma sociedade com baixa criminalidade também garante uma situação de “paz”.
- A “igualdade” é um valor tradicional importante em Moçambique, herdado dos antepassados. Poderá haver implicações políticas, sociais e económicas na palavra “igualdade”. No contexto de desenvolvimento, a “igualdade” pode significar uma distribuição justa dos benefícios do desenvolvimento económico entre toda a população. Enquanto uma igualdade perfeita pode ser difícil, as oportunidades de participar do desenvolvimento e obter acesso aos serviços de

educação e de saúde ao menos devem estar disponíveis para todos e de forma transparente. Para isso é necessário que haja uma boa liderança.

- A “prosperidade” pode implicar tanto o êxito no desenvolvimento económico bem como o sentimento de satisfação da população com a sua condição de vida. A “prosperidade” assegura o nível mais alto de independência de outros factores: diminuir o nível de dependência de Moçambique em relação aos parceiros internacionais; e conseguir um nível maior de autossuficiência de bens e serviços na Região do Corredor de Nacala. É uma questão importante para a actual geração, mas mais ainda para as futuras gerações, porque a realização da “prosperidade” exige muitos anos. A “prosperidade” portanto deve ser sustentável. A “prosperidade” também é a palavra-chave comum partilhada por Zâmbia, Malawi e Moçambique.
- A “sustentabilidade” implica não apenas a sustentabilidade a partir de perspectivas ambientais, mas também a sustentabilidade social e económica. Os outros valores levantados nos workshops sobre a Visão, a saber: a prosperidade; a paz; e a igualdade, são pré-requisitos para a “sustentabilidade”. Em outras palavras, a “sustentabilidade” engloba a paz, a igualdade e a prosperidade.

3.1.2 Direcções de Desenvolvimento em Prol da Visão Proposta

Para ter imagens concretas da Visão proposta, as direcções de desenvolvimento em relação aos quatro valores da Visão devem ser prosseguidas da seguinte maneira:

Direcções de Desenvolvimento para a “Prosperidade”

- A economia regional cresce.
- A desigualdade de renda se reduz.
- A pobreza é erradicada.

Direcções de Desenvolvimento para a “Paz”

- Não há conflitos armados.
- As confrontações são prevenidas e são resolvidas através de um processo justo e transparente.
- A situação legal e a ordem social são melhoradas com menores índices de crimes tais como roubos e assaltos.

Direcções para a “Igualdade”

- As pessoas têm oportunidades iguais de participar do desenvolvimento.
- As pessoas têm igual acesso aos serviços sociais básicos, tais como de saúde e de educação.

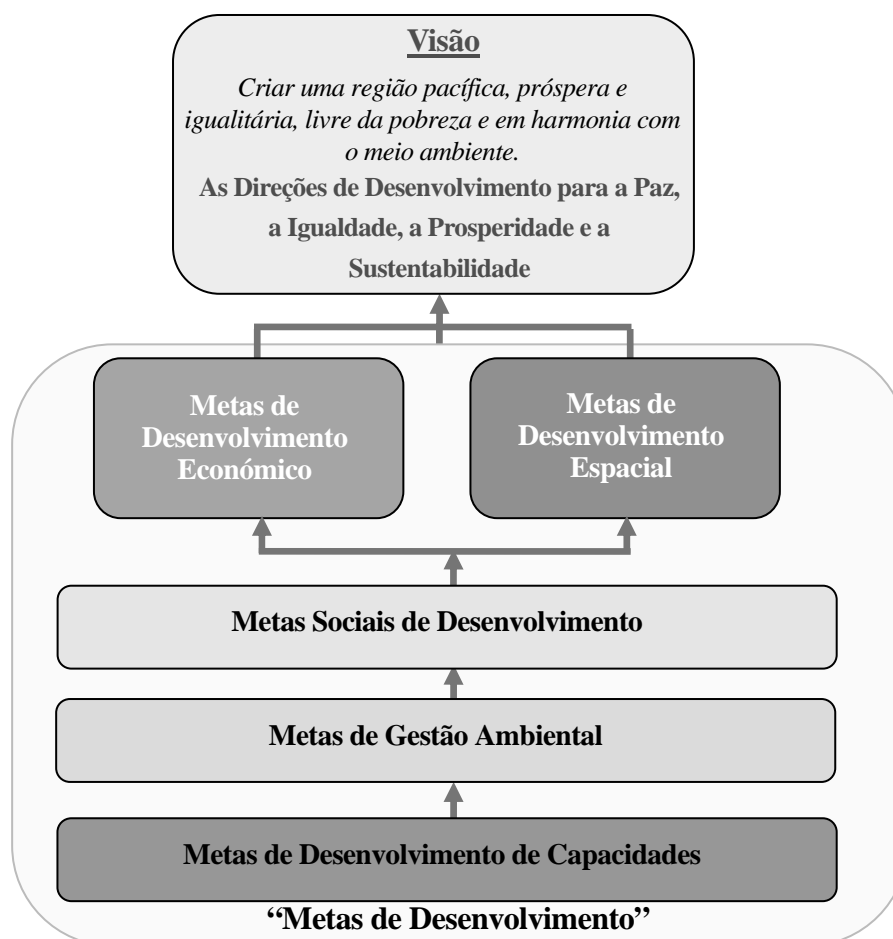
Direcções para a “Sustentabilidade”

- O impacto adverso do desenvolvimento sobre o ambiente natural é reduzido.
- O ambiente social não é perturbado.
- Os valores tradicionais são mantidos enquanto se aceitam a modernização e o desenvolvimento.

3.2 Metas de Desenvolvimento

As metas de desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala são um conjunto de declarações que indicam as direcções desejáveis de desenvolvimento de forma a buscar a Visão estabelecida

para a Região. As metas de desenvolvimento identificadas consistem em cinco aspectos, a saber: “desenvolvimento de capacidades”; “gestão ambiental”; “desenvolvimento social”; “desenvolvimento económico”; e “desenvolvimento espacial”.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 3.2 Visão e Metas de Desenvolvimento

3.2.1 Metas de Desenvolvimento de Capacidades

O desenvolvimento de capacidades é considerado em três níveis, a saber: a capacidade individual; a capacidade institucional; e a capacidade social. Considerando o potencial e os constrangimentos para o desenvolvimento existentes na Região do Corredor de Nacala, são as seguintes as metas de desenvolvimento de capacidades para o Corredor do Nacala:

- Desenvolvimento de capacidades a nível individual
 - Aumento do nível de educação de indivíduos nas zonas urbanas e rurais;
 - Aumento do nível de habilidades dos trabalhadores e agricultores para a promoção do desenvolvimento económico; e
 - Desenvolvimento de capacidades dos funcionários do estado para gerir os recursos dotados, tais como os minerais e hídricos.
- Desenvolvimento de capacidades a nível institucional
 - Fortalecimento das organizações de planificação, implementação, monitoria e avaliação a níveis nacional, provincial e local;

- Desenvolvimento de mecanismos governamentais de coordenação entre os diferentes sectores para a promoção do desenvolvimento regional integrado; e
- Fortalecimento da função de intermediação do Governo para a melhoria da relação investidor-comunidade.
- Desenvolvimento de capacidades a nível social
 - Empoderamento das comunidades para lidar com os investidores que venham nos territórios pertencentes a essas comunidades;
 - Desenvolvimento de uma sociedade bem-informada; e
 - Desenvolvimento de uma sociedade democrática.

3.2.2 Metas de Gestão Ambiental

O Governo precisará de lidar, de uma maneira equilibrada, com diferentes tipos de problemas ambientais que irão surgir na Região do Corredor de Nacala. A curto prazo e dentro do contexto regional, vários impactos ambientais serão causados pelos projectos de infraestrutura (caminhos-de-ferro, estradas, porto, aeroporto, electricidade, etc.), de expansão das zonas urbanas e de investimentos privados. Estas questões exigem acções rápidas por parte do Governo. Por outro lado, esforços em relação aos problemas ambientais ao nível regional podem também contribuir para a redução da emissão de CO₂. Por exemplo, uma política regional para limitar a expansão agrícola a uma determinada extensão de modo a manter a cobertura florestal é considerada efectiva em termos de redução da emissão de CO₂.

A médio e a longo prazo, mais esforços e medidas serão feitos directamente para os problemas ambientais globais, incluindo a redução da emissão de CO₂, com o uso do novo mecanismo de partilhar o custo da protecção ambiental. A seguir são apresentadas resumidamente as metas de gestão ambiental:

- Lidar, de forma equilibrada, tanto com questões ambientais regionais imediatas como com questões ambientais globais;
- Fortalecer os sistemas existentes de aplicação dos regulamentos ambientais incluindo a AIA e a gestão ambiental para investimentos públicos e privados; e
- Desenvolver capacidades para a gestão ambiental incluindo os procedimentos administrativos e a monitoria técnica.

3.2.3 Metas de Desenvolvimento Social

As metas de desenvolvimento social são questões interdisciplinares juntamente com as questões de desenvolvimento de capacidades e de desenvolvimento económico. No entanto, essas metas têm perspectivas especiais de empoderamento e participação comunitária. Tendo em consideração o potencial de desenvolvimento e os constrangimentos inerentes às comunidades locais, as metas de desenvolvimento social para a Região do Corredor de Nacala são identificadas como sendo:

- Aumento de renda e o bem-estar da população;
- Diversificação das oportunidades de emprego e negócios nas áreas locais;
- Promoção da participação da população no desenvolvimento local;
- Promoção da educação básica e formação profissional para a população local nas zonas urbanas e rurais;

- Promoção da criação de ligações com as empresas privadas tendo em vista a geração de empregos para a população local, especialmente para os jovens nas zonas urbanas e rurais;
- Empoderamento das comunidades urbanas através do apoio à população local, especialmente à juventude para poder iniciar negócios, assim como obter empregos;
- Empoderamento das comunidades rurais para proteger os direitos de uso de terra das comunidades locais e agricultores;
- Fortalecimento da capacidade dos pequenos agricultores na prática da agricultura familiar; e
- Melhoria dos serviços sociais (saúde, educação e abastecimento de água rural) nas zonas rurais.

3.2.4 Metas de Desenvolvimento Económico

Devem ser promovidos investimentos para o desenvolvimento económico. Existem diferentes pontos de vista, incluindo os negativos, acerca dos investimentos em Moçambique. Alguns argumentam que os investimentos estrangeiros somente exploram os recursos nativos e a população para benefício apenas próprio dos investidores. A posição do PEDEC-Nacala é positiva no sentido de que esses investimentos devem ser promovidos apropriadamente de modo que se crie um impacto positivo sobre a economia regional. A questão aqui se trata de “de que forma a economia regional poder-se-á beneficiar melhor dos investimentos e o que o Governo deve fazer para que as coisas aconteçam dessa maneira”.

As metas de desenvolvimento económico para a Região do Corredor de Nacala são identificadas como sendo:

- Promoção de investimentos estrangeiros e internos para o desenvolvimento económico;
- Promoção do desenvolvimento económico diversificado que inclui não apenas o sector de mineração mas também as indústrias de manufactura;
- Promoção do desenvolvimento industrial através da exploração dos recursos naturais ricos e disponíveis na Região, bem como por meio do desenvolvimento de potenciais a surgirem na Região;
- Melhoria da produtividade agrícola tanto para os pequenos agricultores que praticam a agricultura familiar como para os agricultores de escala comercial;
- Vitalização dos sectores privados na criação da cadeia de valor no sector agrícola, em concordância com as orientações dos Princípios para o Investimento Responsável em Sistemas Agrícolas e Alimentares (Princípios do rai); e
- Promoção de iniciativas de desenvolvimento da base para o topo.

3.2.5 Metas de Desenvolvimento Espacial

As metas de desenvolvimento espacial são colocadas visando a transformação das características físicas da Região do Corredor de Nacala de tal maneira que se busque as metas de desenvolvimento económico, enquanto se mantêm os princípios das metas de gestão ambiental e de desenvolvimento social. As metas de desenvolvimento espacial identificadas para a Região do Corredor de Nacala são resumidas como segue:

- Desenvolvimento de uma rede ampla de transporte na Região com base no Corredor de Nacala;
- Fortalecimento das funções urbanas em concordância com uma hierarquia estabelecida para os centros urbanos em relação à ampla rede de transporte proposta;
- Fortalecimento da aplicação da protecção e da conservação das áreas naturais;

- Estabelecimento e protecção de novas áreas de conservação florestal onde a expansão agrícola não é permitida;
- Apoio ao desenvolvimento de indústrias de manufactura nos centros urbanos;
- Promoção do desenvolvimento do turismo aproveitando os potenciais naturais e culturais da Região no âmbito dos desenvolvimentos da ampla rede de transporte e dos centros urbanos;
- Desenvolvimento de infraestruturas necessárias para apoiar o desenvolvimento económico e social (estradas, electricidade, água, telecomunicações, etc.); e
- Promoção do desenvolvimento agrícola nas áreas ao longo dos corredores de transporte a serem desenvolvidos e nas áreas próximas das zonas de mineração de grande escala, como a extracção do carvão na Província de Tete e a exploração do gás natural na Província de Cabo Delgado.

Capítulo 4 Questões Sectoriais e Globais

4.1 Questões Sectoriais e Globais

Vários problemas foram encontrados em cada sector (tanto nos sectores económicos como nos sectores de infraestruturas) com base na recolha de dados e no reconhecimento de campo. Tais problemas foram analisados para a definição das questões a serem resolvidas em cada sector com o objectivo de atingir as metas de desenvolvimento estabelecidas pelo PEDEC-Nacala.

As “Questões Sectoriais” para os diferentes sectores económicos, o sector de infraestruturas, o sector urbano, o sector de gestão ambiental e os sectores sociais foram definidas e compiladas no Texto Principal do Relatório Final de Estudo. Para a solução destas questões, foram definidos os objectivos e formuladas as estratégias para cada sector. Por outro lado, é importante considerar como definir o conjunto de “Questões Globais” a ser tratado para o estabelecimento de estratégias integradas de desenvolvimento, conforme se descreve na próxima secção.

4.2 Questões Globais da Região do Corredor de Nacala

Foi definido um conjunto de questões globais para a promoção do desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala. As questões estão inter-relacionadas. As questões globais da região são resumidas nesta secção.

(1) Condições Precárias de Transporte e Dificuldades na Promoção do Desenvolvimento Regional

Embora a Região do Corredor de Nacala tenha potenciais diversificados, era difícil, no passado, aproveitá-los para o desenvolvimento económico. Especialmente as vastas áreas interiores tinham um acesso restrito a mercados, cidades importantes ou portos marítimos, devido às condições precárias das estradas e das linhas férreas. Na Região do Corredor de Nacala em geral, o desenvolvimento de sectores económicos esteve estagnado a ponto de só se criar um baixo nível de demanda por transporte rodoviário, ferroviário e marítimo. Como resultado, as infraestruturas de transporte foram se deteriorando gradualmente sem que houvesse a respectiva reabilitação. Os custos de transporte continuaram a ser, em geral, altos.

(2) Melhoria dos Corredores de Transporte Aproveitando as Iniciativas dos Sectores Privados

Em relação às referidas questões, o mais importante é encontrar uma forma de garantir o início e a sustentabilidade da operação da linha férrea melhorada para o transporte do carvão de Tete ao Porto de Nacala. Esta questão é bastante crítica porque a linha férrea melhorada para o transporte do carvão pode causar sérios impactos negativos em termos tanto ambientais como sociais (pó de carvão, vibração, ruídos e interrupção do trânsito rodoviário) ao longo da linha férrea, especialmente nas zonas centrais das Cidades de Nampula e de Cuamba. É necessário implementar medidas eficazes de mitigação desses problemas ambientais e sociais.

O transporte de cargas não-carvão, com o propósito de apoiar o desenvolvimento regional, tirando proveito do transporte ferroviário melhorado assim como das estradas principais melhoradas, é uma outra questão. A realização da integração multimodal no transporte de cargas poderá contribuir para

a criação de oportunidades e potenciais de desenvolvimento para sectores económicos diversificados na Região do Corredor de Nacala.

(3) Promoção do Desenvolvimento Económico Futuro

É verdade que o corredor de transporte melhorado poderia incrementar os potenciais de desenvolvimento não apenas para os sectores comercial e logístico, mas também para os sectores industrial, de turismo, de agricultura e de plantação florestal. No entanto, o corredor de transporte multimodal modernizado, por si só, não é suficiente para melhorar o ambiente de negócios com vista a vários sectores. Mais outras condições devem ser aprimoradas.

Por exemplo, o sector industrial é um dos sectores mais promissores cujo potencial de desenvolvimento tem aumentado graças ao corredor de transporte melhorado. No entanto, este sector deve ser apoiado por serviços de boa qualidade de abastecimento de energia eléctrica e água, bem como de telecomunicações.

A questão do desenvolvimento económico situa-se em como apoiar o desenvolvimento de sectores económicos, incluindo a disponibilização de infraestruturas adicionais e a implementação de outras medidas não-materiais, de modo a tirar proveito dos potenciais de desenvolvimento incrementados graças à melhoria do corredor de transporte.

(4) Corredor de Transporte Cobrindo uma Ampla Área da Região e Desenvolvimento Regional

Uma das questões básicas a ser abordada é o desenvolvimento de uma rede de transporte que abranja uma ampla área da região e que seja sustentável, ligando as zonas do interior aos portos marítimos, bem como aos centros urbanos relevantes. Ao mesmo tempo, é necessário estudar como criar uma demanda de transporte suficientemente grande para apoiar tal rede de transporte cobrindo uma ampla área da região.

(5) Desenvolvimento Inclusivo para Apoiar o Desenvolvimento Dinâmico

Com a implementação de estratégias de desenvolvimento económico para o aproveitamento das iniciativas do sector privado visando a melhoria da linha férrea, não é sempre possível lidar com uma variedade de questões de desenvolvimento relativas aos aspectos social, ambiental, de recursos humanos e institucional. Para a promoção do “Desenvolvimento Dinâmico e Inclusivo”, são importantes as seguintes questões em particular:

- Problemas ambientais e sociais a serem causados pela melhoria das linha férrea e a disponibilização de infraestruturas económicas, incluindo o abastecimento de energia eléctrica e de água;
- Disputa de terras entre os investidores e os pequenos agricultores, bem como entre os membros das comunidades rurais, à medida do aumento de investimentos baseados na terra;
- Necessidade crescente de fornecimento de recursos humanos com melhor nível de educação e formação aos sectores económicos promissores; e
- Necessidade de um mecanismo institucional para a coordenação entre os diferentes sectores e actores na promoção do desenvolvimento regional.

Ademais, muitos problemas sociais e ambientais podem surgir no curso do desenvolvimento rápido e de grande escala da Região do Corredor de Nacala. É necessário tratar dos problemas emergentes devido às actividades de desenvolvimento, incluindo os seguintes:

- Crescentes reassentamentos devido ao desenvolvimento de infraestruturas;
- Afluxo rápido de migrantes para as zonas urbanas;
- Aumento das doenças infecciosas predominantes devido à crescente mobilidade de pessoas e bens;
- Poluição ambiental causada pelo desenvolvimento industrial;
- Resíduos sólidos urbanos resultantes do grande aumento da população urbana; e
- Impactos sobre os valores tradicionais sociais e culturais causados pela modernização e urbanização.

(6) Desenvolvimento Inclusivo que Considera a População Socialmente Vulnerável e as Zonas Geograficamente Menos Acessíveis

Existem várias partes interessadas no desenvolvimento regional do Corredor de Nacala, tais como os agricultores nas zonas rurais, trabalhadores nas zonas urbanas, comerciantes locais e PME's, investidores estrangeiros, funcionários governamentais e políticos. Há pessoas de diferentes níveis de renda, desde os pobres aos ricos. Enquanto existem pessoas que vivem em zonas urbanas, há outras que vivem em zonas rurais e menos acessíveis. Existem também pessoas socialmente vulneráveis, que não podem participar nas oportunidades de desenvolvimento. Sem nenhuma intervenção adequada, somente uma gama de empresas e pessoas em posições vantajosas será capaz de tirar proveito do desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala, enquanto a maioria permanece em condições subdesenvolvidas ou ainda, no pior das hipóteses, pode ser afectada negativamente.

O subdesenvolvimento das áreas interiores tem sido sério na Região do Corredor de Nacala. Isto se deve, em parte, ao facto de que existem dificuldades em disponibilizar infraestruturas e serviços básicos por causa da sua localização geograficamente periférica e da baixa densidade populacional. Já que os corredores de transporte compostos das estradas principais, das linhas férreas e dos portos marítimos serão modernizados, tal situação de subdesenvolvimento causado pela distância poderia ser melhorada a certo ponto. No entanto, mesmo depois da modernização dos corredores de transporte, algumas áreas menos acessíveis poderão continuar subdesenvolvidas.

Portanto, uma das questões mais difíceis e fundamentais é como lidar com tais problemas de subdesenvolvimento nas áreas menos acessíveis e com as populações vulneráveis, que poderiam permanecer mesmo após a melhoria bem-sucedida dos corredores de transporte e do desenvolvimento regional relacionado.

(7) Desenvolvimento dos Centros Urbanos

Os centros urbanos exercem um papel importante no desenvolvimento económico não apenas como centros de distribuição de bens e serviços para as áreas adjacentes mas também como base para a produção industrial. Na Região do Corredor de Nacala, há um certo número de centros urbanos relevantes, tais como as capitais provinciais (Nampula, Lichinga, Pemba e Tete) e outros centros urbanos estrategicamente importantes, como Nacala, Cuamba e Mocuba. É necessário definir e desenvolver funções adequadas em diferentes centros urbanos da Região do Corredor de Nacala, de modo a promover um desenvolvimento equilibrado para uma ampla área da região.

São questões importantes como classificar e determinar a prioridade a cada um dos diferentes centros urbanos e como implementar o investimento necessário no desenvolvimento dos centros

urbanos seleccionados, tendo como prioridade promover estrategicamente o desenvolvimento dos centros urbanos na Região do Corredor de Nacala.

(8) Protecção Ambiental e Gestão Ambiental

É inevitável que uma iniciativa de desenvolvimento com tal magnitude como o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala afecte o ambiente de algum modo. O impulso de desenvolvimento existente deve ser mantido na medida do possível, enquanto que os impactos negativos das actividades de desenvolvimento devem ser minimizados ou mitigados adequadamente.

A principal questão referente ao meio ambiente é como promover a protecção ambiental e a gestão ambiental no contexto de aumentar as actividades económicas e de desenvolvimento. A aplicação dos regulamentos e das leis ambientais é essencial, e a implementação proactiva de medidas mitigadoras para os impactos ambientais previstos é também importante.

(9) Promoção do Desenvolvimento Agrícola em Áreas Amplas

Considerando-se que a Região do Corredor de Nacala abrange uma enorme área que ocupa 440 mil km², a acessibilidade às principais estradas e centros urbanos não é boa em muitas partes da região. A maioria da sua população vive de agricultura em zonas rurais espalhadas numa vasta área. Como proporcionar apoios aos pequenos agricultores não somente na produção mas também na protecção dos seus direitos à terra, e como criar uma cadeia de valor para a agricultura nessa vasta área, são questões cruciais.

(10) Sustentabilidade a Longo Prazo do Corredor de Transporte

A melhoria esperada dos corredores de transporte poderia ser iniciada e apoiada pelo sector privado relacionado com a mineração de carvão. Para os próximos 30 anos aproximadamente, talvez seja possível manter esta situação. No entanto, quando se trata da sustentabilidade a um prazo muito longo, para além de 30 anos ou 50 anos, é necessário promover uma economia regional diversificada de modo a gerar demanda de transporte suficientemente grande para manter a função de corredor de transporte internacional e regional. Com este propósito, o desenvolvimento económico regional deve ser promovido em larga escala não apenas nas áreas interiores da região Norte de Moçambique, mas também em Malawi e nas Províncias Oriental e Central da Zâmbia. Esta é uma questão de importância capital a um prazo muito longo.

Capítulo 5 Cenário de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

5.1 Cenários de Desenvolvimento: Introdução

Um “Cenário de Desenvolvimento” é um conjunto de descrição narrativa (mas não uma explicação completa) das maneiras de desenvolvimento incluindo a ênfase nos sectores económicos, nos padrões espaciais de desenvolvimento e a sequência de desenvolvimento. É útil desenhar as imagens globais de diferentes padrões de desenvolvimento regional.

Neste capítulo, são preparados cenários alternativos de desenvolvimento e as suas características são analisadas e avaliadas dos pontos de vista fornecidos pela visão, pelas metas de desenvolvimento e pelas questões globais.

5.2 Cenários Desenvolvimento Seleccionados

Com base na avaliação dos cenários alternativos de desenvolvimento, foi seleccionado, para o futuro a longo prazo da Região do Corredor de Nacala, o cenário de desenvolvimento “**B-3: Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com Base numa Rede de Corredores a Nível Regional**”, que será apresentado a seguir:

(1) Desenvolvimento de Diversificados Sectores Económicos

A Região do Corredor de Nacala promoverá não apenas o desenvolvimento de recursos minerais (carvão, gás natural e outros recursos), mas também o desenvolvimento de diversificados sectores económicos incluindo o comércio, logística, indústria manufactureira, turismo, agricultura e silvicultura através da utilização de um vasto leque de potencial de desenvolvimento disponível para uma ampla região.

(2) Desenvolvimento de Carvão e Transporte como Forças Motrizes Iniciais

Neste cenário de desenvolvimento, a exploração do carvão na Província de Tete e a necessidade de melhorar o transporte do carvão de Tete para o Porto de Nacala é uma força motriz inicial muito importante do desenvolvimento regional na Região do Corredor de Nacala. Tirar proveito desta oportunidade de desenvolvimento para melhorar a função de transporte de longo curso e o potencial de desenvolvimento dos sectores económicos representa uma chave muito significativa para as pretensões do PEDEC-Nacala. O desenvolvimento do carvão para a exportação asseguraria uma alta demanda de transporte na fase inicial da melhoria ferroviária. Além disso, a linha férrea melhorada será capaz de transportar cargas além do carvão (cargas gerais e contentores), assim como os passageiros, se uma intervenção apropriada para o desenvolvimento for feita de modo a acomodar cargas além do carvão, conforme prescrito nos acordos de concessão dos caminhos-de-ferro.

(3) Corredor Principal de Transporte: Existência em Paralelo da Linha Férrea e Estrada Principal

Paralelamente à linha férrea melhorada, as estradas principais que ligam Lichinga, Mandimba, Cuamba e Nampula ao Porto de Nacala serão construídas valendo-se do auxílio estrangeiro ao Governo de Moçambique. A linha férrea e as estradas principais melhoradas serão capazes de se complementarem uma a outra. O transporte de cargas pesadas a longa distância (mais de 500 a 700km) utilizará a linha férrea do corredor. Por outro lado, as principais estradas e as estradas de acesso transportarão mercadorias e pessoas a uma média distância (300 a 500km).

As principais estradas que partem de Lichinga, Mandimba, Cuamba e Nampula em direcção ao Porto de Nacala seriam um eixo da Região do Corredor de Nacala do qual os subcorredores e as linhas de acesso poderiam ser estendidos, ampliados e profundados rumo ao interior da Região. As estradas secundárias e as estradas de acesso servirão para transportar bens e pessoas de uma ampla área direccionando-os para as estradas principais e para a linha férrea do corredor.

(4) Uma Extensa Rede de Corredor e Centros Urbanos Hierarquizados

Uma extensa rede de corredores será desenvolvida gradualmente depois da conclusão do corredor principal (que consiste na linha férrea melhorada e nas estradas principais). Esta rede extensa de corredores também ajudará a desenvolver os centros urbanos nos seus pontos nodais de transporte. Estes centros urbanos nodais tornar-se-ão em centros comerciais e de serviço bem como bases para a produção industrial.

A rede extensa de corredores e o sistema hierárquico de centros urbanos fornecerão serviços de transporte e serviços de centro comercial, resultando na melhoria do ambiente de negócios de modo a criar uma cadeia de valor para os sectores de agricultura e de plantação florestal. Os custos de transporte ficarão consideravelmente reduzidos numa ampla área, onde os preços dos bens básicos e materiais de construção diminuirão e os pequenos agricultores poderão comprar insumos químicos a preços mais razoáveis, assim como vender os seus produtos agrícolas a preços mais altos para os comerciantes intermediários.

(5) Impacto Positivo na Educação e nos Serviços de Saúde

Graças a esta extensa rede de corredores e centros urbanos melhorados, os funcionários administrativos, professores e profissionais da saúde serão capazes de viver e trabalhar em melhores condições mesmo nas áreas interiores da Região do Corredor de Nacala. Como resultado, com uma intervenção adicional adequada, escolas, centros e postos de saúde poderão funcionar de melhor maneira para a população local mesmo nas zonas menos acessíveis.

(6) Possibilidade de Desenvolvimento para Outros Recursos Minerais e Recursos Turísticos nas Zonas Menos Acessíveis

A Região do Corredor de Nacala é rica em variedade de recursos minerais e recursos turísticos naturais. Com o uso da extensa rede de corredores e centros urbanos, tais recursos minerais e recursos turísticos (produtos e destinos) serão mais acessíveis e facilmente aproveitáveis para o desenvolvimento.

(7) Prioridade de Desenvolvimento

Quanto à prioridade de desenvolvimento, este cenário de desenvolvimento dá à Área da Baía de Nacala uma especial alta prioridade para a preparação da base (infraestruturas pesadas e ligeiras) para o desenvolvimento do sector manufactureiro. Já que a Área da Baía de Nacala terá a função portuária melhorada e uma conexão ferroviária melhorada para as áreas do interior de Moçambique, de Malawi e da Província Oriental da Zâmbia, a vantagem em termos de posicionamento da Área da Baía de Nacala será elevada consideravelmente a um alto nível, de modo a permitir ao sector manufactureiro a instalação e o desenvolvimento para servir tanto aos países e às áreas do interior como aos países além da fronteira marítima. No entanto, para realizar esta situação, é necessário disponibilizar infraestruturas económicas e apoiar as indústrias manufactureiras, incluindo o abastecimento estável de electricidade e água.

Quando a Área da Baía de Nacala estiver bem sucedida em atrair e operacionalizar as indústrias manufactureiras, então será a vez da Grande Nampula fazer o mesmo criando as infraestruturas económicas adequadas.

5.3 Cenários Alternativos de Desenvolvimento

Para considerar os padrões futuros de desenvolvimento, são desenvolvidos cenários alternativos de desenvolvimento. Dois factores principais são usados para criar diferentes cenários de desenvolvimento. O primeiro factor são os principais sectores económicos. O segundo factor são os padrões espaciais de desenvolvimento.

5.3.1 Economia Orientada ao Sector de Mineração contra Sectores Económicos Diversificados

Ao analisar qual sector económico deve servir como a principal força motriz para a promoção do desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala, foram preparados os seguintes dois cenários de desenvolvimento:

- Cenário A: Desenvolvimento Regional Orientado ao Sector de Mineração
- Cenário B: Desenvolvimento Regional Baseado em Sectores Económicos Diversificados

As principais características destes cenários são resumidas como se segue:

(1) Cenário A: Desenvolvimento Regional Orientado ao Sector de Mineração

Neste cenário, os principais sectores económicos estão limitados aos sectores relacionados com a mineração. No Corredor de Nacala, existem dois sectores de mineração dominantes: 1) Exploração do carvão e o seu transporte para a exportação; e 2) Exploração do gás natural e produção de GNL para exportação.

Além das actividades de mineração, há algumas possibilidades de desenvolver outros sectores económicos que apoiem as actividades de mineração, incluindo o processamento primário de minerais (como a produção de GNL no caso do gás natural) e fornecimento de serviços de manutenção das máquinas de construção, bem como o fornecimento de alimentos e outros serviços de suprimento. Além das indústrias de apoio, será necessário desenvolver infraestruturas e funções urbanas para apoiar as actividades de mineração. O retorno sobre o capital investido será mais alto mesmo incluindo os custos necessários, se se considerarem não apenas as actividades de mineração mas também o apoio às indústrias e a disponibilização de infraestruturas e funções urbanas.

Nas áreas de mineração e nos seus arredores, não será tão fácil desenvolver outros sectores económicos mesmo que estes sectores possam aproveitar as infraestruturas e funções urbanas disponibilizadas com vista às actividades de mineração e seus sectores de apoio.

As actividades de mineração juntamente com os sectores de apoio não serão sustentáveis a um termo muito longo. Portanto, a economia regional baseada em sectores de mineração dominantes não é muito sustentável.

(2) **Cenário B: Desenvolvimento Regional Baseado em Sectores Económicos Diversificados**

Neste cenário, além do desenvolvimento de recursos minerais, serão desenvolvidos diversificados sectores económicos que incluem a indústria manufactureira, o turismo, a agricultura, a plantação florestal, assim como o comércio e os serviços. Existem as seguintes possibilidades de desenvolvimento na Região do Corredor de Nacala:

- Desenvolvimento de sectores industriais na Área da Baía de Nacala e na Grande Nampula;
- Desenvolvimento de indústrias de agro-processamento em Cuamba;
- Desenvolvimento de bases turísticas na Área da Baía de Nacala, Pemba e Lichinga por meio da viabilização do acesso às praias e outros destinos turísticos de cunho cultural e natural;
- Desenvolvimento agrícola ao longo do corredor principal através do apoio aos pequenos agricultores e do estabelecimento de uma cadeia de valor para a agricultura;
- Desenvolvimento agrícola nas áreas próximas à exploração do carvão na Província de Tete; e
- Desenvolvimento agrícola nas áreas próximas à exploração do gás natural no norte da Província de Cabo Delgado.

A economia regional composta de sectores económicos diversificados terá os seguintes benefícios:

- Os diferentes sectores económicos poderiam apoiar uns aos outros a fim de realizar um crescimento económico em sinergias.
- Os sectores económicos diversificados localizar-se-ão em vários lugares dentro de uma vasta área, resultando na contribuição para o desenvolvimento a nível regional.
- Os sectores económicos diversificados farão com que as pessoas de várias ocupações encontrarem os seus próprios empregos.
- Na economia regional baseada em tais sectores económicos diversificados, um vasto leque de ocupações pode participar das actividades económicas.
- A economia regional com sectores económicos diversificados terá maior resistência a choques externos.
- A economia regional apoiada por sectores económicos diversificados será mais sustentável do que outros casos.

5.3.2 Três Diferentes Padrões Espaciais de Desenvolvimento

Além do primeiro factor relacionado com os principais sectores económicos, os padrões espaciais de desenvolvimento são usados como o segundo factor para diferenciar os cenários de desenvolvimento. Analisando as diferentes possibilidades na Região do Corredor de Nacala, os seguintes três padrões são formulados:

- Padrão Espacial 1: Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala
- Padrão Espacial 2: Desenvolvimento do Corredor Único de Tete-Nacala
- Padrão Espacial 3: Desenvolvimento Baseado numa Rede de Corredores a Nível Regional

Estes três padrões espaciais estão intimamente relacionados com diferentes sectores económicos importantes. O Padrão Espacial 1 está intensamente direccionado à economia orientada ao sector de mineração (Cenário A). Tanto o Padrão Espacial 2 como o Padrão Espacial 3 apoiam os casos de sectores económicos diversificados (Cenário B). Portanto, ao combinar os dois factores (os principais sectores económicos e os padrões espaciais), os seguintes três cenários de desenvolvimento são identificados naturalmente:

- **Cenário A-1:** Forte Orientação ao Sector de Mineração e aos Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala (Opção Zero)
- **Cenário B-2:** Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com Base no Corredor Único de Tete-Nacala
- **Cenário B-3:** Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com Base numa Rede de Corredores a Nível Regional

As principais características destes cenários de desenvolvimento são descritas como se segue:

(1) Cenário A-1: Forte Orientação ao Sector de Mineração e aos Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala (Opção Zero)

Os desenvolvimentos significativos acontecerão principalmente nos três enclaves de Tete, Palma e Nacala. O enclave de Tete será limitado à exploração do carvão e à sua função de apoio. O enclave de Palma será limitado à exploração do gás natural e à produção de GNL com os seus sectores de apoio. Palma desenvolverá as indústrias químicas, tais como as de amónio e metanol. O enclave de Nacala será baseado no sector da logística do Porto de Nacala e no sector industrial orientado aos mercados internos.

Neste cenário, a função da linha férrea de Tete ao Porto de Nacala não será bem desenvolvida e será mais limitada ao transporte do carvão, uma vez que nem as cargas gerais nem os contentores serão suficientemente transportados.

Outros sectores económicos não serão capazes de crescer com sucesso, com excepção dos sectores de apoio às actividades de mineração, embora puderem depender das infraestruturas e das funções urbanas de apoio aos sectores de mineração. Desde que estará sujeita à flutuação dos preços dos recursos minerais no mercado internacional, a economia da Região do Corredor de Nacala não será tão resistente aos choques externos, resultando com o tempo numa insustentabilidade. As economias regionais baseadas em tais enclaves não serão sustentáveis a longo prazo.

Já que a linha férrea de Tete ao Porto de Nacala será limitada ao transporte do carvão neste cenário, camiões trailer de carga percorrerão as principais estradas (actualmente em construção) saindo de Lichinga ou Mandimba passando por Cuamba e chegando a Nampula e Nacala. Nesta situação de transporte ferroviário e rodoviário, as principais estradas ficarão danificadas, mesmo após a conclusão dos projectos de melhoria. Como resultado, a médio e a longo prazo, não haverá disponibilidade de estradas principais bem-mantidas no Corredor de Nacala, e a criação de uma cadeia de valor para o sector agrícola seria muito difícil.

Este cenário (Cenário A-1) pode também ser considerado como “Opção Zero” porque a situação de desenvolvimento esperado ao seguir este cenário é semelhante à do caso sem intervenções substanciais.

(2) Cenário B-2: Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com Base no Corredor Único Tete-Nacala

Neste cenário apenas um único corredor de transporte (composto da linha férrea e da estrada principal) de Tete ao Porto de Nacala será melhorado e funcional. As áreas ao longo deste corredor de transporte serão desenvolvidas, incluindo as áreas adjacentes ao Porto de Nacala.

Além do carvão, a linha férrea de Tete ao Porto de Nacala transportará carga geral e contentores, assim como passageiros. Como resultado, as áreas de influência comercial e da logística para os principais centros urbanos, incluindo Nacala e Nampula, serão significativamente expandidas. Então, não apenas os sectores do comércio e da logística, mas também o sector industrial e outros sectores poderão crescer muito tirando proveito das oportunidades de desenvolvimento que surgirão graças à melhoria ferroviária.

Por outro lado, nas áreas ao longo do corredor de transporte, a criação da cadeia de valor para o sector agrícola será relativamente fácil e possível de modo a contribuir para a modernização e intensificação da agricultura praticada pelos pequenos agricultores.

Neste cenário, a conexão entre o Porto de Nacala e Tete será fortemente estabelecida através da linha férrea e da estrada principal, enquanto que a conexão entre o Porto de Nacala e Pemba/Palma será relativamente fraca.

(3) Cenário B-3: Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com Base numa Rede de Corredor a Nível Regional

Neste cenário, a rede de corredores para uma ampla região é desenvolvida através da extensão dos subcorredores e linhas de acesso a partir dos principais corredores. Haverá um amplo desenvolvimento ao longo da extensa rede de corredores.

Graças a esta extensa rede de corredores, vastas áreas não apenas no interior de Moçambique mas também em Malawi e na parte oriental da Zâmbia serão conectadas intensamente umas às outras de modo a formar uma economia regional ampla e integrada. Nesta economia regional extensa e integrada, os principais centros urbanos tais como a Área da Baía de Nacala e a Grande Nampula, ampliarão os seus papéis de fornecimento de serviços comerciais e da logística, assim como a produção industrial. Outros centros urbanos nos pontos nodais da rede de corredores também serão capazes de fazer crescer as suas funções urbanas e económicas.

Com o estabelecimento da extensa rede de corredores a nível regional e do sistema hierárquico de centros urbanos a servirem uma ampla área da Região, será possível criar uma cadeia de valor para a agricultura e outros sectores económicos.

Quando a economia regional torna-se diversificada, esta pode reduzir os possíveis riscos causados por choques externos aos sectores de mineração que incluem a flutuação de preços, diferentemente do Cenário A-1.

Neste cenário, quando os sectores económicos diversificados crescem utilizando uma variedade de recursos e potenciais de desenvolvimento, não apenas as grandes empresas mas também as PMEs poderão participar do desenvolvimento económico na Região. Como resultado, a realização deste cenário contribuirá para o crescimento sustentável da economia nacional de Moçambique.

Por outro lado, o desenvolvimento e a manutenção de uma extensa rede de corredores de transporte para uma ampla região são relativamente dispendiosos e portanto, é necessário desenvolver diversificados sectores económicos para gerar e manter a demanda por cargas para o corredor de transporte.

5.4 Avaliação dos Cenários Alternativos de Desenvolvimento

Os três cenários alternativos de desenvolvimento (A-1, B-2 e B-3) foram comparados e avaliados, tomando em consideração os impactos/benefícios económicos e espaciais, os impactos sociais e os impactos ambientais como ilustra a Tabela 5.1.

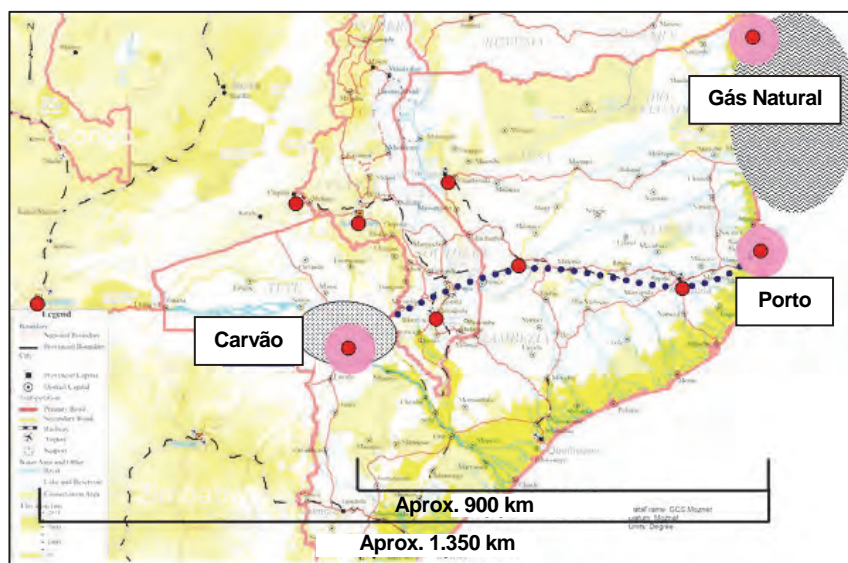
A médio e a longo prazo, o Cenário B-3 é o melhor dos três cenários do ponto de vista dos impactos económicos e sociais. A intensidade dos impactos ambientais no Cenário B-3 seria mais baixa do que a dos Cenários A-1 e B-2. Neste sentido, os impactos ambientais do Cenário B-3 são mais fáceis de controlar ou administrar do que no caso dos Cenários A-1 e B-2.

Em termos mais amplos, o Cenário B-3 pode trazer os benefícios de desenvolvimento para uma área mais ampla, capacitando mais e vários grupos da população para participar do desenvolvimento regional por meio da utilização de vários potenciais disponíveis ao longo da vasta região.

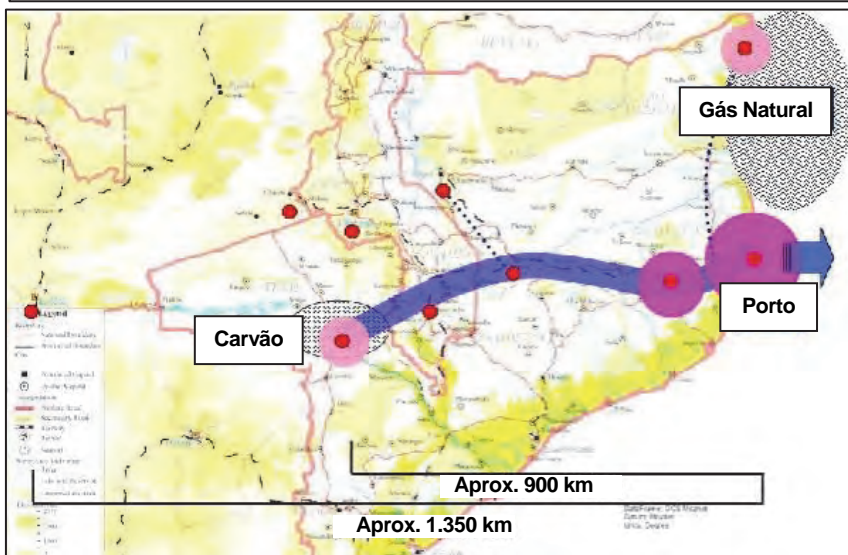
Não limitando os esforços de desenvolvimento para determinados sectores, e assim promovendo o desenvolvimento de diversificados sectores económicos, o Cenário B-3 será mais capaz de encontrar o desenvolvimento sustentável em relação aos casos dos outros cenários.

No Cenário B-3, haveria maiores possibilidades de gerar mais demanda de cargas para sustentar a rede de corredores de transporte numa ampla área da Região do que nos outros cenários.

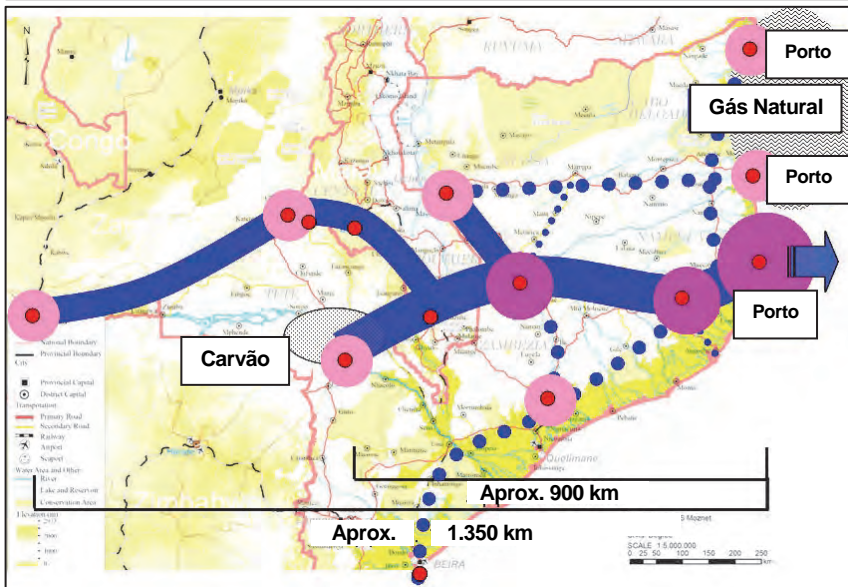
Cenário A-1:
 Forte
 Orientação ao
 Sector de
 Mineração e
 aos Três
 Enclaves de
 Tete, Palma e
 Nacala
 (Opção Zero)



Cenário B-2:
 Desenvolvi-
 mento de
 Sectores
 Económicos
 Diversificados
 com Base no
 Corredor
 Único de
 Tete-Nacala



Cenário B-3:
 Desenvolvi-
 mento de
 Sectores
 Económico
 Diversificado
 com Base
 numa Rede de
 Corredores a
 Nível
 Regional



Equipa de Estudo da JICA

Figura 5.1 Cenário Alternativos de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

Tabela 5.1 Avaliação de Cenários Alternativos de Desenvolvimento

Código do cenário	Nome do cenário	Factores para diferenciar os cenários		Características dos benefícios/impactos		
		Principais indústrias	Padrões espaciais	Benefícios /impactos económicos e espaciais	Impactos sociais	Impactos ambientais
A-1	Forte orientação ao sector de mineração e aos três enclaves de Tete, Palma e Nacala	A. Desenvolvimento regional orientado ao sector de mineração	1: Três enclaves de Tete, Palma e Nacala	<ul style="list-style-type: none"> • Efeito Positivo Significativo: Investimentos concentrados no sector de mineração, incluindo os sectores de apoio, infraestruturas e funções urbanas ocorrerão em Tete e Palma. A eficiência do capital investido nesse desenvolvimento relacionado com a mineração deve ser relativamente alta. • Efeito Negativo: Entretanto, como os sectores de apoio, infraestruturas e funções urbanas serão desenvolvidos com vista ao sector de mineração, será difícil para outros sectores económicos utilizarem-nos para o seu desenvolvimento futuro. Como resultado, não serão muitos os sectores económicos capazes de se desenvolver com base nas infraestruturas e funções urbanas desenvolvidas para os sectores de mineração em Tete e Palma. • Efeito Negativo: Como o desenvolvimento dos recursos minerais é influenciado pela flutuação do preço internacional e outros choques externos, a economia da região do Corredor do Nacala não será sustentável a longo prazo. • Efeito Negativo: A possibilidade da melhoria das cadeias de valor do sector agrícola na Região do Corredor de Nacala é muito limitada nas áreas menos acessíveis. A situação difícil dos pequenos agricultores destas áreas irá continuar em termos de acesso aos insumos químicos e serviços de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Efeito Negativo: Ocorrerá uma grande migração de gestores, engenheiros e outros trabalhadores de fora para os enclaves, causando vários problemas sociais. • Efeito Negativo: Por outro lado, o emprego de recursos humanos locais para o desenvolvimento dos recursos minerais será limitado. Os sectores de apoio ao desenvolvimento mineiro incluem o fornecimento de peças sobressalentes das máquinas e serviços de manutenção da escavação, além de transporte, que serão operados pelas empresas estrangeiras. Assim, os benefícios desse cenário de desenvolvimento não atingirão uma área grande, concentrando-se nas áreas dos três enclaves. • Pequeno Efeito Positivo: Os impactos sociais causados pelo desenvolvimento também se limitarão aos três enclaves. 	<ul style="list-style-type: none"> • Efeito Negativo: A mineração do carvão mudará as características do terreno, alterando provavelmente a paisagem, vegetação, habitats de animais selvagens, qualidade do ar e da água. • Efeito Positivo Significativo: Como o desenvolvimento se limitará principalmente às áreas dos três enclaves, o impacto ambiental também será geograficamente limitado. Esta situação facilitará relativamente a tomada de medidas de mitigação do impacto ambiental, controlo e monitoria ambientais. • Pequeno Efeito Positivo: As grandes companhias mineiras realizam a gestão ambiental relativamente boa. Entretanto, se ocorrer um acidente, um grande impacto ambiental negativo será provocado em Tete e na zona costeira de Palma, em Cabo Delgado. • Efeito Negativo: Pode aumentar o impacto negativo sobre o ambiente de vida e saúde dos habitantes devido à poluição com pó provocada pelo transporte do carvão, bem como pelo seu carregamento e descarregamento. • Efeito Negativo: Se os referidos impactos negativos forem muito grandes, poderá haver queda ou suspensão da operação mineira, bem como fechamento das minas. Neste caso, o impacto sobre a economia regional será grave.
B-2	Desenvolvimento de sectores económicos diversificados com base no corredor único de Tete-Nacala	B. Desenvolvimento regional baseado em sectores económicos diversificados	2: Desenvolvimento do corredor único de Tete-Nacala	<ul style="list-style-type: none"> • Pequeno Efeito Positivo: Os riscos causados pela concentração geográfica do desenvolvimento económico serão atenuados, comparados com o Cenário 1, devido aos sectores económicos diversificados em áreas amplas. • Pequeno Efeito Positivo: Os Portos de Tete e de Nacala serão fortemente ligados pelos caminhos-de-ferro e estrada principal, que poderão transportar cargas além do carvão a longa distância. Com o corredor melhorado, surgirão potenciais de desenvolvimento. Será possível promover o desenvolvimento não somente nos sectores do comércio e da logística, mas também no sector de manufactura, especialmente em grandes centros urbanos, como Nacala e Nampula. Desde que o corredor de transporte melhorado será somente um, de Tete ao Porto de Nacala, o maior desenvolvimento económico tenderá a se concentrar em maiores centros urbanos e em áreas ao longo do corredor principal. • Pequeno Efeito Positivo: Com a melhoria do corredor de transporte, os custos de transporte serão reduzidos bastante ao longo do corredor. Além disso, com a melhoria dos centros urbanos, o sector privado será capaz de criar uma cadeia de valor para o sector agrícola. • Efeito Negativo: Entretanto, Palma e Pemba não serão fortemente ligados com o corredor principal Tete-Porto de Nacala. Como resultado, as indústrias manufactureiras próximas do Porto de Nacala não terão efeitos sinérgicos com a exploração do gás natural e indústrias químicas em Palma. • Efeito Negativo: A melhoria das cadeias de valor para a agricultura será limitada às áreas ao longo do corredor de Nacala-Nampula-Cuamba-Mandimba-Lichinga. A maioria dos pequenos agricultores vai continuar a ter dificuldades na obtenção de acesso a insumos químicos e serviços de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Efeito Negativo: Como o corredor do transporte será melhorado principalmente entre Tete e o Porto de Nacala, a escala e a extensão das vantagens do desenvolvimento serão limitadas às áreas ao longo do corredor principal (Tete-Porto de Nacala). • Pequeno Efeito Positivo: Como resultado, a redução dos preços dos produtos de consumo e materiais de construção devido a menores custos de transporte não será aproveitada muito amplamente na região. A melhoria do acesso ao mercado deverá também ser limitada às áreas do corredor, e não atingirá áreas distantes do corredor principal. • Pequeno Efeito Positivo: O aumento dos preços de venda dos produtos agrícolas de pequenos agricultores só ocorrerá ao longo dos corredores melhorados. • Efeito Negativo: Com a rede pouca extensa de corredores de transporte, uma enorme área menos acessível será mantida na região. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pequeno Efeito Positivo: O impacto ambiental, incluindo a redução de áreas florestais será limitado às áreas ao longo do Corredor entre Tete e Nacala. • Efeito Negativo: Em grandes centros urbanos nos pontos nodais importantes, como Nacala e Nampula, o impacto ambiental aumentará devido a maior concentração populacional e desenvolvimento económico.

B-3	Desenvolvimento de sectores económicos diversificados com base numa rede de corredores a nível regional	B. Desenvolvimento regional baseado em sectores económicos diversificados	3: Desenvolvimento baseado numa rede de corredores a nível regional	<ul style="list-style-type: none"> • Efeito Positivo Significativo: Os sectores económicos tornar-se-ão mais diversificados e o risco causado pela flutuação da demanda do mercado de recursos minerais será aliviado comparado com os cenários 1 e 2. • Efeito Positivo Significativo: Com o transporte extensivamente melhorado da rede de corredores, não somente as grandes empresas, mas também as PME's poderão participar das oportunidades de desenvolvimento que surgirão graças à melhoria do corredor de transporte. Ao mesmo tempo, uma variedade de sectores económicos poderá crescer utilizando vários potenciais dispersos numa ampla área. Isso beneficiará a economia nacional como um todo. • Efeito Negativo: Por outro lado, a melhoria da rede de corredores a nível regional será onerosa. Os sectores económicos da região deverão envidar esforços contínuos para promover um desenvolvimento económico diversificado geograficamente de modo a gerar um volume suficiente de cargas para sustentar a rede extensa de corredores. • Efeito Positivo Significativo: A melhoria das cadeias de valor para a agricultura estará disponível em vastas áreas da Região do Corredor de Nacala. Como resultado, os pequenos agricultores poderão ter acesso aos insumos químicos e serviços de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Efeito Positivo Significativo: Com a modernização extensiva da rede de corredores, a acessibilidade às infraestruturas e serviços será melhorada bastante, e o custo de tempo arcado por pessoas e negócios será reduzido numa ampla área da região. • Efeito Positivo Significativo: Este tipo de rede de corredores extensa tem o efeito positivo de reduzir os preços dos produtos de uso diário e materiais de construção. • Efeito Positivo Significativo: Os pequenos agricultores terão a oportunidade de expandir os seus mercados graças a melhor acesso. Os preços de venda dos produtos agrícolas destes agricultores aumentarão em áreas relativamente amplas devido à diminuição dos custos de transporte. • Efeito Negativo: Enquanto a rede de corredores alargada estimulará investimentos comerciais na agricultura e projectos de obras públicas bem como expandirá as oportunidades de negócios na região, aumentarão reassentamentos não espontâneos, resultantes da obtenção legalizada da terra. Como consequência, poderá aumentar o risco de perda das fontes de renda ou meios de subsistência, que afectaria as populações da região, sobretudo os pequenos agricultores, mesmo tendo os esforços de gestão da terra recomendados. • Pequeno Efeito Positivo: As oportunidades de negócios aumentarão graças à expansão geográfica de áreas desenvolvidas. Por outro lado, há o risco de aumentar a diferença entre os ricos e os pobres. • Efeito Negativo: Os riscos de crime e prevalência de doenças contagiosas podem aumentar em áreas amplas devido ao grande volume de migração. 	<ul style="list-style-type: none"> • Efeito Negativo: O impacto ambiental, incluindo a redução de áreas florestais, será maior do que nos outros cenários de desenvolvimento. • Efeito Negativo: Se a disponibilização de infraestruturas se atrasar, o impacto negativo sobre o ambiente de vida poderá aumentar na Área da Baía de Nacala, devido ao rápido crescimento populacional, causando uma rápida expansão urbana, congestionamento de tráfego, aumento de resíduos sólidos e águas residuais. • Efeito Negativo: No caso da Área da Baía de Nacala, ocorrerão o desenvolvimento do sector industrial e o crescimento das actividades comerciais e logísticas, que poderão acarretar impactos ambientais de forma agravante. • Efeito Negativo: Nampula continuará aumentando a sua população e expandindo o desenvolvimento económico. Como resultado, o impacto ambiental aumentará. O transporte ferroviário de grande quantidade de carvão passando pela parte central da cidade de Nampula poderá causar impactos negativos graves. Além disso, no caso de transporte rodoviário pela Estrada N13, o corredor principal também passa na região central de Nampula. Estes factores agravantes podem causar impactos negativos graves. Ademais, esses impactos graves podem dificultar o desenvolvimento económico da Grande Nampula.
-----	---	---	---	--	---	--

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Capítulo 6 Quadro Socioeconómico Futuro para a Região do Corredor de Nacala

6.1 Anos-Alvos do Quadro Socioeconómico

Um quadro socioeconómico foi preparado para formular as estratégias de desenvolvimento regional na Região do Corredor de Nacala. Este abrange a população e a economia e ao mesmo tempo, indica o nível previsível de crescimento populacional e o desenvolvimento económico em consequência do desenvolvimento regional do Corredor de Nacala. É mais um quadro indicativo do que uma previsão definitiva.

Os anos-alvo das estratégias de desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala foram identificados da seguinte forma:

- Ano-alvo a curto prazo: Ano 2017
- Ano-alvo a médio prazo: Ano 2025
- Ano-alvo a longo prazo: Ano 2035

O ano-alvo a curto prazo foi definido para 2017 tendo em conta o progresso e as perspectivas de vários projectos importantes a nível da Região do Corredor de Nacala, tais como a melhoria da estrada principal Nampula-Cuamba, a melhoria da estrada principal Lichinga-Montepuez, a melhoria da linha férrea Moatize-Nacala, a reabilitação/melhoria do Porto de Nacala e a produção offshore do gás natural na Província de Cabo Delgado. Estes projectos foram desenhados para serem concluídos e entrarem na fase de operação no período entre 2017 e 2018. É necessária a tomada de algumas acções imediatas até a esta época de forma a ligar estes projectos ao desenvolvimento regional.

O ano-alvo a longo prazo foi fixado para 2035. O ano 2035 é o ano-alvo estabelecido pela Estratégia Nacional de Desenvolvimento (ENDE), que foi elaborada pelo MPD.

O ano-alvo a médio prazo foi estabelecido para 2025, 10 anos antes de 2035.

6.2 Quadro Socioeconómico Futuro para a Região do Corredor de Nacala

O futuro quadro socioeconómico para a Região do Corredor de Nacala é criado com base nos seguintes três parâmetros visando os anos-alvo:

- População por Província
- Produto Interno Bruto Regional (PIB Regional)
- Mão-de-obra por Província

A projecção para a população total de Moçambique é feita com base na projecção do INE. As populações das províncias para a Região do Corredor de Nacala foram estabelecidas modificando as projecções do INE, que são consideradas muito altas para as províncias do norte. Assim, a tendência de aumento da população provincial ficou relativamente alta para os anos de 1997-2007 porque o número da população que regressou a esta região foi mais alto nesses anos. Portanto, as taxas de crescimento da população provincial para os anos de 2011-2017, 2017-2025 e 2025-2035 foram reduzidas em relação aos números do INE.

A Estratégia Nacional de Desenvolvimento (ENDE) 2015-2035 (versão draft) designou duas futuras taxas de crescimento do PIB para Moçambique como segue:

- A taxa de crescimento do PIB incluindo o valor agregado a ser gerado pelo sector de gás natural: 8,8% por ano em 2035
- A taxa de crescimento do PIB sem incluir o valor agregado a ser gerado pelo sector de gás natural: 7,1% por ano em 2035

Os quadros socioeconómicos futuros do PEDEC-Nacala são preparados usando esta taxa de crescimento do PIB incluindo o sector de gás natural usado pelo ENDE 2015-2035 (draft)¹⁷.

Tabela 6.1 Quadro Populacional por Província, Anos 2017, 2025 e 2035

	População (milhares)				Taxa de Crescimento Anual (%)	
	2007	2017	2025	2035	2007-2025	2007-2035
Província de Niassa:	1.213	1.686	2.083	2.535		
Taxa de crescimento anual (%)	-	3,3%	2,7%	2,0%	3,0%	2,7%
Província de Cabo Delgado:	1.634	2.046	2.444	3.034		
Taxa de crescimento anual (%)	-	2,3%	2,2%	2,2%	2,3%	2,2%
Província de Nampula	4.085	5.480	6.707	8.252		
Taxa de crescimento anual (%)	-	3,0%	2,6%	2,1%	2,8%	2,5%
A Província de Zambézia*	1.808	2.425	2.946	3.561		
Taxa de crescimento anual (%)	-	3,0%	2,5%	1,9%	2,7%	2,4%
Província de Tete:	1.807	2.675	3.528	4.747		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,0%	3,5%	3,0%	3,8%	3,5%
Regiões do Corredor de Nacala	10.548	14.312	17.707	22.129		
Taxa de crescimento anual (%)	-	3,1%	2,7%	2,3%	2,9%	2,7%
Outras Áreas	10.084	12.846	15.508	19.425		
Taxa de crescimento anual (%)	-	2,4%	2,4%	2,3%	2,4%	2,4%
Moçambique	20.633	27.158	33.215	41.554		
Taxa de crescimento anual (%)	-	2,8%	2,5%	2,3%	2,7%	2,5%

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Nota*: População do norte 7 distritos da Província de Zambézia

¹⁷ De acordo com as informações fornecidas pelo funcionário do MPD encarregado da ENDE, esta taxa de crescimento do PIB será usado na versão final do ENDE 2015-2035 de Moçambique.

Tabela 6.2 Mão-de-Obra por Sector Económico, Anos 2007, 2011, 2017, 2025 e 2035

	2007	2011	2017	2025	2035
Mão-de-Obra (milhares pessoas)					
Total da Região do Corredor de Nacala	3.833	4.369	5.243	6.772	9.635
Agricultura, Pecuária, Pescas e Plantação Florestal	3.249	3.701	4.390	5.535	7.382
Mineração	12	12	20	52	72
Indústria	90	117	135	204	385
Energia	4	4	6	9	22
Construção	49	57	73	111	281
Comércio e Financeiro	259	300	374	520	792
Transporte e Comunicações	19	29	28	39	79
Outros Serviços	151	149	218	303	621

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 6.3 PIB Regional e PIB Regional por Sector, Anos 2007, 2011, 2017, 2025 e 2035

(milhões Metical em preços de 2003)

	2007	2011	2017	2025	2035
PIB Regional da Região do Corredor de Nacala	45.859	57.628	90.300	181.000	450.300
Sectores de Agricultura, Pecuária, Pescas e Plantação Florestal	17.288	23.242	34.800	60.200	107.800
Sector de Mineração	47	85	2.000	23.300	124.700
Sectores de Indústria, de Construção e de Serviços Públicos	9.076	11.109	18.000	34.900	88.200
Sector de Serviços	18.466	23.192	35.500	63.300	129.600

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 6.4 PIB Regional por Província, Anos 2011, 2017, 2025 e 2035

	PIB Regional (milhares MT, Preço Constante de 2003)				Taxa de Crescimento Anual (%)	
	2011	2017	2025	2035	2011 - 2025	2011 - 2035
Província de Niassa:	5.272	8.000	14.200	27.800		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,2%	7,4%	6,9%	7,3%	7,2%
Província de Cabo Delgado:	8.152	12.600	31.400	143.500		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,5%	12,1%	16,4%	10,1%	12,7%
Província de Nampula	26.551	40.700	72.700	148.500		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,4%	7,5%	7,4%	7,5%	7,4%
A Província de Zambézia*	7.615	11.600	20.600	41.000		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,3%	7,4%	7,1%	7,4%	7,3%
Província de Tete:	10.038	17.400	43.000	89.400		
Taxa de crescimento anual (%)	-	9,6%	12,0%	7,6%	11,0%	9,5%
Regiões do Corredor de Nacala	57.629	90.300	181.900	450.200		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,8%	9,1%	9,5%	8,6%	8,9%
Outras Zonas	120.143	185.004	324.626	698.971		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,5%	7,3%	8,0%	7,4%	7,6%
Moçambique	177.772	275.304	506.526	1.149.171		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,6%	7,9%	8,5%	7,8%	8,1%

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 6.5 PIB Regional per Capita por Província, Anos 2011, 2017, 2025 e 2035

	PIB Regional per Capita (milhares MT, Preço Constante de 2003)				Taxa de Crescimento Anual (%)	
	2011	2017	2025	2035	2011 - 2025	2011 - 2035
Província de Niassa:	3,78	4,75	6,82	10,97		
Taxa de crescimento anual (%)	-	3,8%	4,6%	4,9%	4,3%	4,5%
Província de Cabo Delgado:	4,57	6,16	12,81	47,33		
Taxa de crescimento anual (%)	-	5,1%	9,6%	14,0%	7,6%	10,2%
Província de Nampula	5,76	7,43	10,84	18,00		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,3%	4,8%	5,2%	4,6%	4,9%
A Província de Zambézia*	3,73	4,78	6,96	11,51		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,2%	4,8%	5,2%	4,6%	4,8%
Província de Tete:	4,73	6,51	12,19	18,83		
Taxa de crescimento anual (%)	-	5,5%	8,2%	4,4%	7,0%	5,9%
Regiões do Corredor de Nacala	4,91	6,31	10,29	20,35		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,6%	6,3%	7,1%	5,5%	6,2%
Outras Zonas	10,80	14,39	20,88	35,69		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,9%	4,8%	5,5%	4,8%	5,1%
Moçambique	7,70	10,214	15,25	27,66		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,7%	5,2%	6,1%	5,0%	5,5%

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 6.6 Percentagem do PIB Regional per Capita em Relação à Média Nacional, Anos 2011, 2017, 2025 e 2035

	2011	2017	2025	2035
Província de Niassa:	0,49	0,47	0,45	0,40
Província de Cabo Delgado:	0,59	0,61	0,84	1,71
Província de Nampula	0,75	0,73	0,71	0,65
Província de Zambézia:	0,48	0,47	0,46	0,42
Província de Tete:	0,61	0,64	0,80	0,68
Regiões do Corredor de Nacala	0,63	0,62	0,67	0,74
Outras Zonas	1,40	1,42	1,37	1,29
Moçambique	1,00	1,00	1,00	1,00

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Capítulo 7 Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala

7.1 Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala

A Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala é representada pelos seguintes conceitos:

- 1) Rede de corredores dos transportes, e
- 2) Sistema hierárquico de centros urbanos.

7.2 Rede de Corredores de Transporte para a Região do Corredor de Nacala

O PEDEC-Nacala propõe a estrutura espacial do Corredor de Nacala para 2035 como mostrada na Figura 7.1. As setas azuis indicam as rotas do corredor propostas, enquanto as setas marrons são as rotas de transporte existentes. A estrutura do Corredor está projectada de tal maneira que o Porto de Nacala será ligado a Lilongwe em Malawi e a Lusaka (ou a Mpika) na Zâmbia por uma extensão aproximada de 2.000km, assumindo a condição de um corredor internacional e que o efeito desse acesso melhorado espalhar-se-á para tantas áreas quanto possível na parte Moçambicana, melhorando a mobilidade das pessoas e promovendo o desenvolvimento ao longo das rotas.

(1) Principais Corredores

- [M-1] Nacala-Nampula-Cuamba-Lilongwe (Malawi)-Lusaka (Zâmbia)
- [M-2] Cuamba-Tete
- [M-3] Cuamba-Lichinga

O corredor principal mostrado pelas setas azuis grossas começa em Nacala no extremo oriental, rumo para o oeste e passando por Nampula, vai até Cuamba na Província de Niassa, numa extensão aproximada de 530km. Em Cuamba, o corredor principal divide-se em três direcções, na direcção noroeste para Lichinga, na direcção ocidental para Lilongwe em Malawi e mais adiante para Lusaka (ou a Mpika) na Zâmbia e na direcção sudoeste à Moatize na Província de Tete passando pelo território Malawiano.

Estes principais corredores serão servidos tanto pelas linhas férreas como pelas estradas principais. A referida parte principal do Corredor de Nacala assegurará um transporte de cargas mais rápido com custo mais baixo, especialmente para o transporte de cargas pesadas de longa distância, acelerando assim as exportações e as importações para Malawi, Zâmbia e Moçambique. O principal corredor Cuamba-Lilongwe-Lusaka [M-1] garantirá importações de bens a preços mais baixos bem como o aumento da possibilidade de exportar os bens produzidos em Malawi e Zâmbia através do Porto de Nacala. O principal corredor Cuamba-Lichinga [M-3] mudará drasticamente a situação da Província de Niassa, de uma província sem perspectivas com ligações fracas a outras zonas para uma província exportadora de abundantes produtos agrícolas e madeiros para outras zonas e para o estrangeiro através do novo corredor. A Província de Niassa poder-se-á tornar numa nova porta de entrada internacional para Malawi e para a parte sul da Tanzânia por meio do transporte aquático no Lago Niassa. O principal corredor Cuamba-Tete [M-2] proporcionará uma nova saída para a

Província de Tete, que tem sido um importante nó para a rede de transporte ligando Malawi, a parte sul da Zâmbia, Zimbabwe e a Beira.

(2) Corredores Secundários

- [S-1] Lichinga-Pemba
- [S-2] Nacala-Pemba-Palma
- [S-3] Chipoka-Metangula-Baía de Mbamba Porto de Itsungi

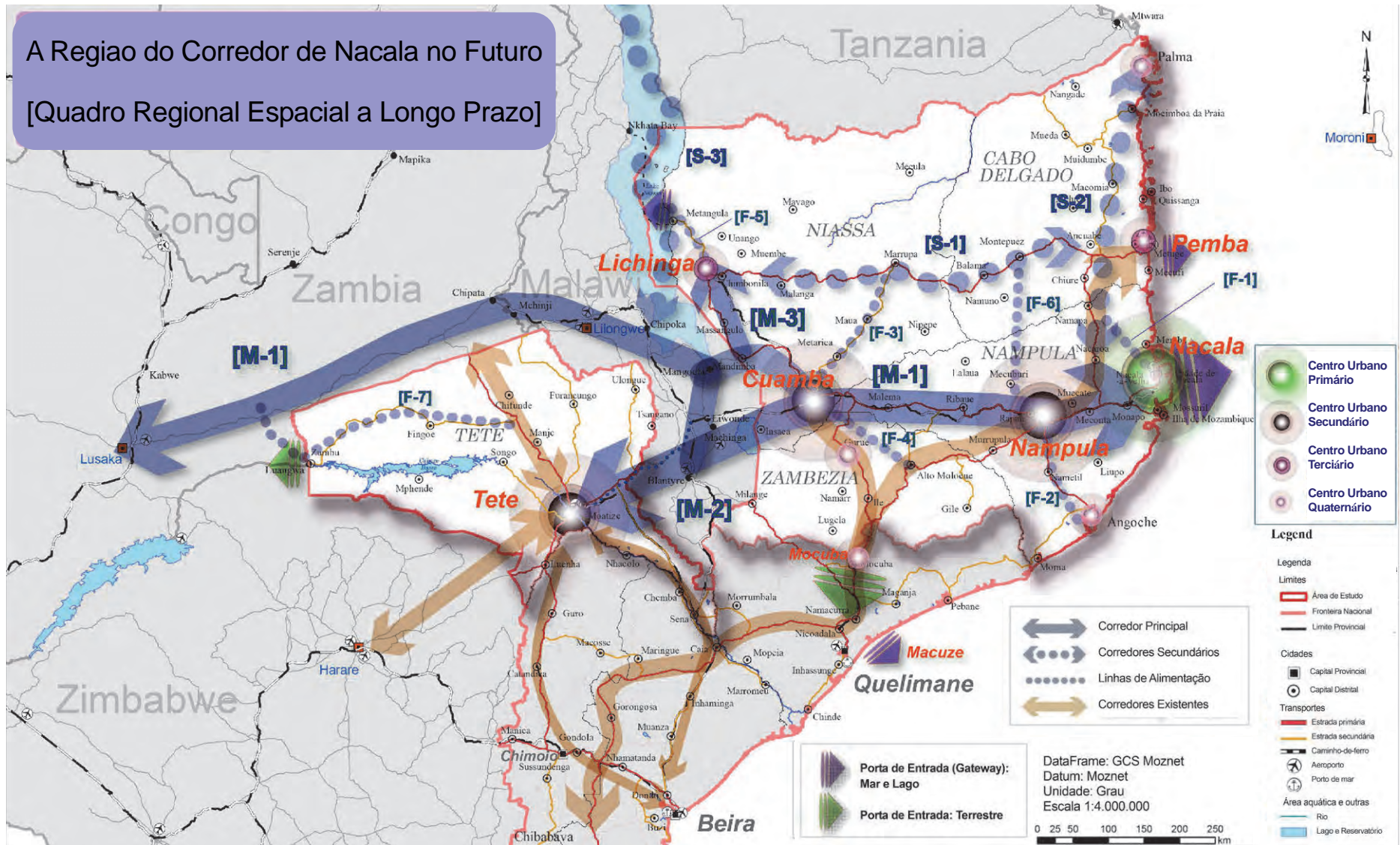
As grandes linhas azuis tracejadas mostram os três subcorredores. Um corre de leste a oeste, a partir de Pemba na Província de Cabo Delgado até Lichinga na Província de Niassa por uma extensão aproximada de 700km, enquanto que o outro corre de sul a norte, a partir de Nacala até Palma na Província de Cabo Delgado passando por Pemba por uma extensão aproximada de 660km. Já que ambos os subcorredores são servidos por estradas, existe a possibilidade de se criar um gasoduto que ligará Palma e Nacala. O subcorredor Lichinga-Pemba vai acomodar o trânsito da estrada entre Pemba e a Província de Niassa e fornecer uma rota alternativa para o principal corredor Nacala-Nampula-Cuamba-Lichinga em caso de impedimentos, como em situações de emergência e congestionamento do tráfego. O subcorredor Nacala-Palma serve para distribuir bens para Palma que opera os projectos de exploração do gás natural e também para os destinos turísticos localizados ao longo das áreas costeiras e nas ilhas das Províncias de Cabo Delgado e de Nampula. O terceiro subcorredor é o corredor de transporte aquático que liga Chipoka em Malawi, Metangula em Moçambique e a Baía de Mbamba e o Porto de Itungi em Tanzania.

(3) Linhas de Acesso

O PEDEC-Nacala propõe as seguintes sete linhas de acesso mostradas em pequenas setas azuis tracejadas na Figura 7.1. Estas linhas exercerão um papel crucial na expansão espacial dos impactos do desenvolvimento do Corredor para cada canto das zonas rurais.

- [F-1] Nacaroa-Nacala: assegurar um acesso mais fácil para o/do Porto de Nacala pelo lado norte.
- [F-2] Nampula-Angoche: apoiar o desenvolvimento da parte sul da Província de Nampula através da promoção da pesca e agricultura.
- [F-3] Cuamba-Marrupa: apoiar o desenvolvimento da agricultura ao longo da rota e fortalecer a função de apoio mútuo com o subcorredor Lichinga-Pemba e o principal corredor Nacala-Nampula-Cuamba.
- [F-4] Cuamba-Gurué-Alto Molócuè: estimular a produção agrícola ao longo da rota que passa pela parte norte da Província da Zâmbia.
- [F-5] Lichinga-Metangula: promover o desenvolvimento da agricultura e turismo ao longo da rota e criar uma nova porta de entrada internacional para Malawi e Tanzania através do transporte aquático.
- [F-6] Nampula-Montepuez: promover o desenvolvimento da agricultura e turismo ao longo da rota e fortalecer a função de apoio mútuo com o subcorredor Lichinga-Pemba e o principal corredor Nacala-Nampula-Cuamba.
- [F-7] Tete-Fingoe-Zumbu: promover a produção agrícola pelas terras férteis ao longo da rota e abrir uma nova saída para a parte sul da Zâmbia.

A Região do Corredor de Nacala no Futuro
[Quadro Regional Espacial a Longo Prazo]



Fonte: Equipe de Estudo da JICA

Figura 7.1 Estruturas para a Região do Corredor de Nacala em 2035 (Futuro a Longo Prazo)

7.3 Sistema Hierárquico dos Centros Urbanos

7.3.1 Centros Urbanos

As áreas urbanas/centros urbanos são áreas importantes onde as funções e as economias urbanas estão acumuladas e interagidas. Os centros urbanos fornecerão vários serviços urbanos incluindo os serviços de administração pública, serviços comerciais e de negócios e serviços urbanos de infraestrutura (estradas, electricidade e água).

Quando os corredores de transporte internacional/regional forem desenvolvidos, os centros urbanos ir-se-ão desenvolver ainda mais em termos de acumulação de funções de administração pública e funções comerciais e de negócios, porque os corredores de transporte poderão ajudar a expansão das áreas de abrangência dos centros urbanos. Ou seja, o sector de serviços comerciais e de negócios e o sector das indústrias de manufactura serão atraídos a se posicionarem nos centros urbanos/áreas urbanas, em resposta ao elevado grau de interligação e integração através dos corredores de transporte internacional/regional.

Para cobrir efectivamente uma ampla região como a Região do Corredor de Nacala, é importante estabelecer um sistema hierárquico dos centros urbanos. A Tabela 7.1 mostra a situação presente e a hierarquia recomendada para os centros urbanos no futuro (2025-2035).

Tabela 7.1 Classificação dos Centros Urbanos no Presente e para 2025 a 2035

Nível	Presente	(2025 - 2035)
Centro Urbano Primário (1º Nível: Internacional)	Nenhum	Área da Baía de Nacala (Nacala e Nacala-à-Velha)
Centro Urbano Secundário (2º Nível: Nacional e Regional)	Nampula, Nacala	Grande Nampula, Cuamba, Tete-Moatize
Centro Urbano Terciário (3º Nível: Provincial)	Pemba, Lichinga, Tete	Pemba, Lichinga
Centro Urbano Quaternário (4º Nível: Subprovincial)	Nacala-à-Velha, Angoche, Cuamba, Moatize, Gurué, Mocuba	Angoche, Gurué, Mocuba, Palma
Centro Urbano Quinário (5º Nível: Distrital)	Outros Centros Municipais/ Distritais	Outros Centros Municipais/ Distritais

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

7.3.2 Funções Atribuídas aos Principais Centros Urbanos

Tendo em consideração as Estratégias Globais de Desenvolvimento e a Futura Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala, são determinadas as seguintes funções para os principais centros urbanos no futuro:

1) Área da Baía de Nacala: Centro Urbano Primário (Internacional)

Cidade Internacional de Primeira Classe para os Negócios, Indústria e Turismo: um Novo Portão para África

- 2) **Grande Nampula:** Centro Urbano Secundário (Nacional e Regional)
Polo de Crescimento Regional para a Região Norte
- 3) **Cidade de Cuamba:** Centro Urbano Secundário (Nacional e Regional)
Centro Logístico e Industrial Regional do Interior
- 4) **Cidade de Tete com Moatize:** Centro Urbano Secundário (Nacional e Regional)
Centro Administrativo Regional e de Negócios do Interior com a Base de Apoio à Mineração do Carvão
- 5) **Cidade de Lichinga:** Centro Urbano Terciário (Provincial)
Polo de Crescimento Provincial e Centro de Serviços com o Centro Académico e Científico e a Base de Processamento da Madeira
- 6) **Cidade de Pemba:** Centro Urbano Terciário (Provincial)
Polo de Crescimento Provincial e Centro de Serviços com a Base de Apoio à Exploração do Gás Natural, bem como a Base Turística
- 7) **Angoche:** Centro Urbano Subprovincial
Centro Comercial e de Serviços
- 8) **Gurué:** Centro Urbano Subprovincial
Centro Comercial e de Serviços
- 9) **Mocuba:** Centro Urbano Subprovincial
Centro Comercial, Industrial e de Serviços com a Base de Produção Industrial
- 10) **Palma:** Centro Urbano Subprovincial
Centro Comercial, Industrial e de Serviços para a Exploração do Gás Natural, com a Base Industrial Química

A Figura 7.1 apresenta o padrão hierárquico dos centros urbanos na Região do Corredor de Nacala. A Tabela 7.2 mostram as populações urbanas futuras dos principais centros urbanos.

Tabela 7.2 População Urbana dos Principais Centros Urbano em 2011 e 2035

	Ano 2011	Ano 2035
Área da Baía de Nacala:	285.000	927.000
Grande Nampula	583.000	1.329.000
Cidade de Cuamba	99.000	267.000
Tete & Moatize	232.000	567.000
Cidade de Lichinga:	182.000	467.000
Cidade de Pemba:	168.000	470.000

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Capítulo 8 Estratégias Globais de Desenvolvimento e Estratégias Essenciais de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

8.1 Estratégias Globais de Desenvolvimento e Estratégias Essenciais de Desenvolvimento

O PEDEC-Nacala formula as “Estratégias Globais de Desenvolvimento” para fornecer soluções que cobrem um vasto leque de questões globais. As Estratégias Globais de Desenvolvimento são formuladas para cobrir todos os prazos sejam eles curto, médio ou longo. Para implementar as Estratégias Globais de Desenvolvimento, foram analisados programas/projectos prioritários. No PEDEC-Nacala, foram preparadas ideias sobre os programas/projectos prioritários.

Por outro lado, para iniciar o desenvolvimento regional de modo a desencadear um desenvolvimento dinâmico e inclusivo para toda a ampla região, formularam-se as “Estratégias Essenciais de Desenvolvimento” cuja implementação é recomendada para curto e médio prazo em paralelo com as Estratégias Globais de Desenvolvimento. Para implementar as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento, são seleccionados programa/projectos prioritários especialmente importantes dentre os programas/projectos prioritários.

8.2 Estratégias Globais de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

Para alcançar o cenário de desenvolvimento seleccionado para a Região do Corredor de Nacala, o PEDEC-Nacala formulou as seguintes sete estratégias globais para o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala.

(1) Sistema Eficaz de Transporte e Logística para uma Ampla Área

- A criação de um sistema eficaz de transporte para uma ampla área por meio da garantia da execução dos projectos-chave de transporte, onde as linhas- férreas poderiam ser usadas para cargas gerais, contentores e passageiros, sem se limitar ao transporte do carvão, e também seria garantida a realização do transbordo intermodal de cargas entre os transportes marítimo, ferroviário e rodoviário.

(2) Criação da Base para o Sector Industrial nos Principais Centros Urbanos

- Fortalecimento da base para o sector industrial nos principais centros urbanos em adição às funções comercial e logística existentes

(3) Desenvolvimento da Agricultura e Outros Sectores Económicos Orientados para Recursos Não-Minerais

- Promoção do desenvolvimento agrícola e outros sectores económicos orientados para recursos não-minerais através da implementação de medidas de apoio em adição à melhoria dos corredores de transporte.

(4) Gestão Ambiental e Gestão de Terras

- Melhoria da gestão ambiental através do desenvolvimento de capacidades para a aplicação dos regulamentos ambientais e a monitoria da gestão ambiental, bem como por meio da garantia dos Princípios para o Investimento Responsável em Sistemas Agrícolas e Alimentares (Princípios do rai) bem como as Directrizes Voluntárias sobre a Governança Responsável da Posse da Terra, Pescas e Florestas (VGGT).

(5) Desenvolvimento de Recursos Humanos

- Fortalecimento do desenvolvimento de recursos humanos através da melhoria tanto da educação básica como da educação e formação técnico-profissional (TVET)

(6) Coordenação e a Promoção do Desenvolvimento Regional Integrado

- Criação de um quadro institucional e implementação do desenvolvimento da capacidade de coordenação e promoção do desenvolvimento integrado

(7) Desenvolvimento Inclusivo de Profundidade

- Abordagem com vista aos problemas sociais emergentes, à população socialmente vulnerável e às áreas geograficamente menos acessíveis de modo a promover um desenvolvimento inclusivo para uma ampla área da região

8.3 Estratégias Essenciais de Desenvolvimento

Alinhadas com as direcções e os enfoques das Estratégias Globais de Desenvolvimento, são formuladas as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento, e são recomendadas as seguintes acções pertinentes:

(1) Assegurar a Função de Transporte Multimodal do Corredor de Nacala

Como esforço a longo prazo para o estabelecimento de uma rede de corredores para uma ampla área, é necessário iniciar com a garantia da função de transporte multimodal dos Principais Corredores por meio das seguintes acções:

- Garantia do Transporte Ferroviário do Carvão de Moatize ao Porto de Nacala
- Garantia do Transporte Ferroviário de Cargas Não-Carvão para o Corredor de Nacala
- Integração Porto-Ferrovia no Porto de Nacala
- Integração Porto-Estrada na Área da Baía de Nacala
- Garantia da Melhoria da Função de Estrada do Corredor de Nacala
- Capacitação do Órgão Regulador do Sector Ferroviário (INATTER)

(2) Desenvolvimento da Base para Desenvolvimento Económico na Área da Baía de Nacala, Grande Nampula e Palma

Para desenvolver os sectores económicos diversificados, é essencial tirar proveito do potencial de desenvolvimento emergente devido à melhoria do corredor de transporte. Tal potencial de desenvolvimento surgirá significativamente na Área da Baía de Nacala e na Grande Nampula. Além do mais, ao aproveitar a potencial exploração do gás natural no norte da Província de Cabo Delgado, é possível desenvolver indústrias químicas usando o gás natural (incluindo metanol e amónio) em Palma.

Ao mesmo tempo, não é uma tarefa fácil iniciar o desenvolvimento de sectores económicos tendo em conta a presente situação precária da infraestrutura. Portanto, é necessário começar com o desenvolvimento da base para o desenvolvimento de sectores económicos na Área da Baía de Nacala, na Grande Nampula e em Palma realizando as seguintes acções:

- Desenvolvimento da Base (Promoção de Investimentos, Estradas, Distribuição da Electricidade, Abastecimento de Água e outras Infraestruturas Urbanas e Serviços) para o sector industrial na Área da Baía de Nacala, na Grande Nampula e em Palma;
- Desenvolvimento de Recursos Hídricos e do Sistema Urbano de Abastecimento de Água para a Área da Baía de Nacala, Grande Nampula e Palma; e
- Garantia do Abastecimento de Energia Eléctrica na Área da Baía de Nacala, na Grande Nampula e em Palma.

(3) Promoção do Desenvolvimento Agrícola Sustentável através da: 1) Promoção do Desenvolvimento dos Pequenos Agricultores; e 2) Promoção do Uso Efectivo da Vitalidade e do Fundo do Sector Privado para a Assistência aos Pequenos Agricultores

As estratégias agrícolas foram preparadas para se alcançarem os seguintes objectivos:

1) Para o desenvolvimento de pequenos agricultores

- Proteger os direitos dos pequenos agricultores e das comunidades em relação à terra e outros recursos naturais no seu uso sustentável e à prevenção de conflitos;
- Aumentar a produção agrícola e sua diversificação e melhorar a produtividade dos pequenos agricultores;
- Estabelecer cadeias de fornecimento para os produtos agrícolas e a agregação de valores;
- Melhorar a governação do sector agrícola; e
- Desenvolver as infra-estruturas sociais para apoiar a melhoria nas comunidades.

2) Para o uso efectivo da vitalidade e fundo do sector privado para a assistência aos pequenos agricultores

- Aumentar a produção agrícola e a sua diversificação e melhorar a produtividade;
- Estabelecer cadeias de fornecimento para os produtos agrícolas, bem como agregação de valores; e
- Realizar investimentos privados apropriados aplicando os Princípios para o Investimento Responsável em Sistemas Agrícolas e Alimentares (Princípios do rai) bem como as Directrizes Voluntárias sobre a Governança Responsável da Posse da Terra, Pescas e Florestas (VGGT).

Em conformidade com as referidas instruções, o PEDEC-Nacala recomenda a promoção do desenvolvimento agrícola através do aproveitamento dos corredores de transporte melhorados, bem como o sector de mineração emergente (carvão e gás natural).

As áreas prioritárias para a aplicação das estratégias supracitadas devem ser as áreas localizadas ao longo dos principais corredores e subcorredores apresentados na Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala (Ver a Figura 7.1). Adicionalmente, as áreas próximas a Palma e Pemba para apoiar o desenvolvimento do gás natural, assim como as áreas circundantes das minas de carvão de Tete são objectos importantes para a aplicação destas estratégias de desenvolvimento agrícola.

(4) Fortalecimento do Sistema de Implementação e da Capacidade para a Gestão Ambiental e a Gestão da Terras

Para lidar com os crescentes problemas ambientais e as disputas de terras devido às crescentes actividades económicas e de desenvolvimento e investimentos no decorrer do desenvolvimento regional, é essencial que se comece com o fortalecimento do sistema de implementação e a capacidade para a gestão ambiental e a gestão de terras/ florestas como se segue:

- Melhoria do Sistema de Implementação da Gestão Ambiental incluindo a Monitoria Ambiental;
- Estabelecimento de Laboratórios Ambientais (em Maputo, Tete e Nacala);
- Capacitação do Pessoal Técnico dos Laboratórios Ambientais;
- Desenvolvimento de Capacidades para a Monitoria da Conformidade em Relação às Orientações dos Princípios do rai; e
- Desenvolvimento de Capacidades para o Procedimento Adequado de Operação do Sistema de DUAT de acordo com as Políticas de Gestão de Terras/Florestas.

(5) Melhoria da Educação Básica e Desenvolvimento de Recursos Humanos para o Sector Industrial

Considerando-se a situação actual do ensino primário e secundário na Região do Corredor de Nacala, é essencial que se comece com a melhoria da educação básica (ensino primário e secundário) para enriquecer a vida das pessoas e prepará-las para o emprego. Ao mesmo tempo, são também essenciais o estabelecimento e a melhoria do ensino técnico-profissional bem como das instituições viradas para a formação.

- Aumento de Orçamentos para a Melhoria da Qualidade da Educação Básica;
- Estímulo à Participação Comunitária na Melhoria da Qualidade das Escolas Primárias nas Comunidades;
- Melhoria do Ensino Secundário com Foco nas Ciências e Matemáticas; e
- Estabelecimento de Instituições de Educação e Formação Técnico-Profissional (TVET).

(6) Criação de um Quadro Institucional e Desenvolvimento da Capacidade de Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Regional Integrado

De modo a iniciar efectivamente e promover eficientemente o desenvolvimento multisectorial a cobrir uma vasta área, é essencial o estabelecimento de um mecanismo eficaz de coordenação através da implementação das seguintes acções:

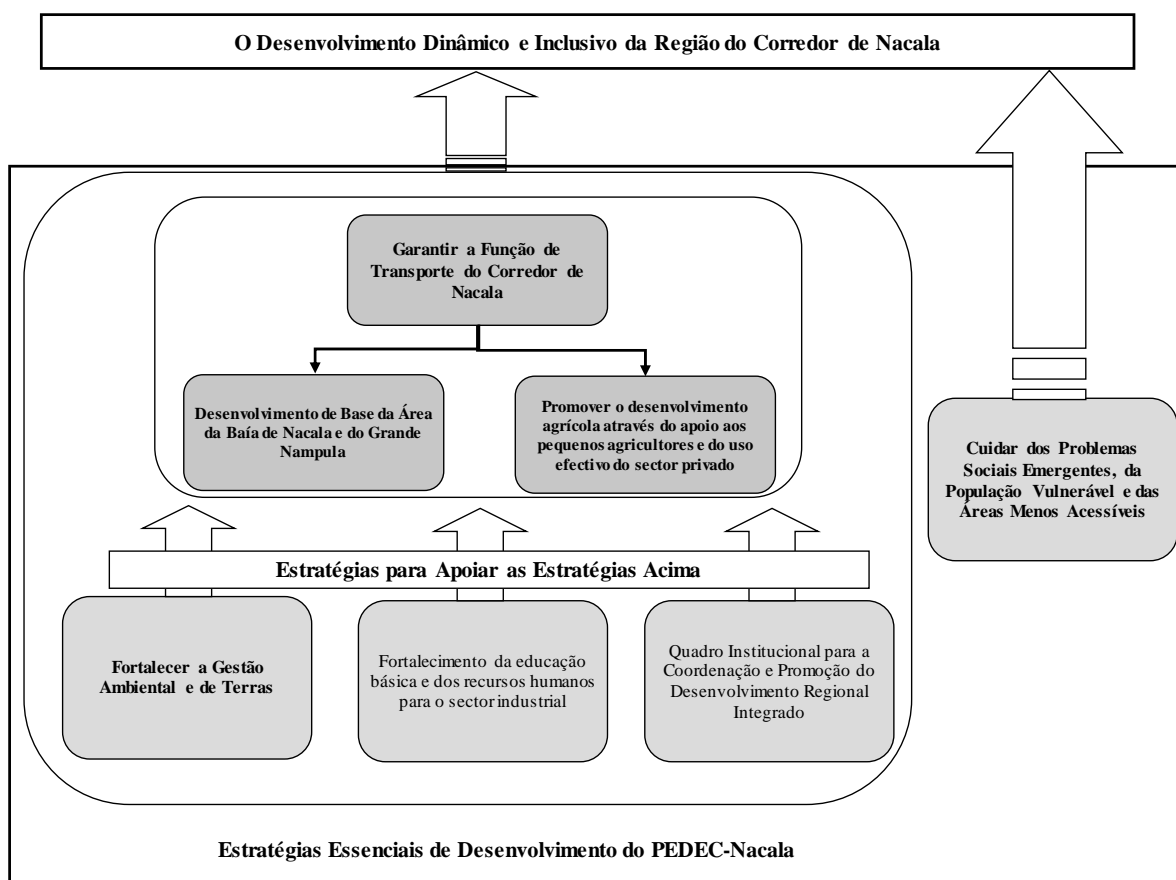
- Criação de um Quadro Institucional para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala; e
- Capacitação da Organização Especial para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala.

(7) Atenção aos Problemas Sociais Emergentes, à População Vulnerável e às Zonas Menos Acessíveis

Para conseguir o “Desenvolvimento Inclusivo”, é essencial lidar com uma variedade de problemas sociais e ambientais que poderão surgir no curso da promoção do desenvolvimento dinâmico na Região. Deve também se prestar atenção especial para com a população socialmente vulnerável,

que talvez não possa participar das potenciais oportunidades de desenvolvimento, e para as áreas geograficamente menos acessíveis¹⁸ que não possam ser cobertas pela rede de corredores a nível regional bem como pelo sistema hierárquico de centros urbanos. Para este tipo de esforços, as seguintes acções estão entre os pontos de partida exigidos em termos de atribuição de mais orçamento governamental para este fim:

- Dar Atenção aos Problemas Sociais e Ambientais que Surgirão e Preparar-se para tais Problemas;
- Realizar Diálogos com Grupos de População Vulnerável e Residentes em Zonas Menos Acessíveis;
- Melhorar a Capacidade dos Serviços de Saúde nos Principais Centros Urbanos; e
- Fortalecer o Sistema Primário de Saúde nas Zonas Rurais.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 8.1 Composição das Estratégias Essenciais de Desenvolvimento

8.4 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas em Paralelo com Estratégias Globais de Desenvolvimento

Depois de tomar as acções necessárias para implementar as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento de modo a iniciar o desenvolvimento regional e promover o desenvolvimento

¹⁸ O PEDEC-Nacala define como zonas menos acessíveis aquelas localizadas a 30km ou mais de distância dos principais corredores, subcorredores e linhas de acesso que compõem a estrutura espacial a longo prazo, proposta para a Região do Corredor de Nacala.

inclusivo a curto e médio prazo, mais acções (acções a médio e a longo prazo) devem ser tomadas. Estas acções são resumidas nas Tabelas 8.1 a 8.3.

Tabela 8.1 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (1)

<u>Estratégias Globais de Desenvolvimento</u>		
	<u>Estratégias Essenciais de Desenvolvimento</u> Acções a Curto e Médio Prazo a Serem Implementadas	Acções a Curto e a Longo Prazo a Serem Implementadas
(1) Sistema Eficaz de Transporte e Logística para uma Ampla Área	<p><u>Iniciar por Garantir a Função de Transporte do Corredor Principal (Nacala-Nampula-Navuchi-Nkaya-Moatize) (Aproveitando os Projectos de Transporte Em Curso e Planeados)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantia do Transporte Ferroviário do Carvão de Moatize ao Porto de Nacala - Garantia do Transporte Ferroviário de Cargas Não-Carvão para o Corredor de Nacala - Integração Porto-Ferrovia no Porto de Nacala - Integração Porto-Estrada na Área da Baía de Nacala - Garantia da Melhoria da Função de Estrada do Corredor de Nacala - Capacitação do Órgão Regulador do Sector Ferroviário (INATTER) 	<p><u>A Médio e a Longo Prazo, Desenvolver a Rede de Corredores a Nível Regional através da Ampliação dos Subcorredores e das Linhas de Acesso</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fortalecimento da Linha Férrea Cuamba-Lichinga - Melhoria do Sistema Ferroviário de Malawi entre Nkaya-Lilongwe-Mchinji - Melhoria da Operação de Comboios entre Mchinji e Chipata - Extensão do Troço Mchinji-Chipata até Mpika para ligar com a Linha Férrea de Tazara - Melhoria da Capacidade de Manutenção das Estradas
(2) Criação da Base para o Sector Industrial nos Principais Centros Urbanos	<p><u>Iniciar com o Desenvolvimento da Base para a Promoção do Sector Industrial na Área da Baía de Nacala, na Grande Nampula e em Palma</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Desenvolver a Base para o Sector Industrial na Área da Baía de Nacala e na Grande Nampula - Desenvolver os Recursos Hídricos e o Sistema Urbano de Abastecimento de Água para a Área da Baía de Nacala e a Grande Nampula - Garantir o Abastecimento de Energia Eléctrica na Área da Baía de Nacala e na Grande Nampula - Desenvolver a Base de Exploração do Gás Natural e de Indústrias Químicas Relacionadas com o Gás Natural, incluindo Porto Público, Abastecimento de Energia Eléctrica e Água, Funções Urbanas e Serviços Sociais em Palma 	<p><u>A Médio e a Longo Prazo, Desenvolver a Base para o Sector Industrial em Outros Principais Centros Urbanos, nomeadamente, Tete-Moatize, Cidade de Cuamba, Cidade de Lichinga, Cidade de Pemba e Palma</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tete/Moatize como Centro Administrativo Regional e de Negócios do Interior no Corredor Principal - Cuamba como Centro Regional Logístico e Industrial do Interior no Corredor Principal - Palma como Centro Industrial Químico - Pemba como Polo de Crescimento Provincial e Centro de Serviços com a Função de Base de Apoio à Exploração do Gás Natural bem como Centro Turístico - Lichinga como Polo de Crescimento Provincial e Centro de Serviços com a Função Académica e de Pesquisa, bem como Centro Industrial de Processamento de Madeira
(3) Desenvolvimento da Agricultura e Outros Sectores Económicos Orientados para Recursos Não-Minerais	<p><u>Começar com as Áreas ao longo do Corredor Principal a partir de Nacala, passando por Nampula e Cuamba em direcção a Mandimba e Lichinga</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Proteger os Direitos dos Pequenos Agricultores e das Comunidades em Relação à Terra e Outros Recursos Naturais sobre o Seu Uso Sustentável - Aumentar a Produção Agrícola e a sua Diversificação e Melhorar a Produtividade dos Pequenos Agricultores - Estabelecer Cadeias de Fornecimento dos Produtos Agrícolas e a Geração do Valor Agregado - Desenvolver Infraestruturas Sociais para Ajudar na Melhoria das Comunidades - Realizar o Investimento Privado Apropriado Aplicando Princípios para o Investimento Responsável em Sistemas Agrícolas e Alimentares (Princípios do rai) bem como as Directrizes Voluntárias sobre a Governança Responsável da Posse da Terra, Pescas e Florestas (VGGT) 	<p><u>A Médio e a Longo Prazo, Implementar Estratégias de Apoio aos Pequenos Agricultores, Ampliar a Cadeia de Valor da Agricultura e a Promoção de Outros Sectores Económicos nas Áreas ao longo dos Subcorredores e das Linhas de Acesso</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Áreas ao longo do Subcorredor Lichinga-Marrupa - Áreas ao longo da Linha de Acesso Cuamba-Marrupa - Áreas ao longo do Subcorredor Marrupa-Montepuez - Desenvolvimento do Turismo

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 8.2 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (2)

<u>Estratégias Globais de Desenvolvimento</u>		
	<u>Estratégias Essenciais de Desenvolvimento</u> Acções a Curto e a Médio Prazo a Serem Implementadas	Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Implementadas
(4) Gestão Ambiental e Gestão da Terra	<p><u>Iniciar com o Fortalecimento do Sistema de Implementação e da Capacidade para a Monitoria Ambiental e a Gestão de Terras/Florestas</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria do Sistema de Implementação da Gestão Ambiental incluindo a Monitoria Ambiental - Estabelecimento de Laboratórios Ambientais (em Maputo, Tete e Nacala) - Capacitação do Pessoal Técnico dos Laboratórios Ambientais - Desenvolvimento de Capacidades para a Monitoria da Conformidade em Relação às Orientações dos Princípios do rai - Desenvolvimento de Capacidades para o Procedimento Adequado de Operação do Sistema de DUAT de acordo com as Políticas de Gestão de Terras/Florestas 	<p><u>Mais Além, Dar Continuidade ao Fortalecimento do Sistema de Implementação da Capacidade para a Monitoria Ambiental e a Gestão de Terras/Florestas</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento do Pessoal Técnico para a Gestão Ambiental - Ampliação da Variedade de Substâncias Químicas a Serem Analisadas pelos Laboratórios Ambientais - Capacitação do Pessoal Técnico dos Laboratórios Ambientais
(5) Desenvolvimento de Recursos Humanos	<p><u>Iniciar com a Melhoria da Educação Básica e o Desenvolvimento de Recursos Humanos para o Sector Industrial</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento de Orçamento para a Melhoria da Qualidade da Educação Básica - Estímulo à Participação Comunitária na Melhoria da Qualidade das Escolas Primárias nas Comunidades - Melhoria do Ensino Secundário com Foco nas Ciências e Matemáticas - Estabelecimento de Instituições de Educação e Formação Técnico-Profissional 	<p><u>Mais Ainda, Dar Continuidade à Melhoria da Educação Básica, especialmente nas Zonas Menos Acessíveis, e à Melhoria das Instituições de Educação e Formação Técnico-Profissional, Dando Atenção às Necessidades dos Sectores Económicos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuidade da Melhoria da Educação Básica - Dar Maior Atenção às Zonas Menos Acessíveis para a Melhoria da Educação Básica - Melhoria das Instituições de Educação e Formação Técnico-Profissional de acordo com as Necessidades dos Sectores Industrial e de Negócios
(6) Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Regional Integrado	<p><u>Iniciar com a Criação de uma Nova Organização Especialmente Projectada para a Coordenação e a Promoção do Desenvolvimento Integrado, e o Desenvolvimento da sua Capacidade</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Criação de um Quadro Institucional para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala - Desenvolvimento de Capacidades para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala 	<p><u>Dar Continuidade à Coordenação e à Promoção do Desenvolvimento Integrado por meio da Revisão das Estratégias do PEDEC com base na Monitoria e Avaliação</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisão das Estratégias do PEDEC com Base na Análise dos Resultados da Monitoria e Avaliação - Melhoria e Ajustes no Mecanismo e Organização para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala - Coordenação e Promoção para a Implementação das Estratégias Revisadas do PEDEC

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 8.3 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (3)

Estratégias Globais de Desenvolvimento		
	<u>Estratégias Essenciais de Desenvolvimento</u> Ações a Curto e a Médio Prazo a Serem Implementadas	Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Implementadas
(7) Desenvolvimento Inclusivo ao Nível Regional	<p><u>Iniciar com a Preparação para Prestar Atenção aos Problemas Sociais e Ambientais Emergentes, à População Vulnerável e às Zonas Menos Acessíveis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Prestar Atenção aos Problemas Sociais e Ambientais que Surgirão e Preparar-se para Tais Problemas - Realizar Diálogos com Grupos de População Vulnerável e Residentes em Zonas Menos Acessíveis - Melhorar a Capacidade dos Serviços de Saúde nos Principais Centros Urbanos - Fortalecer o Sistema Primário de Saúde nas Zonas Rurais 	<p><u>Dar Continuidade à Implementação de Medidas contra Problemas Sociais e Ambientais e Medidas Especiais de Cuidado às Pessoas Vulneráveis e às Zonas Menos Acessíveis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria da Capacidade de Lidar com os Problemas Sociais e Ambientais Causados pelo Aumento das Actividades Económicas e de Desenvolvimento - Implementação de Medidas Especiais para os Grupos de População Vulnerável - Implementação de Medidas Especiais para as Zonas Menos Acessíveis - Maior Ampliação da Capacidade de Prestação de Serviços de Saúde nos Centros Urbanos incluindo os Centros Urbanos Principais e Menores - Maior Ampliação do Sistema de Serviços Primários de Saúde nas Zonas Rurais

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Capítulo 9 Plano de Acção para Projectos de Alta Prioridade Curto e Médio Prazo

9.1 Seleção dos Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo

Os 93 projectos seleccionados como projectos prioritários a serem implementados até 2035 no Capítulo 19 do Texto Principal, foram posteriormente revistos para seleccionar os “Projectos de Alta Prioridade” a serem iniciados até 2017 e concluídos até 2025, a curto e a médio prazo. Foram aplicados os seguintes critérios para identificar os “Projectos de Alta Prioridade”:

- Projectos especialmente importantes para permitir que os corredores de transporte funcionem de maneira eficaz como uma força motriz inicial para o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala;
- Projectos especialmente eficazes na mitigação dos impactos negativos da melhoria dos corredores de transporte e do desenvolvimento dos sectores económicos sobre os ambientes natural e social;
- Projectos especialmente eficazes na promoção dos sectores económicos, ao tirar proveito de oportunidades de desenvolvimento que irão surgir graças à melhoria efectiva dos corredores de transporte;
- Projectos especialmente importantes em iniciar o desenvolvimento regional de modo a permitir a implementação eficaz de outros esforços importantes de desenvolvimento;
- Projectos com um nível mais alto de maturidade cuja necessidade e metodologia têm sido bem entendidas pelas instituições pertinentes e pelas partes interessadas; e
- Projectos cujos impactos ambientais e sociais negativos poderiam ser mitigados de forma concreta através de medidas tecnologicamente estabelecidas.

Como resultado, um total de 48 projectos foram seleccionados como sendo “Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo”, conforme listados posteriormente. As preparações para todos estes Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo devem ser iniciadas imediatamente. Alguns projectos serão implementados e concluídos num curto espaço de tempo até 2017, enquanto outros serão implementados e concluídos a médio prazo entre 2018 e 2025 devido à exigência de um tempo mais longo para a sua investigação, concepção e construção, bem como a sua tomada de decisão.

Programa de Criação do Portão (Gateway) Internacional de Nacala

- Projecto do Parque Industrial de Nacala
- Projecto de Desenvolvimento do Cinturão Industrial de Nacala
- Projecto da Estrada de Acesso ao Porto de Nacala
- Projecto do Terminal Multimodal e Pátio de Manobras Ferroviárias de Nacala
- Projecto de Urgência de Instalação do Gerador Termoeléctrico com Capacidade de 30 a 40MW na Área da Baía de Nacala
- Projecto da Usina Termoeléctrica de Nacala
- Projecto de Expansão do Abastecimento de Água Urbano de Nacala
- Projecto de Melhoria da Gestão das ZEEs/ZFIs

Programa do Centro de Crescimento Regional de Nampula

- Projecto do Anel (Bypass) Rodoviário Sul de Nampula
- Projecto do Desvio (Bypass) Ferroviário de Nampula
- Projecto de Transferência do Pátio de Manobras Ferroviárias e Criação do Terminal Multimodal de Nampula
- Projecto de Melhoria das Passagens de Nível

Programa do Centro Logístico e Industrial de Cuamba

- Projecto do Anel Rodoviário de Cuamba
- Projecto do Parque Industrial de Cuamba
- Projecto de Melhoria da Estrada Cuamba-Marrupa

Programa do Centro de Exploração do Gás Natural e Indústria Química de Palma

- Projecto do Porto de Palma
- Projecto da Usina Termoeléctrica de Palma
- Projecto de Abastecimento de Água Urbano de Palma
- Projecto de Expansão Urbana de Palma
- Projecto de Substituição das Pontes nas Estradas Pemba-Palma-Negomane

Programa do Sector de Modernização Logística

- Projecto do Porto Seco Central de Malawi (Malawi)
- Projecto do Porto Seco de Chipata (Zâmbia)
- Projecto de Criação de Estações de Serviço e Terminais para Camiões na Estrada N13
- Projecto da Fronteira de Paragem Única de Mandimba
- Projecto de Melhoria Logística para a ZEE de Mocuba
- Projecto de Capacitação do Órgão Regulador do Sector Ferroviário

Programa do Sector de Desenvolvimento de Recursos Hídricos

- Projecto de Desenvolvimento do Sistema de Rede de Monitoria Meteorológica e Hidrológica e Capacitação
- Projecto da Barragem de Sanhute (para o Abastecimento de Água Urbano em Nacala)
- Projecto de Estudo sobre Gestão Integrada de Recursos Hídricos das Bacias Hidrográficas ao Redor das Áreas da Baía de Nacala e da Bacia do Rio Lúrio
- Projecto da Barragem de Monte Tiza (para o Abastecimento de Água Urbano em Nampula)

Programa do Sector de Energia e Electricidade

- Projecto de Melhoria das Subestações de Energia em Nampula e Nacala
- Projecto das Linhas de Transmissão Chimuara-Namialo-Nacala
- Projecto das Linhas de Transmissão Palma-Pemba-Nacala
- Projecto de Produção de Briquetes de Carvão em Tete

Programa do Sector de Gestão Social e Ambiental

- Projecto de Desenvolvimento da Capacidade de Gestão Ambiental
- Projecto de Fortalecimento do Processo de Aquisição do DUAT
- Projecto de Capacitação do Processo de Reassentamento

Programa de Desenvolvimento de Recursos Humanos

- Programa de Gestão Escolar Baseada na Comunidade
- Programa de Melhoria do Ensino Secundário com Foco em Ciências e Matemática
- Projecto da Escola Técnico-Profissional de Nível Médio em Nacala
- Projecto da Escola Técnico-Profissional de Nível Médio em Cabo Delgado
- Projecto do Instituto Superior Politécnico em Nacala
- Projecto do Instituto Superior Politécnico em Cabo Delgado

Programa de Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Integrado

- Projecto de Melhoria da Gestão do Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala

Programa do Sector de Promoção de Investimentos

- Projecto da Ligação entre os Projectos de Grande Escala e as Indústrias Locais

Programa de Apoio às Zonas Menos Acessíveis

- Programa de Apoio aos Pequenos Agricultores nas Zonas Menos Acessíveis para a Aquisição do DUAT
- Programa de Melhoria das Escolas Primárias nas Zonas Menos Acessíveis
- Programa de Melhoria dos Centros de Saúde nas Zonas Menos Acessíveis

9.2 Resumo dos Projectos de Alta Prioridade Curto e Médio Prazos

As ideias sobre os Projectos de Alta Prioridade a Curto e a Médio Prazos estão resumidas para cada programa nas Tabelas 9.1 a 9.12.

Tabela 9.1 Programa de Porta de Entrada (Gateway) Internacional de Nacala

Projecto	Resumo	Província (Município/Distrito)	Órgão Executor Proposto
Projecto do Parque Industrial de Nacala	Um parque industrial de classe internacional com um conjunto completo de infraestruturas internas e externas será estabelecido para criar uma nova base industrial aproveitando a função nodal de Nacala para ser um portão internacional. Será concedido o status de ZFI. O parque é localizado a cerca de 5km a sul do Porto de Nacala por via da estrada de acesso proposta, num terreno já adquirido pelo GAZEDA. A área total de desenvolvimento será de 500 hectares, nos quais o desenvolvimento inicial dos primeiros 50 hectares será promovido em forma de projecto público de investimento, enquanto os restantes 450 hectares serão desenvolvidos por iniciativas privadas.	Nampula (Município de Nacala)	GAZEDA
Projecto de Desenvolvimento do Cinturão Industrial de Nacala	Um total de 100 hectares em lotes será preparado na área do cinturão industrial onde serão assentadas as empresas que pretendem se estabelecer na ZEE de Nacala. O GAZEDA obterá os DUATs e organizará os serviços públicos para fornecer os lotes de terra com infraestruturas (vias de acesso, electricidade e abastecimento de água) aos investidores privados. Este projecto é uma medida imediata para atender à rápida e crescente demanda por terrenos industriais na ZEE de Nacala até que o Parque Industrial de Nacala entre em operação.	Nampula (Município de Nacala)	GAZEDA
Projecto da Estrada de Acesso ao Porto de	O projecto acomodará o aumento previsto do tráfego rodoviário como consequência do incremento da capacidade portuária e do desenvolvimento urbano que terá lugar na Área da Baía de Nacala. Esta via de acesso vai se estender a partir da Estrada N12 na direcção do norte	Nampula (Município de Nacala)	ANE

Nacala	até o Porto de Nacala com extensão de 13,5km incluindo uma secção de ponte com comprimento de 0,7km. Inicialmente será uma estrada de duas faixas, que deverá ser expandida para uma estrada com quatro faixas, duas de cada mão.		
Projecto do Terminal Multimodal e Pátio de Manobras Ferroviárias de Nacala	O projecto terá três componentes, a saber: 1) terminal multimodal (comboio e camião), 2) pátio de manobras de comboios e 3) parque de locomotivas. O projecto assegurará o transbordo eficaz de cargas de comboios para camiões e vice-versa no terminal multimodal (estação de carregamento ferroviário com terminal para camiões). O pátio de manobras de comboios do projecto vai possibilitar uma manobra eficiente dos vagões cujo número deverá aumentar em consequência de um maior volume de cargas manuseadas no Porto de Nacala, na ZFI planeada e nas áreas industriais da hinterland portuária. A capacidade de manuseio de cargas será de 50 a 60 mil TEUs por ano. A zona proposta para o projecto localiza-se ao longo da rota proposta para a estrada de acesso ao Porto de Nacala, a aproximadamente 10km a sul do Porto.	Nampula (Município de Nacala)	Ministério dos Transportes e Comunicações
Projecto de Urgência de Instalação do Gerador Termoeléctrico com Capacidade de 30 a 40MW na Área da Baía de Nacala	O abastecimento da energia eléctrica na Área da Baía de Nacala e na Grande Nampula depende altamente da Usina Termoeléctrica da Cahora Bassa e de uma linha de transmissão de longa distância (aprox. 1.000km). Uma vez que a rede de transmissão existente está sem redundância, há grandes riscos de cortes de energia por longo tempo nas referidas áreas. Com o objectivo de responder às necessidades para a crescente demanda pela energia eléctrica na Área da Baía de Nacala, bem como reduzir o risco de corte de energia por longo tempo devido às instalações de distribuição obsoletas e deterioradas, um gerador termoeléctrico (com um sistema híbrido) será instalado, com urgência, na Área da Baía de Nacala.	Nampula (Município de Nacala ou Distrito de Nacala-à-Velha)	EDM
Projecto da Usina Termoeléctrica de Nacala	Uma usina termoeléctrica será construída na Área da Baía de Nacala a fim de garantir um abastecimento estável da energia eléctrica para a satisfação rápida da crescente demanda pela electricidade. A capacidade de geração será de 200 a 300MW na primeira fase e 600MW na segunda fase. Será usado o carvão ou o gás natural como combustível.	Nampula (Município de Nacala ou Distrito de Nacala-à-Velha)	EDM
Projecto de Expansão do Abastecimento de Água Urbano de Nacala	O projecto aumentará a capacidade de abastecimento de água em 50.000m ³ por dia (14,6 milhões de m ³ por ano) para satisfazer o incremento da demanda por água na Área da Baía de Nacala para o ano 2017. Os componentes do projecto incluem a melhoria da capacidade da estação de tratamento de água da Barragem de Muecula, a expansão do sistema de distribuição de água na Cidade de Nacala e o desenvolvimento de um sistema de distribuição de água no Distrito de Nacala-à-Velha.	Nampula (Município de Nacala e Distrito de Nacala-à-Velha)	FIPAG
Projecto de Melhoria da Gestão das ZEEs/ZFIs	Em Moçambique, especialmente para a Região do Corredor de Nacala e Maputo, existe a exigência por capacidades físicas e competências humanas para receber novos investimentos/empresas por meio do desenvolvimento de parques industriais ou áreas industriais designadas com as infraestruturas necessárias, bem como através do fornecimento de serviços de gestão para as empresas em operação e outras que pretendem estabelecer-se no país. O projecto tem como objectivo a capacitação do GAZEDA com vista à melhoria da gestão da ZEE de Nacala e ao planeamento de novas ZEEs e ZFIs em Moçambique, principalmente com o propósito de aumentar as capacidades física e humana do GAZEDA para acomodar novas empresas e apoiar aquelas em operação.	Nampula (Município de Nacala e Distrito de Nacala-à-Velha)	GAZEDA

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.2 Programa de Centro de Crescimento Regional de Nampula

Projecto	Resumo	Província (Município /Distrito)	Órgão Executor Proposto
Projecto do Anel Rodoviário Sul de Nampula	A Cidade de Nampula continuará a crescer como centro de negócios, comercial e industrial da região norte de Moçambique e também como ponto nodal rodoviário de estradas nacionais e inter-regionais. O projecto servirá para desviar os tráfegos de passagem da Estrada N13 para/do oeste e da Estrada N1 para/do leste de modo a evitar a concentração do tráfego no centro da cidade. O desvio terá uma extensão de 32,5km e passará ao sul da Cidade de Nampula fazendo parte do anel rodoviário proposto para o futuro, e a sua largura será de 16 metros para o desenvolvimento inicial.	Nampula (Município de Nampula)	ANE
Projecto de Transferência do Pátio de Manobras Ferroviárias e Criação do Terminal Multimodal de Nampula	O projecto disponibilizará um terminal multimodal de cargas (comboio e camião) para um manuseio eficiente de cargas de/para Nacala e áreas do interior em direcção a Malawi. O projecto também vai relocalizar o pátio de manobras de comboios existente na Estação de Nampula, deslocando-o por aproximadamente 30km para leste e colocando-o no mesmo sítio do terminal multimodal de cargas. O pátio também será dotado de uma oficina para locomotivas. A área total será de cerca de 22 hectares. A capacidade de manuseio de contentores será de 50 a 60 mil TEUs por ano.	Nampula (Município de Nampula)	Ministério dos Transportes e Comunicações
Projecto do Desvio Ferroviário de Nampula	O desvio ferroviário em via dupla desviará os comboios transportando o carvão produzido em Moatize, cargas gerais e contentores de modo a evitar o congestionamento de trânsito e a degradação do ambiente urbano na área central da Cidade de Nampula. O desvio corre ao norte da Cidade de Nampula com uma extensão de 43km.	Nampula (Município de Nampula)	Ministério dos Transportes e Comunicações
Projecto de Melhoria das Passagens de Nível	O projecto minimizará os riscos de acidentes de trânsito e a separação das áreas das comunidades locais que poderão resultar da passagem de comboios com o seu tráfego aumentado. O projecto propõe três viadutos de duas mãos sobre a Estrada N13 e um viaduto de quatro pistas numa área urbanizada dentro da Cidade de Nampula.	Nampula (Município de Nampula)	ANE

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.3 Programa de Centro Logístico e Industrial de Cuamba

Projecto	Resumo	Província (Município /Distrito)	Órgão Executor Proposto
Projecto do Anel Rodoviário de Cuamba	O projecto servirá para desviar o tráfego de passagem na Estrada N13 de modo a prevenir a degradação do ambiente urbano e minimizar os riscos de acidentes de trânsito e ao mesmo tempo, orientar a expansão da área urbana para o norte de Cuamba atravessando o rio afluente do Rio Lúrio. O desvio será de duas mãos com cerca de 11km de extensão, incluindo uma ponte de 50m sobre o rio. Um novo troço de estrada a partir do desvio ir-se-á estender da Estrada N13, a aproximadamente 5km a leste de Cuamba, correndo no sentido oeste-noroeste e convergindo para a Estrada N360.	Niassa (Município de Cuamba)	ANE
Projecto do Parque Industrial de Cuamba	O projecto irá disponibilizar um parque industrial onde vários produtos agrícolas e madeira provenientes das áreas adjacentes de Cuamba serão processados, aproveitando a localização geográfica da cidade. Os produtos agrícolas a serem processados incluirão o milho, mandioca, feijão nhemba, feijão boer, soja, gergelim, algodão e tabaco. O parque industrial de 25 hectares será localizado numa área triangular cercada	Niassa (Município de Cuamba)	GAZEDA

	pela Estrada N360, a Estrada N13 e a linha férrea que vai a Lichinga, na junção das referidas estradas.		
Projecto da Estrada Cuamba-Marrupa	O projecto irá disponibilizar uma estrada transitável em todas as condições climáticas entre Cuamba e Marrupa de modo a assegurar às populações ao longo da estrada o acesso durante todo o ano e em qualquer condição climática, assim como a melhoria do acesso ao mercado para os agricultores das áreas adjacentes que possuem alto potencial agrícola. A estrada será de duas faixas com 236km de extensão.	Niassa (Município de Cuamba e Distritos de Metarica, Maua e Marrupa)	ANE

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.4 Programa de Centro de Exploração do Gás Natural e Indústria Química de Palma

Projecto	Resumo	Província (Município /Distrito)	Órgão Executor Proposto
Projecto do Porto de Palma	Espera-se que em Palma, várias usinas de produção de GNL sejam construídas aproveitando o gás natural proveniente dos campos de gás offshore, para 2018. Ao mesmo tempo, as indústrias químicas de produção de metanol e amónia com uso do gás natural deverão ser desenvolvidas na cidade em torno de 2020. Para acomodar estas indústrias relacionadas com o gás natural em Palma e desenvolver eficazmente os sectores de apoio para tais indústrias, é essencial que Palma tenha um porto público. Actualmente, a construção de usinas de GNL é planeada sem uma análise adequada sobre o uso da terra bem como as infraestruturas para as indústrias químicas e o desenvolvimento futuro de Palma. É urgente preparar um plano integrado para o uso da terra e as infraestruturas que apoiarão não apenas a produção de GNL, mas também as indústrias químicas e o futuro desenvolvimento de Palma.	Cabo Delgado (Município de Pemba)	CFM
Projecto da Usina Termoeléctrica de Palma	Para tirar proveito da existência do gás natural a ser explorado nos campos de gás offshore, uma usina termoeléctrica será construída com uma capacidade inicial de geração de cerca de 75MW com vista a fornecer a energia não apenas às áreas urbanas de Palma bem como aos sectores de apoio para a produção de GNL e indústrias químicas usando o gás natural, mas também a outras áreas incluindo Pemba e a Área da Baía de Nacala.	Cabo Delgado (Distrito de Palma)	EDM
Projecto de Abastecimento de Água Urbano de Palma	O abastecimento de água nas zonas urbanas será expandido para atender à crescente demanda por água devido ao aumento da população urbana e ao desenvolvimento de sectores de apoio para a exploração do gás natural e potenciais indústrias químicas.	Cabo Delgado (Distrito de Palma)	FIPAG
Projecto de Expansão Urbana de Palma	Palma precisa estar em condições de satisfazer as necessidades de um número cada vez crescente de migrantes que afluem para a cidade e a uma grande expansão das áreas urbanas. Estradas urbanas, drenos de água, linhas de transmissão eléctrica e redes de abastecimento de água serão disponibilizadas nas áreas urbanas expandidas. Este projecto de expansão urbana também disponibilizará locais para uma variedade de serviços sociais, hospitais, centros e postos de saúde e escolas.	Cabo Delgado (Distrito de Palma)	A ser definido.

Projecto de Substituição das Pontes nas Estradas Pemba-Palma-Negomane	<p>Oito pontes existentes na parte leste da Província de Cabo Delgado serão substituídas, com os seguintes dois objectivos. O primeiro é de melhorar a conexão viária entre Palma e Pemba de modo a favorecer Palma, que serve de base de apoio para a exploração do gás natural bem como base das indústrias químicas usando o gás natural explorado. Para o primeiro objectivo, seis pontes entre Macomia e Oasse estão identificadas para serem substituídas.</p> <p>O segundo objectivo consiste em melhorar a conexão viária entre Tanzania e Palma/Pemba. Em Negomane, na fronteira com Tanzania, existe uma ponte conhecida como “Ponte da Unidade”. Entretanto, no lado Moçambicano não há acesso viário adequado a esta ponte a partir de Palma. Para o segundo objectivo, duas pontes entre Negomane e Mueda estão identificadas para serem substituídas.</p>	Cabo Delgado (Distritos de Macomia, Moçimboa da Praia, Muidumbe e Mueda)	ANE
---	---	--	-----

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.5 Programa do Sector de Modernização Logística

Projecto	Resumo	Província (Município /Distrito)	Órgão Executor Proposto
- Projecto do Porto Seco Central de Malawi (Malawi) - Projecto do Porto Seco de Chipata (Zâmbia)	Serão construídos portos secos em duas localidades de Malawi (Liwonde e Chipoka) e em uma localidade de Zâmbia (Chipata) para assegurar a exportação e a importação eficientes de cargas ferroviárias através do Porto de Nacala (com economia de tempo e custo), melhorando assim a atractividade do transporte ferroviário entre Moçambique, Malawi e Zâmbia. Cada porto seco terá 1,2 hectares de área com parque de comboios, armazém aduaneiro, estação de carregamento de contentores e parque de contentores.	Malawi e Zâmbia	A ser definido.
Projecto de Criação de Estações de Serviço e Terminais para Camiões na Estrada N13	Serão criadas estações de serviço com terminal para camiões em quatro locais ao longo das Estradas N1 e N12: Namialo, Ribáuè e Malema na Província de Nampula e Cuamba na Província de Niassa. As estações oferecerão áreas de descanso para camionistas, espaços de estacionamento, serviços de manutenção de veículos, serviços de atendimento de emergência, mercado com produtos locais e serviços de logística (armazenamento, fraccionamento de carga e redistribuição para camiões menores). Cada estação terá uma área de 250 a 400m de comprimento e 100 a 200m de largura.	Nampula e Niassa	ANE
Projecto da Fronteira de Paragem Única de Mandimba	O projecto assegurará a movimentação eficaz de bens, serviços e pessoas a atravessarem a fronteira entre Moçambique e Malawi em Mandimba. O projecto incluirá a construção de instalações (edifícios, espaços de estacionamento e via de acesso), a aquisição de equipamentos (báscula e scanner de raio-x) e o desenvolvimento de um quadro jurídico e um procedimento de facilitação aduaneira, bem como o treinamento dos funcionários da imigração e alfândega. Será crucial que haja coordenação entre os órgãos governamentais relevantes. O projecto terá uma duração de seis anos, incluindo a projecção, a formulação do quadro jurídico, a construção e o treinamento do pessoal.	Niassa (Distrito de Mandimba) e Malawi	Autoridade Tributária
Projecto de Melhoria Logística para a ZEE de Mocuba	O GAZEDA planeia o desenvolvimento de uma ZEE de 10.727km ² numa área que compreende o Distrito de Mocuba e o Posto Administrativo de Munhande na Província da Zambézia, aproveitando a sua localização estratégica. Duas iniciativas privadas para desenvolver linhas férreas a partir da Província de Tete, sendo uma que vai até Nacala e a outra rumo ao Porto de Macuse, irão aumentar significativamente a viabilidade da ZEE de Mocuba. Os componentes do projecto incluem o desenvolvimento de infraestruturas, do terminal de transporte multimodal, do parque industrial (19ha) e de novos hotéis, assim como a melhoria do aeroporto existente.	Zambézia	GAZEDA

Projecto de Capacitação do Órgão Regulador do Sector Ferroviário	O papel do INATTER (Instituto Nacional dos Transportes Terrestres), responsável pela regulamentação e supervisão dos sectores ferroviário e rodoviário, tornar-se-á importante quando a concessionária para os caminhos-de-ferro do Corredor de Nacala (Linha Férrea do Norte e novos ramais) entrar em operação brevemente. O projecto fortalecerá a capacidade do INATTER nas áreas de monitoria, orientação dos operadores privados e aplicação dos regulamentos, bem como de recolha de dados estatísticos de transporte, formulação de políticas e programas de transporte, padronização internacional e desenvolvimento da segurança no transporte. O projecto terá uma duração de três anos.	Maputo	INATTER
--	---	--------	---------

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.6 Programa Sectorial de Desenvolvimento de Recursos Hídricos

Projecto	Resumo	Província (Município /Distrito)	Órgão Executor Proposto
Projecto de Desenvolvimento do Sistema de Rede de Monitoria Meteorológica e Hidrológica e Capacitação	O sistema deteriorado da rede de monitoria meteorológica e hidrológica de três autoridades gestoras regionais (ARA-Centro Norte, ARA-Norte e ARA-Zambeze) será reabilitado e melhorado através da aquisição de equipamentos e treinamento dos técnicos da ARA. O número de equipamentos hidrométricos a serem adquiridos será de 68 e o de equipamentos meteorológicos, de 138. Um total de 15 técnicos da ARA será treinado localmente por seis meses. Os técnicos da DNA serão capacitados para a análise de dados.	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	ARA-Norte, ARA-Centro Norte e ARA-Zambeze
Projecto da Barragem de Sanhute	A Barragem de Sanhute será construída a aproximadamente 39km a sudoeste da Cidade de Nacala, ao longo da Estrada N12. Da nova barragem, um volume de água aproximado de 40.000m ³ por dia será transferido para a actual Barragem de Maecula, a ser localizada a cerca de 9km da Barragem de Sanhute, e transportado mais adiante para a área de Nacala através da canalização existente. Um estudo de viabilidade já foi concluído.	Nampula (Distrito de Monapo)	ARA-Centro Norte
Projecto de Estudo sobre Gestão Integrada de Recursos Hídricos das Bacias Hidrográficas ao Redor das Áreas da Baía de Nacala e da Bacia do Rio Lúrio	Para atender o crescimento de áreas urbanas e das actividades económicas na Área da Baía de Nacala, a utilização dos recursos hídricos das bacias hidrográficas próximos à Área da Baía de Nacala, incluindo a construção da Barragem de Sanhute, são soluções de curto prazo, mas é essencial utilizar os recursos hídricos com base num estudo de gestão integrada dos recursos hídricos não apenas de pequenas bacias hidrográficas ao redor da Área da Baía de Nacala, mas também da Bacia do rio Lúrio. Para tanto, conforme descrito na Secção 15.5 (Estratégias de Desenvolvimento de Recursos Hídricos) do Relatório Principal, o fortalecimento do sistema de rede de observação meteorológica e hidrológica é de necessidade imediata. Com base no sistema melhorado de coleta de dados, é necessário estabelecer um sistema de gestão integrada dos recursos hídricos. Assim torna-se possível formular soluções mais concretas e tecnicamente viáveis e ambientalmente consideradas para atender rapidamente à crescente demanda de água na Área da Baía de Nacala. Assim é aconselhado começar a consideração de várias medidas a respeito deste projecto proposto (Projecto de Estudo sobre Gestão Integrada de Recursos Hídricos das Bacias Hidrográficas ao Redor das Áreas da Baía de Nacala e da Bacia do Rio Lúrio). Neste projecto de estudo é fortemente recomendado prestar muita atenção ao meio ambiente relacionado à água das bacias hidrográficas tendo em conta o desenvolvimento dos seus recursos hídricos.	Distritos abrangidos pelas bacias hidrográficas ao redor da Área da Baía de Nacala na Província de Nampula e outros distritos da província de Nampula, Cabo Delgado e Niassa cobertos pela Bacia do Rio Lúrio	DNA, ARA-Centro Norte

	Além disso, levando-se em conta que o volume de águas (tanto águas superficiais como subterrâneas) utilizáveis a partir de pequenas bacias de rios ao redor da Área da Baía de Nacala e da Bacia do Rio Lúrio poderão ser insuficientes para satisfazer plenamente a crescente demanda de água na Área da Baía de Nacala, devemos considerar outras medidas neste projecto de estudo, incluindo usinas de dessalinização.		
Projecto da Barragem de Monte Tiza	A Barragem de Monte Tiza será construída a aproximadamente 50km a sul da Cidade de Nampula para o abastecimento de água num volume aproximado de 259.000m ³ por dia ou 95.000.000m ³ por ano. Também será estabelecido um sistema de adução de água bruta de cerca de 60km de extensão .	Nampula	ARA-Centro Norte

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.7 Programa Sectorial de Electricidade e Energia

Projecto	Resumo	Província (Município /Distrito)	Órgão Executor Proposto
Projecto de Melhoria das Subestações de Energia em Nampula e Nacala	A Fase 1 do projecto tem por objectivo estabilizar o abastecimento de energia eléctrica para a Cidade de Nampula, a Cidade de Nacala e as áreas situadas entre as duas cidades, por meio da construção de uma nova subestação de energia em Namialo na Província de Nampula bem como da introdução de sistemas de controlo e outros equipamentos nas subestações existentes de Nampula 220 e Nampula Central. Na Fase 2 serão reparados os transformadores das quatro subestações.	Nampula	EDM
Projecto das Linhas de Transmissão Chimuara-Namialo-Nacala	Serão instaladas novas linhas de transmissão (635km para 400kV, 190km para 220kV e 21km para 110kV) entre Chimuara (na Província da Zambézia) e Nacala, que passarão por Nicoadala, Mocuba e Alto Molócuè na Província da Zambézia e Nampula, Namialo e Monapo na Província de Nampula, de modo a assegurar a distribuição estável de energia eléctrica nestas áreas. O projecto também inclui a construção de duas novas subestações bem como a instalação de equipamentos para a transmissão eléctrica nas seis subestações existentes.	Nampula	EDM
Projecto da Linha de Transmissão Palma-Pemba-Nacala	Uma nova linha de transmissão (com mais de 450km de extensão) e 3 subestações serão instaladas entre Palma, que constitui um centro potencial de exploração do gás natural assim como um centro industrial químico, e a Área da Baía de Nacala, passando por Pemba. Esta linha de transmissão será necessária quando uma nova usina termoelectrica com uso do gás natural for construída em Palma, para integrá-la à rede de distribuição da energia eléctrica. As 3 subestações serão construídas em Palma, Pemba e Nacala.	Cabo Delgado e Nampula	EDM
Projecto de Produção de Briquetes de Carvão em Tete	O projecto irá promover a disseminação do uso de bio-briquetes como uma nova fonte de energia para o país a substituir a lenha, tirando proveito do grande volume de pó de carvão em Moatize e também da biomassa disponível na Província de Tete. O projecto contribuirá para a desaceleração do desmatamento e a criação de novos empregos. Espera-se que as actividades de responsabilidade social corporativa (RSC) apoiem o projecto. A duração do projecto será de 3 anos no mínimo, incluindo pesquisas e investigações, bem como a mobilização das PMEs.	Tete	FUNAE e o Sector Privado

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.8 Programa do Sector de Gestão Social e Ambiental

Projecto	Resumo	Província (Município /Distrito)	Órgão Executor Proposto
Projecto de Desenvolvimento da Capacidade de Gestão Ambiental	<p>No sistema existente de AIA, os proponentes de projectos devem preparar e apresentar um plano de gestão ambiental. Contudo, o então MITADER não desenvolveu uma capacidade suficiente para monitorar e orientar a implementação de tais planos de gestão ambiental. Primeiramente será estabelecido um sistema de implementação para a monitoria e orientação aos proponentes dos projectos. Em seguida, em concordância com o sistema de implementação a ser estabelecido, será realizada a capacitação para a implementação da monitoria e orientação das actividades a serem levadas a cabo pelos proponentes dos projectos de acordo com os seus planos de gestão ambiental.</p> <p>Ademais, serão criados laboratórios ambientais em Maputo, Tete, e Nacala, os quais serão dotados de um conjunto de equipamentos de monitoria ambiental necessários para a recolha de informações ambientais fundamentais. Também será empreendida a capacitação dos técnicos do MITADER em termos de uso dos equipamentos, elaboração de programas de monitoria, inspecção periódica, manutenção dos equipamentos e preparação de programas de auditoria ambiental. O quadro legal ambiental será melhorado.</p>	Maputo, Tete e Nampula	Agência Nacional de Qualidade e Controlo Ambiental /Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural
Projecto de Fortalecimento do Processo de Aquisição do DUAT	<ul style="list-style-type: none"> • As seguintes operações dos serviços de cadastro provincial e distrital serão melhoradas de modo a evitar conflitos envolvendo a terra entre os investidores e as comunidades: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Gestão da base de dados e informações sobre o uso da terra e os procedimentos administrativos/técnicos de registo de terrenos (identificação dos terrenos e mapeamento GIS); ➢ Monitoria do processo de consulta participativa; e ➢ Consciencialização das comunidades sobre os seus direitos à terra ou a valorização dos seus terrenos. • Uma abordagem com a combinação de “DUATs comunitários” e “DUATs individuais para os pequenos agricultores” deverá ser promovida para assegurar os terrenos dos agricultores locais. • O Ministério da Agricultura e Segurança Alimentar, a DNTF e o SPGC serão os órgãos administrativos relevantes. 	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	Ministério da Agricultura e Segurança Alimentar
Projecto de Capacitação do Processo de Reassentamento	<ul style="list-style-type: none"> • As seguintes operações dos departamentos de planeamento territorial provincial e distrital (sob a tutela do MITADER) serão melhoradas de modo a evitar conflitos entre os investidores e as comunidades em relação a reassentamentos: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Monitoria do processo de consulta participativa, assim como a monitoria da implementação do processo de reassentamento e compensação; e ➢ Consciencialização das comunidades sobre os seus direitos à terra, valorização dos seus terrenos e os valores da compensação. • O MITADER, a DINAPOT e o DEPOT/DPCAA* serão os órgãos administrativos pertinentes. O projecto durará dois anos. 	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.9 Programa de Desenvolvimento de Recursos Humanos

Projecto	Resumo	Província (Município /Distrito)	Órgão Executor Proposto
Programa de Gestão Escolar Baseada na Comunidade	O projecto visa a melhoria da qualidade da educação por meio da promoção da participação comunitária na gestão de escolas primárias. Aproveitando-se a organização existente denominada de “conselho escolar”, serão implementadas actividades de gestão escolar incluindo a reabilitação de edifícios escolares, através da mobilização de recursos comunitários sob a supervisão dos governos distrital e provincial. O projecto terá uma duração de dois anos.	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	Ministério da Educação e Desenvolvimento Humano
Programa de Melhoria do Ensino Secundário com Foco em Ciências e Matemática	O projecto visa a melhoria da qualidade do ensino secundário com foco nas disciplinas de ciências e matemáticas, de modo a desenvolver o capital humano que contribuirá para o crescimento económico do país. Será desenvolvido um sistema de treinamento em cascata aos níveis central, provincial e distrital, sendo este último que é ligado directamente às escolas. Também serão preparados manuais de ensino para professores. O projecto terá uma duração de três anos.	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	Ministério da Educação e Desenvolvimento Humano
Projecto da Escola Técnico-Profissional de Nível Médio em Nacala	Na Área da Baía de Nacala, será criada uma escola técnico-profissional de nível médio, a qual oferecerá o ensino e treinamentos técnicos e profissionais voltados para os sectores dos transportes, logística, manufactura e serviços. A procura pela mão-de-obra qualificada dos investidores estrangeiros actuando em Nacala será satisfeita localmente. O projecto inclui a planificação de conceitos, estudo de viabilidade, desenho detalhado, construção, aquisição dos equipamentos, elaboração de programas educacionais e currículos didácticos, capacitação de professores e desenvolvimento institucional.	Nampula (Município de Nacala)	Ministério da Educação e Desenvolvimento Humano
Projecto da Escola Técnico-Profissional de Nível Médio em Cabo Delgado	Será criada em Palma uma escola técnico-profissional de nível médio, a qual oferecerá o ensino e treinamentos técnicos e profissionais visando a adaptação às tecnologias para as indústrias do gás natural e outras relacionadas. Trata-se do desenvolvimento da actual Escola Profissional de Macomia. A procura pela mão-de-obra qualificada dos investidores estrangeiros actuando em Palma será atendida localmente. O projecto inclui a planificação de conceitos, estudo de viabilidade, desenho detalhado, construção, aquisição dos equipamentos, elaboração de programas educacionais e currículos didácticos, capacitação de professores e desenvolvimento institucional.	Cabo Delgado (Distrito de Palma)	Ministério da Educação e Desenvolvimento Humano
Projecto do Instituto Superior Politécnico em Nacala	O Instituto Superior Politécnico de Nacala será estabelecido na Área da Baía de Nacala e vai oferecer um ensino prático e técnico de mais alto nível, relacionado com os sectores dos transportes, logística, manufactura e serviços incluindo o turismo. A procura pelos engenheiros e técnicos dos investidores estrangeiros sediados na ZEE de Nacala será satisfeita localmente. O projecto inclui a planificação de conceitos, estudo de viabilidade, desenho detalhado, construção, aquisição dos equipamentos, elaboração de programas educacionais e currículos didácticos, capacitação de professores e desenvolvimento institucional.	Nampula (Município de Nacala)	Ministério da Ciência e Tecnologia, Ensino Superior e Técnico Profissional
Projecto do Instituto Superior Politécnico em Cabo Delgado	Será criado um Instituto Superior Politécnico de Cabo Delgado em Pemba ou Palma, e oferecerá o ensino prático e técnico de mais alto nível, relativo às indústrias do gás natural e outras relacionadas. A procura pelos engenheiros e técnicos dos investidores estrangeiros actuando em Palma será atendida localmente. O projecto inclui a planificação de conceitos, estudo de viabilidade, desenho detalhado, construção, aquisição dos equipamentos, elaboração de programas	Cabo Delgado (Município de Pemba)	Ministério da Ciência e Tecnologia, Ensino Superior e Técnico Profissional

	educacionais e currículos didáticos, capacitação de professores e desenvolvimento institucional.		
--	--	--	--

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.10 Programa de Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Integrado

Projecto	Resumo	Província	Órgão Executor Proposto
Projecto de Melhoria da Gestão do Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala	Uma nova organização, “Agência para o Desenvolvimento do Corredor de Nacala (ADCN)”, será criada sob a tutela do Ministério da Economia e Finanças. A sua principal responsabilidade será de realizar a coordenação da planificação e do desenvolvimento entre todos os sectores e diferentes níveis governamentais na Região do Corredor de Nacala. A sua função será principalmente técnica. A agência submeterá relatórios aos organismos deliberativos ao nível político. O desenvolvimento da capacidade desta agência (a ser estabelecida brevemente) será promovido nas áreas de monitoria, avaliação, coordenação e promoção para o desenvolvimento integrado.	Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia	Ministério da Economia e Finanças e ADCN (nova agência)

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.11 Programa Sectorial de Promoção de Investimentos

Projecto	Resumo	Província	Órgão Executor Proposto
Projecto da Ligação entre os Projectos de Grande Escala e as Indústrias Locais	<p>O projecto tem como objectivo promover a ligação entre os futuros projectos de investimento de grande escala e as indústrias locais. Para este propósito, será criado um directório de empresas que vai incluir tanto as empresas de grande escala como as PME's locais, de modo que se efective uma combinação (matching) de ambas as partes .</p> <p>O CPI trabalha actualmente com a UNIDO na criação de uma base de dados de empresas, cujos resultados serão utilizados para este projecto proposto. O projecto terá uma duração de dois anos.</p>	Tete, Cabo Delgado e Nampula	CPI

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 9.12 Programa de Apoio às Zonas Menos Acessíveis

Projecto	Resumo	Província	Órgão Executor Proposto
Programa de Apoio aos Pequenos Agricultores nas Zonas Menos Acessíveis para a Aquisição do DUAT	Nas áreas ao longo dos principais corredores bem como nas áreas próximas das minas de carvão de Tete e da zona de exploração do gás natural em Palma, será implementado o “Projecto de Fortalecimento do Processo de Aquisição do DUAT”, que é listado na Tabela 20.2.8. Por outro lado, as zonas menos acessíveis, distantes dos corredores de transporte e principais locais de mineração, também requerem acções especiais de apoio aos pequenos agricultores, sobretudo, quando os investimentos privados e projectos de infraestrutura estejam prestes a chegar a essas zonas menos acessíveis. Este projecto tem como alvo as zonas menos acessíveis nas Províncias de Niassa e de Cabo Delgado.	Niassa e Cabo Delgado	Ministério da Agricultura e Segurança Alimentar

Programa de Melhoria das Escolas Primárias nas Zonas Menos Acessíveis	Nas zonas menos acessíveis, distantes dos corredores de transporte, a situação das escolas primárias será melhorada em termos de edifícios, móveis escolares e casas de professores, assim como de gestão escolar. Neste programa, serão mobilizados primeiramente, esforços e recursos do Governo incluindo o orçamento, de modo a melhorar a situação das escolas primárias nas zonas menos acessíveis. Em seguida, serão promovidas iniciativas das comunidades de participar na gestão escolar.	Niassa e Cabo Delgado	Ministério da Educação e Desenvolvimento Humano
Programa de Melhoria dos Centros de Saúde nas Zonas Menos Acessíveis	Nas zonas menos acessíveis, distantes dos corredores de transporte, a situação dos centros de saúde será melhorada em termos de edifícios, equipamentos e casas para funcionários de saúde, assim como de gestão dos centros de saúde. Neste programa, serão mobilizados primeiramente, esforços e recursos do Governo incluindo o orçamento, de modo a melhorar a situação dos centros de saúde nas zonas menos acessíveis. Em seguida, serão promovidas iniciativas das comunidades de participar nas actividades de cuidados de saúde primários ao nível comunitário.	Niassa e Cabo Delgado	Ministério da Saúde

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Conclusões e Recomendações

1. Conclusões

No âmbito do PEDEC-Nacala, foram formuladas as “Estratégias de Desenvolvimento Integrado” para a Região do Corredor de Nacala, as quais consistem nos seguintes elementos:

- Visão Futura
- Quadro Socioeconómico
- Estrutura Espacial
- Cenários de Desenvolvimento
- Estratégias Globais de Desenvolvimento
- Estratégias Essenciais de Desenvolvimento
- Estratégias Sectoriais
 - Estratégias de Desenvolvimento para Sectores Económicos
 - Estratégias de Desenvolvimento para o Sector de Infraestruturas
 - Estratégias de Desenvolvimento Urbano
 - Estratégias de Gestão Ambiental
 - Estratégias de Desenvolvimento para os Sectores Sociais
 - Estratégias de Desenvolvimento Institucional e Organizacional
- Plano de Acção para os Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo.

Este conjunto de estratégias de desenvolvimento integrado é denominado de “Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala” ou de “Estratégias do PEDEC”.

As Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala foram compiladas através de estudos realizados pela Equipa do PEDEC-Nacala (constituída pela JICA e por contrapartes Moçambicanas), bem como por meio da orientação e do apoio prestados pelo Steering Committee e pelo Grupo de Trabalho, compostos de ministérios e instituições a nível central e a dos governos provinciais.

A formulação das Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala foi feita com uso de uma abordagem em fases. Nas primeiras três fases, os Esboços (o Draft) das Estratégias do PEDEC foram elaborados com as contribuições de vários funcionários governamentais. Na quarta fase, foram organizadas reuniões das partes interessadas nas cinco províncias da Região do Corredor de Nacala para a consulta com as diversas partes interessadas, desde a sociedade civil e do sector privado até as instituições académicas, com vista à recolha de opiniões e comentários sobre o Draft das Estratégias do PEDEC. Na quinta fase, tais opiniões e comentários das partes interessadas foram incorporados nas estratégias de desenvolvimento integrado para a Região do Corredor de Nacala no processo de finalização do relatório do PEDEC-Nacala.

Uma vez que as Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala são multissectoriais, abrangem muitos aspectos e relacionam-se uns com os outros, estas são complicadas. No entanto, é possível iniciar o desenvolvimento na Região do Corredor de Nacala à busca do desenvolvimento dinâmico e inclusivo numa área mais ampla, através da coordenação eficaz e da implementação oportuna de quatro “programas de área” e oito “programas sectoriais” incluindo projectos de alta prioridade.

Muitos dos programas e projectos de alta prioridade das Estratégias de Desenvolvimento do

PEDEC-Nacala não são propostos para serem implementados de forma independente. Estes programas e projectos são formulados de modo a fazer com que aqueles programas e projectos em curso e/ou em perspectiva contribuam para a criação de um sistema de transporte multimodal com maior funcionalidade bem como a promoção mais eficiente do desenvolvimento regional.

Ademais, as Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala constituem um conjunto de estratégias que proporcionam vigorosas forças motrizes para o desenvolvimento, aproveitando-se dos impactos e benefícios do desenvolvimento do Porto de Nacala, da extracção do carvão em Tete e da exploração do gás natural offshore em Cabo Delgado. Com a implementação dos programas e projectos necessários de acordo com as Estratégias do PEDEC, uma economia diversificada poderia ser realizada e os benefícios do desenvolvimento iriam ser distribuídos largamente na região, assim como ao longo do corredor de transporte.

2. Recomendações

As recomendações para a implementação das Estratégias, com base no Estudo do PEDEC-Nacala, consistem em:

(1) Coordenação das Estratégias de Desenvolvimento Integrado

O PEDEC-Nacala consiste num conjunto de estratégias de desenvolvimento integrado compostas de estratégias para vários sectores. Portanto, é necessário que os ministérios relevantes e outras instituições pertinentes, bem como os governos provinciais coordenem uns com os outros de modo a permitir uma implementação integrada das estratégias de desenvolvimento.

(2) Monitoria e Partilha de Informações

Para coordenar a promoção do desenvolvimento integrado, é necessário monitorar não apenas a preparação da implementação das estratégias mas também a situação da própria implementação. Tal monitoria deve compreender os aspectos social, económico e ambiental. Os resultados da monitoria devem ser partilhados entre as instituições governamentais relevantes e outras partes interessadas com vista a uma coordenação proactiva e efectiva.

(3) Nova Agência para o Desenvolvimento do Corredor de Nacala

A fim de promover o desenvolvimento integrado por meio da coordenação entre os diferentes sectores e actores e implementar as Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala, um novo mecanismo de coordenação é necessário. A criação de uma nova agência encarregue da coordenação e promoção do desenvolvimento integrado é uma das soluções com vista a responder aos problemas que irão surgir. A nova agência para o PEDEC-Nacala, quando criada, deve ser dotada de uma clara autoridade de modo a permitir que coordene e promova, com eficiência, a implementação das Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala visando o desenvolvimento integrado.

(4) Estratégias Essenciais de Desenvolvimento a Serem Implementadas a Curto e Médio Prazo

O PEDEC-Nacala formulou as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento, as quais devem ser, em primeiro lugar, implementadas a curto e a médio prazo. O PEDEC-Nacala proporcionou as ideias de projectos de alta prioridade que estão de acordo com as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento. Com a preparação e execução de tais projectos de alta prioridade, o desenvolvimento regional iniciará e acarretará o desenvolvimento dinâmico e inclusivo numa área mais ampla da região.

(5) Tratamento das Questões Sociais, Ambientais e Económicas Emergentes

Os problemas sociais e ambientais que podem ser causados pelo rápido desenvolvimento de grande escala, assim como as mudanças nas necessidades de serviços sociais na Região do Corredor de Nacala, devem ser tratados de maneira oportuna. As medidas para a solução de alguns desses problemas estão incluídas nas Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala, enquanto que os outros não são abrangidos pelo PEDEC-Nacala. Assim, as respostas flexíveis aos problemas económicos, sociais e ambientais a surgirem, bem como às necessidades devem ser dadas por meio da monitoria da situação das mudanças sociais, económicas e ambientais.

(6) Formulação e Preparação dos Projectos para a Implementação das Estratégias de Desenvolvimento

O PEDEC-Nacala proporciona as ideias referentes aos projectos de alta prioridade visando a implementação das Estratégias Essenciais de Desenvolvimento que abrangem vários sectores. Para a concretização da implementação, são necessárias a formulação e a preparação dos projectos que são viáveis dos pontos de vista técnico, económico, social e financeiro.

(7) Participação e Envolvimento das Partes Interessadas

Na fase de planificação e implementação dos projectos, várias partes interessadas (órgãos governamentais, sociedade civil, sector privado, grupos empresariais e instituições académicas) devem ser envolvidas. A sua participação assim como a contribuição são essenciais para o desenvolvimento sustentável.

(8) Participação Comunitária e Considerações de Género

Na fase de implementação das Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala, a participação comunitária e a integração da perspectiva de género devem ser promovidas.

As Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala são desenhadas com vista a diversificar as actividades económicas e as oportunidades de desenvolvimento aproveitando o desenvolvimento de grande escala do carvão e do gás natural, assim como do sector logístico e do sector industrial. No entanto, os benefícios às comunidades e as oportunidades para as mulheres não são automaticamente garantidos no rápido desenvolvimento económico e nas crescentes oportunidades de desenvolvimento. Assim, esforços pela participação comunitária bem como pela integração da perspectiva de género são importantes a fim de garantir que as comunidades recebam benefícios substanciais do desenvolvimento e que as mulheres e os homens gozem de oportunidades iguais para participar no desenvolvimento.

(9) Estratégias de Comunicação

Se as Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala forem implementadas, um grande número de pessoas, grupos e empresas será afectado pelas mudanças na economia, na sociedade e no ambiente, a razão pela qual as Estratégias de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala, bem como as suas abordagens e actividades devem ser amplamente compreendidas de forma adequada. Na fase de implementação das estratégias, será igualmente necessário partilhar informações a respeito dos resultados da monitoria da situação dos projectos e das actividades de desenvolvimento. São necessárias a formulação e a implementação das estratégias de comunicação de modo a assegurar as comunicações apropriadas entre as diversas partes interessadas.

(10) Política e Plano de Uso da Terra para as Florestas

Uma política global de uso da terra com vista à protecção, desenvolvimento e utilização das florestas é necessária. A expansão das terras agrícolas e a protecção das florestas devem ser reguladas por meio da política e do plano de uso da terra deste tipo. Actualmente Moçambique não possui tal política nem plano de uso da terra estabelecido, o que leva à situação em que as alterações no uso da terra tenham que ser decididas por revisões ocasionais, conforme o caso, quando um DUAT ou uma concessão por recursos minerais é exigido.

(11) Repartição das Receitas de Estado Provenientes dos Direitos de Exploração e Impostos Corporativos sobre os Empreendimentos de Mineração

Os direitos de exploração (royalties) e os impostos fiscais devem ser adequadamente arrecadados dos empreendimentos de mineração e de outras actividades de desenvolvimento de grande escala na Região do Corredor de Nacala. Tais receitas de estado devem ser redistribuídas, duma maneira equilibrada, para as medidas destinadas à solução dos problemas sociais e ambientais previstos, bem como à melhoria dos serviços sociais em termos quantitativos e qualitativos.