

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

Texto Principal: Volume 1

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

Texto Principal: Volume 1

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

# O Projecto das Estratégias de Desenvolvimento Económico do Corredor de Nacala na República de Moçambique

## Relatório Final de Estudo Texto Principal

### ÍNDICE

#### Texto Principal: Volume 1

	<u>Página</u>
<b>Sumário Executivo .....</b>	<b>[1]</b>
<b>PARTE I INTRODUÇÃO</b>	
<b>Capítulo 1 Introdução .....</b>	<b>1-1</b>
1.1 PEDEC-Nacala .....	1-1
1.2 Historial do PEDEC-Nacala .....	1-1
1.3 Metas e Objectivos do PEDEC-Nacala .....	1-3
1.4 Princípios Norteadores do PEDEC-Nacala .....	1-4
1.5 Abordagem do PEDEC-Nacala.....	1-7
1.6 Área de Estudo (Região do Corredor de Nacala).....	1-8
1.7 Enquadramento e Organizações do Projecto .....	1-9
1.8 Processo e Cronograma para a Formulação das Estratégias do PEDEC-Nacala.....	1-11
1.8.1 Fases do PEDEC-Nacala.....	1-11
1.8.2 Reuniões do Steering Committee e do Grupo de Trabalho .....	1-11
1.9 Organização do Relatório Final .....	1-12
<b>PARTE II CONDIÇÕES ACTUAIS</b>	
<b>Capítulo 2 Condições Actuais de Moçambique e Países Vizinhos .....</b>	<b>2-1</b>
2.1 Condições Actuais de Moçambique.....	2-1
2.1.1 Situação Socioeconómica.....	2-1
2.1.2 Planos de Desenvolvimento Existentes a Nível Nacional .....	2-3
2.2 Moçambique e os Países Vizinhos .....	2-5
2.3 Características Espaciais de Moçambique, Malawi e Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala.....	2-6
2.3.1 Malawi e o Corredor de Nacala .....	2-6
2.3.2 Zâmbia e o Corredor de Nacala .....	2-7
2.3.3 Centros Urbano ao longo do Corredor de Nacala.....	2-7
2.4 Condições Actuais de Malawi ao Longo do Corredor de Nacala .....	2-9
2.5 Actuais Condições da Zâmbia no Corredor de Nacala.....	2-12
2.6 Desenvolvimento dos Corredores Internacionais.....	2-16
<b>Capítulo 3 Condições Actuais da Região do Corredor de Nacala.....</b>	<b>3-1</b>
3.1 Condições Naturais e Recursos Hídricos da Região do Corredor de Nacala.....	3-1

3.2	Situação Socioeconómica da Região do Corredor de Nacala .....	3-5
3.2.1	População .....	3-5
3.2.2	Tendência do Crescimento Económico no Passado .....	3-6
3.2.3	Mão-de-obra.....	3-8
3.2.4	Pobreza e Desigualdade.....	3-9
3.3	Centros Urbanos na Região do Corredor de Nacala .....	3-11
3.4	Padrão Espacial da Região do Corredor de Nacala.....	3-14
3.4.1	Uso da Terra.....	3-14
3.4.2	Distribuição de Povoados.....	3-16
3.4.3	Rede de Transporte .....	3-16
3.4.4	Acessibilidade .....	3-18
3.4.5	Áreas de Concessão Mineral e Florestal .....	3-19
3.5	Características das Cinco Províncias.....	3-21
3.5.1	Resumo dos Principais Indicadores.....	3-21
3.5.2	Resumo sobre as Cinco Províncias.....	3-23
3.6	Oportunidades de Desenvolvimento Emergentes na Região do Corredor de Nacala .....	3-26
3.6.1	Mineração do Carvão e Seu Transporte para a Exportação.....	3-26
3.6.2	Exploração do Gás Natural e Produção de GNL para a Exportação.....	3-28
3.6.3	Crescente Investimento e Desenvolvimento da Zona Económica Especial (ZEE) de Nacala .....	3-29
3.6.4	Principais Projectos de Transporte como Forças Motrizes do Desenvolvimento Regional .....	3-30
<b>Capítulo 4</b>	<b>Condições Actuais dos Sectores Económicos .....</b>	<b>4-1</b>
4.1	Sector Agrícola.....	4-1
4.1.1	Condições Actuais do Sector Agrícola .....	4-1
4.1.2	Políticas e Programas para o Sector Agrícola .....	4-4
4.2	Sector Florestal.....	4-6
4.2.1	Condições Actuais do Sector Florestal .....	4-6
4.2.2	Políticas e Programas para o Sector Florestal .....	4-7
4.3	Sector de Mineração .....	4-9
4.3.1	Condições Existentes na Área dos Recursos Minerais.....	4-9
4.4	Sector de Gás Natural .....	4-12
4.4.1	Situação Actual das Reservas do Gás Natural em Moçambique.....	4-12
4.4.2	Gás Natural para Geração de Energia e Indústrias Químicas .....	4-14
4.4.3	Plano Director do Gás Natural de Moçambique.....	4-16
4.5	Sector da Indústria de Processamento .....	4-17
4.5.1	Condições Actuais do Sector da Indústria de Processamento.....	4-17
4.5.2	Características por Província.....	4-18
4.6	Sector de Logística.....	4-20
4.6.1	Condições Actuais do Sector de Logística .....	4-20
4.6.2	Quadro Institucional.....	4-20
4.6.3	Rede de Transporte e Logística.....	4-23
4.6.4	Volume de Carga.....	4-24
4.6.5	Operações Aduaneiras e Pontos de Fronteira.....	4-26
4.7	Sector de Turismo .....	4-28

4.7.1	Condições Actuais do Sector Turístico.....	4-28
4.7.2	Política e Planos para o Desenvolvimento Turístico .....	4-30
4.8	Promoção de Investimentos .....	4-32
4.8.1	Situação Actual da Promoção de Investimentos.....	4-32
4.8.2	Leis e Medidas de Incentivo para a Promoção de Investimento .....	4-33
4.8.3	Clima de Investimento.....	4-34
4.8.4	Órgãos Relacionados com a Promoção de Investimento.....	4-35
4.8.5	Zona Económica Especial de Nacala .....	4-35
<b>Capítulo 5 Condições Actuais das Infraestruturas .....</b>		<b>5-1</b>
5.1	Estradas.....	5-1
5.1.1	Sistema e Política de Estradas .....	5-1
5.1.2	Condições Actuais das Estradas.....	5-3
5.1.3	Programas e Projectos Existentes no Sector de Estradas .....	5-4
5.2	Linhas Férreas .....	5-7
5.2.1	Condições Actuais das Linhas Férreas em Moçambique .....	5-7
5.2.2	Projectos em Curso e em Planificação para o Sistema Ferroviário.....	5-9
5.3	Portos.....	5-11
5.3.1	Portos de Moçambique.....	5-11
5.3.2	Porto de Nacala .....	5-13
5.3.3	Porto de Pemba .....	5-17
5.3.4	Porto de Palma .....	5-19
5.4	Recursos Hídricos.....	5-21
5.4.1	Condições Actuais dos Recursos Hídricos.....	5-21
5.4.2	Demanda da Água .....	5-23
5.5	Sector da Energia .....	5-27
5.5.1	Condições Actuais do Sector Energético.....	5-27
5.5.2	Situação de Abastecimento de Energia.....	5-29
5.6	Sector das Telecomunicações .....	5-32
5.6.1	Condições Actuais do Sector das Telecomunicações em Moçambique .....	5-32
5.6.2	Condições Actuais do Sector das Telecomunicações na Região do Corredor de Nacala.....	5-34
5.6.3	Projectos em Curso no Sector das Telecomunicações.....	5-34
5.6.4	Projectos em Planificação para o Sector das Telecomunicações.....	5-35
5.7	Abastecimento de Água Rural.....	5-36
5.7.1	Condições Actuais do Abastecimento de Água Rural.....	5-36
5.7.2	Sistema de Manutenção das Fontes de Água para o Abastecimento Rural.....	5-37
5.7.3	Política e Órgãos Responsáveis pelo Abastecimento de Água Rural.....	5-38
5.7.4	Planos e Programas Existentes para o Abastecimento de Água Rural.....	5-38
<b>Capítulo 6 Condições Actuais dos Principais Centros Urbanos.....</b>		<b>6-1</b>
6.1	Introdução.....	6-1
6.2	Cidade de Nacala e Distrito de Nacala-à-Velha.....	6-1
6.2.1	Situação Actual da Cidade de Nacala e do Distrito de Nacala-à-Velha .....	6-1
6.2.2	Estrutura Urbana e Sistema de Transporte da Cidade de Nacala e do Distrito de Nacala-à-Velha .....	6-1

6.2.3	Serviços Públicos de Necessidade Básica na Cidade de Nacala e no Distrito de Nacala-à-Velha .....	6-3
6.2.4	Questões de Planeamento para a Cidade de Nacala e o Distrito de Nacala-à-Velha .....	6-5
6.2.5	Condições Actuais da Gestão de Resíduos Sólidos na Cidade de Nacala .....	6-8
6.3	Cidade de Nampula e Seus Arredores.....	6-10
6.3.1	Situação Actual da Cidade de Nampula e Seus Arredores.....	6-10
6.3.2	Estrutura Urbana e Sistema de Transporte da Cidade de Nampula e Seus Arredores .....	6-11
6.3.3	Serviços Públicos de Necessidade Básica na Cidade de Nampula e nos Seus Arredores .....	6-13
6.3.4	Questões de Planificação para a Cidade de Nampula e Seus Arredores .....	6-14
6.4	Cidade de Cuamba.....	6-16
6.4.1	Situação Actual da Cidade de Cuamba .....	6-16
6.4.2	Estrutura Urbana e Sistema de Transporte da Cidade de Cuamba.....	6-16
6.4.3	Serviços Públicos de Necessidade Básica na Cidade de Cuamba.....	6-17
6.4.4	Questões de Planeamento para a Cidade de Cuamba .....	6-18
6.5	Outros Centros Urbanos Principais .....	6-19
6.5.1	Cidade de Lichinga .....	6-19
6.5.2	Cidade de Pemba .....	6-22
<b>Capítulo 7</b>	<b>Condições Actuais do Meio Ambiente.....</b>	<b>7-1</b>
7.1	Situação Actual do Ambiente.....	7-1
7.1.1	Reservas Florestais e Desmatamento .....	7-1
7.1.2	Degradação dos Recursos Marinhos e Costeiros.....	7-1
7.1.3	Degradação da Terra .....	7-2
7.1.4	Gestão Inadequada dos Recursos Hídricos, Poluição da Água e Saneamento.....	7-2
7.1.5	Perda de Biodiversidade e Serviços de Ecossistema .....	7-2
7.1.6	Poluição do Ar (Poluição do Ar nos Ambientes Interior e Exterior) .....	7-2
7.1.7	Carga Química .....	7-2
7.1.8	Uso Ilegal e Insustentável da Fauna Bravia e o Conflito Homem – Animal.....	7-2
7.1.9	Desertificação devido à Seca e Práticas de Limpeza da Terra .....	7-3
7.1.10	Agricultura.....	7-3
7.1.11	Riscos de Desastres Naturais.....	7-3
7.2	Quadro Institucional para o Ambiente .....	7-4
7.2.1	Estruturas Administrativas do Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental (MICOA).....	7-4
7.2.2	Conselho Nacional de Desenvolvimento Sustentável.....	7-5
7.2.3	Estrutura Administrativa das Direcções Provinciais.....	7-5
7.2.4	Outros Ministérios Relacionados com o Ambiente e Recursos Naturais .....	7-6
7.3	Quadros Legais e Políticas Relacionadas com o Ambiente.....	7-7
7.3.1	Quadros Legais e Políticas sobre o Ambiente.....	7-7
7.3.2	Ambiente nas Políticas/Planos de Desenvolvimento Nacionais e Políticas Sectoriais.....	7-9
7.3.3	Planos do Sector Ambiental .....	7-10
7.3.4	Sistema de Controlo da Poluição .....	7-10
7.3.5	Sistema de Conservação da Natureza.....	7-11
7.3.6	Sistema de Avaliação do Impacto Ambiental.....	7-13
7.3.7	Sistema de Avaliação Ambiental Estratégica .....	7-14

7.3.8	Mercado de Carbono e Aquecimento Global (MDL e REDD).....	7-15
7.3.9	Programa/Projectos de Desenvolvimento Sustentável.....	7-15
7.4	Iniciativas e Programas/Projectos em Curso.....	7-17
7.4.1	Iniciativa da Pobreza e Meio Ambiente (IPMA).....	7-17
7.4.2	Pagamentos por Serviços Ambientais (PSA).....	7-18
<b>Capítulo 8 Condições Actuais da Capacidade Social .....</b>		<b>8-1</b>
8.1	Sector da Educação.....	8-1
8.1.1	Condições Actuais do Sector da Educação .....	8-1
8.1.2	Planos Estratégicos Existentes para o Sector da Educação.....	8-3
8.1.3	Esforços do Governo e Orçamentação para o Sector da Educação .....	8-3
8.2	Sector da Saúde.....	8-5
8.2.1	Condições Actuais do Sector da Saúde .....	8-5
8.2.2	Políticas e Planos Existentes para o Sector da Saúde .....	8-13
8.3	Desenvolvimento de Recursos Humanos para os Sectores Económicos.....	8-14
8.3.1	Condições Actuais da Educação e Formação Técnico-Profissional.....	8-14
8.4	Instituições e Organizações.....	8-17
8.4.1	Condições Actuais das Instituições e Organizações .....	8-17
8.4.2	Orçamento do Governo .....	8-19
8.4.3	Desafios .....	8-22
8.5	Situação Social.....	8-24
8.5.1	Introdução.....	8-24
8.5.2	Efeitos Esperados do Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala .....	8-24
8.5.3	Condições Actuais da Estrutura Social.....	8-25
8.5.4	Condições Actuais das Actividades Económicas e Agrícolas, da Subsistência e do Uso da Terra .....	8-27
8.5.5	Situação Actual da Disputa de Terras .....	8-29
8.5.6	Quadros Legais Existentes .....	8-29

### Texto Principal: Volume 2

## **PARTE III VISÃO, METAS DE DESENVOLVIMENTO E QUESTÕES GLOBAIS**

Capítulo 9	Visão e Metas de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala
Capítulo 10	Questões Globais

## **PARTE IV QUADRO PARA O DESENVOLVIMENTO**

Capítulo 11	Quadro Socioeconómico
Capítulo 12	Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala

## **PARTE V ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO**

Capítulo 13	Cenários de Desenvolvimento e Estratégias Globais de Desenvolvimento
Capítulo 14	Estratégias de Desenvolvimento de Sectores Económicos
Capítulo 15	Estratégias de Desenvolvimento do Sector de Infraestrutura
Capítulo 16	Estratégias de Desenvolvimento Urbano



Capítulo 17	Estratégias para a Gestão Ambiental
Capítulo 18	Estratégias de Desenvolvimento da Capacidade Social

## **PART VI PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Capítulo 19	Programas, Projectos e Medidas Prioritários a serem Implementados até 2035
Capítulo 20	Plano de Acção para os Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo

## **PARTE VII AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA**

Capítulo 21	Avaliação Ambiental Estratégica
-------------	---------------------------------

## **Conclusões e Recomendações**

## **APÊNDICES**

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

## LISTA DE FIGURAS

	<u>Página</u>
<b>CAPÍTULO 1</b>	
Figura 1.6.1	Área-Alvo (Área de Estudo) do PEDEC-Nacala ..... 1-9
Figura 1.7.1	Organizações do Projecto ..... 1-10
<b>CAPÍTULO 2</b>	
Figura 2.3.1	Áreas em Moçambique, Malawi e Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala ..... 2-6
Figura 2.3.2	Densidade Populacional por Distrito e População das Principais Cidades ao Redor do Corredor de Nacala ..... 2-8
Figura 2.4.1	Tendências do PIB de Malawi ..... 2-10
Figura 2.5.1	Tendências do PIB da Zâmbia ..... 2-13
Figura 2.5.2	Blocos Agrícolas Propostos na Zâmbia ..... 2-14
Figura 2.6.1	Actuais Corredores do Programa Regional de SDI ..... 2-17
<b>CAPÍTULO 3</b>	
Figura 3.1.1	Temperatura Média Mensal/Precipitação Total Mensal das Capitais das Províncias ..... 3-1
Figura 3.1.2	Altitudes da Região do Corredor de Nacala ..... 3-2
Figura 3.1.3	Mapa Geológico Esquemático da Região do Corredor de Nacala e Seus Arredores ..... 3-3
Figura 3.1.4	Áreas Administradas pelas ARAs e as Principais Bacias na Região do Corredor de Nacala ..... 3-4
Figura 3.3.1	Principais Centros Urbanos na Região do Corredor de Nacala e Países Vizinhos ..... 3-11
Figura 3.3.2	Densidade Demográfica e População nos Postos Administrativos na Região do Corredor de Nacala e Países Vizinhos ..... 3-13
Figura 3.4.1	Actual Uso da Terra na Região do Corredor de Nacala ..... 3-15
Figura 3.4.2	Alterações no Uso da Terra na Região do Corredor de Nacala entre 1994/95 e 2004/05 ..... 3-15
Figura 3.4.3	Distribuição de Povoados na Região do Corredor de Nacala ..... 3-17
Figura 3.4.4	Rede de Transporte na Região do Corredor de Nacala ..... 3-17
Figura 3.4.5	Acessibilidade na Estação Seca ..... 3-18
Figura 3.4.6	Acessibilidade na Estação Chuvosa ..... 3-19
Figura 3.4.7	Concessões Minerais e Florestais ..... 3-20
Figura 3.6.1	Reservas de Carvão na Região do Corredor de Nacala ..... 3-26
Figura 3.6.2	Rotas Existentes e Planificadas para a Exportação do Carvão ..... 3-27
Figura 3.6.3	Concessões de Gás Natural em Áreas Offshore e Onshore da Bacia de Rovuma ..... 3-29
<b>CAPÍTULO 4</b>	
Figura 4.3.1	Mapa de Recursos Minerais de Moçambique ..... 4-9
Figura 4.3.2	Distribuição dos Recursos Minerais na Região do Corredor de Nacala ..... 4-10
Figura 4.3.3	Locais de Operação de Minas na Região do Corredor de Nacala ..... 4-11
Figura 4.4.1	Localização das Concessões de Petróleo e Gás ..... 4-12
Figura 4.4.2	Diagrama Sistemático de Uso do Gás Natural ..... 4-14
Figura 4.6.1	Redes de Logística e Volumes Movimentados ..... 4-23
Figura 4.6.2	Fluxo de Carga em Passagem pelo Porto de Nacala ..... 4-24
Figura 4.6.3	Fluxo de Carga nas Estradas de/para o Porto de Nacala ..... 4-25
Figura 4.6.4	Principais Postos Fronteiriços na Região do Corredor de Nacala ..... 4-26
Figura 4.7.1	Distribuição dos Recursos Turísticos na Região do Corredor de Nacala ..... 4-29
<b>CAPÍTULO 5</b>	
Figura 5.1.1	Corredores Rodoviários Identificados pela RSS ..... 5-2
Figura 5.1.2	Projectos de Estradas Incluídos no PRISE e no PII para a Região do Corredor de Nacala ..... 5-6
Figura 5.2.1	Linhas Férreas que Cercam a Região do Corredor de Nacala ..... 5-7

Figura 5.2.2	Vias Férreas de Transporte de Carvão .....	5-10
Figura 5.3.1	Serviços Marítimos Regulares que Cobrem os Portos de Moçambique .....	5-12
Figura 5.3.2	Localização e Quantidade da Carga Manuseada nos Portos de Moçambique .....	5-13
Figura 5.3.3	Baía de Nacala.....	5-14
Figura 5.3.4	Porto de Nacala .....	5-14
Figura 5.3.5	Quantidade Manuseada de Carga no Porto de Nacala .....	5-16
Figura 5.3.6	Baía de Pemba.....	5-17
Figura 5.3.7	Porto de Pemba .....	5-18
Figura 5.3.8	Baía de Palma.....	5-19
Figura 5.3.9	Profundidade das Águas da Baía de Palma .....	5-20
Figura 5.4.1	Precipitação Média Anual da Região do Corredor de Nacala (mm/ano) .....	5-21
Figura 5.4.2	Áreas da Gestão das ARAs e Principais Bacias Hidrológicas da Região do Corredor de Nacala .....	5-22
Figura 5.4.3	Grandes Barragens e Furos Existentes .....	5-23
Figura 5.5.1	Rede Nacional de Transmissão (2012).....	5-28
Figura 5.5.2	Indicadores de Qualidade da Energia na Região Norte de Moçambique .....	5-30
Figura 5.6.1	Rede da Espinha Dorsal (Esquerda: TDM, Direita: Movitel) .....	5-33
Figura 5.7.1	Percentual da População Abastecida por Tipo de Instalação de Abastecimento de Água.....	5-37

## CAPÍTULO 6

Figura 6.2.1	Locais Propostos para a Zona Franca Industrial .....	6-3
Figura 6.2.2	Plano de Zoneamento Geral do Novo Plano de Estrutura para a Cidade de Nacala .....	6-6
Figura 6.2.3	Infraestruturas Futuras do Novo Plano de Uso da Terra para o Distrito de Nacala-à-Velha .....	6-7
Figura 6.2.4	Zoneamento Futuro de Uso da Terra do Novo Plano de Uso da Terra para o Distrito de Nacala-à-Velha .....	6-7
Figura 6.2.5	Localização dos Depósitos de Lixo na Área da Baía de Nacala .....	6-9
Figura 6.3.1	Uso Actual do Solo do Distrito de Rapale.....	6-10
Figura 6.3.2	Uso Actual do Solo da Cidade de Nampula.....	6-11
Figura 6.3.3	Rede de Transporte Proposta no Plano Parcial de Urbanização.....	6-12
Figura 6.3.4	Zoneamento de Uso da Terra Proposto no Plano Parcial de Urbanização.....	6-13
Figura 6.4.1	Mapa do Inventário do Uso da Terra de Cuamba com Imagens Satélites (2009).....	6-17
Figura 6.5.1	Mapa do Inventário do Uso da Terra de Lichinga .....	6-20
Figura 6.5.2	Actual Estrutura Urbana Básica de Lichinga.....	6-21
Figura 6.5.3	Mapa do Inventário do Uso da Terra de Pemba .....	6-22
Figura 6.5.4	Actual Estrutura Urbana Básica de Pemba .....	6-23

## CAPÍTULO 7

Figura 7.2.1	Organigrama do MICOA .....	7-4
Figura 7.2.2	Organigrama da Agência Nacional de Qualidade e Controlo Ambiental.....	7-5
Figura 7.3.1	Localização dos Parques e Reservas Nacionais no Norte de Moçambique .....	7-13

## CAPÍTULO 8

Figura 8.1.1	Orçamento do Sector da Educação e Sua Execução .....	8-4
Figura 8.4.1	Estrutura Administrativa do Governo de Moçambique .....	8-17
Figura 8.4.2	Custo de Operação, Investimento Interno e Externo do Orçamento do Estado aos Níveis Central, Provincial e Distrital .....	8-20
Figura 8.4.3	Valores do Orçamento do Estado ao Nível Central por Sector.....	8-21
Figura 8.4.4	Valores do Orçamento do Estado ao Nível Provincial por Sector.....	8-22
Figura 8.5.1	Distribuição Étnica na Região do Corredor de Nacala .....	8-25

## LISTA DE TABELAS

Página

### CAPÍTULO 2

Tabela 2.1.1	Tendência Populacional de Moçambique no Passado .....	2-1
Tabela 2.1.2	PIB e PIB per Capita em Moçambique.....	2-1
Tabela 2.1.3	Taxa de Crescimento Anual do PIB por Sector Económico (%) .....	2-2
Tabela 2.1.4	Participação dos Sectores Económicos (%).....	2-2
Tabela 2.1.5	Número da População Economicamente Activa (PEA) em 1997 e em 2007.....	2-2
Tabela 2.2.1	Situação de Moçambique e dos Países Vizinhos .....	2-5
Tabela 2.4.1	Tendência Populacional de Malawi por Região .....	2-9
Tabela 2.4.2	População das Principais Cidades de Malawi ao Longo do Corredor de Nacala .....	2-9
Tabela 2.5.1	Tendência Populacional da Zâmbia por Província, ao Longo do Corredor de Nacala.....	2-12
Tabela 2.5.2	População das Principais Cidades das Províncias da Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala .....	2-12

### CAPÍTULO 3

Tabela 3.2.1	População e Taxa de Crescimento por Província em Moçambique.....	3-5
Tabela 3.2.2	População Urbana e Rural por Província em Moçambique em 2007 .....	3-6
Tabela 3.2.3	PIB Regional e Taxa de Crescimento do PIB Regional por Província em Moçambique .....	3-6
Tabela 3.2.4	Proporção do PIB Regional por Província em Moçambique (1997-2011) .....	3-7
Tabela 3.2.5	PIB Regional per Capita por Província .....	3-7
Tabela 3.2.6	Proporção do PIB Regional por Sector Económico por Província em 2000 e 2011 .....	3-8
Tabela 3.2.7	PEA por Sector Económico por Província em 2007 .....	3-8
Tabela 3.2.8	Taxa de Desemprego por Província em 2004/5.....	3-9
Tabela 3.2.9	Taxa de Pobreza por Província em Moçambique.....	3-9
Tabela 3.2.10	Coefficiente de Gini por Província em Moçambique.....	3-10
Tabela 3.3.1	População Urbana das Principais Cidades nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala .....	3-12
Tabela 3.4.1	Padrão do Uso da Terra na Região do Corredor de Nacala .....	3-14
Tabela 3.5.1	Resumo dos Principais Indicadores nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala .....	3-21
Tabela 3.5.2	Resumo dos Planos de Desenvolvimento Estratégico Provincial para as Cinco Províncias Relacionadas com o Corredor de Nacala .....	3-23
Tabela 3.6.1	Características das Rotas de Exportação do Carvão: Existentes e Planificadas.....	3-27

### CAPÍTULO 4

Tabela 4.1.1	Projeção da Força de Trabalho por Sector Económico na Região do Corredor de Nacala (2007).....	4-1
Tabela 4.1.2	Número de Famílias Agrícolas e Respectiva Área Cultivada em Moçambique.....	4-1
Tabela 4.1.3	Área Cultivada por Escala de Produção e Província .....	4-2
Tabela 4.1.4	Produção das Principais Culturas em Moçambique.....	4-3
Tabela 4.1.5	Produção das Principais Culturas por Província.....	4-3
Tabela 4.2.1	Cobertura Florestal da Região do Corredor de Nacala e Moçambique .....	4-6
Tabela 4.2.2	Projectos de Cooperação Internacional no Sector Florestal.....	4-7
Tabela 4.2.3	Empresas de Plantação Florestal Industrial e Operações na Região do Corredor de Nacala .....	4-8
Tabela 4.3.1	Minas em Operação na Região do Corredor de Nacala.....	4-11
Tabela 4.4.1	Participações nas Áreas de Concessão em Águas Profundas do Rovuma .....	4-13
Tabela 4.4.2	Reservas Prováveis das Áreas 1 e 4 segundo as Estimativas pela ICF .....	4-14
Tabela 4.5.1	Número de Fábricas de Processamento Existentes por Escala em 2007 .....	4-17
Tabela 4.5.2	Valor Agregado Gerado pela Indústria de Processamento por Província em 2011.....	4-17

Tabela 4.5.3	Investimentos na ZEE de Nacala.....	4-18
Tabela 4.6.1	Índice de Desempenho Logístico de Moçambique (2010).....	4-20
Tabela 4.6.2	Tipos de Licença para o Transporte Comercial .....	4-21
Tabela 4.6.3	Origem e Destino do Transporte de Carga (tonelada/dia).....	4-24
Tabela 4.6.4	Postos Fronteiriços Terrestres e Tempo Médio Gasto para a Passagem Aduaneira.....	4-27
Tabela 4.7.1	Número de Visitantes Internacionais/Nacionais e o Número de Noites Dormidas nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala e em Moçambique .....	4-28
Tabela 4.7.2	Principais Recursos Turísticos da Região do Corredor de Nacala .....	4-29
Tabela 4.7.3	Zonas de Interesse Turístico na Região do Corredor de Nacala.....	4-30
Tabela 4.8.1	Valor de Investimento nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala e em Moçambique .....	4-32
Tabela 4.8.2	Valores de Investimento Aprovados para as Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala .....	4-33
Tabela 4.8.3	Benefícios das Zonas de Promoção de Investimento.....	4-34
Tabela 4.8.4	Tendência dos Indicadores “Doing Business” de Moçambique .....	4-34
Tabela 4.8.5	Número de Projectos Aprovados para a ZEE de Nacala .....	4-36

## CAPÍTULO 5

Tabela 5.1.1	Rede de Estradas nas Cinco Províncias.....	5-3
Tabela 5.1.2	Projectos de Estradas Incluídos no PRISE e no PII para a Região do Corredor de Nacala .....	5-5
Tabela 5.2.1	Volume de Transporte de Carga.....	5-9
Tabela 5.2.2	Volume de Transporte de Passageiros .....	5-9
Tabela 5.2.3	Especificações e Situação Actual de Cada Corredor.....	5-10
Tabela 5.3.1	Especificações e Capacidade dos Cais do Sul e do Norte.....	5-15
Tabela 5.3.2	Detalhes da Quantidade Manuseada de Carga no Porto de Nacala (2010 e 2011).....	5-16
Tabela 5.3.3	Registo de Entradas de Embarcações por Tipo de Viagem .....	5-17
Tabela 5.3.4	Detalhes da Quantidade da Carga Manuseada no Porto de Pemba (2010 e 2011).....	5-18
Tabela 5.4.1	Estações de Observação Meteorológica e Hidrológica na Região do Corredor de Nacala.....	5-22
Tabela 5.4.2	Estações de Observação Meteorológica e Hidrológica Geridas pela DNA .....	5-23
Tabela 5.4.3	Fontes de Água para a Cidade de Nampula.....	5-24
Tabela 5.4.4	Fontes de Água para a Cidade de Nacala.....	5-25
Tabela 5.4.5	Fonte de Água para a Cidade de Cuamba.....	5-25
Tabela 5.4.6	Fonte de Água para a Cidade de Pemba .....	5-26
Tabela 5.4.7	Fonte de Água para a Cidade de Lichinga .....	5-26
Tabela 5.5.1	Taxa de Electrificação de Domicílios nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala .....	5-27
Tabela 5.5.2	Lista das Instalações Produtivas de Energia (sob a jurisdição da EDM) .....	5-29
Tabela 5.5.3	Lista das Instalações Produtivas de Energia (fora da jurisdição da EDM).....	5-29
Tabela 5.5.4	Condições da Carga dos Transformadores das Subestações.....	5-30
Tabela 5.6.1	Assinaturas de Telefonias Fixa e Móvel por 100 habitantes em Moçambique .....	5-33
Tabela 5.6.2	Cobertura do Serviço de Telefonia Fixa nos Centros Distritais em 2011 (TDM).....	5-34
Tabela 5.6.3	Sumário dos Projectos do Fundo do Serviço de Acesso Universal.....	5-35

## CAPÍTULO 6

Tabela 6.2.1	Composição Física dos Resíduos Sólidos Colectados em Nacala.....	6-8
--------------	--	-----

## CAPÍTULO 7

Tabela 7.1.1	Visão Geral dos Desastres Naturais em Moçambique (1980-2010).....	7-3
Tabela 7.3.1	Capacidade de Monitoração e Avaliação Ambiental.....	7-10
Tabela 7.3.2	Categorias de Reserva Ambiental em Moçambique .....	7-11
Tabela 7.3.3	Resumo das Reservas Ambientais no Norte de Moçambique.....	7-12
Tabela 7.3.4	Reservas Florestais na Região do Corredor de Nacala .....	7-13
Tabela 7.3.5	Programas de Desenvolvimento Sustentável Propostos no PARP.....	7-15

**CAPÍTULO 8**

Tabela 8.1.1	Indicadores de Educação Relacionados com o IDH de Moçambique em 2010.....	8-2
Tabela 8.1.2	Números de Alunos e Professores e Taxas de Ingresso .....	8-2
Tabela 8.1.3	Índices de Alfabetização e Eficiência do Ensino Primário .....	8-3
Tabela 8.1.4	Situação de Desenvolvimento em 2016.....	8-3
Tabela 8.2.1	Sistema de Saúde em Moçambique .....	8-5
Tabela 8.2.2	Características das Instituições do Sistema de Saúde.....	8-5
Tabela 8.2.3	Situação da Saúde em Moçambique e no Mundo em 2010 .....	8-7
Tabela 8.2.4	Situação Actual da Saúde .....	8-7
Tabela 8.2.5	Número de Unidades Sanitárias do Serviço Nacional de Saúde por Província .....	8-8
Tabela 8.2.6	Número de Unidades Sanitárias do Serviço Nacional de Saúde por Distrito (Província de Niassa) .....	8-9
Tabela 8.2.7	Número de Unidades Sanitárias do Serviço Nacional de Saúde por Distrito (Província de Cabo Delgado) .....	8-9
Tabela 8.2.8	Número de Unidades Sanitárias do Serviço Nacional de Saúde por Distrito (Província de Nampula).....	8-10
Tabela 8.2.9	Número de Unidades Sanitárias do Serviço Nacional de Saúde por Distrito (sete distritos da parte norte da Província da Zambézia).....	8-10
Tabela 8.2.10	Número de Unidades Sanitárias do Serviço Nacional de Saúde por Distrito (Província de Tete) .....	8-11
Tabela 8.2.11	População por Profissional de Saúde nas Províncias, 2007.....	8-11
Tabela 8.2.12	População por Profissional de Saúde nas Províncias, 2012.....	8-12
Tabela 8.3.1	Lista das Instituições de Formação Seleccionadas para os Projectos Pilotos (somente na Região do Corredor de Nacala) .....	8-16
Tabela 8.4.1	Cargos-Chave de Cada Governo Local.....	8-17
Tabela 8.4.2	Planos de Desenvolvimento aos Níveis Central, Provincial e Distrital .....	8-18
Tabela 8.4.3	Custo de Operação, Investimento Interno e Externo do Orçamento do Estado aos Níveis Central, Provincial e Distrital .....	8-20
Tabela 8.4.4	Valores do Orçamento do Estado ao Nível Central por Sector.....	8-21
Tabela 8.4.5	Valores do Orçamento do Estado ao Nível Provincial por Sector.....	8-22
Tabela 8.5.1	Efeitos Esperados do Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala Promovido pelo PEDEC-Nacala .....	8-24
Tabela 8.5.2	Distribuição dos Membros Activos de Famílias Agregadas em Cada Tipo de Actividade Laboral por Localização .....	8-27
Tabela 8.5.3	Problemas Identificados nas Comunidades .....	8-29

## LISTA DE ABREVIATURAS

AAE.....	Avaliação Ambiental Estratégica	DIMAN.....	Direcção de Manutenção de ANE
AAI .....	Avaliação Ambiental Inicial	DINAPOT...	Direcção Nacional de Planeamento e Ordenamento Territorial
AIA .....	Avaliação do Impacto Ambiental	DINET .....	Direcção Nacional do Ensino Técnico Profissional
ABS .....	Access and Benefit Sharing (Acesso e Repartição de Benefícios)	DGM .....	Reunião do Grupo de Discussão (Discussion Group Meeting)
ADCN .....	Agência para o Desenvolvimento do Corredor de Nacala	DNA .....	Direcção Nacional de Águas
ADM.....	Aeroportos de Moçambique	DNTF .....	Direcção Nacional de Terras e Florestas
AFCAP.....	Programa de Acesso Comunitário Africano	DPANE .....	Delegação Provincial de ANE
AfDB .....	Banco Africano de Desenvolvimento	DPCA .....	Direcção Provincial para a Coordenação da Acção Ambiental
AIA .....	Avaliação do Impacto Ambiental	DPOPH.....	Direcção Provincial das Obras Públicas e Habitação
AIAS.....	Administração de Infraestruturas de Água e Saneamento	DTI.....	Department of Trade and Industry of South Africa (Departamento do Comércio e Indústria da África do Sul)
AIFM .....	Avaliação Integrada das Florestas de Moçambique	DUAT.....	Direito de Uso e Aproveitamento da Terra
ANE.....	Administração Nacional de Estradas	EDM .....	Electricidade de Moçambique
APS .....	Atenção Primária à Saúde	EFA .....	Education for All (Educação para Todos)
APIT's .....	Áreas Prioritárias para o Investimento em Turismo	ENDE.....	Estratégia Nacional de Desenvolvimento
ARA .....	Administração Regional de Águas	ENH.....	Empresa Nacional de Hidrocarbonetos
ARA-C .....	ARA-Centro	EP .....	Educação Primária
ARA-CN .....	ARA-Centro Norte	ES .....	Educação Secundária
ARA-N .....	ARA-Norte	ETP.....	Ensino Técnico-Profissional (TVE: Technical and Vocational Education)
ARA-S.....	ARA-Sul	EUA.....	Estados Unidos da América
ARA-Z.....	ARA-Zambeze	EV .....	Estudo de Viabilidade
ASNANI .....	Projecto Integrado de Abastecimento de Água e Saneamento para Nampula e Niassa	FAO .....	Organização para a Alimentação e a Agricultura
ASP .....	Provedor de Serviços Aplicação	FEMATRO..	Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários
ASPS.....	Agriculture Sector Programme Support	FIDA .....	Fundo Internacional para o Desenvolvimento Agrícola
ASTRA.....	Associação de Transporte	FIPAG .....	Fundo de Investimento e Património do Abastecimento de Água
AusAID.....	Agência Australiana para o Desenvolvimento Internacional	FMI.....	Fundo Monetário Internacional
BAD .....	Banco Africano de Desenvolvimento	FUNAE.....	Fundo de Energia
CBD.....	Central Business District (Centro Financeiro)	GAZEDA...	Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado
CDN .....	Corredor de Desenvolvimento do Norte	GIRH.....	Gestão Integrada dos Recursos Hídricos
CE.....	Comissão Europeia	GIS .....	Geographic Information System (Sistema de Informação Geográfica (SIG))
CENACARTA	Centro Nacional de Cartografia e Teledeteccção	GNL.....	Gás Natural Liquefeito
CEPAGRI ..	Centro de Promoção da Agricultura	GPS .....	Global Positioning System (Sistema de Posicionamento Global)
CFM .....	Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique	GSM .....	Global System for Mobile Communications (Sistema Global para Comunicações Móveis)
CFP .....	Centro de Formação Profissional	GTL .....	Gás para Líquido
CIDA .....	Agência Canadense para o Desenvolvimento Internacional	HCB.....	Hidroeléctrica de Cahora Bassa
CIQ.....	Customs, Immigration, and Quarantine (Alfândegas, Imigração e Quarentena)	HIV/SIDA...	Vírus da Imunodeficiência Humana / Síndrome da Imunodeficiência Adquirida
CNA .....	Comissão Nacional do Ambiente	HIZA.....	Hanoi Autoridade para Parques Industriais e Zonas Francas Industriais
CNAM .....	Conselho Nacional para o Avanço da Mulher	ICR .....	Relatório Inicial
CNG .....	Compressed Natural Gas	IDH.....	Índice de Desenvolvimento Humano
COMESA ..	Mercado Comum para a África Oriental e Austral	IFC .....	Corporação Financeira Internacional
CPI .....	Centro de Promoção de Investimentos	IFTRAB .....	Inquérito Integrado à Força de Trabalho
DANIDA...	Danish International Development Agency (Agência Dinamarquesa para o Desenvolvimento Internacional)	IIAM .....	Instituto de Investigação Agrária de Moçambique
DAS.....	Departamento de Água e Saneamento		
DEPOT .....	Departamento de Planeamento e Ordenamento Territorial		
DFID .....	Departamento para o Desenvolvimento Internacional do Reino Unido		

INAM.....	Instituto Nacional de Meteorologia	MPD .....	Ministério da Planificação e Desenvolvimento
INATUR.....	Instituto Nacional do Turismo	MPI.....	Ministério do Planeamento e Investimento de Vietnam
INATTER .....	Instituto Nacional dos Transportes Terrestres	MT .....	Metical
INAV.....	Instituto Nacional de Viação	MTC .....	Ministério dos Transportes e Comunicações
INCM.....	Instituto Nacional das Comunicações de Moçambique	MTPA.....	Milhões de Toneladas Anuais
INE.....	Instituto Nacional de Estatística	MW .....	Megawatt
INEFP .....	Instituto Nacional de Emprego e Formação Profissional	NEDO.....	New Energy and Industrial Technology Development Organisation (Organização de Desenvolvimento de Novas Energias e Tecnologia Industrial )
IP .....	Protocolo de Internet	NBIP .....	Parque Industrial de Noi Bai
IPEME.....	Instituto para a Promoção das Pequenas e Médias Empresas	NEPAD .....	Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (New Partnership for Africa's Development)
IPMA .....	Iniciativa da Pobreza e Meio Ambiente	NEMP.....	National Environmental Management Programme (Programa Nacional de Gestão Ambiental)
IPP .....	Independent Power Producer (Produtor Independente de Energia Eléctrica)	NGN .....	Rede de Nova Geração (Next Generation Network)
IPPF.....	Infrastructure Project Preparation Facility (Mecanismo de Preparação de Projectos de Infraestruturas)	NPO.....	Nonprofit Organisation (Organização sem Fins Lucrativos)
ITR .....	Relatório Interino	NRW .....	Água sem Facturação (Non-Revenue Water)
IUCN .....	União Internacional para a Conservação da Natureza	NSO.....	National Statistical Office, Malawi (Agência Nacional de Estatísticas de Malawi)
JICA .....	Agência Japonesa de Cooperação Internacional	OD.....	Origem-Destino
LAN.....	Rede Local	ODM.....	Objectivos de Desenvolvimento do Milénio
MAE .....	Ministério da Administração Estatal	OMS .....	Organização Mundial da Saúde
MASA .....	Ministério da Agricultura e Segurança Alimentar	ONG .....	Organização Não Governamental
MCA .....	Millennium Challenge Account (Conta do Desafio do Milénio)	OSBP .....	One Stop Border Post (Fronteira de Paragem Única)
MCC .....	Millennium Challenge Corporation (Corporação do Desafio do Milénio)	PA .....	Posto Administrativo
MDL .....	Mecanismo de Desenvolvimento Limpo	PAEI .....	Política Agrícola e Estratégia de Implementação
ME .....	Ministério da Energia	PAPA.....	Plano de Acção para a Produção de Alimentos
MEF.....	Ministério da Economia e Finanças	PARP.....	Plano de Acção para a Redução da Pobreza
MIC .....	Ministério da Indústria e Comércio	PARPA.....	Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta
MICE .....	Meetings, Incentives, Conferences, and Exhibitions (Encontros, Incentivos, Conferências ou Convenções e Exposições)	PCD .....	Portos de Cabo Delgado
MICOA.....	Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental	PEA .....	População Economicamente Activa
MICS .....	Multiple Indicator Cluster Survey (UNICEF) (Inquérito de Indicadores Múltiplos)	PEAD .....	Polietileno de Alta Densidade
MCTUR .....	Ministério da Cultura e Turismo	PEBD .....	Polietileno de Baixa Densidade
MINAG.....	Ministério da Agricultura	PECODA .....	Programa de Educação, Comunicação e Divulgação Ambiental
MINED.....	Ministério da Educação	PEDEC-Nacala .....	Projecto das Estratégias de Desenvolvimento Económico do Corredor de Nacala
MINEDH.....	Ministério da Educação e Desenvolvimento Humano	PEDSA .....	Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Sector Agrário
MIPAR.....	Manual de Implementação de Projectos de Abastecimento de Água Rural	PEP.....	Plano Estratégico Provincial
MIREM.....	Ministério dos Recursos Minerais	PEPIP .....	Plano Estratégico para a Promoção do Investimento Privado
MIREME.....	Ministério dos Recursos Minerais e Energia	PESA-ASR.....	Plano Estratégico do Sector de Águas – Água e Saneamento Rural
MISAU .....	Ministério da Saúde	PGA .....	Plano de Gestão Ambiental
MITADER .....	Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural	PIB .....	Produto Interno Bruto
MITRAB .....	Ministério do Trabalho	PII .....	Programa Integrado de Investimentos
MITUR .....	Ministério do Turismo	PLMN.....	Public Land Mobile Network (Rede Pública de Telecomunicação Móvel)
MLIT .....	Ministério da Terra, Infraestruturas, Transportes e Turismo	PMEs.....	Pequenas e Médias Empresas
MoFA.....	Ministério dos Negócios Estrangeiros do Japão	PNUD.....	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
MOPH .....	Ministério das Obras Públicas e Habitação	PPP.....	Parceria Público-Privada
MOPH .....	Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos (ex-Ministério das Obras Públicas e Habitação)	PPP.....	Política, Plano e Programa



PR .....	Relatório de Progresso	SVC .....	Compensador Estático VAR (Static VAR (Volt-ampere reactive))
PRISE .....	Programa Integrado do Sector de Estradas	SWOT .....	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças)
PROMER .....	Programa de Promoção de Mercados Rurais	TAZARA .....	Tanzania-Zambia Railway Authority
ProPESCA .....	Projecto de Promoção da Pesca Artesanal	TBI .....	Taxa Bruta de Ingresso
ProSAVANA .....	Programa de Cooperação Tripartida para o Desenvolvimento Agrícola da Savana Tropical em Moçambique	TCTP .....	Programa de Treinamento em Terceiros Países
PSE .....	Pagamento por Serviços do Ecossistema	TDM .....	Telecomunicações de Moçambique
PSTN .....	Public Switched Telephone Network (Rede Telefónica Pública Comutada)	TEU .....	Unidade Equivalente a Vinte Pés
PVC .....	Policloreto de Vinila	TFCA .....	Trans Frontier Conservation Areas (Áreas de Conservação Transfronteiriça)
rai .....	Investimento Responsável em Sistemas Agrícolas e Alimentares (Responsible Investment in Agriculture and Food System)	TIA .....	Trabalho de Inquérito Agrícola
RD .....	Registo das Discussões	TIC .....	Tecnologia da Informação e Comunicação
REDD .....	Redução das Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal	TLI .....	Taxa Líquida de Ingresso
ROW .....	Direito de Passagem (Right of Way)	TLIP .....	Parque Industrial de Thang Long
RSC .....	Responsabilidade Social Corporativa	TRL .....	Transport Research Laboratory, UK (Laboratório de Pesquisas de Transporte do Reino Unido)
RSDIP .....	Programa Regional de SDI	TVET .....	Educação e Formação Técnico-Profissional (Technical and Vocational Education and Training)
RSS .....	Estratégia do Sector de Estradas (Road Sector Strategies)	UA .....	União Africana
SACMEQ .....	The Southern and Eastern Africa Consortium for Monitoring Educational Quality (Consórcio para Monitoramento da Qualidade Educacional na África Austral e Oriental)	UAE .....	Emirados Árabes Unidos
SADC .....	Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral	UCODIN .....	Unidade de Coordenação do Desenvolvimento Integrado de Nampula
SADCC .....	Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral	UE .....	União Europeia
SAIDI .....	System Average Interruption Duration Index (Duração Média das Interrupções do Sistema)	UIT .....	União Internacional de Telecomunicações
SAIFI .....	System Average Interruption Frequency Index (Frequência Média de Interrupções do Sistema)	UNESCO .....	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
SARI .....	System Average Restoration Index (Tempo Médio de Reposição de Serviço do Sistema)	UN-HABITAT .....	Programa das Nações Unidas para Habitação Humana
SC .....	Steering Committee (Comissão Directiva)	UNICEF .....	Fundo das Nações Unidas para a Infância
SCADA .....	Supervisory Control and Data Acquisition (Sistemas de Supervisão e Aquisição de Dados)	UNIDO .....	Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial
SDC .....	Agência Suíça para o Desenvolvimento e Cooperação	USAID .....	Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional
SDCN .....	Sociedade de Desenvolvimento do Corredor de Nacala	USD .....	Dólar dos Estados Unidos
SDI .....	Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (Spatial Development Initiatives)	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)
SDP .....	Programa de Desenvolvimento Espacial (Spatial Development Programme)	VSIP .....	Parque Industrial de Vietnam-Cingapura
SDPI .....	Serviços Distritais de Planificação e Infraestrutura	WASIS .....	Additional Financing for the Water Services and Institutional Support
SIDA .....	Síndrome Da Imuno-Deficiência Adquirida	WG .....	Grupo de Trabalho (Working Group)
SPFFB .....	Serviço Provincial de Florestas e Fauna Bravia	WWW .....	Rede Mundial de Computadores
SPGC .....	Serviço Provincial de Geografia e Cadastro	ZAE .....	Zoneamento Agro-ecológico National
SNS .....	Serviço Nacional de Saúde	ZEE .....	Zona Económica Especial
		ZFI .....	Zona Franca Industrial
		ZIT .....	Zona de Interesse Turístico
		ZMM-GT .....	Triângulo de Desenvolvimento Zâmbia, Malawi e Moçambique

# SUMÁRIO EXECUTIVO



## 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 (Gás para Líquido), 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"> <li>• Área da Baía de Nacala (927.000): Cidade Internacional de Primeira Classe para os Negócios, Indústria e Turismo, Um Novo Portão para a África</li> </ul>
Centro Urbano Secundário (Nacional e Regional)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grande Nampula (1.329.000): Polo Regional de Crescimento para a Região Norte de Moçambique</li> <li>• Cidade de Cuamba (267.000): Centro Regional Logístico e Industrial do Interior</li> <li>• Cidade de Tete com Moatize (567.000): Centro Regional Administrativo e de Negócios do Interior com a Base de Apoio à Mineração do Carvão</li> </ul>
Centro Urbano Terciário (Provincial)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 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</li> </ul>
Centro Urbano Quaternário (Subprovincial)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angoche: Centro Comercial e de Serviços</li> <li>• Gurué: Centro Comercial e de Serviços</li> <li>• Mocuba: Centro Comercial, Industrial e de Serviços com a Base de Produção Industrial</li> <li>• Palma: Centro Comercial, Industrial e de Serviços para a Exploração do Gás Natural, com a Base Industrial Química</li> </ul>

## **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.

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

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

## 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.



**PARTE I**  
**INTRODUÇÃO**



# 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 acessíveis, 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 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)<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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.

económicos, de infraestruturas e de serviços sociais. As Estratégias do PEDEC são preparadas para levantar os 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 o PEDEC-Nacala representam um conjunto de declarações a respeito dos “valores” que têm sido desenvolvidos e usados para pensar sobre o futuro da Região do Corredor de Nacala e também para formular as estratégias do 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 onnipotente 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<sup>2</sup>.

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

---

<sup>2</sup> 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.

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)<sup>3</sup>**

A avaliação ambiental estratégica foi feita em paralelo com a formulação de estratégias no âmbito do PEDEC-Nacala. A avaliação e a selecção dos cenários de desenvolvimento foram realizadas por meio da observação dos seus impactos ambientais e sociais, assim como dos outros aspectos. Além disso, 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 de 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.

## **(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 de Estudo (Região do Corredor de Nacala)**

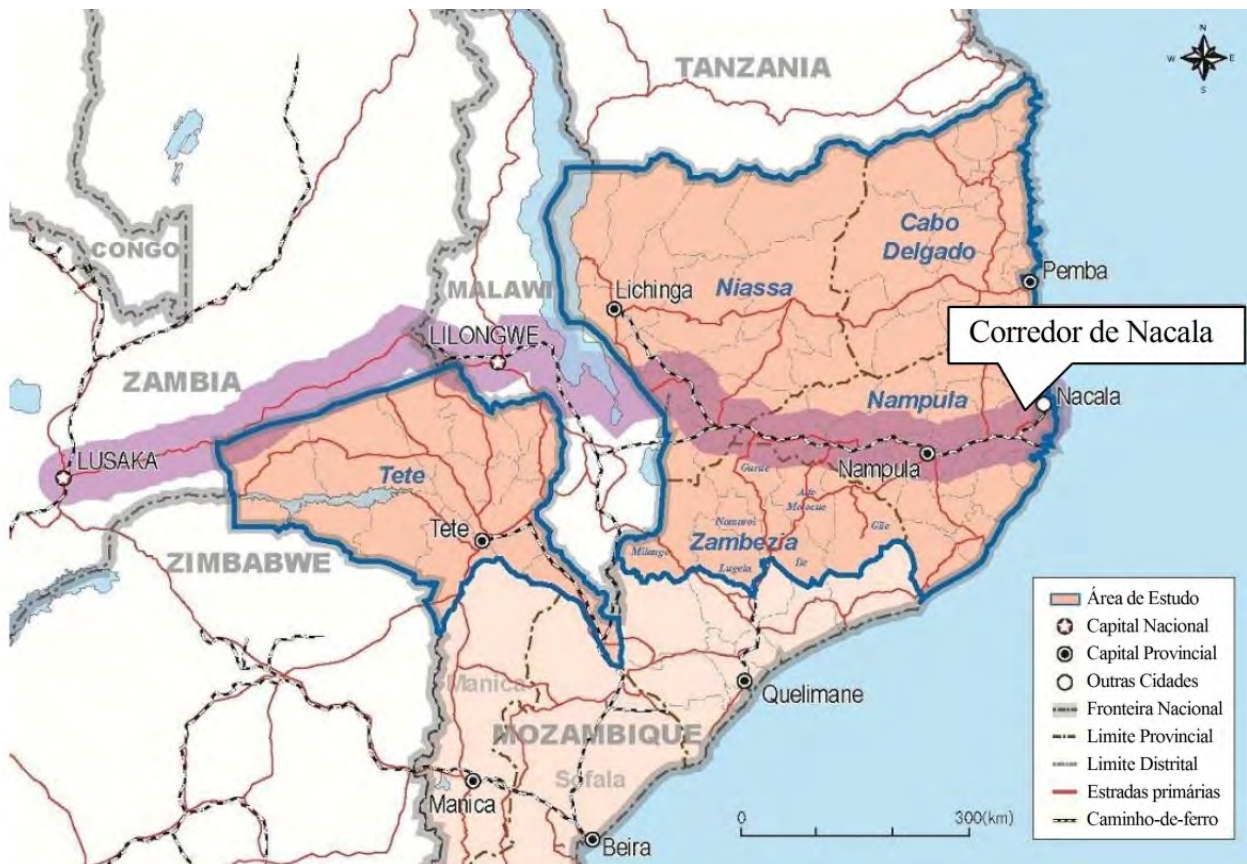
A área-alvo (área de estudo) do PEDEC-Nacala é constituída por quatro províncias, a saber: Nampula, Cabo Delgado, Niassa e Tete e pelos sete distritos da parte norte da Província da

<sup>3</sup> 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 das estratégias. No entanto, o processo bem como o resultado da AAE adoptada pelo PEDEC-Nacala não são considerados oficiais. A metodologia e o procedimento para a realização da AAE são mostrados no Capítulo 21.

Zambézia, nomeadamente: Alto Molócuè, Gilé, Gurué, Ile, Lugela, Milange e Namarroi (Ver a Figura 1.6.1).

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 1.6.1** Área-Alvo (Área de Estudo) do PEDEC-Nacala: A Região do Corredor de Nacala

## 1.7 Enquadramento e Organizações do Projecto<sup>4</sup>

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

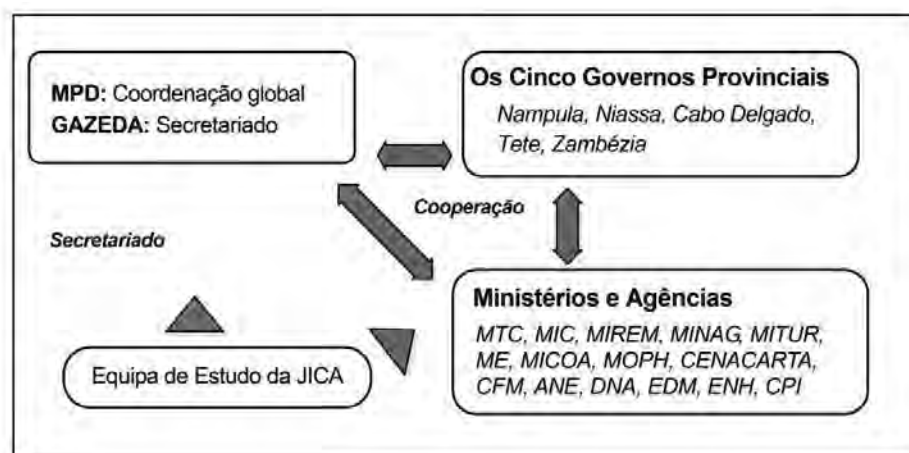
<sup>4</sup> Nesta secção, as denominações dos ministérios e outras instituições governamentais são baseadas naquelas designadas pela administração anterior, pois as actividades do PEDEC-Nacala foram, na sua maioria, realizadas sob o regime do governo anterior.

participantes do PEDEC-Nacala incluíam as seguintes:

- Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC)
- Ministério da Indústria e Comércio (MIC)
- 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 Teledetecção (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.<sup>5</sup>

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 1.7.1 Organizações do Projecto**

<sup>5</sup> 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 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 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

# PARTE III

## CONDIÇÕES ACTUAIS



## Capítulo 2 Condições Actuais de Moçambique e Países Vizinhos

### 2.1 Condições Actuais de Moçambique

#### 2.1.1 Situação Socioeconómica

##### (1) População

De acordo com o Censo Geral da População e Habitação de 2007, a população de Moçambique atingiu 20,63 milhões de habitantes. O número tem aumentado rapidamente a uma taxa anual de crescimento de cerca de 2,5% entre os anos 1997 e 2007. Contudo, no período de 1980 a 1997, a taxa anual de crescimento havia caído em quase um por cento, de 2,57% para 1,67%. Isto deveu-se aos conflitos político-militares. A tendência populacional do passado é conforme se descreve na Tabela 2.1.1:

**Tabela 2.1.1 Tendência Populacional de Moçambique no Passado**

	1950	1960	1970	1980	1997	2007
População (Milhões)	6,47	7,60	9,41	12,13	16,08	20,63
Taxa de crescimento (% anual)	-	1,62	2,16	2,57	1,67	2,53

Fonte: INE, Censo Geral da População e Habitação de 1997 e 2007

##### (2) PIB e PIB per Capita

Desde o fim dos conflitos armados político-militares, em 1992, o produto interno bruto (PIB) de Moçambique tem apresentado uma elevada taxa de crescimento, de mais de 7% ao ano até 2012. O PIB per capita também aumentou para 652 dólares americanos em 2012, o que equivale a quase cinco vezes o valor de 1992. A Tabela 2.1.2 mostra a tendência do PIB e do PIB per capita em Moçambique.

**Tabela 2.1.2 PIB e PIB per Capita em Moçambique**

	1992	1997	2002	2007	2012
PIB (real em biliões de dólares americanos)	1,9	3,8	4,2	8,1	14,6
Crescimento Real do PIB (% anual)	-5,2	11,1	9,2	7,3	7,5
PIB per Capita (real em dólares americanos)	130,9	229,1	228,0	399,3	652,0
Taxa de Crescimento do PIB per Capita (% anual)	-7,0	8,4	7,1	5,2	5,4

Fonte: Relatório sobre Perspectivas da Economia Mundial do FMI, de 2012  
(<http://mozambique.opendataforafrica.org/tyjuuvg/mozambique-gdp-per-capita>)

##### (3) Estrutura do PIB

A estrutura do PIB é formada por uma ampla gama de sectores. Em 2011, 27% do PIB correspondia à agricultura, 23% à indústria e 50% aos serviços. Os sectores da agricultura e dos serviços cresceram de forma constante durante o período de 2000 a 2011, mais ou menos em

paralelo com o crescimento do PIB, enquanto o da indústria se elevou mais rapidamente durante o período de 1995 a 2005. A expansão do sector industrial é atribuída à usina de refinamento de alumínio, que foi construída na segunda metade da década de 1990 (ver Tabela 2.1.3 e Tabela 2.1.4).

A participação do sector agrícola diminuiu ligeiramente, de 34,3% em 1995 para 27% em 2011. Por outro lado, os sectores de manufactura e de fornecimento de energia eléctrica e de água cresceram acentuadamente durante o período de 1995 a 2005. Como resultado, a parcela do sector industrial aumentou de 11,3% em 1995 para 23,3% em 2011 (ver a Tabela 2.1.3 e a Tabela 2.1.4).

**Tabela 2.1.3 Taxa de Crescimento Anual do PIB por Sector Económico (%)**

	1995	2000	2005	2010	2011
Agricultura	3,2 %	3,5 %	7,5 %	8,0 %	7,7 %
Indústria	0,2 %	22,7 %	13,2 %	5,1 %	6,5 %
Serviços	4,0 %	6,5 %	8,2 %	7,9 %	5,9 %
Total	2,8 %	9,4 %	8,8 %	7,2 %	7,3 %

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

**Tabela 2.1.4 Participação dos Sectores Económicos (%)**

	1995	2000	2005	2010	2011
Agricultura	34,3 %	27,9 %	25,8 %	26,7 %	27,0 %
Indústria	11,3 %	21,5 %	25,7 %	23,3 %	23,3 %
Serviços	54,3 %	50,7 %	48,5 %	50,0 %	49,7 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

#### (4) População Economicamente Activa (PEA)

Conforme se mostra na Tabela 2.1.5, entre o número da população economicamente activa (PEA), a participação do sector agrícola é dominante apesar de ter diminuído de 80,9% em 1997 para 75,2% em 2007. Por outro lado, as proporções dos sectores industrial e de serviços aumentaram de 1997 a 2007.

**Tabela 2.1.5 Número da População Economicamente Activa (PEA) em 1997 e em 2007**

	1997		2007	
	Pessoas	%	Pessoas	%
Agricultura	4.742.508	80,9 %	5.543.928	75,2 %
Indústria	334.007	5,7 %	489.298	6,6 %
Serviços	788.905	13,5 %	1.337.733	18,1 %
Total	5.865.420	100,0 %	7.370.959	100,0 %

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Censo Geral da População e Habitação de 1997 e de 2007

#### (5) Taxa de Desemprego, Pobreza e Desigualdade Social

Embora Moçambique tenha conseguido manter um crescimento macroeconómico estável, a taxa oficial de desemprego no país era de 18,7% em 2004/2005, com uma taxa de desemprego de 31% nas zonas urbanas e 13% nas zonas rurais. Este facto se deve à altíssima taxa de desemprego na faixa etária entre 15 e 24 anos.



A proporção da pobreza com base no consumo diminuiu significativamente, de 69% para 54% entre 1997 e 2003, enquanto o nível de pobreza em 2009 permaneceu basicamente igual ao de 2003. O coeficiente de Gini, um indicador que mede a disparidade na distribuição de rendimentos, revelou que houve aumento de 0,40 em 1997 para 0,415 em 2003. A expansão na disparidade manteve-se quase no mesmo patamar até 2009 (0,414).

## 2.1.2 Planos de Desenvolvimento Existentes a Nível Nacional

Existe uma série de planos e objectivos de desenvolvimento nacionais, tais como os mencionados a seguir:

### Estratégias e Planos Nacionais de Desenvolvimento

- Estratégia Nacional de Desenvolvimento 2015-2035<sup>1</sup>
- Objectivos de Desenvolvimento do Milénio para 2015
- Programa Quinquenal do Governo de 2011 a 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, MIREM<sup>2</sup>
- Carvão: Plano Director de Carvão (Draft)<sup>3</sup>
- Turismo: Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique, 2004-2013, MITUR
- Promoção de Investimentos: Plano Estratégico para a Promoção do Investimento Privado (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: Estratégia 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

No PEDEC-Nacala, um dos aspectos importantes da imagem futura da Região do Corredor de Nacala é a redução da pobreza. Nesse sentido, o Plano de Desenvolvimento Quinquenal de 2011-2014 e o Documento de Estratégia para Redução da Pobreza 2011-2014 são de alta relevância para o PEDEC-Nacala.

---

<sup>1</sup> A Estratégia Nacional de Desenvolvimento 2015-2035 foi aprovada pelo Conselho de Ministros em Junho de 2014.

<sup>2</sup> Plano Director do Gás Natural, Dezembro de 2013 (Este plano director foi aprovado pelo Conselho de Ministros em Junho de 2014.)

<sup>3</sup> Plano Director Preliminar de Carvão em Moçambique, Relatório Final, 27 de Maio 2013

Por outro lado, a Estratégia Nacional de Desenvolvimento (ENDE) 2015-2035, preparada pelo Ministério da Planificação e Desenvolvimento (MPD), é um documento de política oficial que indica a direcção geral do desenvolvimento de Moçambique a longo prazo. A ENDE enfatiza a importância da industrialização através da transformação estrutural da economia (incluindo a agricultura), instituições, base física e capital humano. Nesse sentido, as Estratégias do PEDEC-Nacala estão em linha com a ENDE 2015-2035.

Espera-se que o PEDEC-Nacala sirva de instrumento para a implementação da ENDE numa região específica, ou seja, na Região do Corredor de Nacala.

## 2.2 Moçambique e os Países Vizinhos

Moçambique e alguns países vizinhos são comparados através de determinados índices indicados na Tabela 2.2.1.

**Tabela 2.2.1 Situação de Moçambique e dos Países Vizinhos**

Indicador	Unidade	Moçambique	Malawi	Zâmbia	Zimbabwe	Tanzania	África do Sul
<b>População<sup>1</sup></b>							
População (2010)	Milhão	23,4	14,9	12,9	12,6	44,8	50,0
Taxa de Crescimento Populacional (2004-2010)	% por ano	2,4	3,0	2,4	0,0	2,9	1,1
Área	mil km <sup>2</sup>	799,4	118,5	752,6	390,8	947,3	1.219,1
Densidade Populacional (2010)	pessoa/km <sup>2</sup>	29,3	125,7	17,2	32,2	47,3	41,0
Taxa da População Urbana	%	38	20	36	38	26	62
<b>Economia<sup>1</sup></b>							
PIB em 2010	bilião de dólares americanos	9,6	5,1	16,2	7,5	22,9	363,9
Crescimento do PIB entre 2000 e 2010	% por ano	7,8	5,2	5,6	-6,3	7,1	3,9
PIB per Capita em 2010	dólar americano	394	339	1.253	595	527	7.272
<b>Desenvolvimento Humano (DH)</b>							
Índice de DH em 2012 <sup>2</sup>	Índice	0,327	0,418	0,448	0,397	0,476	0,629
Class. Índ. DH em 2012 <sup>2</sup>	class. entre 187 países	185	170	163	172	152	121
Taxa de Alfabetização em 2009 <sup>3</sup>	%	55,1	73,7	70,9	91,9	72,9	88,7
Taxa de Mortalidade Infantil <sup>3</sup>	Nº de mortes de crianças com menos de cinco anos por 1.000 nascimentos	135,0	92,1	111,0	79,8	92,4	56,6

Fonte 1: Banco Mundial e Indicadores do Desenvolvimento Mundial

Fonte 2: PNUD - Indicadores do Desenvolvimento Humano Internacional

Fonte 3: Instituto de Estatística da UNESCO

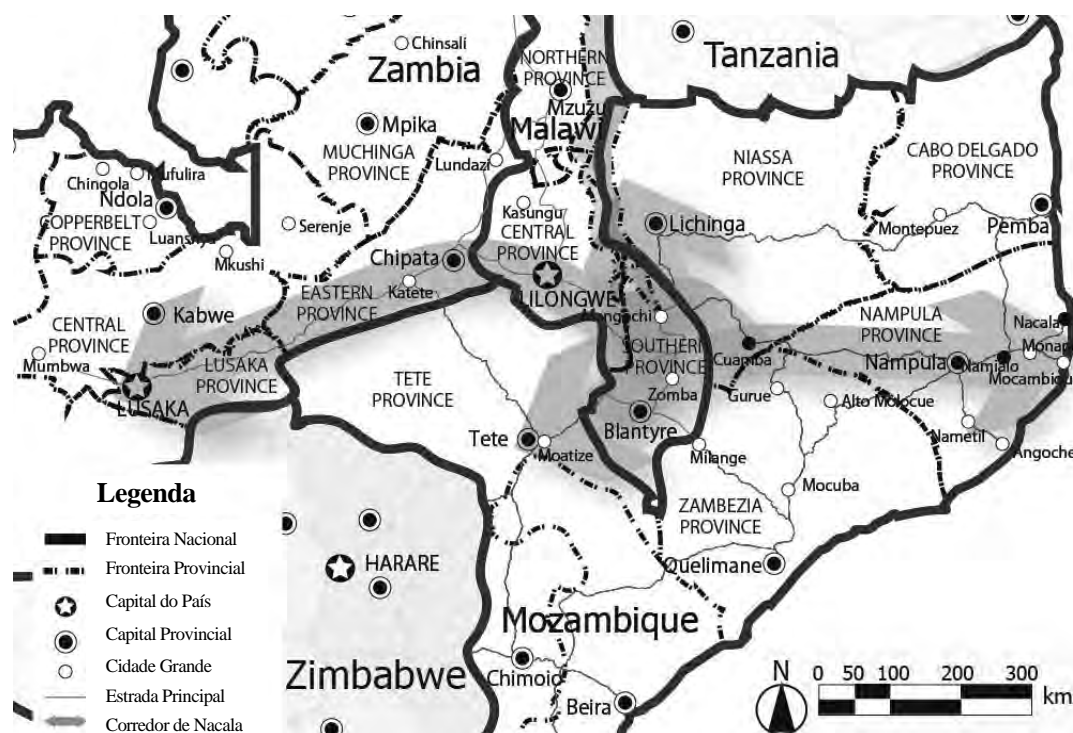
A população de Moçambique é de 23,4 milhões de habitantes e é maior do que a de Malawi (14,9 milhões), da Zâmbia (12,9 milhões) e de Zimbabwe (12,6 milhões). Contudo, é mais ou menos a metade da população da Tanzania (44,8 milhões) e da África do Sul (50,0 milhões). A área de Moçambique, de 799.000km<sup>2</sup>, é quase igual à da Zâmbia (752.000km<sup>2</sup>) e aproximadamente sete vezes maior que a de Malawi (119.000km<sup>2</sup>). A densidade populacional de Malawi, de 125 habitantes por km<sup>2</sup>, é bem maior que a dos outros países, inclusive a de Moçambique que é de 29 habitantes por km<sup>2</sup>. A urbanização em Moçambique é relativamente elevada, com uma taxa de 38%.

A África do Sul se destaca pelo tamanho da sua economia. O seu PIB, de 363 biliões de dólares americanos em 2010, é cerca de 38 vezes maior do que o de Moçambique, com 9,6 biliões de dólares americanos. Moçambique experimentou o maior crescimento do PIB entre os sete países, de 7,8% ao ano no período de 2000 a 2010. O PIB per capita de Moçambique, de 394 dólares em 2010, é o segundo mais baixo, seguido de Malawi, com 339 dólares americanos.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de Moçambique, de 0,327, foi o mais baixo, encontrando-se no 185º lugar entre os 187 países do mundo. A taxa de analfabetismo de 55% e a taxa de mortalidade de crianças menores de cinco anos de idade, com 135 mortes entre 1.000 nascimentos, também foram os piores entre os sete países.

## 2.3 Características Espaciais de Moçambique, Malawi e Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala

Esta secção analisa com mais detalhes a situação espacial actual das áreas ao longo do Corredor de Nacala, em Moçambique, Malawi e Zâmbia.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 2.3.1** Áreas em Moçambique, Malawi e Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala

### 2.3.1 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 actualmente dependem 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, assuma 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.

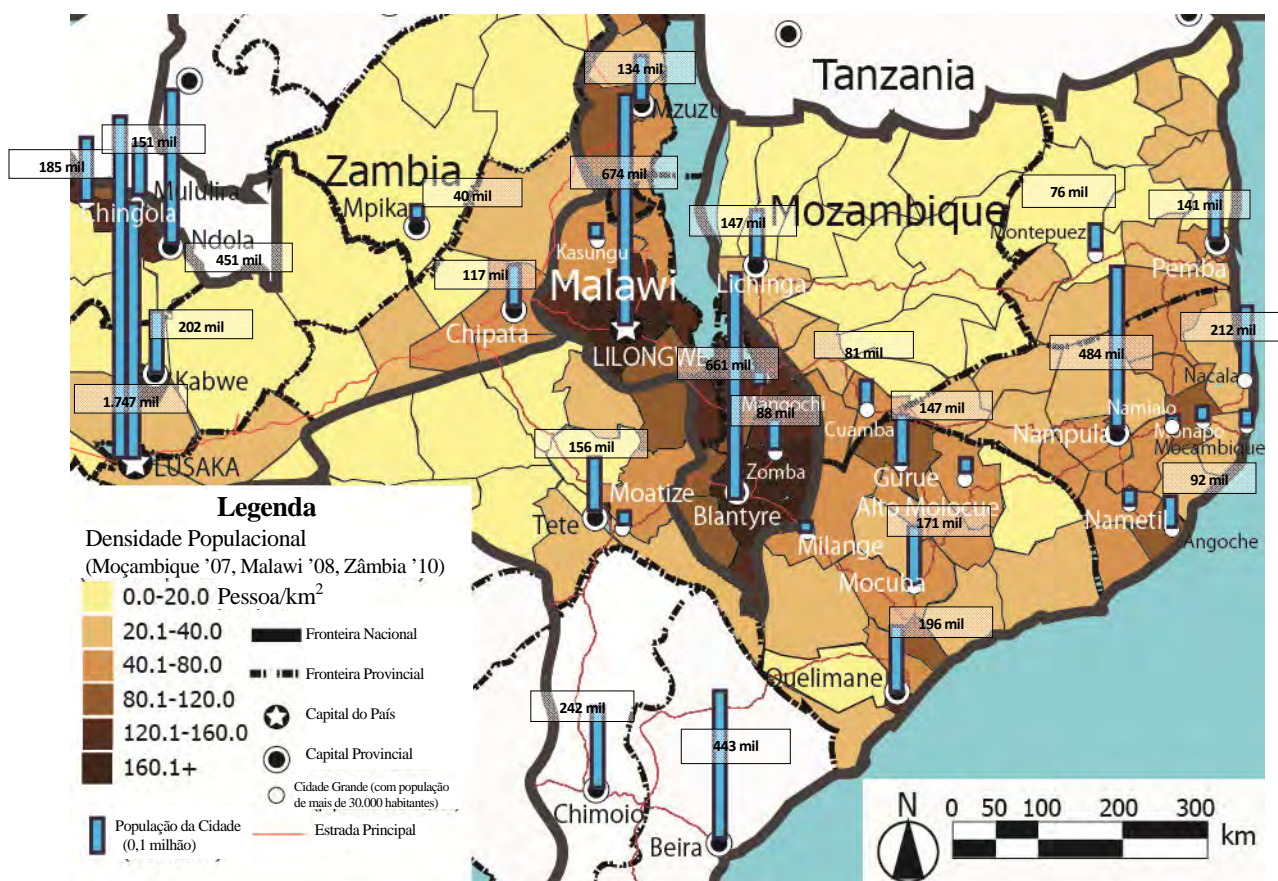
### **2.3.2 Zâmbia e o Corredor de Nacala**

Com uma população urbana e um 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 do comércio internacional, em particular, com a Europa e a China. Os principais produtos de exportação da Zâmbia incluem cobre, produtos de processamento metalúrgico, açúcar, produtos químicos e cimento. Aproximadamente um terço das exportações da Zâmbia vai para a Europa (principalmente a Suíça), outro um terço, para países Africanos e o restante, para a China e nações do Oriente Médio, entre outros destinos. 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 prosperar o processamento de produtos agrícolas, que inclui o plano de transformar Chipata num centro de processamento agrícola do país. Além do desenvolvimento de Chipata como centro de agro-processamento, a Zâmbia também possui um plano para estender a ferrovia entre Chipata e Mpika e ligá-la com a linha de Nacala através da 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.

### **2.3.3 Centros Urbano ao longo do Corredor de Nacala**

A maior cidade ao longo 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. A densidade populacional das regiões central e sul de Malawi é alta com uma taxa de mais de 100 pessoas por quilómetro quadrado (Ver a Figura 2.3.2). Os números reais da população de cada cidade de Malawi e Zâmbia são mostrados na Tabela 2.4.2 e na Tabela 2.5.2, respectivamente.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA, com base no “Censo da População e Habitação de 2010” da Zâmbia, “Censo da População e Habitação de 2008” de Malawi e “Censo Geral da População e Habitação de 2007” de Moçambique

**Figura 2.3.2 Densidade Populacional por Distrito e População das Principais Cidades ao Redor do Corredor de Nacala**

## 2.4 Condições Actuais de Malawi ao Longo do Corredor de Nacala

### (1) Tendência Populacional de Malawi

Nas últimas décadas, a população de Malawi tem aumentado, especialmente na Região Norte e na Região Central, com uma taxa de crescimento anual superior a 2%. Por outro lado, a densidade populacional da Região Sul é mais alta do que a das outras duas regiões, com 184,7 habitantes/km<sup>2</sup>. A densidade populacional da Região Norte é bem inferior à média nacional.

**Tabela 2.4.1 Tendência Populacional de Malawi por Região**

Região	População			Taxa de Crescimento Populacional Anual		Área (km <sup>2</sup> )	Densidade Populacional (pessoa/km <sup>2</sup> )
	1987	1998	2008	1987-1998	1998-2008		2008
Norte	911.787	1.233.560	1.708.930	2,8%	3,3%	26.931	63,5
Central	3.110.986	4.066.340	5.510.195	2,5%	3,1%	35.592	154,8
Sul	3.965.734	4.633.968	5.858.035	1,4%	2,4%	31.753	184,7
<b>Malawi</b>	<b>7.988.507</b>	<b>9.933.868</b>	<b>13.077.160</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>94.276</b>	<b>138,7</b>

Fonte: Censo da População e Habitação de 2008 da Agência Nacional de Estatísticas de Malawi

As grandes cidades de Malawi também estão localizadas principalmente nas Regiões Central e Sul, incluindo Lilongwe e Blantyre, cujas populações são bem maiores que as de todas as outras cidades do país. No entanto, a população de Mzuzu, capital da Região Norte, tem vindo a crescer rapidamente há mais de duas décadas.

**Tabela 2.4.2 População das Principais Cidades de Malawi ao Longo do Corredor de Nacala**

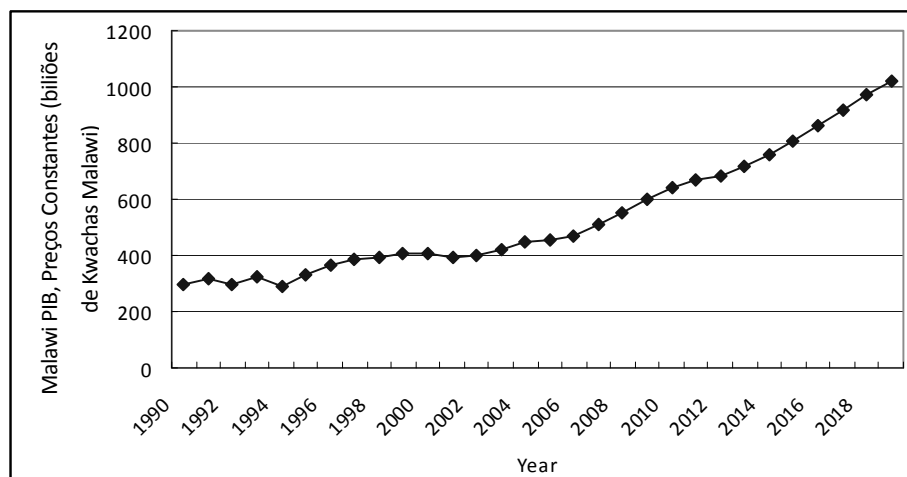
Cidade	Região	População			Taxa de Crescimento Populacional Anual	
		1987	1998	2008	1987-1998	1998-2008
Lilongwe	Central	223.318	440.471	674.448	6,4%	4,4%
Blantyre	Sul	333.120	502.053	661.256	3,8%	2,8%
Mzuzu	Norte	51.904	86.980	133.968	4,8%	4,4%
Zomba	Sul	43.250	65.915	88.314	3,9%	3,0%
Kasungu	Central	11.591	27.754	39.640	8,3%	3,6%
Mangochi	Sul	14.758	26.570	39.575	5,5%	4,1%

Fonte: Censo da População e Habitação de 2008 da Agência Nacional de Estatísticas de Malawi

### (2) Tendência do PIB de Malawi

O PIB de Malawi tem aumentado, principalmente, com a exportação de tabaco. A economia do país também conta com a produção de chá e de cana-de-açúcar. Devido à dependência na agricultura, a economia de Malawi é muito vulnerável. Além das alterações das condições naturais, a tendência antitabagismo em todo o mundo é considerada como causa de um impacto negativo sobre a economia.

O PIB de Malawi cresceu lentamente, inclusive com períodos de declínio, até o início dos anos 2000. A partir de meados da década de 2000, o PIB tem se elevado de forma constante e dever-se-á manter sem crescimento.



Fonte: Dados do Relatório sobre Perspectivas da Economia Mundial, do FMI, Edição de Abril de 2014

Nota: Números estimados de 2009

**Figura 2.4.1 Tendências do PIB de Malawi**

### (3) Principais Indústrias de Malawi e Potenciais Factores para o Corredor de Nacala

Conforme mencionado anteriormente, a maior indústria de Malawi é a de tabaco. Outros produtos importantes exportados de Malawi são açúcar, chá, café e urânio. Por outro lado, o país depende bastante de produtos importados, tais como o combustível e fertilizantes da África do Sul. Nestes últimos tempos, a importação do combustível tem sido efectuada principalmente através do Porto da Beira. Os portos da Tanzânia, bem como as vias de transporte terrestre pela África do Sul e Zâmbia, também têm sido utilizados. O comércio internacional de Malawi, que precisa contar com o transporte terrestre através de um terceiro país, é um grande factor potencial para o Corredor de Nacala.

Actualmente, a maioria dos produtos, como o tabaco e o chá, é transportada para a África do Sul em contentores juntamente com outros produtos exportados para a Europa e Estados Unidos através de Durban, na África do Sul. As mercadorias são levadas por via terrestre, para/de Durban, através de Moçambique e Zimbabwe. No entanto, antes da guerra pela independência de Moçambique, os principais portos do comércio internacional de Malawi eram os de Nacala e Beira. Essas rotas seriam uma escolha muito mais económica para Malawi se o país estivesse conectado com os referidos portos por caminho-de-ferro. Outros importantes parceiros comerciais de Malawi, além da Europa, América do Norte e países africanos, são a Índia, a China e a Coreia do Sul. Os portos do lado leste da África constituem um grande potencial para o desenvolvimento do comércio internacional com esses países.

### (4) Planos de Desenvolvimento para Malawi

Os seguintes projectos são planos de desenvolvimento recomendáveis para Malawi no âmbito do Corredor de Nacala:

- **Reabilitação do Caminho-de-Ferro pela Vale (Cuamba-Nayuchi):** É recomendável que Malawi garanta uma rota de transporte para o mar através da reabilitação do caminho-de-ferro. Com esta medida, estima-se que haja desenvolvimento industrial, como parte do próprio desenvolvimento de Malawi.



- **Utilização do Transporte Hidroviário pelo Lago Malawi:** Esta medida também pode ser considerada um factor de desenvolvimento de um parque de transporte multimodal composto de estradas, caminho-de-ferro e hidrovias (Centro Logístico).

## 2.5 Actuais Condições da Zâmbia no Corredor de Nacala

### (1) Tendência Populacional da Zâmbia

Na Província de Lusaka, onde se localiza a Cidade de Lusaka, capital da Zâmbia, a população tem aumentado rapidamente nestas últimas décadas. Nas outras províncias, com excepção da Província de Copperbelt, a população também apresentou um alto crescimento de mais de 2,5% ao ano nas últimas duas décadas.

**Tabela 2.5.1 Tendência Populacional da Zâmbia por Província, ao Longo do Corredor de Nacala**

Província	População			Taxa de Crescimento Populacional Anual		Área (km <sup>2</sup> )	Densidade Populacional (pessoa/km <sup>2</sup> )
	1990	2000	2010	1990-2000	2000-2010		2010
Central	771.818	1.012.257	1.307.111	2,7%	2,6%	94.394	13,8
Copperbelt	1.458.459	1.581.221	1.972.317	0,8%	2,2%	31.328	63,0
Leste	949.521	1.231.283	1.592.661	2,6%	2,6%	51.476	30,9
Lusaka	991.226	1.391.329	2.191.225	3,4%	4,6%	21.896	100,1
Muchinga	400.492	524.186	711.657	2,7%	3,1%	87.806	8,1
<b>Zâmbia</b>	<b>7.759.117</b>	<b>9.960.481</b>	<b>13.092.666</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>752.612</b>	<b>17,3</b>

Fonte: Censo da População e Habitação de 2010, da Agência Central de Estatística, 2012

Como na maioria das cidades do mundo, a urbanização também está a ocorrer na Zâmbia e a Cidade de Lusaka, sua capital, não foge à excepção. A população de Lusaka vem crescendo rapidamente a uma taxa de crescimento anual de cerca de 5% durante a última década e a sua população chegou a 1.747.152 habitantes em 2010. Outras cidades que têm mostrado um notável crescimento na última década localizam-se principalmente na Província Oriental e na Província de Muchinga. No entanto, as populações dessas cidades ainda são relativamente pequenas quando comparadas com a da maior cidade Chipata, na Província Oriental, que conta com 116.627 habitantes.

Por outro lado, o número de habitantes das cidades da Província de Copperbelt, que é o centro da indústria de mineração, tem aumentado de forma constante, com crescimento em torno de 2% ao ano.

**Tabela 2.5.2 População das Principais Cidades das Províncias da Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala**

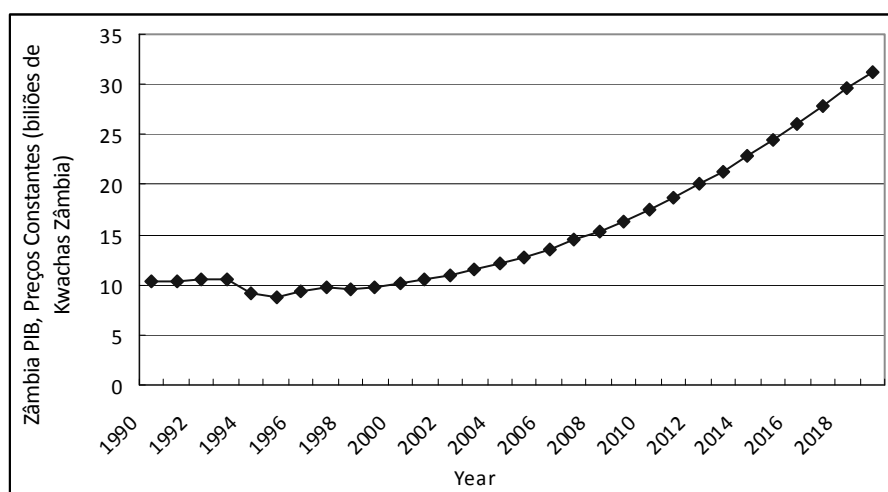
Cidades Principais	Província	População			Taxa de Crescimento Populacional Anual	
		1990	2000	2010	1990-2000	2000-2010
Lusaka	Lusaka	769.353	1.084.703	1.747.152	3,5%	4,9%
Ndola	Copperbelt	329.228	374.757	451.248	1,3%	1,9%
Kabwe	Central	154.318	176.758	202.360	1,4%	1,4%
Chingola	Copperbelt	142.383	147.448	185.246	0,4%	2,3%
Mufulira	Copperbelt	123.936	122.336	151.309	-0,1%	2,1%
Chipata	Oriental	52.213	73.110	116.627	3,4%	4,8%
Mpika	Muchinga	20.950	25.856	39.724	2,1%	4,4%

Katete	Oriental	7.165	10.413	21.459	3,8%	7,5%
Mumbwa	Central	11.015	15.949	20.390	3,8%	2,5%
Mkushi	Central	7.804	10.597	19.196	3,1%	6,1%
Serenje	Central	8.265	8.577	17.754	0,4%	7,5%
Lundazi	Central	5.590	9.159	15.902	5,1%	5,7%
Chinsali	Muchinga	7.509	11.507	15.198	4,4%	2,8%

Fonte: Censo da População e Habitação de 2010, da Agência Central de Estatística, 2012

## (2) Tendência do PIB da Zâmbia

A economia da Zâmbia sempre foi dependente da mineração de cobre. O declínio na produção de cobre, assim como o seu baixo preço causaram a estagnação económica da Zâmbia na década de 1990. A partir de 2004, o aumento do preço do cobre impulsionou a elevação constante do PIB do país e também se estima que esse crescimento continue estável.



Fonte: Dados do Relatório sobre Perspectivas da Economia Mundial, do FMI, Edição de Abril de 2014

Nota: Números estimados de 2013

**Figura 2.5.1 Tendências do PIB da Zâmbia**

## (3) Principais Indústrias da Zâmbia e Potenciais Factores para o Corredor de Nacala

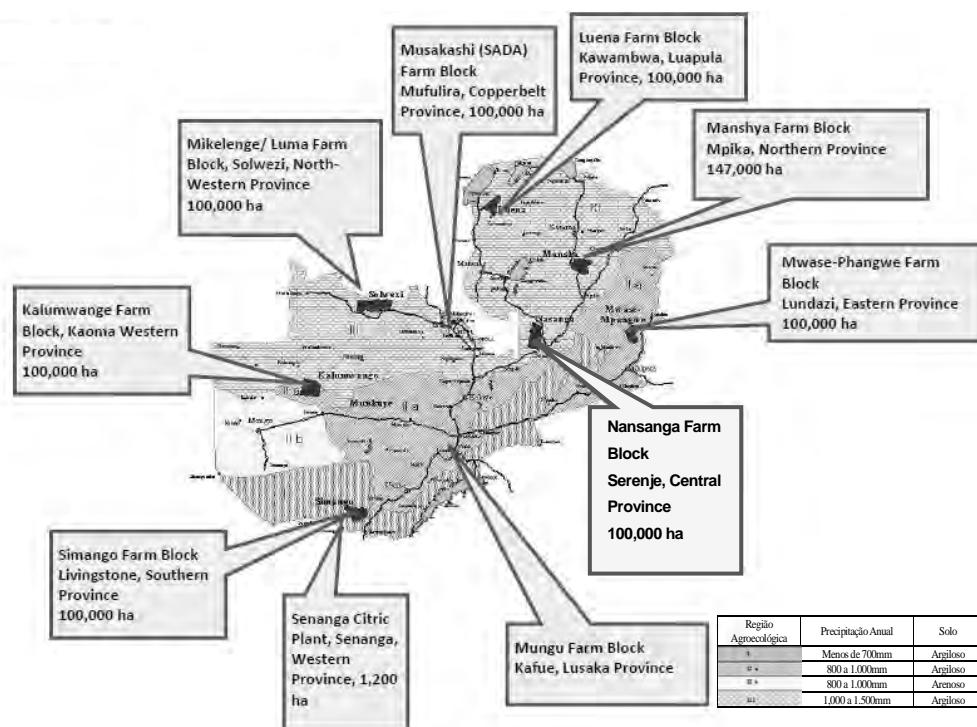
Com uma população urbana e PIB maiores do que os de Malawi, a Zâmbia tem um grande potencial para contribuir para o desenvolvimento do Corredor de Nacala. A economia da Zâmbia tem estado altamente dependente da mineração e comercialização do cobre, principalmente com a Europa e a China. No entanto, com oito países vizinhos na África, a Zâmbia adoptou o seguinte slogan: “De um País Enclausurado por Terras Vizinhas para um País Conectado por Terras Vizinhas”, de forma a aumentar a exportação de outros produtos, além de cobre e produtos afins, para os países vizinhos da África.

Alguns dos principais produtos de exportação da Zâmbia são o cobre, produtos de metal processado, açúcar, produtos químicos e cimento. Cerca de um terço das exportações da Zâmbia vai para a Europa (principalmente para a Suíça, que importa cobre), outro terço para os países africanos, e o restante para a China e outros países, tais como do Oriente Médio. Originalmente, os produtos de exportação para a China eram transportados pelo Caminho-de-Ferro de Tazara, que foi construído pela China, para o Porto de Dar es Salam, na Tanzânia. No entanto, actualmente, devido à condição desta linha, a maior parte do comércio internacional é feita através do Porto de Durban, na África do

Sul. Embora haja planos de reabilitação da Linha Férrea de Tazara, o Corredor de Nacala terá chances de captar alguma parcela do mercado de transporte, enquanto a referida linha permanecer inoperacional.

Embora a proporção de exportação de produtos agrícolas seja bem menor em comparação com a da indústria de metal, que equivale a cerca de 77% do valor total em dólares americanos, actualmente, a Zâmbia está a exportar vários produtos agrícolas, tais como tabaco, açúcar, trigo e flores, principalmente para a China, outros países Africanos e países Europeus. O Governo da Zâmbia também tem intenção de aumentar os produtos agro-processados, com o plano de transformar Chipata, a cidade capital da Província Oriental, num centro de processamento agrícola do país. Esta província é tipicamente da agropecuária, cujas principais actividades são a produção de tabaco e algodão e a suinocultura. Como parte do plano, o Governo deu início a um programa de desenvolvimento de terras que envolve a abertura de novos blocos agrícolas para a expansão comercial do sector agrícola. O Bloco Agrícola Mwase-Phangwe, no Distrito de Lundazi, na Província Oriental, é um dos blocos de exploração propostos.<sup>4</sup>

Além do desenvolvimento de Chipata como um centro de processamento agrícola, a Zâmbia também conta com um plano para estender o caminho-de-ferro desde Chipata até Mpika, que vai ligar a Linha Férrea de Nacala à Linha de Tazara. Existe, também, um plano para desenvolver um porto seco em Chipata. Vagões de carga ferroviários também serão adquiridos em breve para o transporte entre Chipata e Mchinji, em Malawi.



Fonte: Perfil do Sector de Agricultura, Pecuária e Pesca de 2011, da Agência de Desenvolvimento da Zâmbia

**Figura 2.5.2 Blocos Agrícolas Propostos na Zâmbia**

<sup>4</sup> “Blocos Agrícolas” são uma ferramenta para atrair investidores à área da agricultura comercial. O Governo da Zâmbia iniciou um programa de desenvolvimento de terras que fornece aos investidores potenciais novos blocos agrícolas para a agricultura comercial. Cada bloco agrícola é projectado para ter, no mínimo, uma área de grande escala com cerca de 10.000ha.

(4) **Planos de Desenvolvimento para a Zâmbia**

Alguns dos principais planos de desenvolvimento na Zâmbia são os seguintes:

- **Desenvolvimento do Caminho-de-Ferro (Mpika-Chipata):** A conexão de Mpika, pelo Caminho-de-Ferro de Tazara, a Chipata, na Província Oriental, no Corredor de Nacala, encontra-se, actualmente, a ser planeado juntamente com o desenvolvimento da indústria de processamento centrado na Província Oriental (Chipata).
- **Fronteira de Paragem Única (One Stop Border Post – OSBP):** Os esforços dos OSBPs estão actualmente a serem realizados na Zâmbia.
- **Bloco Agrícola:** Programa agrícola com área em grande escala iniciado pelo Governo para o desenvolvimento comercial e expansão do sector agrícola.

## 2.6 Desenvolvimento dos Corredores Internacionais

Iniciativas concernentes a vários corredores internacionais têm sido discutidas na África Austral desde a década de 1980, como, por exemplo, a Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC), que mais tarde mudou seu nome para Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI) e Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (NEPAD).

Nesta secção, indica-se um sumário das iniciativas referentes aos corredores internacionais na África Austral.

### (1) Corredores de Transporte segundo a Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC)

Na década de 1980, a Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC) designou as principais rotas de transporte - que ligam localidades não banhadas por mar com os principais portos através de caminhos-de-ferro, estradas e dutos - como corredores, e deu alta prioridade à implementação da infraestrutura necessária para a criação de tais corredores. Os objectivos para o desenvolvimento dos corredores de transporte são fornecer acesso eficiente para os países do interior do continente, de modo a reduzir os preços dos bens de consumo e dos bens intermediários, assim como integrar os países vizinhos em uma economia mais ampla.

A Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) foi criada em 1992 para promover um crescimento económico sustentável e equitativo e o desenvolvimento socioeconómico. Em 1997, a SADC identificou os seguintes sete corredores que dão enfoque ao transporte na região:

- Corredor do Sul (África do Sul-Botswana-Zimbabwe-Zâmbia-Congo)
- Corredor de Maputo (Moçambique-África do Sul)
- Corredor da Baía de Walvis (Botswana-Karahari-Cabribi)
- Corredor da Beira (Moçambique-Zimbabwe)
- Corredor de Nacala (Moçambique-Malawi-Zâmbia)
- Corredor de Tazara (Tanzania-Zâmbia)
- Corredor de Liboto (Angola-Congo-Zâmbia)

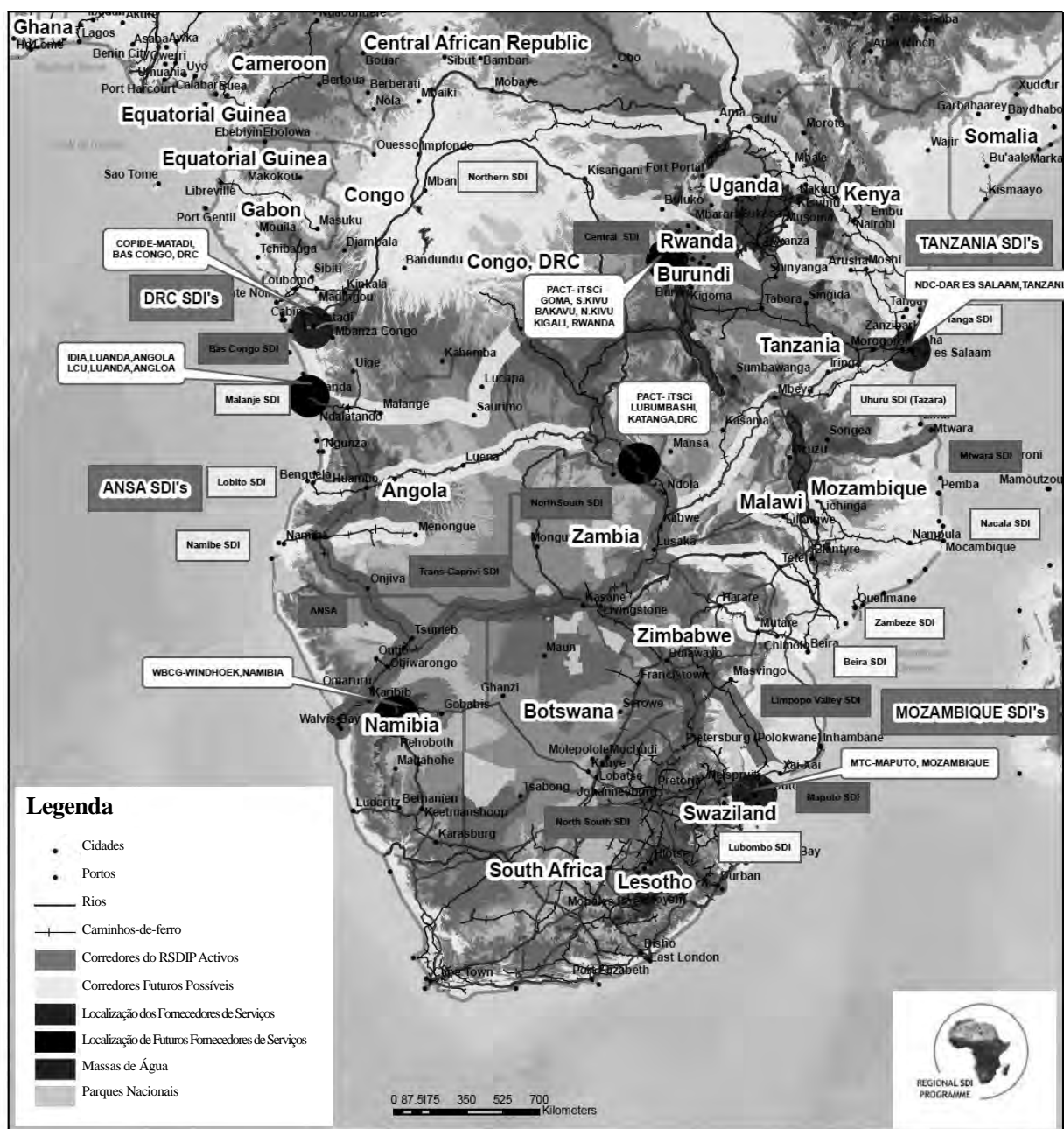
Esses corredores faziam parte do programa de iniciativas regionalmente integradas com enfoque principalmente no tráfego e no transporte. Os governos e os doadores internacionais tinham como meta o desenvolvimento da infraestrutura de transporte, tais como portos, caminhos-de-ferro e estradas, ao invés de facilitar o desenvolvimento económico do sector privado.

### (2) Corredores de Desenvolvimento segundo Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI)

O Programa de Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI) foi lançado pelo Departamento do Comércio e Indústria (DTI) da África do Sul, em 1996. Ao contrário da abordagem da estratégia de desenvolvimento abrangente tradicional promovido com base nos programas e projectos do Governo, no programa de SDI, o Governo fornece um crédito de assistência técnica flexível para estabelecer uma série de medidas elaboradas para atrair investidores do sector privado e promover Parcerias Público-Privadas (PPPs) num pacote de projectos financeiramente fiáveis. O Programa Regional de SDI (RSDIP) deu início ao “Corredor de Desenvolvimento de Maputo” entre a África

do Sul e Moçambique, em 1996.

Na África Austral, existem até 19 corredores de desenvolvimento que foram identificados no RSDIP. No entanto, apenas oito desses estão actualmente definidos como corredores RSDIP activos (Figura 2.6.1). Além dos 19 corredores, Moçambique faz parte de oito programas de SDIs que incluem o Corredor de Nacala, actualmente classificado como um “futuro possível corredor”, juntamente com o Corredor da Beira e o Corredor de Zambeze.



Fonte: Programa Regional de SDI

**Figura 2.6.1 Actuais Corredores do Programa Regional de SDI**

### (3) Corredores de Desenvolvimento segundo o Programa de Desenvolvimento Espacial (SDP) da NEPAD

Em 2002, a Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (NEPAD) foi ratificada pela União

Africana (UA) para lidar com os problemas de desenvolvimento da África, incluindo a redução da pobreza e o desenvolvimento sustentável da África. O objectivo da NEPAD é promover a integração económica regional através da eliminação das diferenças de infraestruturas na África. Para atingir esse objectivo, foi desenvolvida a Estrutura da NEPAD que também inclui o Programa de Desenvolvimento Espacial da NEPAD. Os objectivos deste Programa são os seguintes:

- Estimular o investimento direccionado ao crescimento económico e desenvolvimento;
- Catalisar outros sectores (sustentáveis);
- Facilitar o comércio dentro e fora da África
- Promover a cooperação económica e integração regionais;
- Optimizar o fornecimento e a utilização de infraestruturas;
- Incentivar o beneficiamento e a diversificação económica;
- Reforçar a competitividade das economias africanas; e
- Estimular a criação de empregos e de riquezas.

#### **(4) De Corredores de Transporte a Corredores de Desenvolvimento**

Com a abordagem da SDI definida, bem como o sucesso do Corredor de Maputo, o Programa de SDI conseguiu mudar as atitudes e as políticas dos governos, assim como dos parceiros de desenvolvimento internacionais rumo às iniciativas do sector privado. Diferentemente da abordagem tradicional de desenvolvimento dos governos nacionais, a abordagem da SDI é mais viável quando os pacotes financiáveis<sup>5</sup> e os programas do Governo para a implementação estratégica de infraestruturas são ambos considerados em conjunto.

No entanto, mesmo num país em desenvolvimento como Moçambique, os sectores privados estão sempre a enfrentar a concorrência global. Por isso, não é fácil para os sectores privados mobilizarem fundos suficientes para reabilitar caminhos-de-ferro ou portos para o desenvolvimento dos corredores. Na verdade, não há outros corredores, além do Corredor de Maputo, capazes de satisfazer a definição de um “corredor de desenvolvimento”. Em outras palavras, todos os outros corredores, excepto o Corredor de Maputo, ainda se encontram em condições subdesenvolvidas e não estão a funcionar nem mesmo como “corredores de transporte”.

#### **(5) Desenvolvimento do Corredor de Nacala**

Para promover a implementação de “corredores de desenvolvimento” na África, os projectos do sector privado devem desempenhar um papel importante como uma força motriz inicial para expandir os “corredores de transporte” e, ao mesmo tempo, os investidores económicos privados devem ser capazes de obter lucros com os corredores de transporte. Desta forma, os corredores de transporte serão transformados para se tornarem em corredores de desenvolvimento.

Para a implementação dos “corredores de desenvolvimento” são necessárias as seguintes condições de modo que um projecto do sector privado se torne numa força motriz inicial para o planeamento de “corredores de transporte”:

- Há uma demanda relativamente grande de transporte na fase inicial logo após a conclusão da infraestruturas de transporte, tais como de caminhos-de-ferro, estradas e portos. Em outras palavras, o sector de transportes necessita de uma grande demanda desde o começo do

---

<sup>5</sup> Pacote financiável é um pacote de projectos do sector económico e de infraestruturas que pode ser financiado por bancos.



desenvolvimento do corredor. (Por exemplo, o Corredor de Maputo teve uma demanda relativamente grande de transporte de produtos, tais como aço, alumínio, ligas de ferro, carvão, madeira e granito a partir da África do Sul.)

- É possível que os sectores privados possuam ou mobilizem fundos suficientes para executar a construção, manutenção e operação de infraestrutura necessárias para dar início a um corredor de transporte.
- Os ganhos financeiros do desenvolvimento económico possíveis pela criação de um corredor de transporte devem ser suficientemente grandes para financiar o desenvolvimento de infraestrutura de transporte para o corredor de transporte.

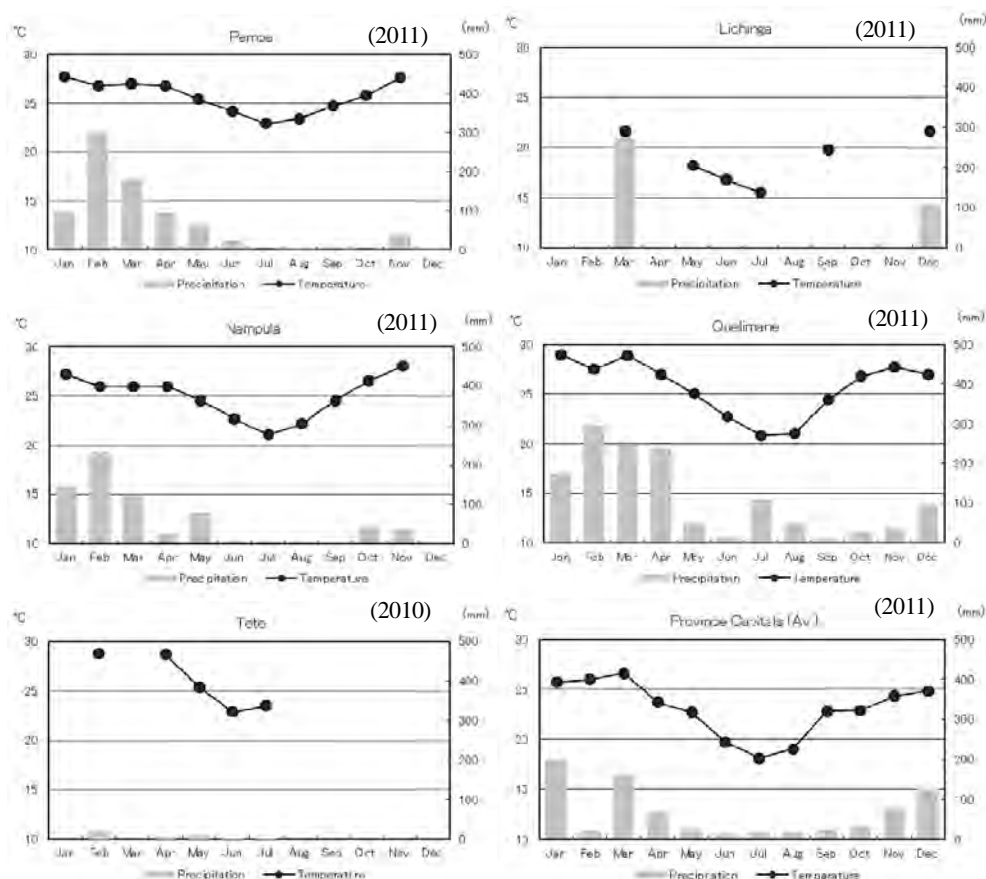
O Corredor de Nacala é um dos poucos corredores de desenvolvimento que podem satisfazer os referidos requisitos. O Corredor poderá ser exequível através da mineração de carvão em Tete e a necessidade de transportar o carvão de Tete ao Porto de Nacala, além do Porto da Beira.

## Capítulo 3 Condições Actuais da Região do Corredor de Nacala

### 3.1 Condições Naturais e Recursos Hídricos da Região do Corredor de Nacala

Moçambique é um país de forma alongada que se estende entre as latitudes 10°27' e 26°52' sul e longitudes 30°12' e 40°51' leste, com uma área de 786.380km<sup>2</sup>. A Região do Corredor de Nacala está localizada na parte norte do país e cobre uma área de 444.458km<sup>2</sup>, com uma largura máxima de aproximadamente 900km na direcção norte-sul e cerca de 1.100km na direcção leste-oeste.

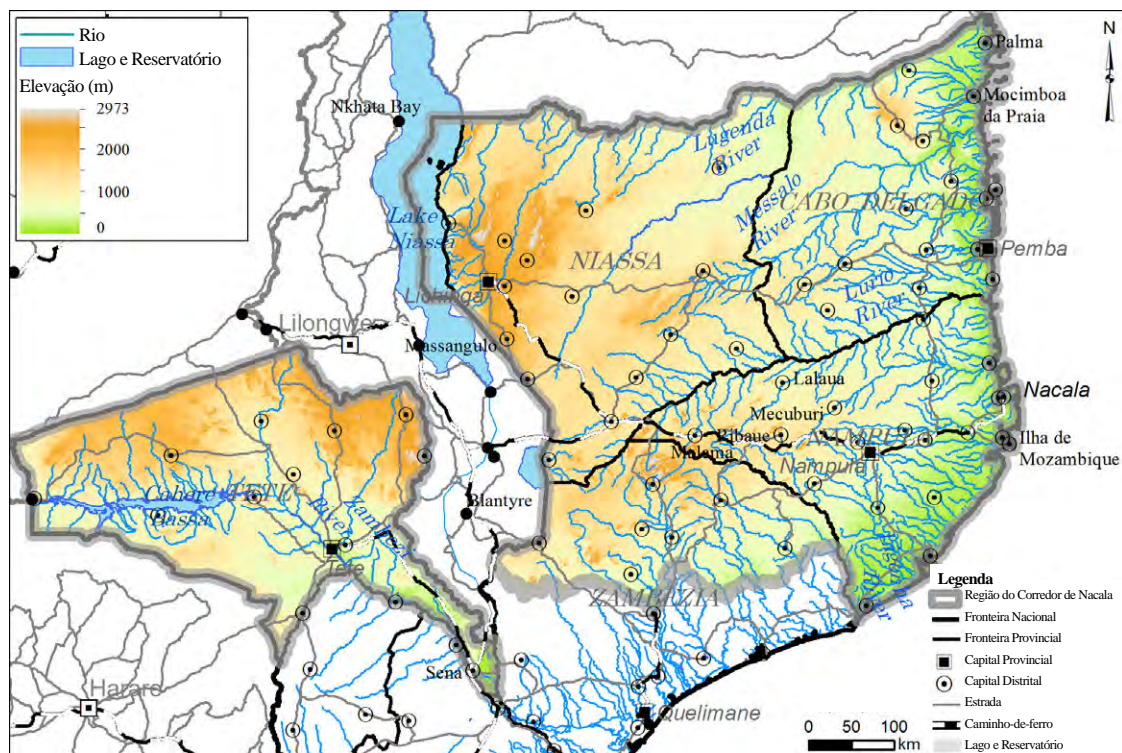
O país conta com duas estações distintas, uma quente e húmida entre Novembro e Abril, e outra, fria e seca, que vai de Maio a Outubro. A Figura 3.1.1 abaixo mostra as temperaturas médias mensais e a precipitação total mensal das capitais nas cinco províncias, e a média de todas as capitais provinciais no país para comparação.



Fonte: Instituto Nacional de Meteorologia, 2010 para Tete e 2011 para outras cidades

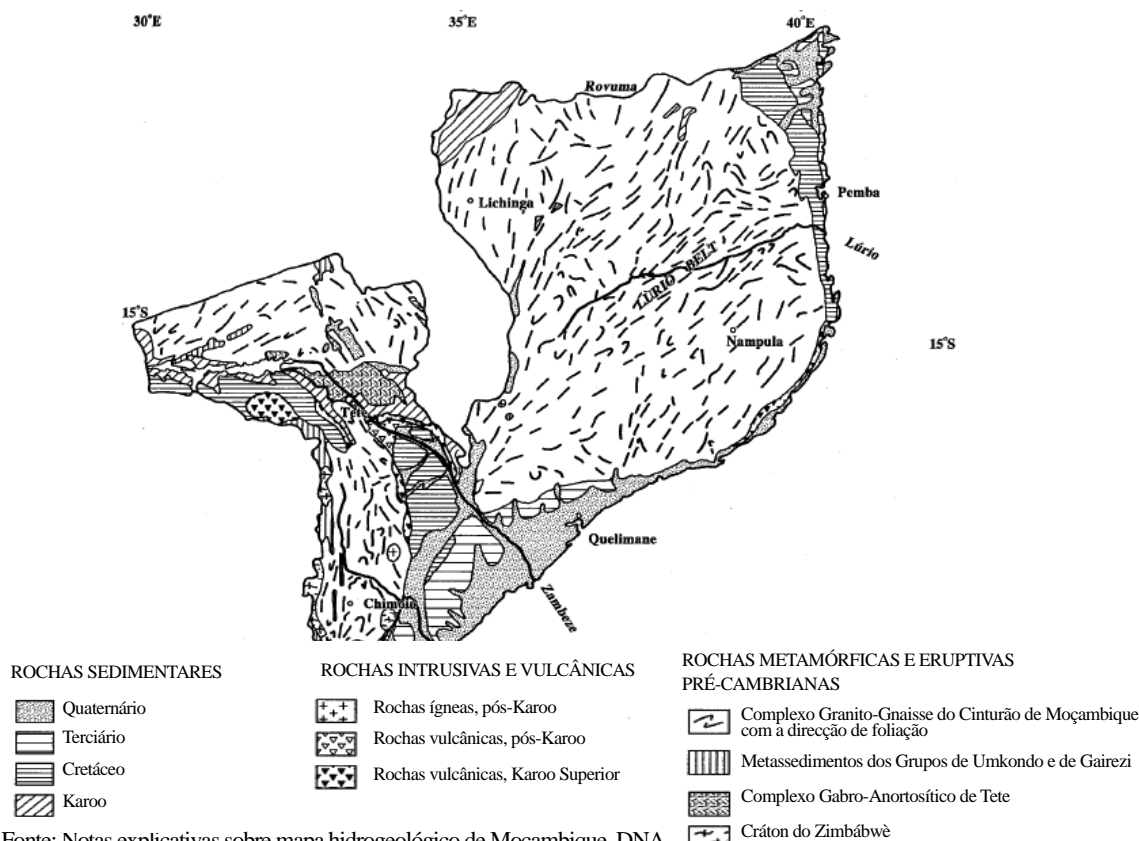
Figura 3.1.1 Temperatura Média Mensal/Precipitação Total Mensal das Capitais das Províncias

A Região do Corredor de Nacala está, em geral, situada em baixas altitudes das áreas costeiras das Províncias de Cabo Delgado e Nampula. Planaltos de mais de 1.000m de altitude localizam-se no interior do país, a oeste de Niassa, e nas regiões ao norte das Províncias da Zambézia e Tete, conforme mostra a Figura 3.1.2. As altitudes mais altas nas províncias localizam-se: em Cabo Delgado, a 1.219m; em Niassa, a 1.848m; em Nampula, a 1.801m; na Zambézia, a 2.419m; e em Tete, a 2.095m.



**Figura 3.1.2** Altitudes da Região do Corredor de Nacala

A Região do Corredor de Nacala é praticamente coberta pelo Complexo Granito-Gnaisse do Período Pré-Cambriano, da Era Proterozoica, conforme mostrado na Figura 3.1.3. As rochas sedimentares mais jovens e sedimentos dos Períodos Terciário e Quaternário, da Era Cenozoica, estão amplamente distribuídas nas regiões à jusante do Rio Zambezi, e nas áreas ao longo do litoral, as quais se tornaram num bom aquífero intergranular na Região do Corredor de Nacala.



Fonte: Notas explicativas sobre mapa hidrogeológico de Moçambique, DNA.

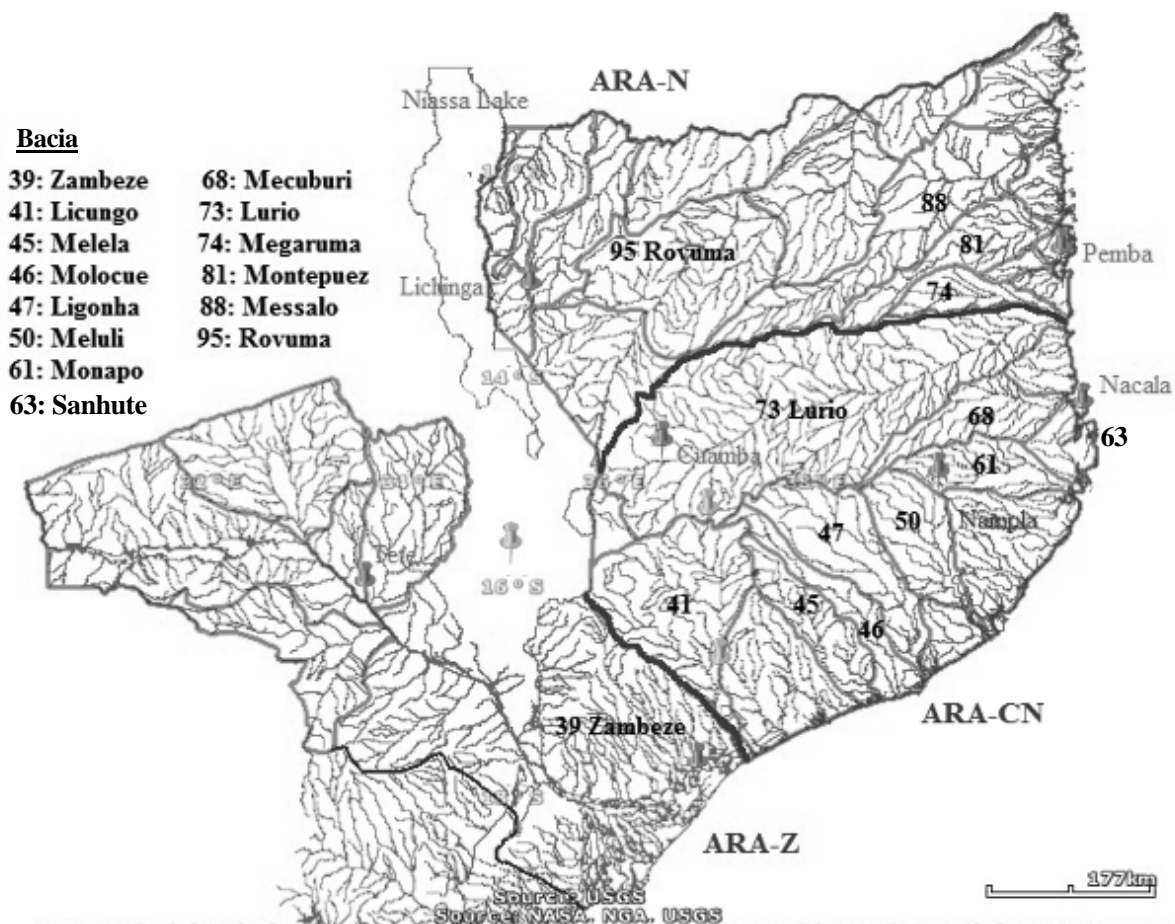
**Figura 3.1.3 Mapa Geológico Esquemático da Região do Corredor de Nacala e Seus Arredores**

Informações restritas sobre a meteorologia da Região do Corredor de Nacala indicam que a precipitação média anual varia de 900 a 1.100mm na bacia do Rio Rovuma, mas a mesma varia de 1.030mm na bacia do Rio Lúrio a 1.400mm na bacia do Rio Licungo. O volume de precipitação na sub-bacia de Luia, localizada na parte superior da bacia do Zambeze, é menor que o de outras regiões, com uma média de 615 a 753mm por ano, com excepção do volume máximo anual de 1.110mm registado em 2007.

Os seguintes principais rios e lagos de Moçambique estão localizados na Região do Corredor de Nacala.

- Rio Zambeze: bacia hidrográfica de 1.390.000km<sup>2</sup>, com fluxo médio de 107.979 milhões de m<sup>3</sup> por ano ou 3.424m<sup>3</sup> por segundo
- Rio Rovuma: bacia hidrográfica de 155.500km<sup>2</sup>, com fluxo médio de 14.980 milhões de m<sup>3</sup> por ano ou 475m<sup>3</sup> por segundo
- Rio Lúrio: bacia hidrográfica de 61.423km<sup>2</sup>, com fluxo médio de 8.722 milhões de m<sup>3</sup> por ano ou 277m<sup>3</sup> por segundo
- Lago Niassa: área superficial de 29.600km<sup>2</sup> e volume de água de 8.400km<sup>3</sup>
- Cahora Bassa: área superficial de 2.600km<sup>2</sup> e volume de água de 55,8km<sup>3</sup>

As bacias fluviais em Moçambique são controladas por cinco administrações estabelecidas pela Lei de Águas em 1991. As que cobrem a Região do Corredor de Nacala são ARA-Norte (ARA-N), ARA-Centro Norte (ARA-CN) e ARA-Zambeze (ARA-Z). A Figura 3.1.4 mostra as fronteiras das bacias dos rios e as três ARAs.



Fonte: Notas explicativas sobre mapa hidrogeológico de Moçambique, DNA, 1987

**Figura 3.1.4** Áreas Administradas pelas ARAs e as Principais Bacias na Região do Corredor de Nacala

## 3.2 Situação Socioeconómica da Região do Corredor de Nacala

### 3.2.1 População

#### (1) Tendência do Crescimento Populacional no Passado

A população total de Moçambique era de 20.632 mil habitantes, segundo os resultados do Censo Geral da População e Habitação conduzido em 2007. Na Região do Corredor de Nacala, o número era de 10.548 mil habitantes. A percentagem da população na Região do Corredor de Nacala era de 51% do total em 2007.

Entre as cinco províncias relacionadas à Região do Corredor de Nacala, a população da Província de Nampula é a maior, com 4.085 mil habitantes, seguida pelas cifras das Províncias da Zambézia, Tete, Cabo Delgado e Niassa. Em termos de taxa de crescimento anual da população, a Província de Niassa apresenta o maior índice, de 4,14%, seguida pelas Províncias de Tete, Nampula, Zambézia e Cabo Delgado, entre 1997 e 2007 (Ver a Tabela 3.2.1).

**Tabela 3.2.1 População e Taxa de Crescimento por Província em Moçambique**

	População		Taxa de Crescimento Anual (%)
	1997	2007	1997-2007
Província de Niassa	808.572	1.213.398	4,14
Província de Cabo Delgado	1.380.202	1.634.162	1,70
Província de Nampula	3.063.456	4.084.656	2,92
Província da Zambézia	3.096.400	3.890.453	2,31
Somente sete distritos da Província da Zambézia	1.360.831	1.808.220	2,88
Província de Tete	1.226.008	1.807.485	3,96
Província de Manica	1.039.463	1.438.386	3,30
Província de Sofala	1.368.671	1.685.663	2,11
Província de Inhambane	1.157.182	1.304.820	1,21
Província de Gaza	1.116.903	1.236.284	1,02
Província de Maputo	830.908	1.225.489	3,96
Cidade de Maputo	987.943	1.111.638	1,19
Subtotal (Cinco Províncias)	9.574.638	12.630.154	2,81
Subtotal (Região do Corredor de Nacala)	7.839.069	10.547.921	3,01
Subtotal das Outras Áreas	8.236.639	10.084.513	2,04
Moçambique	16.075.708	20.632.434	2,53

Fonte: Censo Geral da População e Habitação do INE, 1997 e 2007

#### (2) População Urbana nas Cinco Províncias

Em 2007, a taxa de urbanização nas cinco províncias era de 21%, enquanto que o número em Moçambique era de 30%. A taxa variava desde os 14% registados na Província da Zambézia até os 29% observados na Província de Nampula.

As taxas de urbanização na Zambézia e Tete eram consideravelmente inferiores em relação às outras províncias. As províncias ao norte de Moçambique são menos urbanizadas do que nas outras províncias (Ver a Tabela 3.2.2).

**Tabela 3.2.2 População Urbana e Rural por Província em Moçambique em 2007**

	Unidade: pessoas			Unidade: %		
	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total
Província de Niassa	277.838	935.560	1.213.398	23%	77%	100%
Província de Cabo Delgado	340.707	1.293.455	1.634.162	21%	79%	100%
Província de Nampula	1.167.813	2.916.843	4.084.656	29%	71%	100%
Província da Zambézia	679.073	3.211.380	3.890.453	17%	83%	100%
Província de Tete	247.178	1.560.307	1.807.485	14%	86%	100%
Província de Manica	363.844	1.074.542	1.438.386	25%	75%	100%
Província de Sofala	645.413	1.040.250	1.685.663	38%	62%	100%
Província de Inhambane	289.458	1.015.362	1.304.820	22%	78%	100%
Província de Gaza	314.471	921.813	1.236.284	25%	75%	100%
Província de Maputo	832.188	393.301	1.225.489	68%	32%	101%
Cidade de Maputo	1.111.638	0	1.111.638	100%	0%	100%
Subtotal (Cinco Províncias)	2.712.609	9.917.545	12.630.154	21%	79%	100%
Subtotal das Outras Províncias	3.557.012	4.445.268	8.002.280	44%	56%	100%
Moçambique	6.269.621	14.362.813	20.632.434	30%	70%	100%

Fonte: Censo Geral da População e Habitação do INE, 2007

### 3.2.2 Tendência do Crescimento Económico no Passado

#### (1) PIB Regional

Em 2011, o PIB Regional das cinco províncias foi de 74.248 milhões de MT (a preços constantes de 2003), os quais correspondem a 38% do PIB de Moçambique. Em relação às proporções do PIB Regional de cada província no total do país, a taxa em Nampula era de 14,8%; Zambézia, 9,4%; Tete, 5,7%; Cabo Delgado, 4,7%; e Niassa, 3,0%.

As taxas de crescimento económico para os três períodos (1997-2000, 2000-2007, 2007-2011) são apresentadas na Tabela 3.2.3. Conforme mostrado na tabela, a maioria das províncias tem observado, de forma constante, altas taxas de crescimento entre 7 e 8% desde 2000, a seguir a mesma tendência de Moçambique como um todo.

**Tabela 3.2.3 PIB Regional e Taxa de Crescimento do PIB Regional por Província em Moçambique**

	PIB Regional (Milhões de MT, a Preços Constantes de 2003)				Taxa de Crescimento Anual (%)		
	1997	2000	2007	2011	1997-2000	2000-2007	2007-2011
Província de Niassa	2.368,3	2.651,9	4.587,0	5.930,7	3,8	8,1	6,6
Província de Cabo Delgado	3.518,2	4.038,1	6.904,0	9.198,6	4,7	8,0	7,4
Província de Nampula	10.634,7	13.118,0	22.192,3	29.321,3	7,2	7,8	7,2
Província da Zambézia	7.250,0	8.102,3	13.977,4	18.505,8	3,8	8,1	7,3
Província de Tete	3.552,6	5.730,6	9.218,0	11.291,3	17,3	7,0	5,2
Província de Manica	2.826,8	3.285,0	5.538,4	7.490,5	5,1	7,7	7,8
Província de Sofala	7.456,5	9.077,9	15.852,5	20.875,1	6,8	8,3	7,1
Província de Inhambane	4.607,7	5.290,5	11.735,4	15.223,0	4,7	12,1	6,7
Província de Gaza	3.684,4	3.745,4	7.039,1	9.420,3	0,5	9,4	7,6
Província de Maputo	10.283,5	13.046,5	26.182,7	33.020,4	8,3	10,5	6,0
Cidade de Maputo	12.890,9	16.903,0	28.073,0	37.247,5	9,5	7,5	7,3
Subtotal (Cinco Províncias)	27.323,8	33.640,9	56.878,7	74.247,6	7,2	7,8	6,9
Outras Províncias	41.749,9	51.348,4	94.421,2	123.276,8	7,1	9,1	6,9
Moçambique	69.073,7	84.989,3	151.299,9	197.524,4	7,2	8,6	6,9

Fonte: INE

**Tabela 3.2.4 Proporção do PIB Regional por Província em Moçambique (1997-2011)**

	Proporção do PIB Regional em Moçambique (%)			
	1997	2000	2007	2011
Província de Niassa	3,4%	3,1%	3,0%	3,0%
Província de Cabo Delgado	5,1%	4,8%	4,6%	4,7%
Província de Nampula	15,4%	15,4%	14,7%	14,8%
Província da Zambézia	10,5%	9,5%	9,2%	9,4%
Província de Tete	5,1%	6,7%	6,1%	5,7%
Província de Manica	4,1%	3,9%	3,7%	3,8%
Província de Sofala	10,8%	10,7%	10,5%	10,6%
Província de Inhambane	6,7%	6,2%	7,8%	7,7%
Província de Gaza	5,3%	4,4%	4,7%	4,8%
Província de Maputo	14,9%	15,4%	17,3%	16,7%
Cidade de Maputo	18,7%	19,9%	18,6%	18,9%
Subtotal (Cinco Províncias)	39,6%	39,6%	37,6%	37,6%
Outras Províncias	60,4%	60,4%	62,4%	62,4%
Moçambique	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: INE

## (2) PIB per Capita

Conforme mostrado na Tabela 3.2.5, o PIB Regional per capita das cinco províncias era de 4.503 MT em 2007, valor consideravelmente inferior à média nacional de cerca de 7.333 MT. Isso indica que a actividade económica por pessoa na parte norte de Moçambique é ainda menor do que em outras províncias ao sul do país.

**Tabela 3.2.5 PIB Regional per Capita por Província**

	PIB Regional per Capita (MT a Preços Constantes de 2003)		Proporção do PIB Regional em Relação ao País		Taxa de Crescimento Anual (%)
	1997	2007	1997	2007	1997-2007
Província de Niassa	2.929	3.780	0,68	0,52	2,6
Província de Cabo Delgado	2.549	4.225	0,59	0,58	5,2
Província de Nampula	3.471	5.433	0,81	0,74	4,6
Província da Zambézia	2.341	3.593	0,54	0,49	4,4
Província de Tete	2.898	5.100	0,67	0,70	5,8
Província de Manica	2.719	3.850	0,63	0,53	3,5
Província de Sofala	5.448	9.404	1,27	1,28	5,6
Província de Inhambane	3.982	8.994	0,93	1,23	8,5
Província de Gaza	3.299	5.694	0,77	0,78	5,6
Província de Maputo	12.376	21.365	2,88	2,91	5,6
Cidade de Maputo	13.048	25.254	3,04	3,44	6,8
Cinco Províncias	2.854	<b>4.503</b>	0,66	0,61	4,7
Outras Províncias	6.422	11.799	1,49	1,61	6,3
Moçambique	4.297	<b>7.333</b>	1,00	1,00	5,5

Fonte: Equipa de Estudo da JICA, com base nos dados do INE

## (3) Participação no Sector Económico

As cinco províncias, em termos de geração de valor agregado, são relativamente mais especializadas na agricultura, a qual perfaz 42% do PIB Regional total das cinco províncias. Entretanto, as Províncias de Nampula e de Tete são diferentes das outras três, com sua estrutura



económica caracterizada por uma proporção mais baixa da agricultura (40% e 20% do PIB Regional da província, respectivamente). Adicionalmente, a Província de Tete possui os sectores de electricidade e de água totalizando 37% da PIB Regional da província. Esta situação de Tete se deve ao facto de a barragem de Cahora Bassa estar a fornecer energia para todo Moçambique. Esta estrutura do sector económico não tem mudado significativamente em mais de uma década nas cinco províncias (Ver a Tabela 3.2.6).

**Tabela 3.2.6 Proporção do PIB Regional por Sector Económico por Província em 2000 e 2011**

	2000				2011			
	Agricultura	Indústria	Serviços	Total	Agricultura	Indústria	Serviços	Total
Província de Niassa	47,6%	10,2%	42,2%	100,0%	49,5%	7,2%	43,4%	100,0%
Província de Cabo Delgado	49,5%	12,2%	38,3%	100,0%	51,2%	12,5%	36,2%	100,0%
Província de Nampula	38,7%	15,4%	45,9%	100,0%	39,9%	17,0%	43,1%	100,0%
Província da Zambézia	49,8%	11,4%	38,8%	100,0%	50,8%	12,3%	36,9%	100,0%
Província de Tete	25,9%	40,2%	33,9%	100,0%	20,0%	43,3%	36,7%	100,0%
Província de Manica	36,1%	22,0%	41,9%	100,0%	37,0%	21,7%	41,3%	100,0%
Província de Sofala	22,8%	19,5%	57,7%	100,0%	22,7%	20,0%	57,3%	100,0%
Província de Inhambane	41,2%	15,8%	43,0%	100,0%	31,7%	37,0%	31,3%	100,0%
Província de Gaza	50,2%	12,3%	37,5%	100,0%	48,5%	13,2%	38,3%	100,0%
Província de Maputo	15,2%	43,9%	40,9%	100,0%	17,5%	47,5%	35,0%	100,0%
Cidade de Maputo	2,5%	15,8%	81,7%	100,0%	2,7%	11,7%	85,6%	100,0%
Cinco Províncias	41,1%	18,0%	40,9%	100,0%	40,3%	19,3%	39,8%	100,0%
Outras Províncias	19,1%	23,8%	57,1%	100,0%	21,7%	23,8%	53,8%	100,0%
Moçambique	27,9%	21,5%	50,7%	100,0%	27,7%	23,7%	48,5%	100,0%

Fonte: INE

### 3.2.3 Mão-de-obra

#### (1) População Economicamente Activa (PEA)

A população economicamente activa (PEA) das cinco províncias totalizava 4.586 mil habitantes em 2007. O sector agrícola empregava a maior porção da mão-de-obra, ou seja, 85%, com uma pequena variação entre as províncias, como Nampula, com 82,9%, e Zambézia, com 87,5%, enquanto que o número em Moçambique como um todo era de 75,2% (Ver a Tabela 3.2.7).

**Tabela 3.2.7 PEA por Sector Económico por Província em 2007**

	Agricultura	Indústria	Serviços	Total	Agricultura	Indústria	Serviços	Total
Província de Niassa	337.235	15.288	53.080	405.603	83,1%	3,8%	13,1%	100,0%
Província de Cabo Delgado	584.853	22.489	62.908	670.250	87,3%	3,4%	9,4%	100,0%
Província de Nampula	1.219.450	65.872	185.191	1.470.513	82,9%	4,5%	12,6%	100,0%
Província da Zambézia	1.218.809	54.721	120.106	1.393.636	87,5%	3,9%	8,6%	100,0%
Província de Tete	546.888	26.468	72.829	646.185	84,6%	4,1%	11,3%	100,0%
Cinco Províncias	3.907.235	184.838	494.114	<b>4.586.187</b>	<b>85,2%</b>	4,0%	10,8%	100,0%
Outras Províncias	1.636.693	304.460	843.619	2.784.772	58,8%	10,9%	30,3%	100,0%
Moçambique	5.543.928	489.298	1.337.733	7.370.959	<b>75,2%</b>	6,6%	18,1%	100,0%

Fonte: INE

#### (2) Taxa de Desemprego

As taxas de desemprego por província em 2004/05 são mostradas na Tabela 3.2.8. Os números em todas as províncias relacionadas à Região do Corredor de Nacala, com excepção da Província de

Niassa, estão abaixo da média do país, que é de 18,7%. A taxa da Província de Niassa (31,7%) é consideravelmente alta em comparação com as taxas das outras províncias.

**Tabela 3.2.8 Taxa de Desemprego por Província em 2004/5**

	<b>Taxa de Desemprego (%)</b>
Província de Niassa	<b>31,7</b>
Província de Cabo Delgado	10,9
Província de Nampula	15,7
Província da Zambézia	11,2
Província de Tete	16,5
Cinco Províncias	17,2
Subtotal das Outras Províncias	20,2
<b>Moçambique</b>	<b>18,7</b>

Fonte: Inquérito Integrado à Força de Trabalho (IFTRAB) 2004-2005, INE, 2006

### 3.2.4 Pobreza e Desigualdade

#### (1) Taxa de Pobreza

A taxa de pobreza diminuiu significativamente entre 1997 e 2009, excepto na Zambézia. Os índices foram: de 71% para 32% em Niassa; de 57% para 37% em Cabo Delgado; de 69% para 55% em Nampula; e de 82% para 42% em Tete. O número na Zambézia subiu de 68% em 1997 para 71% em 2009.

**Tabela 3.2.9 Taxa de Pobreza por Província em Moçambique**

	<b>Taxa de Pobreza (%)</b>			<b>Diferença na Taxa de Pobreza</b>		
	<b>1997</b>	<b>2003</b>	<b>2009</b>	<b>1997-2003</b>	<b>2003-2009</b>	<b>1997-2009</b>
Província de Niassa	70,6	52,1	31,9	-18,5	-20,2	-38,7
Província de Cabo Delgado	57,4	63,2	37,4	<b>+5,8</b>	-25,8	-20,0
Província de Nampula	68,9	52,6	54,7	-16,3	<b>+2,1</b>	-14,2
Província da Zambézia	68,1	44,6	<b>70,5</b>	-23,5	<b>+25,9</b>	<b>+2,4</b>
Província de Tete	82,3	59,8	42,0	-22,5	-17,8	-40,3
Província de Manica	62,6	43,6	55,1	-19,0	<b>+11,5</b>	-7,5
Província de Sofala	87,9	36,1	58,0	-51,8	<b>+21,9</b>	-29,9
Província de Inhambane	82,6	80,7	57,9	-1,9	-22,8	-24,7
Província de Gaza	64,6	60,1	62,5	-4,5	<b>+2,4</b>	-2,1
Província de Maputo	65,6	69,3	67,4	<b>+3,7</b>	-1,9	<b>+1,8</b>
Cidade de Maputo	47,8	53,6	36,2	<b>+5,8</b>	-17,4	-11,6
Cinco Províncias	69,5	54,5	<b>53,3</b>	-15,0	-1,2	-13,2
Outras Províncias	69,3	53,7	<b>57,0</b>	-15,6	<b>+3,3</b>	-12,3
<b>Moçambique</b>	<b>69,4</b>	<b>54,1</b>	<b>54,7</b>	-15,3	+0,6	-14,7

Fonte: MPD/DNEAP com base nas IOF1997, IAF2003 e IOF2009

#### (2) Desigualdade

O coeficiente de Gini<sup>1</sup>, um indicador para medir a distribuição de renda, mostrou tendências mistas de expansão e redução na disparidade. Nas Províncias de Niassa, Nampula e Zambézia, os coeficientes subiram indicando que houve um aumento na disparidade de renda, enquanto os números em Cabo Delgado e Tete diminuíram e mostraram que a disparidade de renda apresentou um declínio na região.

<sup>1</sup> Um índice de Gini 0 representa igualdade perfeita, e um índice de Gini 1, desigualdade perfeita.

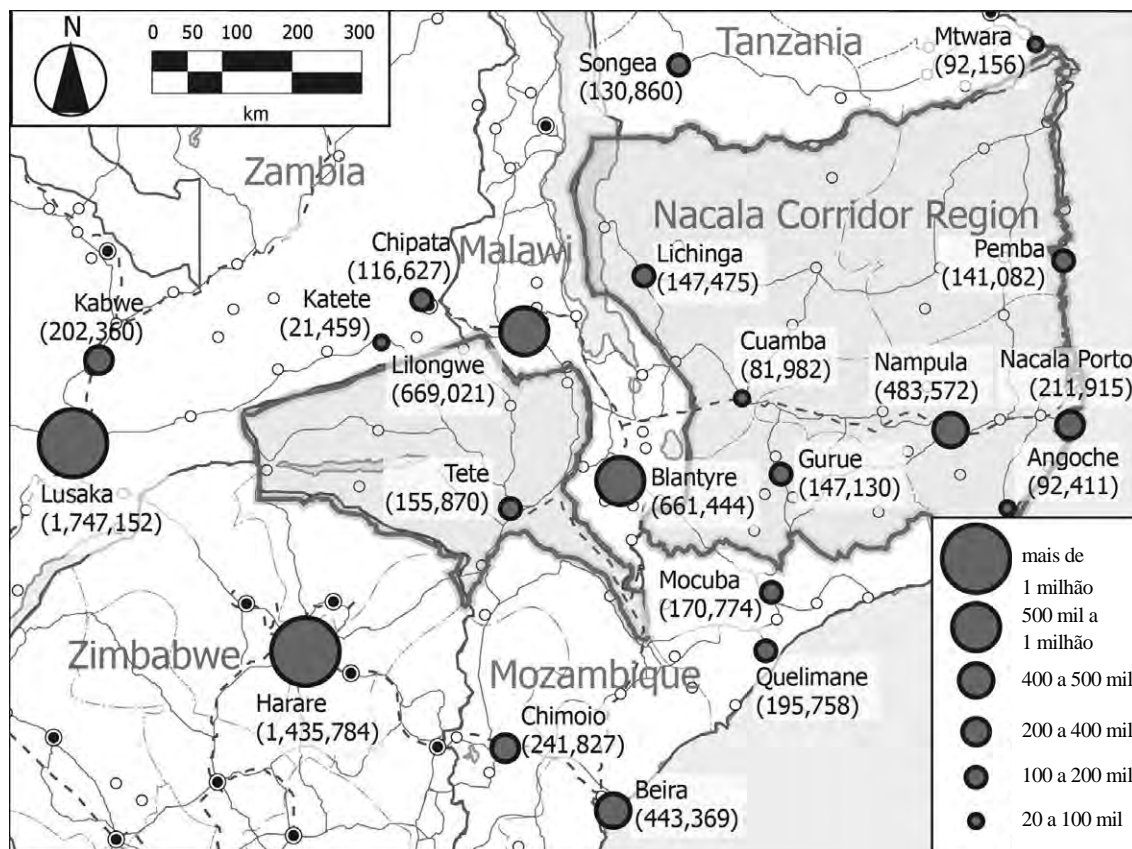
**Tabela 3.2.10 Coeficiente de Gini por Província em Moçambique**

	<b>2003</b>	<b>2008</b>	<b>Diferença entre 2003 e 2008</b>
Província de Niassa	0,357	0,427	<b>+0,070</b>
Província de Cabo Delgado	0,445	0,347	-0,098
Província de Nampula	0,361	0,419	<b>+0,058</b>
Província da Zambézia	0,351	0,365	<b>+0,014</b>
Província de Tete	0,399	0,323	-0,076
Província de Manica	0,400	0,345	-0,055
Província de Sofala	0,427	0,456	<b>+0,029</b>
Província de Inhambane	0,443	0,383	-0,060
Província de Gaza	0,406	0,427	<b>+0,021</b>
Província de Maputo	0,433	0,387	-0,046
Cidade de Maputo	0,524	0,512	-0,012
Cinco Províncias	0,383	0,376	-0,006
Outras Províncias	0,439	0,418	-0,021
Moçambique	0,415	0,414	-0,001

Fonte: DNEAP, 2010, "Understanding Poverty and Well-being Mozambique: Third National Poverty Assessment", MPD

### 3.3 Centros Urbanos na Região do Corredor de Nacala

A maior cidade na Região do Corredor de Nacala é Nampula, com 484 mil habitantes em 2007, seguida por Nacala, com 212 mil, e por Tete, com 158 mil. Nos países vizinhos adjacentes à Região do Corredor de Nacala, há muitas cidades grandes com uma população superior a 500 mil habitantes. A Figura 3.3.1 mostra as populações de Blantyre com 661 mil; Lilongwe, 669 mil; Lusaka, 1,7 milhão; e Harare, 1,4 milhão de habitantes. A população da Cidade de Chipata, na Zâmbia, localizada próxima da fronteira com Malawi, é de 117 mil habitantes.



Fonte: Cidades em Moçambique; Censo Geral da População e Habitação de Moçambique 2007, INE  
 Cidades em Malawi; Censo Geral da População e Habitação de Malawi 2008, NSO  
 Cidades na Zâmbia; Censo Geral da População e Habitação da Zâmbia 2010, Escritório Central de Estatísticas  
 Cidades no Zimbabwe; Censo Geral da População e Habitação do Zimbabwe 2012, Escritório Nacional de Estatísticas do Zimbabwe  
 Cidades na Tanzânia; Censo Geral da População e Habitação da Tanzania 2012, Departamento Nacional de Estatísticas

**Figura 3.3.1 Principais Centros Urbanos na Região do Corredor de Nacala e Países Vizinhos**

Conforme mostrado na Tabela 3.3.1, o total da população urbana nas cinco províncias aumentou de 1,2 milhão em 1997 para 1,9 milhão em 2007, num crescimento de 4,8% por ano, em média. Como a taxa de crescimento anual da população nas áreas rurais no mesmo período foi de 3,2%, enquanto a taxa de urbanização subiu de 20,3% em 1997 para 21,6% em 2007.

A taxa de crescimento mais alta da população urbana, de 12,6% por ano, foi registada no Distrito de Nacala-à-Velha entre 1997 e 2007, seguido pelo Distrito de Mocuba, da Província da Zambézia, com 12% por ano. O crescimento da população urbana em outras áreas foi mais brando, variando entre 2,7% e 5,6% por ano.

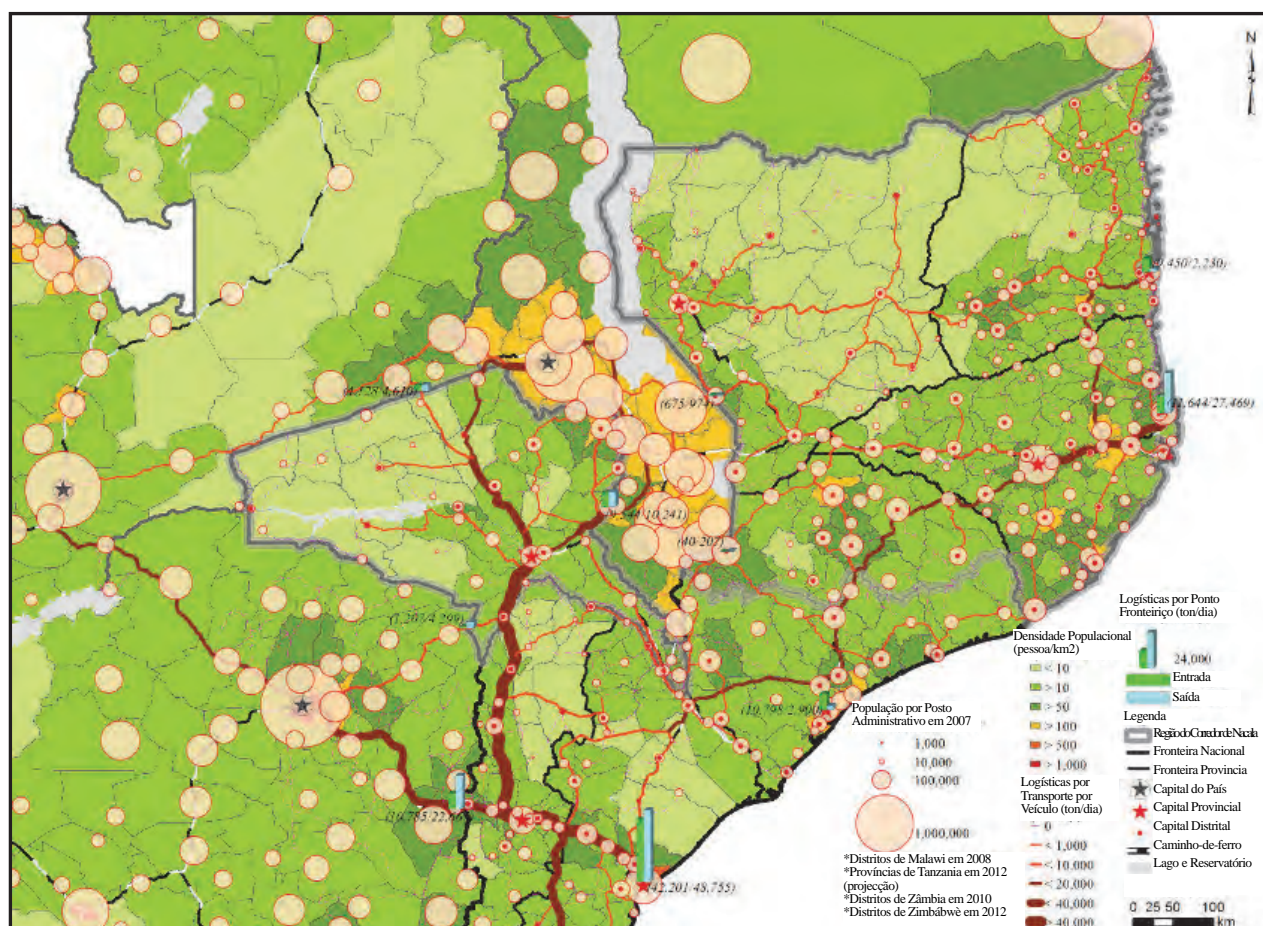
**Tabela 3.3.1 População Urbana das Principais Cidades nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala**

Província	Cidade/Distrito	1997			2007			Taxa de Crescimento Anual (%/ano)		
		Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total
Cabo Delgado	Cidade de Pemba	84,897	0	84,897	141,082	0	141,082	5.2%	-	5.2%
Nampula	Cidade de Nacala Porto	158,248	0	158,248	211,915	0	211,915	3.0%	-	3.0%
	Distrito de Nacala a Velha	4,899	73,019	77,918	15,993	74,998	90,991	12.6%	0.3%	1.6%
	Cidade de Nampula	303,346	0	303,346	483,572	0	483,572	4.8%	0.0%	4.8%
	Distrito de Angoche	58,263	170,263	228,526	92,411	191,109	283,520	4.7%	1.2%	2.2%
Niassa	Cidade de Lichinga	85,758	0	85,758	147,475	0	147,475	5.6%	-	5.6%
	Distrito de Cuamba	57,205	69,175	126,380	81,982	109,600	191,582	3.7%	4.7%	4.2%
Tete	Cidade de Tete	101,984	0	101,984	155,870	0	155,870	4.3%	-	4.3%
	Distrito de Moatize	26,560	82,543	109,103	39,468	178,140	217,608	4.0%	8.0%	7.1%
Zambézia	Distrito de Gurue	99,335	97,844	197,179	147,130	153,904	301,034	4.0%	4.6%	4.3%
	Cidade de Quelimane	150,116	0	150,116	195,758	0	195,758	2.7%	-	2.7%
	Distrito de Mocuba	54,802	159,946	214,748	170,774	133,199	303,973	12.0%	-1.8%	3.5%

Fonte: Censo Geral da População e Habitação, 1997 e 2007, INE

A Figura 3.3.2 mostra a densidade populacional por distrito e o tamanho da população nos postos administrativos na Região do Corredor de Nacala e países vizinhos. O esquema mostra uma densidade populacional relativamente mais alta na maior parte das Províncias de Nampula e da Zambézia, nas áreas ao longo do litoral e na fronteira com a Província de Nampula, na Província de Cabo Delgado, assim como nas regiões fronteiriças com Malawi, nas Províncias de Tete e Niassa. A maior parte das áreas na Província de Niassa, a parte noroeste da Província de Cabo Delgado e a região ocidental da Província de Tete apresentam uma densidade populacional menor, de menos de 10 pessoas por quilómetro quadrado.

As concentrações mais altas de população nos postos administrativos são observadas na metade meridional da Província de Nampula e ao longo do eixo norte-sul no centro da Província da Zambézia. É possível ver algumas concentrações nas áreas ao sul e ao norte da Província de Cabo Delgado. A concentração demográfica se restringe às capitais e nas proximidades dos postos administrativos nas Províncias de Niassa e de Tete.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base no Censo Geral da População e Habitação, INE

**Figura 3.3.2 Densidade Demográfica e População nos Postos Administrativos na Região do Corredor de Nacala e Países Vizinhos**

## 3.4 Padrão Espacial da Região do Corredor de Nacala

### 3.4.1 Uso da Terra

A distribuição do uso da terra na Região do Corredor de Nacala é classificada conforme mostrado na Tabela 3.4.1 e na Figura 3.4.1. As florestas densas e florestas abertas dominam 58% dos terrenos na região. Esta estimativa é sujeita à elaboração com base nos resultados do projecto de “Zoneamento Agro-ecológico Nacional (ZAE)”, realizado pelo Ministério da Agricultura de Moçambique.

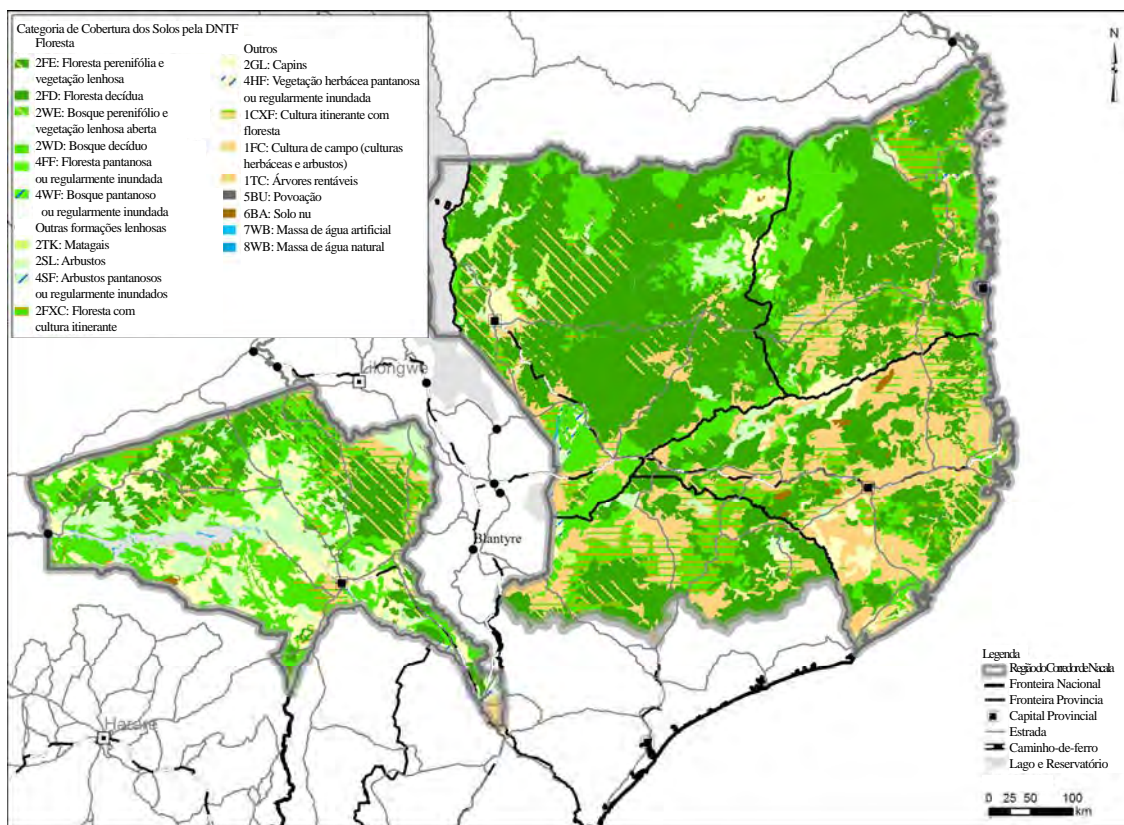
**Tabela 3.4.1 Padrão do Uso da Terra na Região do Corredor de Nacala**

Classificação	Área em km <sup>2</sup>	%
Florestas Densas	58.836	13,6%
Florestas Abertas	192.809	44,5%
Pradarias	43.911	10,1%
Matas e Bosques Pantanosos ou Regulamente Inundados	503	0,1%
Mangal	1.142	0,3%
Florestas com Culturas Itinerantes	52.648	12,2%
Agricultura	65.425	15,1%
Área Urbanizada e Solo sem Vegetação	5.514	1,2%
Massa de Águas	12.285	2,8%
Total	433.072	100%

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base em dados do GIS sobre a cobertura da terra, da AIFM, em 2007, e em dados do GIS sobre a cobertura da terra, do ZAE, em 2009

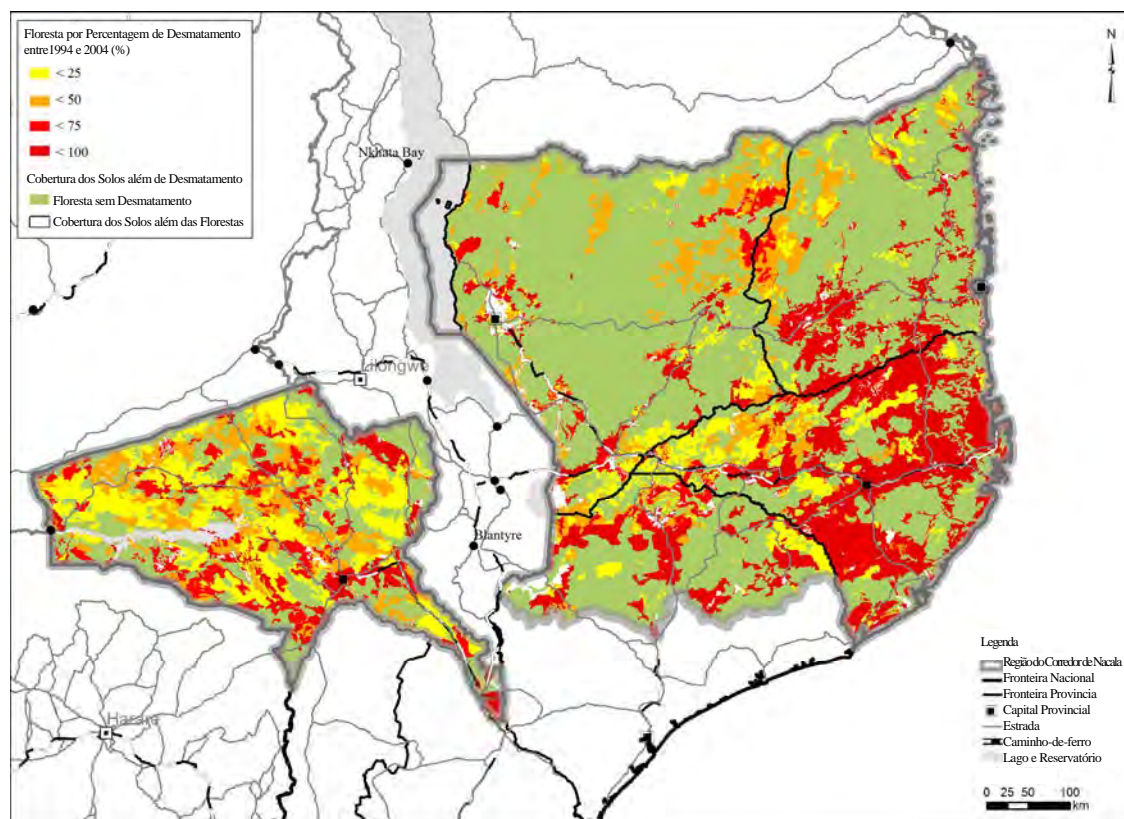
A Figura 3.4.2 apresenta mudanças ocorridas no uso da terra na Região do Corredor de Nacala entre 1994 e 1995, e entre 2004 e 2005. Os números, apesar de não reflectirem as situações mais recentes, mostram as alterações ocorridas nesses períodos, conforme indicadas abaixo:

- Houve desmatamento nas principais estradas, em especial, na Província de Nampula e na bacia do Rio Lúrio.
- Os terrenos em Nampula foram transformados em terra para a plantação florestal e cultivo de produtos agrícolas, mas em Tete teria havido desmatamento para a venda de madeiras.
- Apesar do avanço de desmatamento na bacia do Rio Lúrio, a maior parte da área continua coberta por florestas.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base em dados do LANDSAT 2004/2005

**Figura 3.4.1 Actual Uso da Terra na Região do Corredor de Nacala**



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base em dados da AIFM e CENACARTA

**Figura 3.4.2 Alterações no Uso da Terra na Região do Corredor de Nacala entre 1994/95 e 2004/05**



### 3.4.2 Distribuição de Povoados

A Figura 3.4.3 mostra o padrão de distribuição de povoados na Região do Corredor de Nacala. Podem ser observadas as seguintes características:

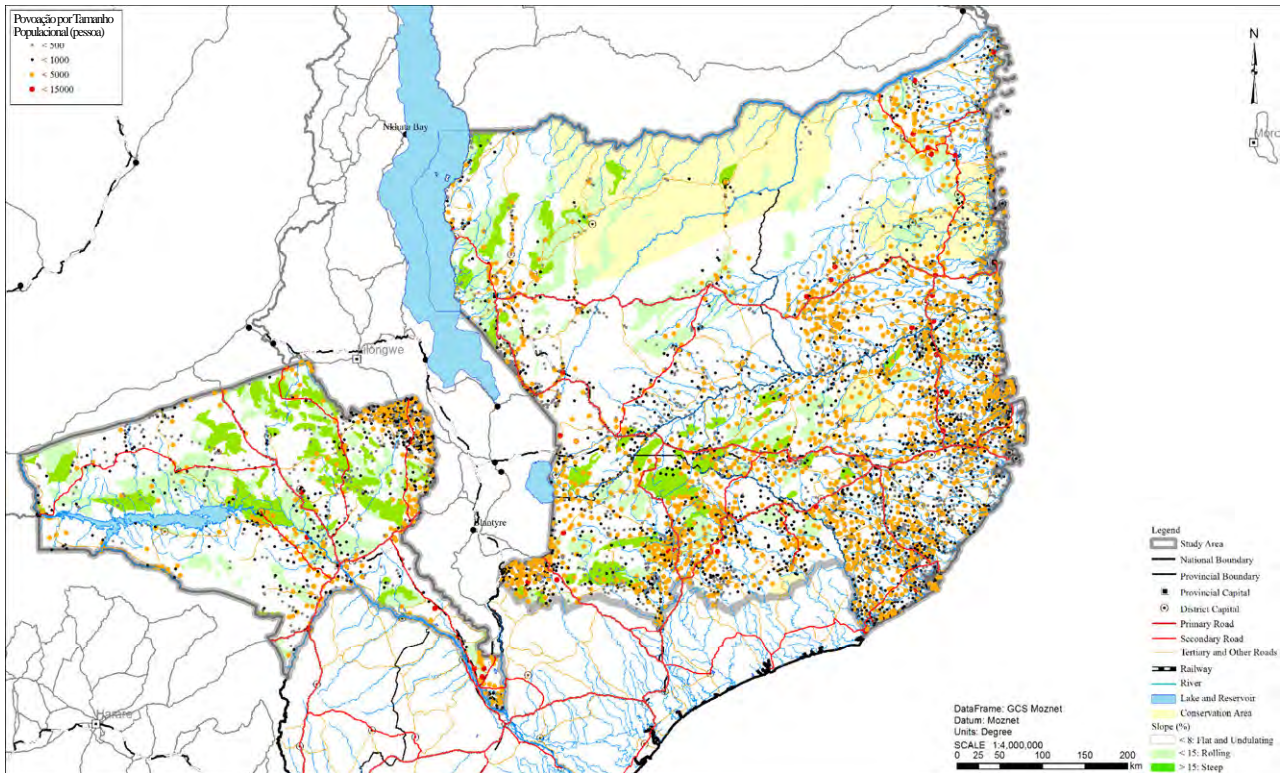
- As localidades estão situadas principalmente ao longo das estradas e linhas férreas em toda a Região do Corredor de Nacala.
- As povoações estão localizadas ao longo da bacia do Rio Lúrio, nas Províncias de Nampula e de Cabo Delgado, mesmo sem estradas bem desenvolvidas.
- Não há estabelecimento de povoados ao longo da bacia do Rio Lugenda em Niassa.
- Os terrenos íngremes dificultam o estabelecimento de povoações.
- As localidades de densidade consideravelmente alta estão situadas nas áreas próximas da fronteira com Malawi, nas Províncias de Tete, Zambézia e Niassa.

### 3.4.3 Rede de Transporte

A Figura 3.4.4 mostra a rede de transporte na Região do Corredor de Nacala, formada por vias de carácter primário, secundário e terciário, linhas férreas, portos e aeroportos.

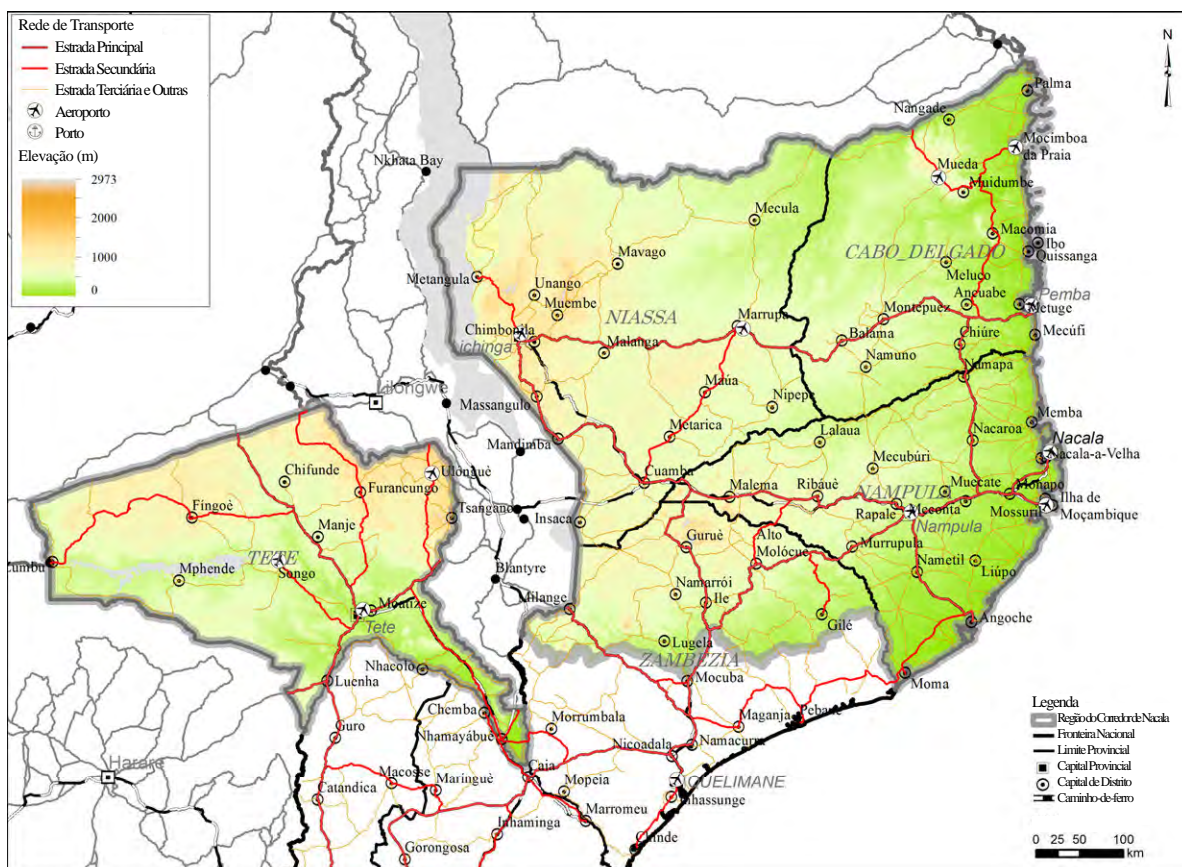
As capitais das províncias estão ligadas umas às outras por estradas primárias, com excepção da Província de Tete. Os centros distritais em cada província estão ligados entre si através da ligação à capital provincial por, pelo menos, vias terciárias. Contudo, alguns destes não estão ligados directamente uns com os outros e apresentam dificuldades nas interligações provinciais. As condições das estradas continuam a ser insuficientes, uma vez que algumas das mesmas apresentam restrições na utilização ao longo do ano. Num futuro próximo, a principal estrada primária no Corredor de Nacala e a Estrada Lichinga-Montepuez devem ser reabilitadas como vias que podem operar independentemente das condições do tempo.

Em relação à malha ferroviária, actualmente a linha férrea de Nacala (Linha Ferroviária do Norte) opera a partir do Porto de Nacala e, através das Províncias de Nampula e Niassa via Cuamba, liga-se ao caminho-de-ferro de Malawi na fronteira de Entre Lagos. Uma outra linha férrea entre Cuamba e Lichinga deve ser reactivada. Será implementado um grande investimento para o desenvolvimento da nova linha férrea entre a Província de Tete e o Porto de Nacala, através de Malawi, para o transporte do carvão.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base em dados sobre as localidades com população, da ANE, 2007

**Figura 3.4.3 Distribuição de Povoados na Região do Corredor de Nacala**



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nos dados do GIS colectados junto a instituições relacionadas

**Figura 3.4.4 Rede de Transporte na Região do Corredor de Nacala**

### 3.4.4 Acessibilidade

A Figura 3.4.5 e a Figura 3.4.6 mostram a acessibilidade na Região do Corredor de Nacala nas estações seca e chuvosa. O termo acessibilidade é definido como a proporção da população que consegue chegar a uma capital distrital ou provincial, em três horas, em relação ao total da população na Região do Corredor de Nacala.

A acessibilidade reflecte as condições das estradas. Há uma grande diferença no nível de acessibilidade entre a estação chuvosa e a estiagem, o que indica que muitas estradas se tornam impossíveis ou difíceis de se passar na estação chuvosa. A acessibilidade é melhor na Província de Nampula e no sul da Província de Cabo Delgado, principalmente nas áreas ao longo da Estrada N1 na direcção norte-sul. Distritos próximos das capitais provinciais tendem a apresentar melhor transitabilidade nas Províncias de Niassa e Tete.

As taxas médias de acessibilidade na Região do Corredor de Nacala são de 7,8% na estação das chuvas e de 17,5% na estiagem. As taxas na Região do Corredor de Nacala devem melhorar por conta dos projectos de reabilitação das principais estradas, ora em curso no país.

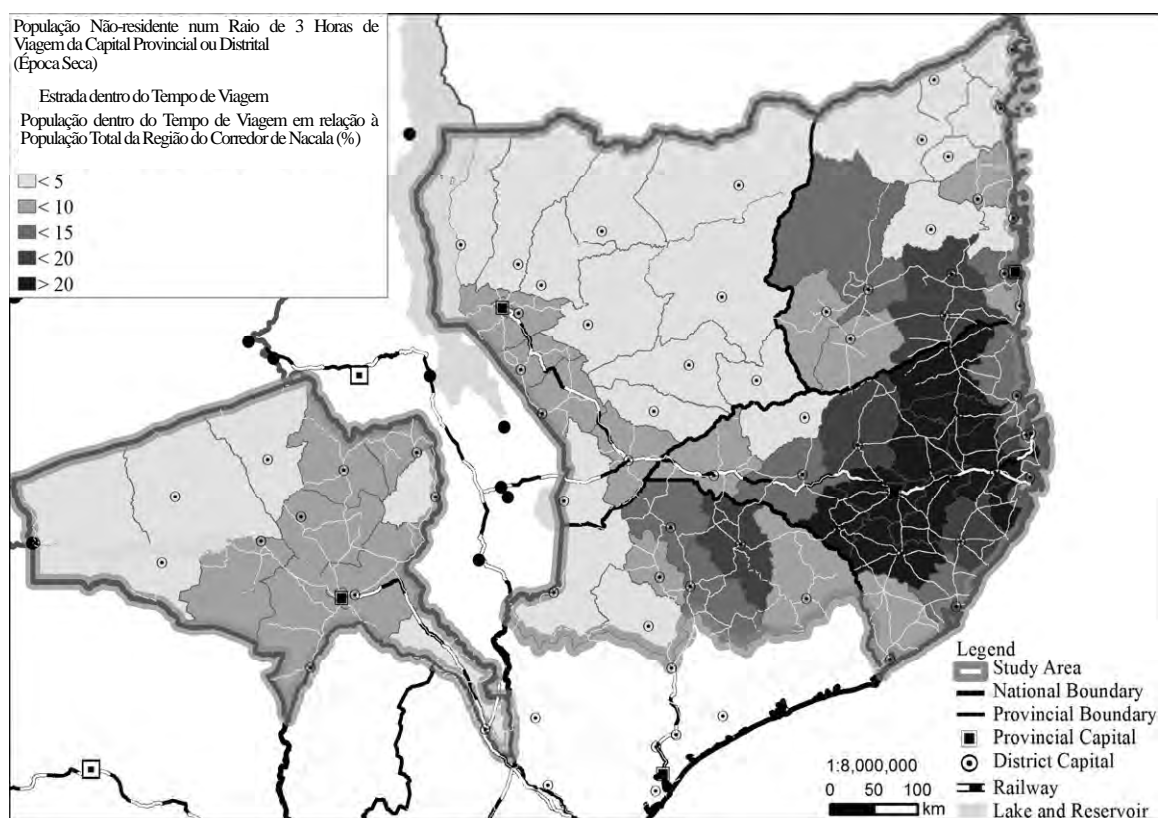


Figura 3.4.5 Acessibilidade na Estação Seca

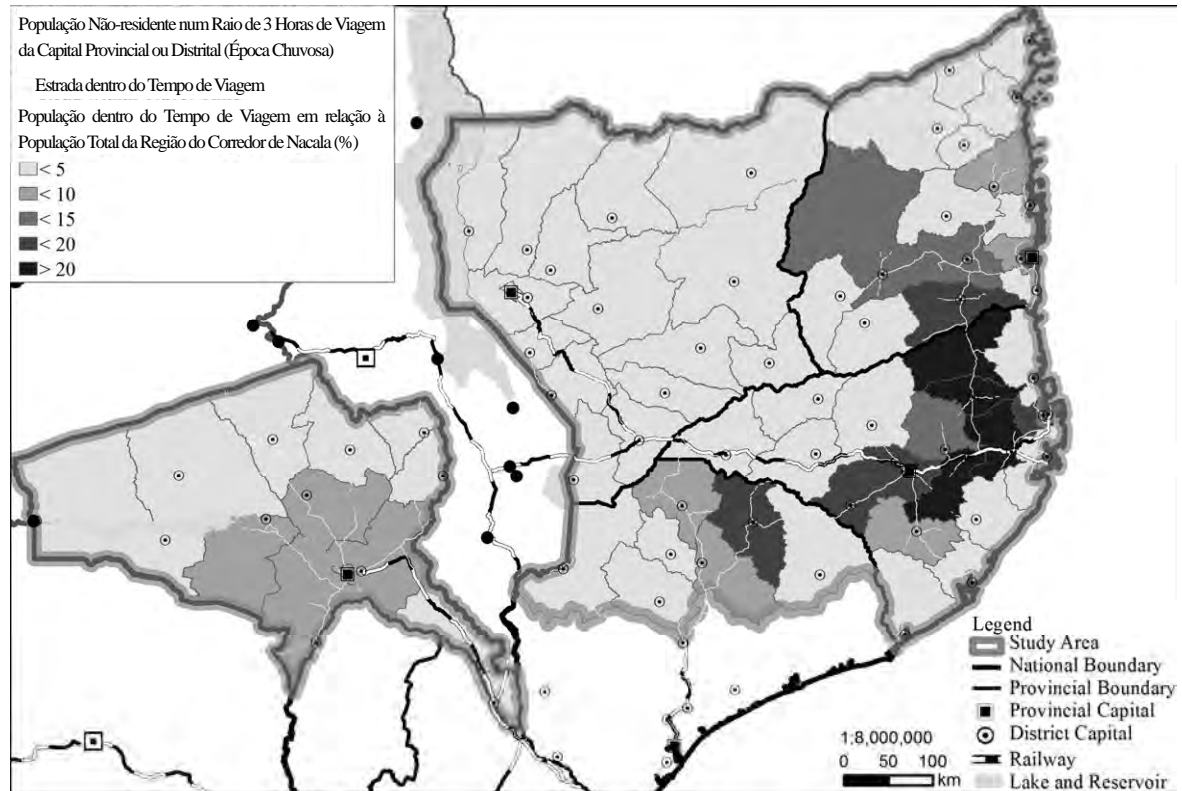
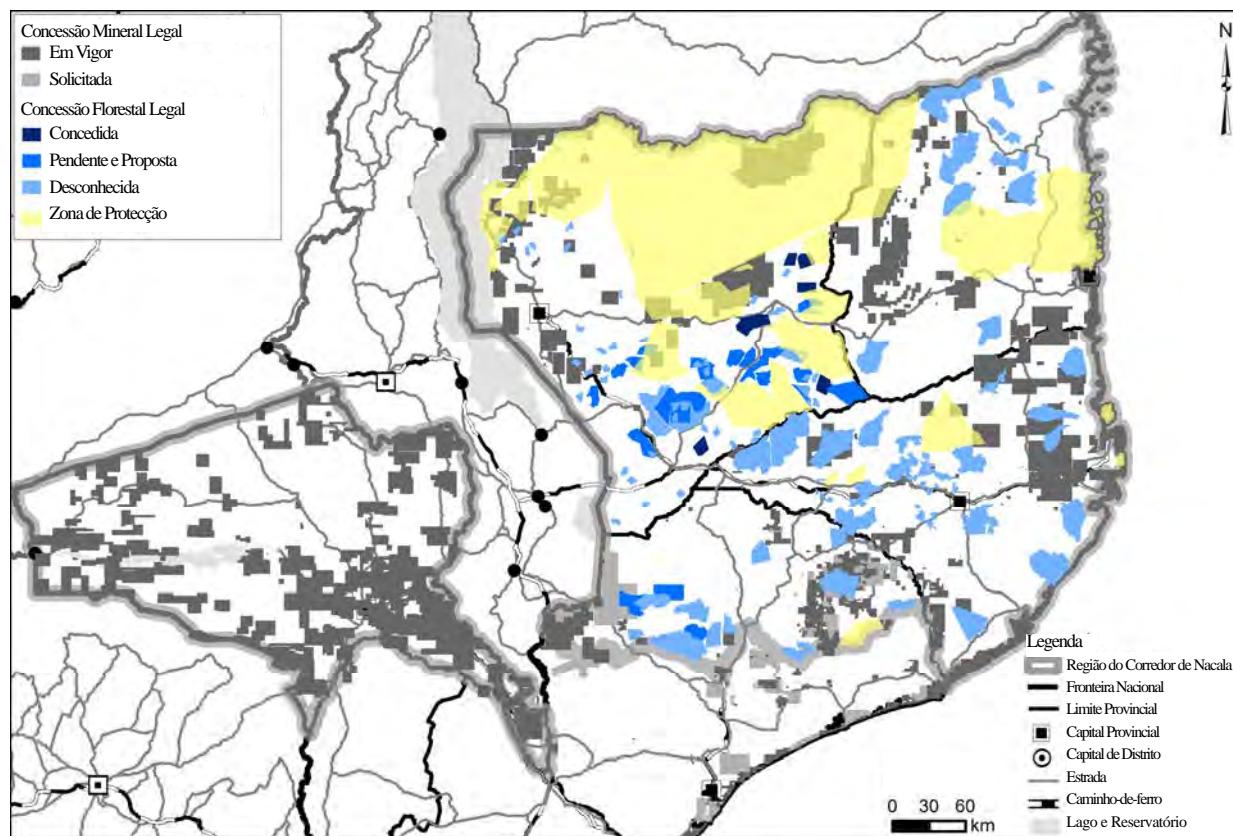


Figura 3.4.6 Acessibilidade na Estação Chuvosa

### 3.4.5 Áreas de Concessão Mineral e Florestal

A Figura 3.4.7 mostra uma distribuição geográfica de concessões minerais e florestais no Corredor de Nacala. As concessões minerais estão concentradas na Província de Tete, na parte nordeste da Província de Nampula, na área a oeste da Província de Cabo Delgado e nas áreas ao longo do Lago Niassa, na Província de Niassa. As concessões florestais e outras podem ser encontradas na metade oriental da Região do Corredor de Nacala.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 3.4.7 Concessões Minerais e Florestais**

## 3.5 Características das Cinco Províncias

### 3.5.1 Resumo dos Principais Indicadores

Para compreender as características das cinco províncias, os principais indicadores são mostrados na Tabela 3.5.1, e um resumo dos Planos de Desenvolvimento Estratégico Provincial pode ser visto na Tabela 3.5.2.

**Tabela 3.5.1 Resumo dos Principais Indicadores nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala**

	Niassa	Cabo Delgado	Nampula	Zambézia (sete distritos)	Tete	Total (Região do Corredor de Nacala)
<b>População</b>						
População (2007, INE)* <sup>1</sup>	1.213.398	1.634.162	<b>4.084.656</b>	3.890.453 (1.808.220)	1.807.485	12.630.154 (10.547.921)
Densidade Populacional (pessoas/km <sup>2</sup> , 2007, INE) <sup>1</sup>	9,91	21,0	<b>52,3</b>	37,6 (39,7)	17,8	25,7 (24,4)
Taxa de Crescimento Anual (1997-2007, %, INE)* <sup>1</sup>	<b>4,14</b>	1,70	2,92	2,31 (2,88)	3,96	2,81 (2,01)
População Urbana (2007, INE)* <sup>1</sup>	277.838	340.707	<b>1.167.813</b>	679.073 (220.108)	247.178	2.712.609 (2.253.644)
Taxa de População Urbana (% , 2007, INE)* <sup>1</sup>	22,9	20,8	<b>28,6</b>	17,5 (12,2)	13,7	21,5 (21,4)
<b>Cobertura da Terra (AIFM, 2007)*<sup>2</sup></b>						
Florestas Densas e Abertas (km <sup>2</sup> )	<b>98.160</b>	50.798	23.846	(21.253)	57.588	(251.645)
Pradarias (km <sup>2</sup> )	9.343	7.536	2.345	(6.165)	18.521	(43.911)
Matas e Bosques Pantanosos ou Regulamente Inundados, e Mangal (km <sup>2</sup> )	180	386	784	(37)	258	(1.645)
Florestas com Culturas Itinerantes (km <sup>2</sup> )	2.256	10.892	<b>28.019</b>	(2.814)	8.667	76.488 (52.648)
Agricultura (km <sup>2</sup> )	11.104	6.964	<b>19.622</b>	(14.781)	12.954	(11.903)
Áreas com Construção e sem Construção (km <sup>2</sup> )	915	616	<b>2.839</b>	(757)	387	(5.514)
Águas (km <sup>2</sup> )	<b>7.647</b>	553	462	(231)	<b>3.392</b>	4.186
Total (km <sup>2</sup> )	<b>129.605</b>	77.744	77.917	103.422 (46.039)	101.767	490.577 (433.072)
<b>Socioeconómico</b>						
Taxa de Alfabetização (% , 2008, MICS)* <sup>3</sup>	35,6	29,0	<b>40,0</b>	26,8	25,5	31,4
Taxa de Pobreza (% , 2009, INE)* <sup>4</sup>	31,9	37,4	54,7	<b>70,5</b>	42,0	53,3
Taxa de Desemprego (% , 2004/5, INE)* <sup>5</sup>	<b>31,7</b>	10,9	15,7	11,2	16,5	17,2
Taxa de Mortalidade Infantil (por 1.000 nativos, MICS)* <sup>6</sup>	97,4	131,7	104,9	<b>147,1</b>	107,5	117,7
PIB Regional, a preços constantes: ano base 2003 (Milhão de MT, 2011, INE)* <sup>7</sup>	5.930,7	9.198,6	<b>29.321,3</b>	18.505,8	11.291,3	74.247,6
<b>Fatias dos Sectores Económicos (2011, INE)*<sup>6</sup></b>						
Agricultura, Pescas e Plantação Florestal (%)	49,2	<b>51,1</b>	40,0	50,8	20,1	41,8
Indústria (%)	4,1	5,0	10,2	4,9	4,2	6,8
Outros (%)	46,7	43,9	49,8	44,3	<b>75,7</b>	51,4
Crescimento Anual do PIB Regional (% , 2005-2011)	8,6	<b>9,3</b>	9,2	8,9	5,9	8,5

	Niassa	Cabo Delgado	Nampula	Zambézia (sete distritos)	Tete	Total (Região do Corredor de Nacala)
Investimento Total (Milhão de USD)	50,3	10,3	19,3	128,9	<b>424,4</b>	633,2
<b>Condições Naturais*</b> <sup>7</sup>						
Temperatura (Cidade Capital, 2011 para Tete)	15-23	22-26	22-28	22-28	<b>23-28</b>	18-27
Altitude Máxima ( MINAG)	1.848	1.219	1.801	<b>2.419</b>	2.095	-
<b>Infraestrutura</b>						
Estradas Primária (km) (2011, ANE)* <sup>8</sup>	743	417	<b>987</b>	1.031	540	3.718
Estrada Primária por Área de Terra (km/1.000km <sup>2</sup> ) (2011, ANE)* <sup>8</sup>	6,07	5,35	12,63	9,82	5,37	8,75
Taxa de Estudantes por Turma (2010, %, MINED)* <sup>9</sup>	51,0	50,4	56,7	51,4	51,3	52,2
Total do Número de Instalações de Saúde ( 2003, MISAU)* <sup>10</sup>	123	89	<b>187</b>	173	101	673
<b>Agricultura</b>						
Principais Cultivos (✓✓✓: >1 milhão de tonelada, ✓✓: > 100 mil toneladas, ✓: > 10 mil toneladas, 2007, MINAG)* <sup>11</sup>						
Milho	✓	✓	✓	✓✓	✓✓	-
Mandioca	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓	-	-
Arroz	-	✓	-	✓	-	-
Feijão	✓	-	-	✓	-	-
Feijão-Miúdo	-	✓	✓	-	-	-
Batata-Doce	✓	-	-	✓✓	✓✓	-
Castanha de Caju	-	-	✓	✓	-	-
Tabaco	✓	-	-	-	✓	-
<b>Turismo</b>						
Chegada de Visitantes Internacionais (2012, INE)* <sup>12</sup>	2.992	<b>16.708</b>	4.259	2.986	5.944	32.889
Chegada de Visitantes Nacionais (2012, INE)* <sup>12</sup>	<i>11.060</i>	12.815	10.604	<b>107.630</b>	14.999	67.108
Principais Recursos Turísticos (✓: Número de Áreas Potenciais, Equipa de Estudo da JICA)						
Praia* <sup>13</sup>	✓	✓✓✓	✓✓✓	-	-	-
Safári* <sup>13</sup>	✓	✓	-	✓	-	-
Outros* <sup>13</sup>	✓	✓	✓	✓	✓✓	-
<b>Desenvolvimento Urbano</b>						
População das Principais Cidades (2007, INE)* <sup>1</sup>	Lichinga: 147.475 Cuamba: 81.982	Pemba: 141.082	Nampula: 483.572 Nacala: 211.915 Distrito de Nacala-à-Velha: 90.991	Quelimane: 195.758	Tete: 155.870 Moatize: 39.468	

Nota: Os números em negrito são os mais altos, e em itálicos, os mais baixos.

Fontes:

\*1: Equipa de Estudo da JICA, com base no Censo Geral da População e Habitação de 2007, INE

\*2: Equipa de Estudo da JICA, com base em dados do GIS sobre a cobertura da terra, da AIFM, 2007

\*3: Relatório Final da Pesquisa MICS (Multiple Indicator Cluster Survey), 2008 e 2009, INE

\*4: Pobreza e Bem-Estar em Moçambique: Terceira Avaliação Nacional, 2010, MPD/DNEAP

\*5: Inquérito Integrado à Força de Trabalho (IFTRAB) 2004-2005, INE, 2006

\*6: Estatísticas do INE, 2011

\*7: Instituto Nacional de Meteorologia de Moçambique (INAM), <http://www.inam.gov.mz/>, 2010 para Tete, 2011 para outras capitais provinciais.

\*8: Equipa de Estudo da JICA, com base no Relatório Final da Estratégia do Sector Rodoviário (RSS), 2007-2011, ANE

\*9: Equipa de Estudo da JICA, com base nas Estatísticas do MINED (Ministério da Educação), <http://www.mec.gov.mz/STATS/Pages/default.aspx>

\*10: Plano Nacional para o Desenvolvimento de Recursos Humanos no Sector de Saúde, 2003, MISAU (Ministério da Saúde)

\*11: Pesquisa Nacional sobre Agricultura (TIA), 2007, MINAG

\*12: Anuário Estatístico 2010 e 2013, INE

\*13: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 3.5.2 Resumo dos Planos de Desenvolvimento Estratégico Provincial para as Cinco Províncias Relacionadas com o Corredor de Nacala**

	Ano-Alvo	Visão, Missão e Objectivos
Niassa	2008-2017	<p><b>Visão:</b> A Província de Niassa terá consolidado bases para o combate contra a pobreza e a promoção de desenvolvimento de forma acelerada e sustentável.</p> <p><b>Missão:</b> Acelerar o desenvolvimento social e económico numa base sustentável, com a integração da província de forma competitiva dentro da economia nacional e regional.</p> <p><b>Objectivo Geral:</b> Acelerar e consolidar o desenvolvimento económico, social e cultural da província, e reduzir a pobreza em 15% até 2017.</p> <p><b>Pilares de Desenvolvimento:</b> Desenvolvimento social, económico e institucional.</p>
Cabo Delgado	2010-2014	<p><b>Objectivos Globais:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidação da unidade nacional, paz e democracia;</li> <li>• Luta contra a pobreza, e promoção de cultura no local de trabalho;</li> <li>• Boa governação, combate à corrupção, e cultura de responsabilidade;</li> <li>• Fortalecimento da soberania; e</li> <li>• Fortalecimento da cooperação internacional.</li> </ul> <p><b>Pilares de Desenvolvimento:</b> Desenvolvimento da administração e justiça, desenvolvimento social e humano e desenvolvimento da infraestrutura.</p>
Nampula	2010-2020	<p><b>Visão:</b> A Província de Nampula como um exemplo nacional na área de produção e distribuição de riqueza e criação de empregos.</p> <p><b>Missão:</b> Colocar a Província de Nampula nos padrões mais altos em termos de criação de riqueza, com seu epicentro no distrito, através da maximização da parceria da comunidade pública e privada.</p> <p><b>Pilares de Desenvolvimento:</b> Crescimento económico, governação participativa, infraestrutura e promoção ambiental, desenvolvimento social e do capital humano.</p>
Zambézia	2011-2020	<p><b>Visão:</b> Criar uma base para um aumento sustentável da produção e da produtividade, em especial, na área agrária, para a criação de empregos e distribuição equitativa de riqueza, assim como para a redução da pobreza.</p> <p><b>Missão:</b> A Província da Zambézia como um exemplo na área de produção e produtividade, em especial, na área agrária, criação de empregos, distribuição equitativa de riqueza e combate à pobreza.</p> <p><b>Pilares de Desenvolvimento:</b> Desenvolvimento do capital humano e social, crescimento e desenvolvimento económico, boa governação/descentralização/combate à corrupção, e promoção da cultura de responsabilidade e questões transversais.</p>
Tete (Draft)	2012-2021	<p><b>Visão:</b> A riqueza em potencial da província transformada em desenvolvimento socioeconómico de uma maneira integrada, sustentável e equitativa.</p> <p><b>Missão:</b> Promover o desenvolvimento da província através da exploração sustentável de recursos, diversificação de investimentos, parcerias público-privadas em apoio à criação e redistribuição de riqueza, geração de empregos para melhorar as condições de vida da população.</p> <p><b>Pilares de Desenvolvimento:</b> Promoção do crescimento económico, infraestrutura para apoiar o desenvolvimento económico e social, acesso aos serviços sociais básicos de alta qualidade, boa governação/administração pública e gestão financeira pública e questões transversais.</p>

Fonte: Plano de Desenvolvimento Estratégico Provincial de cada Província

### 3.5.2 Resumo sobre as Cinco Províncias

#### (1) Província de Niassa

A Província de Niassa localiza-se próxima da Tanzania (o Lago Niassa situa-se na sua fronteira) bem como de Malawi (há três postos na fronteira). Actualmente, possui a menor população (1,2 milhão) e a menor actividade económica (5.930,7 milhões de MT em PIB Regional) entre as cinco províncias. Por outro lado, possui a maior área (129.600km<sup>2</sup>), coberta principalmente por florestas representando 76% do total da área superficial da província. Este número corresponde a 39% da área florestal total na Região do Corredor de Nacala. A Província de Niassa está situada a uma altitude relativamente alta e apresenta a temperatura mais baixa. A sua população urbana e a taxa de pobreza (31,9%) são relativamente baixas, apesar de apresentar o mais alto índice de desemprego (31,7%). Lichinga e Cuamba são as principais cidades da Província de Niassa, com uma população



de 147.475 e 81.982 habitantes respectivamente. A extensão das estradas primárias por área é relativamente baixa, com 6,07km por 1.000km<sup>2</sup>. Uma vez que a sua taxa de desemprego é a mais alta (31,7%) entre as cinco províncias, existe a necessidade de desenvolver locais de trabalho para as pessoas. Como potenciais de desenvolvimento, a Província de Niassa conta com as reservas de carvão ao norte, pontos turísticos na região do Lago Niassa e da Reserva do Niassa e plantações florestais nos arredores da Cidade de Lichinga, entre outros.

**(2) Província de Cabo Delgado**

A Província de Cabo Delgado está localizada ao longo do litoral do Oceano Índico, e a sua população é de cerca de 1,6 milhão de habitantes. O ritmo de crescimento do PIB no período de 2005 a 2011, de 9,3%, era o mais alto entre as cinco províncias. Na fronteira com a Tanzânia, há somente um posto de controlo. Os principais sectores económicos são os sectores agrícola, pesqueiro e florestal (51,1%). Além disso, as belas linhas costeiras e ilhas têm atraído muitos investimentos na área de turismo. De facto, o número de visitantes de outros países (10.192) é o maior entre as cinco províncias. Além disso, as taxas de pobreza e de desemprego são baixas (37,4% e 10,9% respectivamente). A capital de Cabo Delgado é Pemba, com 141.082 habitantes. Em Pemba, existe um pequeno porto natural bastante profundo, utilizado principalmente para o escoamento de madeiras com o destino à China. Devido à pouca área plana em torno da sua baía, a zona não é considerada apropriada para a produção em grande escala. Além da indústria agroflorestal, a Província de Cabo Delgado possui uma boa área pesqueira nas proximidades de Mocimboa da Praia. Grandes reservas de hidrocarbonetos têm sido encontradas ao longo da zona costeira, entre Palma e Pemba.

**(3) Província de Nampula**

A Província de Nampula, que abriga cidades como Nampula e Nacala, é a província mais habitada (4,1 milhões de habitantes) e urbanizada (28,6% da população vive na área urbana) entre as cinco províncias. A Cidade de Nacala possui um porto natural de grande profundidade, o Porto de Nacala, que serve como portão para o Corredor de Nacala. A Cidade de Nacala e o Distrito de Nacala-à-Velha são designados como uma zona económica especial (ZEE), e têm atraído investimentos directos no sector industrial. Desta maneira, a Província de Nampula tem o maior PIB Regional (29.321 milhões de MT) entre as cinco províncias, e um alto crescimento anual do PIB Regional (9,2%). A extensão das estradas primárias por área superficial é também a maior (12,63km por 1.000km<sup>2</sup>). O aeroporto de Nampula desempenha um papel central na Região Norte de Moçambique. Existem planos para o transporte do carvão da Província de Tete pela linha férrea de Nampula até Nacala. Um novo aeroporto foi construído em Nacala e a sua operação iniciou em Dezembro de 2014. As estruturas urbanas destas cidades devem ser alteradas e seus planos urbanos concretos ainda têm de ser elaborados. Ademais, a taxa de alfabetização em Nampula é a mais alta (40,0%), o que permite dizer que a população da Província de Nampula é relativamente instruída. Há também potenciais para o desenvolvimento do turismo com praias (Nacala e Angoche), bem como locais históricos e culturais (Ilha de Moçambique), como atracções.

**(4) Província da Zambézia**

A população da Província da Zambézia era de 3,9 milhões de habitantes em 2007, e a província apresenta uma alta taxa de crescimento anual do PIB Regional (8,9%). A Província da Zambézia constituía a maior área de produção agrícola em Moçambique há 20 anos, entretanto, os conflitos

armados político-militares provocaram sua destruição e ainda continuam a influir na região. Actualmente, a Província da Zambézia tem 868 empresas de processamento, e a maioria delas é de micro porte. A taxa de pobreza é a mais alta (70,5%) entre as cinco províncias. O Rio Zambeze, que é o quarto rio mais longo da África (e conseqüentemente, o mais comprido de Moçambique) e o mais longo entre os rios que desembocam no Oceano Índico a partir da África, flui através desta província. Na área dos sete distritos ao norte, que fazem parte da Região do Corredor de Nacala, há grandes potenciais de desenvolvimento do sector agroflorestal, tais como o cultivo de chá nas proximidades de Gurué, algodão na região de Milange e arroz irrigado na área de Insaca, entre outros.

#### **(5) Província de Tete**

A Província de Tete é uma área bastante conhecida, onde se localiza a usina hidroeléctrica da Barragem de Cahora Bassa, e também é o local onde teve início a produção do carvão com investimentos estrangeiros. Outras explorações de recursos minerais também estão a ser planeadas em Tete, como a exploração de ferro, fluorita, fostato, metal de base e ouro. Embora a taxa de crescimento do PIB Regional tenha sido a mais baixa (5,9% no período de 2005 a 2011) entre as cinco províncias, prevê-se que num futuro próximo, haja um rápido crescimento económico na região graças à exploração de recursos minerais. Actualmente, a proporção do sector industrial na Província de Tete é a mais alta (36,7%) entre as cinco províncias. Isto se deve ao facto de que os sectores de energia eléctrica e de água da Província de Tete abastecem todo o país e a proporção do sector de manufactura é um dos menores, perfazendo somente 4,2% do PIB Regional. A Província de Tete possui 1,8 milhão de habitantes com uma alta taxa de pobreza (42,0%). No entanto, o total de investimento da província é o mais alto (424,4 milhões de dólares americanos), correspondendo a 67% do total das cinco províncias. O grande investimento de capital ainda não gerou empregos à população local. Igualmente, o índice de alfabetização, de 25,5%, é o mais baixo entre as cinco províncias. A sua temperatura é a mais alta, e a província conta com solos apropriados para a produção de tabaco.

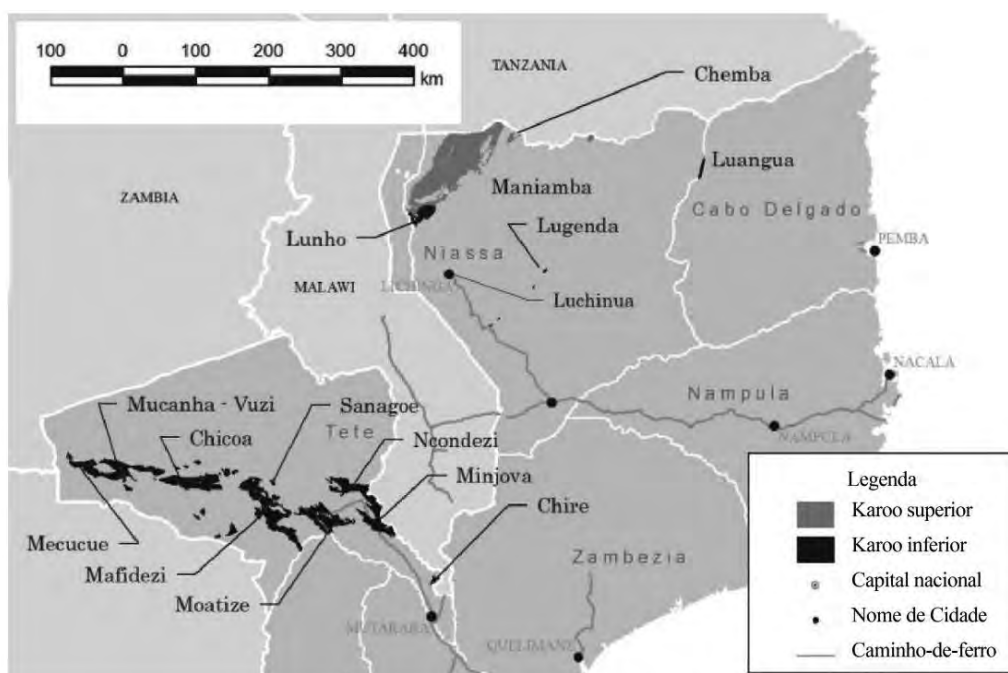
### 3.6 Oportunidades de Desenvolvimento Emergentes na Região do Corredor de Nacala

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.

#### 3.6.1 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.

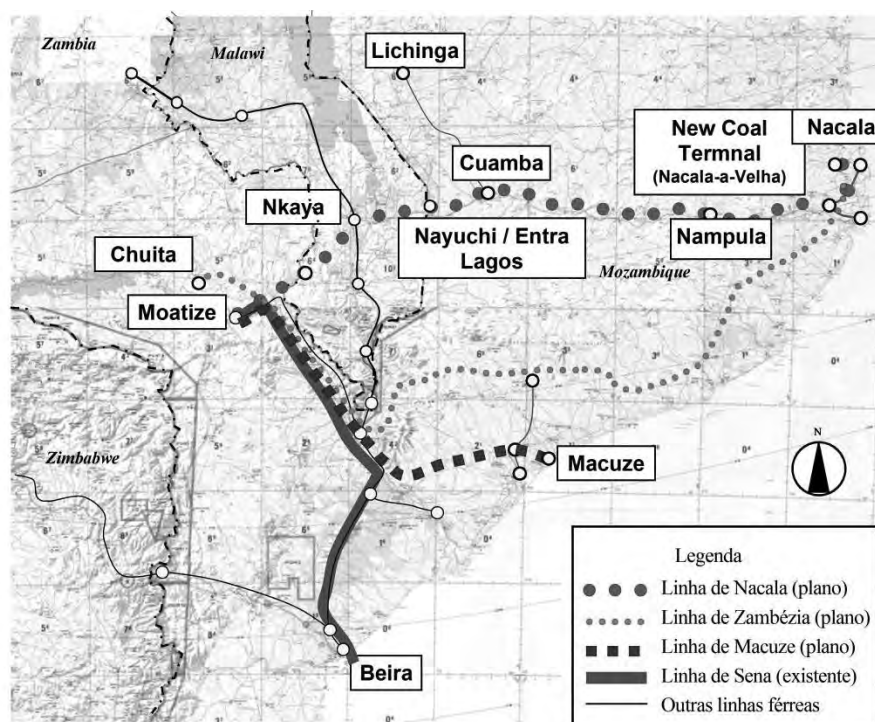


**Figura 3.6.1 Reservas de Carvão na Região do Corredor de Nacala**

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 3.6.2 e a Tabela 3.6.1).

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 3.6.2 Rotas Existentes e Planificadas para a Exportação do Carvão**

**Tabela 3.6.1 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

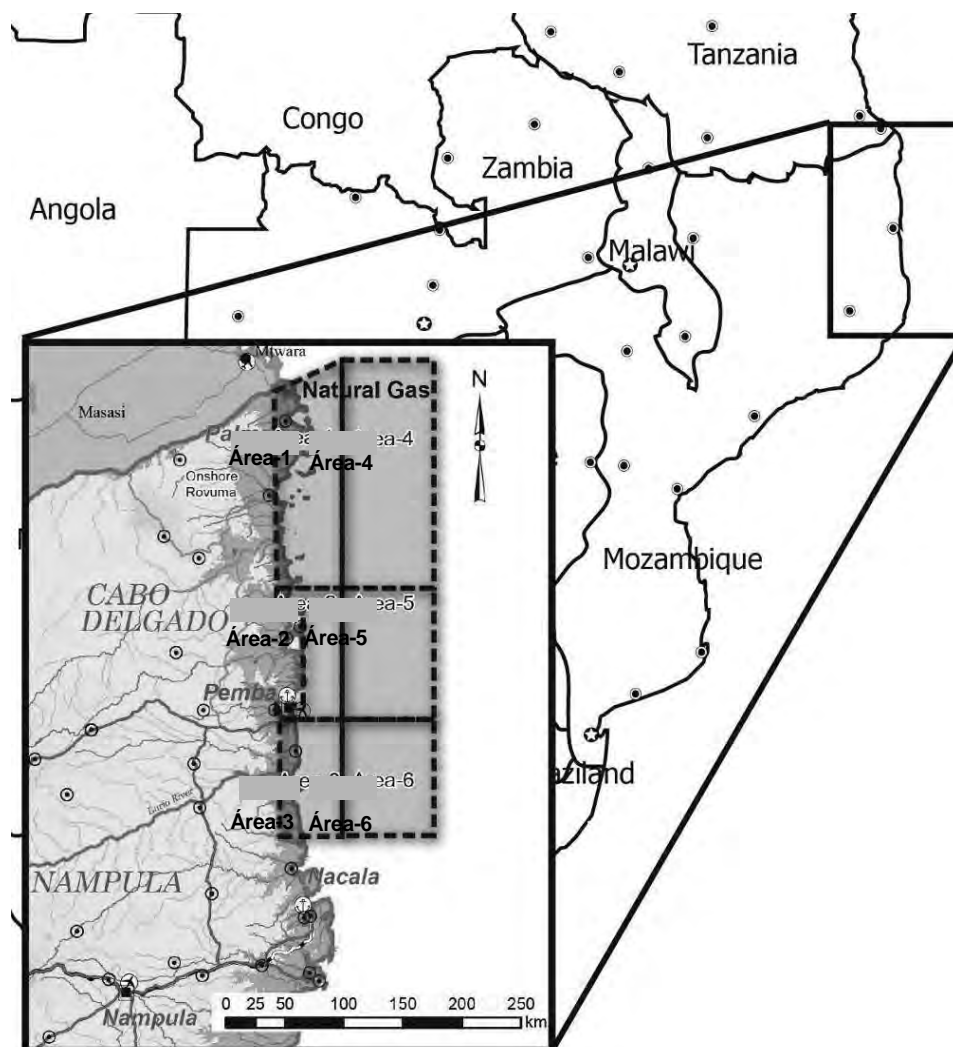
Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nos dados colectados junto a várias fontes

### 3.6.2 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 3.6.3). As reservas recuperáveis nas Áreas 1 e 4 são estimadas em 75 trilhões de pés cúbicos (Tcf).<sup>2</sup>

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

<sup>2</sup> Segundo a estimativa do ICF International apresentada no “Plano Director do Gás Natural de Moçambique (26 de Agosto de 2012)”, elaborado pelo ICF International.

### 3.6.3 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.

### 3.6.4 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 asseguuração do escoamento do carvão de outras companhias exploradoras, bem como do transporte de carga geral e de



A Estação Ferroviária de Nampula



O Porto de Nacala

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.

## Capítulo 4 Condições Actuais dos Sectores Económicos

### 4.1 Sector Agrícola

#### 4.1.1 Condições Actuais do Sector Agrícola

##### (1) Participação do Sector Agrícola e Número de Agricultores

O sector agrícola gerou 29,4% do PIB de Moçambique em 2009. Estima-se que o sector absorva aproximadamente 80% de toda a força de trabalho do país. Na Região do Corredor de Nacala, a percentagem é ainda maior, com quase 85% do total.

**Tabela 4.1.1 Projecção da Força de Trabalho por Sector Económico na Região do Corredor de Nacala (2007)**

Sector Económico	PEA (mil pessoas)	Proporção (%)
Agricultura, Pecuária, Pescas, Plantação Florestal	3.249	84,8
Mineração	12	0,3
Manufatura	90	2,3
Energia	4	0,1
Construção	49	1,3
Comércio e financeiro	259	6,7
Transporte e comunicação	19	0,5
Outros serviços	151	3,9
Total	3.833	100,0

Fonte: Censo Geral da População e Habitação, 2007, INE

O número total de famílias agrícolas (agricultura e pecuária) no país é de 3.837.797, enquanto que a sua área total cultivada é de apenas 5.633.850ha. As famílias agrícolas são predominantemente de pequena escala, e a média da sua área cultivada é de apenas 1,47ha.

**Tabela 4.1.2 Número de Famílias Agrícolas e Respectiva Área Cultivada em Moçambique**

	Pequena	Média	Grande	Total
Famílias Produtoras (HH)	3.801.259	25.654	884	3.827.797
(%)	(99,3)	(0,7)	(0,0)	(100,0)
Área Cultivada (ha)	5.428.571	130.651	74.628	5.633.850
(%)	(96,4)	(2,3)	(1,3)	(100,0)
Média da Área Cultivada (ha/família)	1,43	5,09	84,4	1,47

Fonte: Censo Agrícola de 2009-2010, INE

Nota: A escala de produção é definida da seguinte forma:

- Pequena: Todos os factores estão inferiores ao "Limite 1".
- Média: Um dos factores é superior ou igual ao "Limite 1".
- Grande: Um dos factores é superior ou igual ao "Limite 2".

Factores	Limite 1	Limite 2
Área de cultivo não irrigado (ha)	10	50
Cultivo irrigado, cereais, horticultura, floricultura	5	10
Número de cabeças de gado	10	100
Número de cabeças de caprinos/ ovinos/ suínos	50	500
Número de aves	2.000	10.000



A tabela a seguir mostra a área cultivada por escala de produção e província. A área total cultivada nas cinco províncias da Região do Corredor de Nacala é de 3,63 milhões de hectares, dos quais 3,55 milhões, ou 97,6%, são cultivados pelos produtores de pequena escala, enquanto que 1,5% e 0,8% são cultivados pelos produtores de média e grande escala, respectivamente. A percentagem dos agricultores de média e grande escala é relativamente alta nas Províncias de Tete, de Gaza e de Maputo, enquanto que a proporção é muito limitada nas províncias do norte, que são os centros produtivos agrícolas do país.

**Tabela 4.1.3 Área Cultivada por Escala de Produção e Província**

Província	Pequena	Média	Grande	Total
Niassa	402.633 (98,3)	6.114 (1,5)	726 (0,2)	409.473 (100,0)
Cabo Delgado	487.273 (99,2)	3.194 (0,7)	684 (0,1)	491.151 (100,0)
Nampula	1,010.769 (97,4)	7.771 (0,7)	19.208 (1,9)	1,037.748 (100,0)
Zambézia	1,056.050 (98,6)	6.968 (0,7)	8.152 (0,8)	1,071.170 (100,0)
Tete	590.040 (94,7)	31.727 (5,1)	1.247 (0,2)	623.014 (100,0)
Manica	534.900 (96,2)	18.212 (3,3)	2.788 (0,5)	555.900 (100,0)
Sofala	458.150 (96,7)	10.696 (2,3)	4.702 (1,0)	473.548 (100,0)
Inhambane	403.284 (97,2)	10.553 (2,5)	1.004 (0,2)	414.841 (100,0)
Gaza	337.233 (92,6)	20.131 (5,5)	7.003 (1,9)	364.367 (100,0)
Maputo	119.572 (74,1)	12.714 (7,9)	29.066 (18,0)	161.352 (100,0)
Cidade de Maputo	28.667 (91,6)	2.571 (8,2)	48 (0,2)	31.286 (100,0)
Total (ha)	5,428.571 (96,4)	130.651 (2,3)	74.628 (1,3)	5,633.850 (100,0)

Fonte: Censo Agrícola de 2009-2010, INE

Nota1: A figuras entre parênteses mostram os percentuais da área cultivada em cada província.

Nota2: As escalas de produção são definidas pelo método referido na Nota da Tabela 4.1.1.

## (2) Produção de Principais Culturas

O milho, mandioca, sorgo e milhete são as principais culturas alimentares tradicionais cultivadas pelos pequenos agricultores, enquanto que o arroz é produzido pelos agricultores de grande escala e também pelos produtores individuais. A produção de trigo é insignificante, embora seja um importante alimento consumido pelos habitantes locais. A produção em 2010 de feijão foi a terceira maior do mundo, enquanto que a mandioca ocupou a décima e a batata doce décima primeira posição do ranking mundial. A tabela a seguir mostra a área de colheita, produção e rendimento de cada cultura alimentar em 2010.

A maior parte das culturas comerciais foi desenvolvida durante o período colonial, e o algodão, tabaco, castanha de caju e canadeaçúcar, ainda são as commodities importantes de exportação de Moçambique. Muitos produtores individuais iniciaram também a produção de culturas comerciais. O algodão e tabaco são cultivados pelos produtores integrados às empresas privadas que detêm o monopólio concedido pelo Governo para contratar os agricultores e adquirir sua colheita obtida na

área sob concessão. A produção em 2010 de sementes de mamona foi a quarta maior do mundo, enquanto que a castanha de caju com casca ficou na décima primeira posição, o tabaco em bruto na décima segunda, a semente de gergelim na décima quinta e o coco ocupou a décima sétima posição do mundo.

Nampula, Zambézia e Tete são as províncias que lideram a produção de culturas no país, conforme indica a Tabela 4.1.4. Estas também são as províncias relativamente populosas, e mais da metade das famílias agricultoras estão concentradas nestas províncias.

**Tabela 4.1.4 Produção das Principais Culturas em Moçambique**

	Produção na Região do Corredor de Nacala* (2007)		Posição em Moçambique		
	(1.000 toneladas)	% na produção nacional	1	2	3
Milho	725	64,0	Zambézia	Tete	-
Mandioca	3.623	79,5	Zambézia	Nampula	-
Arroz (moído)	90	87,4	Zambézia	Cabo Delgado	-
Sorgo	83	49,1	-	-	Tete
Milhete	16,6	66,4	Tete	0	Zambézia
Feijão Haricot	47,1	85,6	Niassa	Zambézia	Tete
Caupi	44	71,0	Nampula	Cabo Delgado	-
Amendoim	86	85,1	Nampula	Zambézia	Cabo Delgado
Batata Doce	530	61,6	Tete	Zambézia	-
Algodão	61	65,6	Cabo Delgado	-	Tete
Castanha de Caju	32,1	56,3	Nampula	Zambézia	-
Semente de Gergelim	13,3	70,0	Tete	Niassa	Zambézia
Tabaco	33,3	92,5	Tete	Niassa	Zambézia
Girassol	2,33	38,8	-	Zambézia	Tete

Nota: \* Produção total de Cabo Delgado, Nampula, Niassa, Tete e de toda a Província da Zambézia.

Fonte: TIA 2007, MINAG

A tabela a seguir mostra a produção das principais culturas por província, incluindo as cinco províncias que integram a Região do Corredor de Nacala:

**Tabela 4.1.5 Produção das Principais Culturas por Província**

(Unidade: 1.000 toneladas)

Cultura	Região Norte			Região Centro				Região Sul			Total
	Niassa	Cabo Delgado	Nampula	Zambézia	Tete	Manica	Sofala	Inham-bane	Gaza	Maputo	
Milho	104	86	94	229	212	212	97	29	61	11	1.133
Mandioca	88	45	1.144	2.322	24	171	123	442	156	42	4.557
Arroz (moído)	3	12	10	62	3	2	11	2	2	0,1	103
Sorgo	8	18	21	14	22	44	36	3	1	-	169
Milhete	0,9	0,2	1,5	3,4	10,6	2,4	3,6	0,5	1,8	-	25
Feijão Haricot	16	0,1	4	15	12	3	1	0,2	3	0,1	55
Caupi	1	12	20	6	5	3	2	9	3	1	62
Amendoim	3	11	50	12	10	3,3	3	8,3	2	1	101
Batata Doce	20	8	9	205	288	178	74	7	56	15	861
Algodão	1	24	11	9	16	17	15	0,02	0,02	0	93
Castanha de Caju	-	3,9	14,8	13,4	-	3,2	4,7	9,8	7,2	0,5	57
Semente de Gergelim	0,3	4	6	1	2	2	4	-	0	-	19
Tabaco	11	0,3	1	5	16	1	0,1	0,1	-	0	36
Girassol	0,1	0,02	0,01	2	0,2	3	0,04	0	0	-	6

Fonte: TIA 2007, MINAG

Nota: O cálculo total (nacional) não está correcto para algumas culturas.

### **(3) Preços das Culturas e o Rendimento em Dinheiro**

De acordo com o Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Sector Agrário (PEDSA, 2011-2020), menos de 10% de todas as famílias agrícolas colhem produtos excedentes e obtêm rendimento em dinheiro. Supõe-se que a percentagem seja mais baixa nas zonas rurais menos acessíveis. A maior parte da produção excedente consiste em alimentos básicos, e os preços médios das culturas de subsistência e de rendimento são, em geral, baixos. Essas culturas são adquiridas pelos intermediários na residência de cada agricultor ou num mercado próximo, e a disponibilidade limitada dos mercados para os produtores pode ser a causa do preço baixo.

### **(4) Uso da Terra**

A Lei de Terras de Moçambique (Lei nº 19/97) regulamenta que o DUAT – “Direito de Uso e Aproveitamento da Terra” pode ser declarado se o indivíduo ocupou o solo de acordo com as normas costumeiras ou trabalhou o solo durante um período de pelo menos 10 anos. No entanto, os agricultores, na sua maioria, praticam a agricultura sem terem registado o DUAT, uma vez que o registo do direito obtido através da ocupação de boa fé pelos nacionais não é obrigatório. Os agricultores também não reconhecem a necessidade e o benefício do DUAT e da própria Lei de Terras. Entretanto, a taxa de registo do DUAT é demasiadamente alta para os pequenos agricultores cadastrarem as suas terras. Como resultado, poucos produtores de pequena escala solicitam o registo de DUAT. Assim, os investidores podem chegar e pensar que esses terrenos, ocupados mas não cadastrados, estão disponíveis, e isso tem causado conflitos entre os produtores locais e os investidores externos.

Além disso, em algumas áreas da Região do Corredor de Nacala, onde a densidade demográfica é relativamente alta e há expectativa de que será ainda mais alta no futuro, a disposição do terreno será insuficiente para possibilitar o cultivo feito por todos os agricultores. Na realidade, as disputas de terrenos entre os membros das comunidades locais têm ocorrido nas áreas mais populosas, quando, por exemplo, os recém-chegados tentam expandir a sua terra e acabam cultivando o solo de um outro, que se encontra em pousio.

## **4.1.2 Políticas e Programas para o Sector Agrícola**

### **(1) Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Sector Agrário (PEDSA)**

O Governo aprovou o Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Sector Agrário (PEDSA, 2011-2020) no dia 3 de Maio de 2011. O PEDSA surge como um quadro orientador, condutor de sinergias e ferramentas harmonizadoras para promover o desenvolvimento da agricultura, tendo como meta realizar um crescimento médio anual do sector de 7%.

No PEDSA, a visão para a agricultura desenvolvida é definida como "um sector agrário integrado, próspero e sustentável", e a missão é de "contribuir para a segurança de alimento e a renda dos produtores agrícolas de forma competitiva e sustentável, garantindo a igualdade social e de género". Os objectivos estratégicos (pilares) são os seguintes:

- Elevar a produtividade e a produção, a competitividade e sua contribuição à segurança alimentar e nutricional;
- Aprimorar o quadro orientador e os serviços para um maior acesso ao mercado;
- Uso sustentável de recursos, terra, água, floresta e fauna;
- Fortalecer as instituições e as organizações para o desenvolvimento agrário.

O PEDSA será implementado pelos programas quinquenais e anuais:

- O Programa Quinquenal de 2010 a 2014 harmoniza as actividades sectoriais para possibilitar melhorias significativas no uso da terra, água e florestas, no intuito de alcançar os Objectivos de Desenvolvimento do Milénio (ODM). O Plano de Acção para a Produção de Alimentos (PAPA) para o período de 2008 a 2011 faz parte do PEDSA durante os primeiros cinco anos;
- O Programa Quinquenal de 2015 a 2019 consolida a segurança alimentar e amplia o acesso aos mercados nacional, regional e global. A base operacional para este período será estabelecida em função das lições aprendidas durante a implementação dos primeiros cinco anos.

## **(2) ProSAVANA**

Um programa de cooperação trilateral designado “ProSAVANA” foi iniciado depois da assinatura do acordo em Setembro de 2009 pelos Governos de Moçambique, Brasil e Japão. Este tem como objectivo criar novos modelos de desenvolvimento da agricultura ao longo do Corredor de Nacala, com devidas considerações à segurança humana, à segurança alimentar e à redução da pobreza entre a população local, bem como à protecção da fauna bravia e à preservação do meio ambiente. O ProSAVANA é constituído por três componentes: 1) Melhoria da Capacidade de Pesquisa e Transferência de Tecnologias (ProSAVANA-PI); 2) Apoio ao Plano Director para o Desenvolvimento Agrícola no Corredor de Nacala (ProSAVANA-PD); e 3) Melhoria do Serviço de Extensão Agrária (ProSAVANA-PEM).

## **(3) Outros Projectos de Cooperação Internacional**

Há uma série de projectos em curso para apoiar o desenvolvimento da agricultura em Moçambique, com assistência dos países e das organizações tais como, Canadá, Suíça, Finlândia, CE (Comissão Europeia), Itália, Reino Unido, Suécia, FIDA (Fundo Internacional para o Desenvolvimento Agrícola), Banco Mundial, PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), FAO (Organização para a Alimentação e a Agricultura), EUA e MCC (Millennium Challenge Corporation – Corporação do Desafio do Milénio), Japão e Noruega. Observa-se uma tendência crescente de investimentos no sector da agricultura. As informações obtidas sobre o CEPAGRI (Centro de Promoção da Agricultura) mostram que os investimentos no total de 386 milhões de dólares americanos e o emprego de 13.800 trabalhadores estão em planificação.

## 4.2 Sector Florestal

### 4.2.1 Condições Actuais do Sector Florestal

#### (1) Área Florestal

Moçambique possui excelentes condições agroclimáticas para o crescimento de árvores e é banhado pelo Oceano Índico que aproxima o país aos grandes mercados emergentes, como o da Índia e o da China. De acordo com as “Estratégias de Reflorestamento”, Moçambique tem 36 milhões de hectares de terra arável e, no momento, somente 14 milhões estão em uso para a produção agrícola, incluindo a plantação industrial de árvores. Mais ainda, as estratégias afirmam que cerca de 15 milhões de hectares de terra são necessárias para o país alcançar a autossuficiência alimentar total. Portanto, aproximadamente 21 milhões de hectares de terra estaria disponível para outros fins além da produção doméstica de alimentos, incluindo a plantação florestal industrial.

Dado que a percentagem de cobertura florestal das cinco províncias relacionadas com a Região do Corredor de Nacala é elevada, o potencial para a plantação florestal é relativamente alto em comparação com as outras províncias do país. Assim, a Região do Corredor de Nacala é caracterizada como uma importante área para esta actividade.

**Tabela 4.2.1 Cobertura Florestal da Região do Corredor de Nacala e Moçambique**

Província	Área Total (km <sup>2</sup> )	Área Florestal (km <sup>2</sup> )	Percentual de Cobertura Florestal (%)
Região do Corredor de Nacala	433.072	26.289	58,1
<i>Cabo Delgado</i>	77.744	404.798	65,3
<i>Nampula</i>	77.917	23.846	30,6
<i>Niassa</i>	129.640	98.160	75,7
<i>Tete</i>	101.767	574.588	56,6
<i>Zambézia*</i>	46.039	21.253	46,2
Outras Províncias	346.838	149.035	43,0
Moçambique	779.910	400.680	51,4

Nota: \*A área e a percentagem mostram os dados dos sete distritos da Província da Zambézia na Região do Corredor de Nacala.

Fonte : AIFM 2008, MINAG

#### (2) Produção e Exportação

A madeira produzida na Região do Corredor de Nacala é exportada aos mercados internacionais através do Porto de Nacala ou de Pemba. Na verdade, não há produção a partir de florestas plantadas, isto é, a madeira exportada é produzida das florestas naturais sob o regime de concessões florestais controladas pelos Serviços Provinciais de Florestas e Fauna Bravia (SPFFB/DPA). O volume médio anual de madeira exportada do Porto de Nacala é de 20.000m<sup>3</sup>, e do Porto de Pemba, de 30.000m<sup>3</sup>. Este último volume, de Pemba, está a crescer, dentro do contexto de que há recursos florestais tropicais naturais relativamente abundantes na Província de Cabo Delgado. O principal mercado de madeira é a China. O volume total de concessões florestais está controlado e não aumentará muito.

## 4.2.2 Políticas e Programas para o Sector Florestal

### (1) Estratégia Nacional para Reflorestamento

Para promover o desenvolvimento económico do sector florestal do país, foi desenhada em 2009 a Estratégia Nacional de Reflorestamento. O objectivo geral da Estratégia é aumentar a contribuição do sector para a redução da pobreza, e realizar o desenvolvimento socioeconómico e ambiental através da criação de uma indústria florestal moderna, dinâmica e competitiva e da cadeia de valores baseada na plantação florestal. Algumas das metas estabelecidas na Estratégia envolvem a plantação florestal, no mínimo, num milhão de hectares até 2030, a criação de, pelo menos, 350 mil empregos permanentes ao longo dos próximos 20 anos, a atracção de investimentos privados em reflorestamento num total de um bilião de dólares, e a geração de uma receita anual de 1.500 milhões de dólares pela exportação de produtos manufacturados de origem florestal.

### (2) Projectos de Cooperação Internacional

O Japão e a Finlândia estão a apoiar o sector florestal com a assistência técnica à capacitação, a concessão de auxílio não reembolsável para a preservação florestal e os projectos ligados à REDD+<sup>1</sup> (Ver aTabela 4.2.2).

**Tabela 4.2.2 Projectos de Cooperação Internacional no Sector Florestal**

Tipo/Nome de Projecto	Resumo
<b>JAPÃO</b>	
Assistência Técnica <sup>1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enviar um especialista da JICA para aconselhar no reforço da gestão florestal da DNTF (Direcção Nacional de Terras e Florestas)</li> <li>• Fornecer a tecnologia relativa ao sistema REDD+</li> <li>• Reforçar a capacidade de gestão florestal, a gestão florestal nas comunidades, e o monitoria e avaliação de florestas</li> </ul>
Auxílio não Reembolsável: Programa de Preservação de Florestas <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valor da ajuda: 700 milhões de ienes (aprox. 8,75 milhões de USD)</li> <li>• Fornecer os bens e serviços para reforçar a capacidade de gestão florestal (imagens via satélite, computadores, dispositivos de amostragem, servidores, veículos para pesquisa e gestão)</li> <li>• Criar uma plataforma sustentável de informações de recursos florestais e monitorar a REDD+</li> </ul>
Projecto de Criação da plataforma sustentável de informações de recursos florestais para monitorar a REDD+ <sup>3)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Período do Projecto: programa quinquenal a partir de 2012</li> <li>• Províncias Pilotos; Gaza e Cabo Delgado</li> <li>• Desenvolver um sistema de banco de dados que sirva como plataforma de informações de recursos florestais</li> <li>• Aprimorar a monitoria, relatório e verificação</li> <li>• Estimar o Nível de Emissão de Referência e/ou Nível de Referência</li> <li>• Desenvolver o conjunto de dados necessários para a estimativa de biomassa e quantidade de carbono</li> </ul>
<b>FINLÂNDIA</b>	
Programa de Apoio ao Sector Florestal em Moçambique <sup>4)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area do Programa; Cabo Delgado, Nampula, Zambézia, Niassa</li> <li>• Cronograma: Agosto de 2009 a Julho de 2014</li> <li>• Objectivo Geral:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Gestão florestal mais sustentável</li> <li>➢ DNTF, SPFFB com melhor capacidade de gerir os recursos florestais e faunísticos</li> <li>➢ Indústria de madeira que produz produtos de qualidade e administra bem as suas concessões</li> <li>➢ Instituições de investigação florestal e de formação com melhor capacidade de implementar os estudos sobre as questões ligadas às florestas e mudanças climáticas</li> <li>➢ Comunidades e pequenos agricultores que se beneficiam das oportunidades de negócios ligados à floresta e fauna bravia</li> </ul> </li> </ul>

Fonte: 1) JICA website; <http://gwweb.jica.go.jp/km/ProjectView.nsf/0/1624082515fa34ce492577ea007a02a3?OpenDocument>

2) MoFA website; [http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/22/4/0428\\_09.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/22/4/0428_09.html)

3) JICA website; <http://www.jica.go.jp/oda/project/1100607/index.html>

4) Forest Sector Support Programme in Mozambique, Programme Document, Ministry for Foreign Affairs of Finland, March 2009, Unit for Southern Africa

<sup>1</sup> REDD+: (Redução das Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal nos países em via de desenvolvimento; e o papel da conservação, gestão sustentável de florestas e reforço dos estoques de carbonos nas florestas dos países em via de desenvolvimento)

**(3) Plantação Florestal Industrial (Fase Actual e Fase em Planificação)**

A plantação florestal industrial nas Regiões Centro e Norte de Moçambique tem sido desenvolvida principalmente a partir de 2005 e a área plantada na Província de Niassa está cada ano a expandir-se. Várias empresas já estão a investir no sector florestal em Niassa, e a maioria dessas empresas é de propriedade dos accionistas Suecos (Global Solidarity Forest Fund). Mais ainda, espera-se que um outro centro de plantação industrial seja construído na parte central de Nampula, nomeadamente, nos Distritos de Mecuburi, Ribaué, Nampula e Murrupula. Espera-se um rápido crescimento neste sector também no norte da Província da Zambézia.

Os projectos de plantação florestal em curso e em planificação na Região do Corredor de Nacala cobrem uma área de 10 mil hectares na Província de Cabo Delgado, 126 mil hectares na Província de Nampula, 825 mil hectares na Província de Niassa e 466 mil hectares na Província da Zambézia (Ver a tabela a seguir).

**Tabela 4.2.3 Empresas de Plantação Florestal Industrial e Operações na Região do Corredor de Nacala**

Província	Distrito	Empresa	Área (ha)	Espécie de Árvore	Investidor
Cabo Delgado	n.a.	MedEnergy	10.000	*1 Palmeira	MedEnergy da Itália
Cabo Delgado Sub-Total			10.000		
Nampula	Mecuburi, Ribaué, Nampula, Murrupula	Lurio Green Resource	126.000	*1 Eucalipto, pinho e acácia	Green Resources (Noruega) e Norwegian Fund
Nampula Sub-Total			126.000		
Niassa	Lago, Sanga, Lichinga	Chikweti	140.000	*2 Eucalipto e espécies indígenas	Global Solidary DITH(EUA), GSFF(Suécia), Fundação Universitária, Sociedade de Móveis de Licungo, Diocese de Niassa, etc.
Niassa	Lichinga, Sanga, Lago, Ngauma, Muembe, Majune	Florestas de Niassa	210.000	*2 Eucalipto e pinho	Rift Valley Forestry, Malonda Foundation
Niassa	Ngauma, Mandimba	Florestal de Messangulo	100.000	*2 Eucalipto e pinho	GSFF
Niassa	Muembe	New Forests	87.000	*2 Eucalipto e pinho	New Forests Company (Reino Unido)
Niassa	Sanga	Green Resources Niassa	42.330	*2 Eucalipto e pinho	Green Resources (Noruega)
Niassa	Lichinga	Florestas do Planalto	165.700	*2 Eucalipto e pinho	UPM (Finlândia)
Niassa		Malonda Foundation	80.000	*2 Eucalipto e pinho	Suécia e Moçambique
Niassa Sub-Total			825.030		
Zambézia	Ile, Namarroi	Portucel	173.327	*3 Eucalipto	Grupo Portucel/Soporcel (Portugal)
Zambézia	Alto Molocue, Ile, Lugela	Ntacia Florestas	57.485	*4 Eucalipto e pinho	GSFF 53%, DITH 35%, Diocese de Niassa 10%, outros pequenos investidores diversos 2%
Zambézia	Gurue, Milange, Namarroi	Tectona Forests	117.874	*4 Teca	GSFF 53%, DITH 35%, Diocese de Niassa 10%, outros pequenos investidores diversos 2%
Zambézia	Lugela, Milange	Winnua, Lda	1.000	*3 n.a.	n.a.
Zambézia	Gurué, Milange, Namarroi	A.T.F.C. Madeiras e Agricultura	116.074	*4 n.a.	n.a.
Zambézia Sub-Total			465.760		
Total			1.426.790		

Fonte \*1 : Equipa de Estudo da JICA

\*2 : Seminário sobre as Plantações Florestais e sua Indústria de Niassa, 6 de Agosto de 2012, Associação Florestal de Niassa

\*3 : SPGC/Zambézia.

\*4 : SPGC/Zambézia, incluindo uma proposta em processo

Nota \*GSFF: Global Solidarity Forest Fund é um fundo de investimento, com sede na Suécia, com foco no sector florestal Moçambicano. O GSFF desenvolve projectos que proporcionem retornos a seus investidores ao mesmo tempo que promovam o desenvolvimento comunitário e a integridade ambiental.

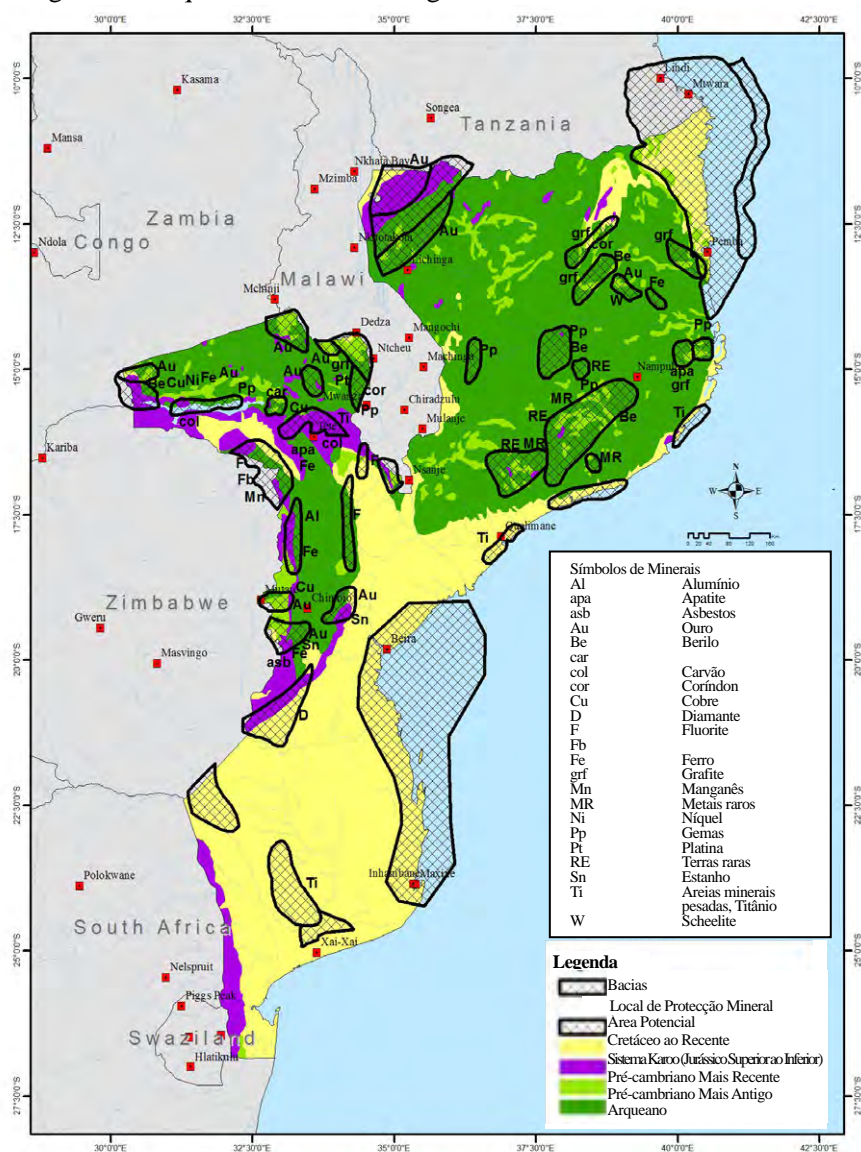
\*DITH : Diversified International Timber Holdings (EUA)

## 4.3 Sector de Mineração

### 4.3.1 Condições Existentes na Área dos Recursos Minerais

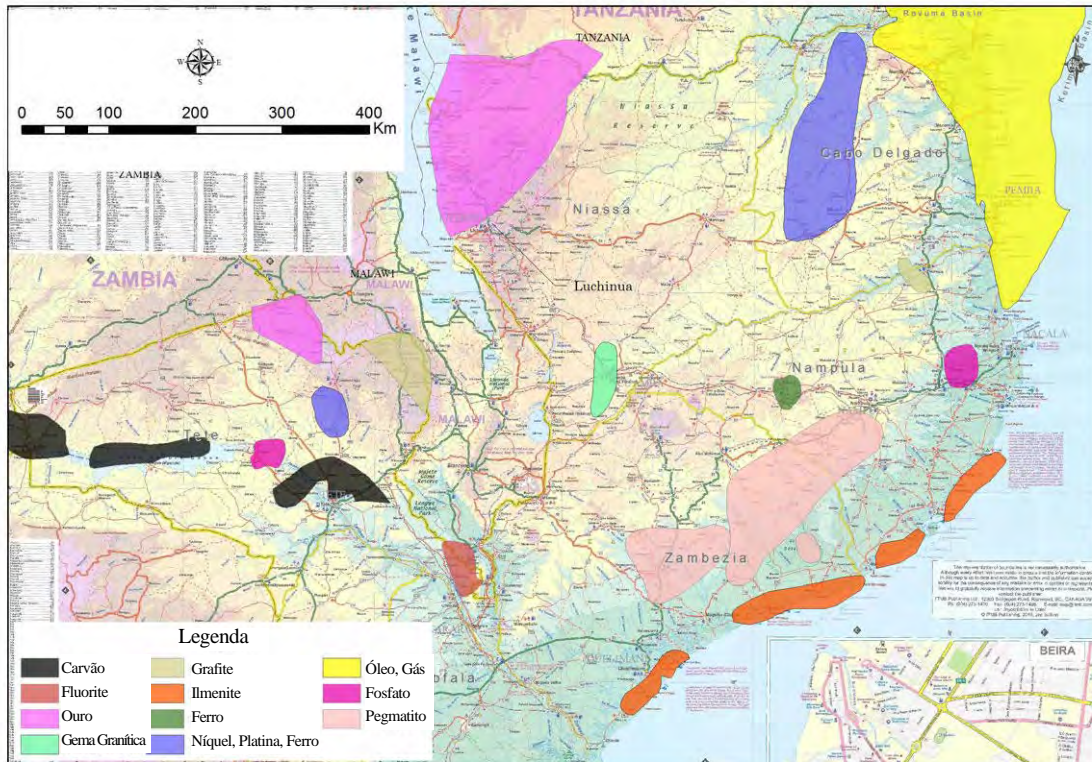
Vários tipos de recursos minerais têm sido descobertos em Moçambique, e o país agora é um importante produtor de metais, com a sua produção representando, no mundo (em 2011), 7% de titânio, 3% de zircônio e 1% de alumínio. Os recursos de alumínio, gás natural e ilmenita ocupam respectivamente 50%, 6% e 4% da receita nacional proveniente da exportação (2011). A geologia de Moçambique pode ser classificada, de grosso modo, em quatro categorias como se mostra na Figura 4.3.1, e cada categoria possui diferentes tipos de depósito de minérios, em correspondência às características geológicas.

Os recursos minerais distribuídos na Região do Corredor de Nacala e financeiramente viáveis são o carvão e o gás natural que são fontes de energia, e os minérios metálicos, areia mineral e pigmatitos.



Fonte : Equipa de Estudo da JICA com base no Mapa Geológico de Moçambique  
**Figura 4.3.1 Mapa de Recursos Minerais de Moçambique**





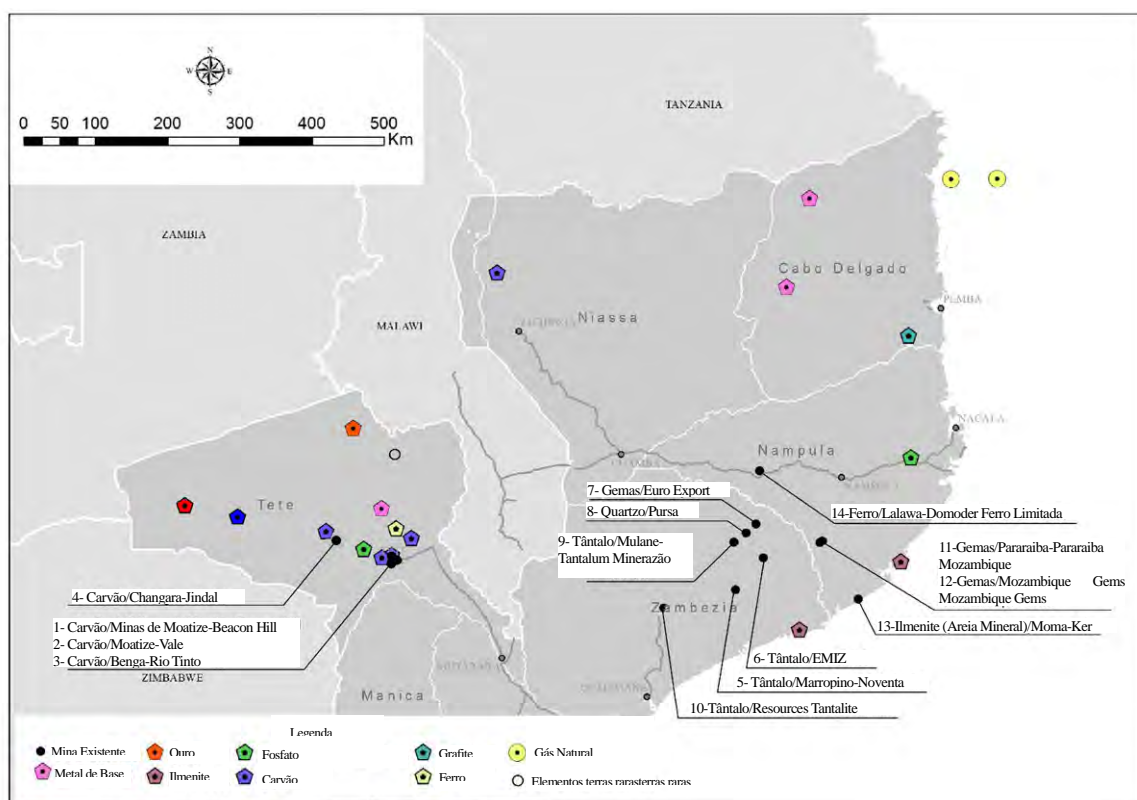
Fonte : Equipa de Estudo da JICA com base nos dados disponibilizados pelo Ministério dos Recursos Minerais

#### Figura 4.3.2 Distribuição dos Recursos Minerais na Região do Corredor de Nacala

Além disso, o fosfato, fluorita e grafite são considerados como recursos minerais industriais (matéria prima industrial) cuja produção será iniciada em breve. Quanto aos outros recursos, a mineração e exploração de pequena escala em alguns locais estão a ser conduzidas, por exemplo, de minério de ferro (magnetita) que tem potencial de exploração. O cascalho, granito, mármore e calcário também têm o potencial similar de serem explorados como materiais de construção, embora seja em pequena escala. As pedras preciosas tais como berilo e corindo também estão a ser exploradas localmente. Apesar do facto de que o ouro e os diamantes estão presentes, nenhum dos depósitos foi identificado como adequado para a exploração em grande escala. Os jornais noticiam que os investidores estrangeiros de vez em quando implementam projectos de prospecção de metais. No entanto, os resultados são raramente publicados. Isto significa que é muito difícil encontrar grandes depósitos de minérios. A Figura 4.3.2 mostra a distribuição de recursos minerais na Região do Corredor de Nacala. O carvão mineral na Província de Tete e o gás natural na Província de Cabo Delgado são os de maior potencial para atender a demanda global crescente. Ademais, a areia mineral existente ao longo da área costeira, de Cabo Delgado a Zâmbia, contém o ilmenita, rutilo e zircão. No pegmatito, distribuído em toda a Província da Zâmbia, encontram-se recursos tais como o tântalo, elementos de terras raras e pedras preciosas. Outros recursos descobertos até o momento são: o fosfato na área de Monapo, localizada 100km a leste da Cidade de Nampula; o grafite na área de Ancuabe, 100km a sul da Cidade de Pemba na Província de Cabo Delgado; o fosfato na área 30km a noroeste da Cidade de Tete na Província de Tete; o minério de ferro localizado 30km a nordeste da Cidade de Tete; e o fluorite na parte sul da Província de Tete. Uma mina de ouro foi descoberta numa área chamada “Niassa Gold Belt” a noroeste da Província de Niassa, mas o seu desenvolvimento em grande escala não é viável. Um jornal informou que uma empresa iniciou a exploração de ouro na parte norte do Lago Cahora Bassa no oeste da Província de

Tete. Há possibilidade de se encontrar reservas de níquel e cobre na vasta área na parte oeste da Província de Cabo Delgado. Da mesma forma, espera-se descobrir a distribuição de minérios metálicos tais como o níquel na área de 150km a norte da Cidade de Tete.

Há 14 minas na Região do Corredor de Nacala actualmente em operação comercial. A Figura 4.3.3 e a Tabela 4.3.1 mostram a sua localização e o resumo dos projectos. Existem quatro minas de carvão, uma de areia mineral, quatro pequenas de tântalo, quatro pequenas que produzem a água-marinha e esmeralda e uma pequena de minério de ferro.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nos dados da Direcção Nacional de Minas, 2012

**Figura 4.3.3 Locais de Operação de Minas na Região do Corredor de Nacala**

**Tabela 4.3.1 Minas em Operação na Região do Corredor de Nacala**

Nº	Província	Mercadoria	Nome do Projecto	Proprietário do Projecto	Tipo	Capacidade de Produção
1	Tete	Carvão	Minas de Moatize	Beacon Hill (África do Sul)	Sedimentar	2 milhões de ton/ano
2		Carvão	Vale Moatize	Vale (Brasil)	Sedimentar	22 milhões de ton/ano
3		Carvão	Benga	Rio Tinto (Reino Unido), Tata (Índia)	Sedimentar	10 milhões de ton/ano
4		Carvão	Changara	Jindal (Índia)	Sedimentar	10 milhões de ton/ano
5	Zambézia	Tântalo	Marropino (encerrado em 2013)	Noventa (Bailiwick of Jersey)	Pegmatito	<i>n.a.</i>
6		Tântalo	EMIZ	<i>n.a.</i>	Pegmatito	<i>n.a.</i>
7		Gemas (turmalina)	Euro Export	<i>n.a.</i>	Pegmatito	<i>n.a.</i>
8		Quartzó	Purusa	<i>n.a.</i>	Pegmatito	<i>n.a.</i>
9	Nampula	Tântalo	Muiane	Tantalum Mineração e Prospecção Limitada (Bailiwick of Jersey)	Pegmatito	25 ton/ano (2010)
10		Tântalo	Resources Tantalite	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>
11		Gemas	Pararaiba	Pararaiba Moçambique (Moçambique)	Pegmatito	<i>n.a.</i>
12		Gemas	Mozambique Gems	Mozambique Gems (Moçambique)	Pegmatito	<i>n.a.</i>
13	Nampula	Ilmenite (minério de titânio)	Moma	Kermare (Irlanda)	Areia Mineral	800.000 ton (ilmenite), 50.000 ton (zircão), 14.000 ton (rutilo) (2010)
14		Ferro	Lalawa	Domodor Ferro Limitada (Moçambique)	Vulcânicas	<i>n.a.</i>

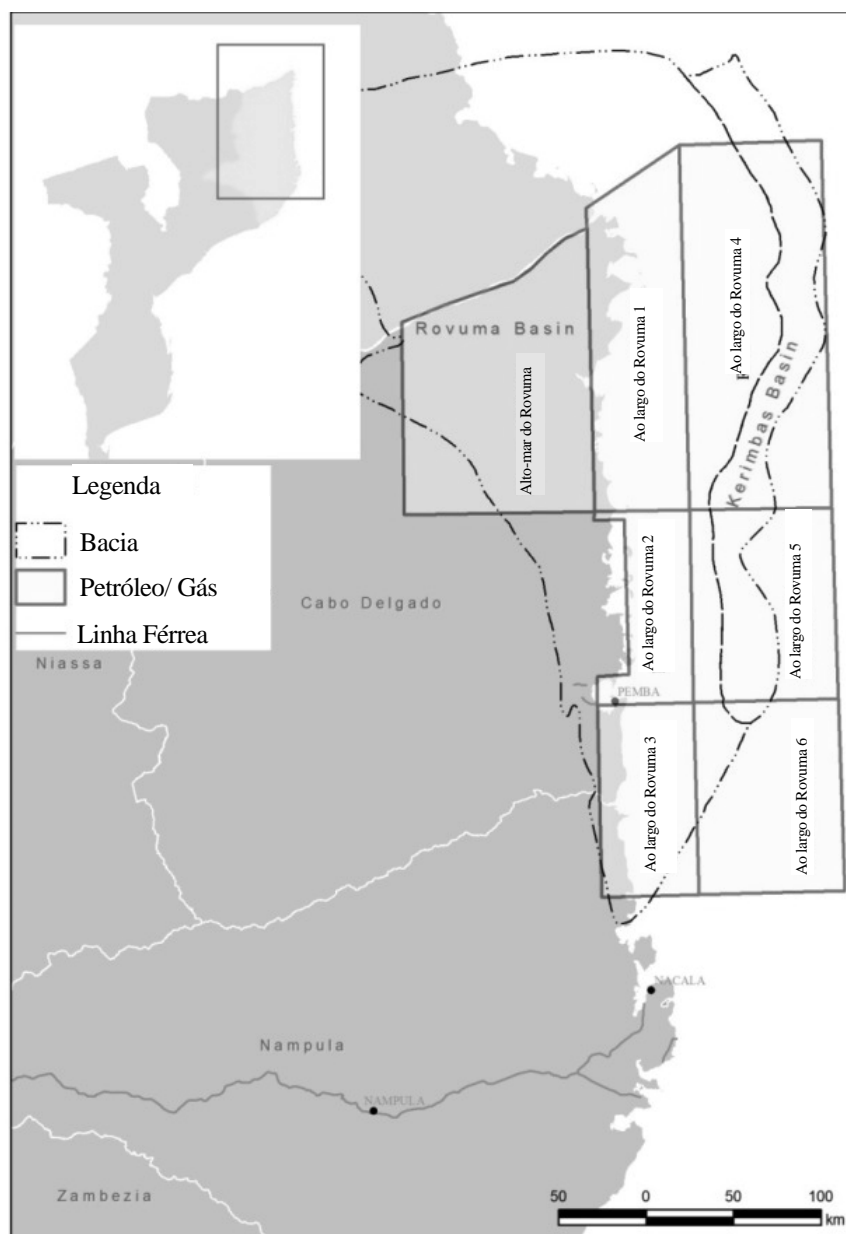
Fonte: Equipa de Estudo JICA com base nos dados da Direcção Nacional de Minas, 2012

## 4.4 Sector de Gás Natural

### 4.4.1 Situação Actual das Reservas do Gás Natural em Moçambique

Em Moçambique, a companhia Sul-africana Sasol iniciou a produção no campo de gás de Temane em 2004 e no campo de gás de Pande em 2009. As reservas actuais de Pande e Temane somam 2,7 TCF (triliões de pés cúbicos), que constituem a diferença entre as reservas provadas recuperáveis e as reservas já extraídas representadas pelas restantes reservas recuperáveis.

As reservas recuperáveis em Moçambique aumentaram em grande escala quando enormes campos de gás natural *offshore* foram descobertos ao largo da Bacia de Rovuma. Foram emitidas seis concessões *offshore* e uma *onshore* para a Bacia, conforme apresentado na Figura 4.4.1.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nos dados da JOGMEC, etc.

**Figura 4.4.1 Localização das Concessões de Petróleo e Gás**

As Áreas 1 e 4 que se localizam na posição mais ao norte foram concessionadas, respectivamente, à empresa Norte-americana Anadarko Petroleum Corporation e à Italiana ENI, que firmaram contratos com a Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH). As Áreas 2 e 5, ao sul, foram concessionadas à Norueguesa Statoil e as Áreas 3 e 6, à Petronas da Malásia. Estas empresas também assinaram acordos com a ENH. Além disso, a Anadarko Petroleum Corporation adquiriu a concessão da área terrestre *onshore* a oeste da Área 1, contudo a situação da exploração ainda não foi divulgada.

Com o decorrer do tempo, parte dos direitos das áreas de concessão foi vendida para outras empresas, o que resultou na composição das participações apresentada na Tabela 4.4.1. As quatro companhias detentoras das primeiras concessões, nomeadamente, Anadarko Petroleum Corporation, ENI, Statoil e Petronas, continuam a ser as operadoras com a maior participação nas suas respectivas áreas de concessão.

**Tabela 4.4.1 Participações nas Áreas de Concessão em Águas Profundas do Rovuma 4**

Nome da área de concessão (Ano do contrato)	Operadora	Parceiros	Status
Área 1 (2006)	Anadarko (EUA) 36,5%	Mitsui (Japão) 20%; Videocon (Índia) 10%; Bharat Petroleum (Índia) 10%; PTT (Tailândia) 8,5%; e ENH (Moçambique) 15%	Descobertas, na fase de apreciação
Área 2 (2006)	Statoil (Noruega) 40%	Tullow Oil (UK) 25%; INPEX (Japão) 25%; e ENH (Moçambique) 10%	Sob exploração
Área 3 (2009)	Petronas (Malásia) 50%	Total (França) 40%; e ENH (Moçambique) 10%	Sob exploração
Área 4 (2006)	Eni (Itália) 50%	CNPC (China) 20%; Galp (Portugal) 10%; Kogas (Coreia do Sul) 10%; e ENH (Moçambique) 10%	Descobertas, na fase de apreciação
Área 5 (2006)	Statoil (Noruega) 40%	Tullow Oil (UK) 25%; INPEX (Japão) 25%; e ENH (Moçambique) 10%	Sob exploração
Área 6 (2009)	Petronas (Malásia) 50%	Total (França) 40%; e ENH (Moçambique) 10%	Sob exploração

Fonte: JOGMEC, 21 de Maio de 2013, “A situação actual de exploração em águas profundas no Leste Africano”, pág. 3

A empresa ICF International<sup>2</sup> analisou os jazigos de gás descobertos nas Áreas 1 e 4 com base nas informações divulgadas pelas operadoras. A análise feita pela ICF apontou reservas de gás inicialmente no local (IIP: initially-in-place), de gás não associado e de líquido de gás natural (LGN)<sup>3</sup>, bem como reservas recuperáveis que são as reservas técnica e economicamente viáveis para produção, conforme mostrado na Tabela 4.4.2. As reservas prováveis recuperáveis nas Áreas 1 e 4 somam em torno de 75 TCF.

De acordo com a ICF, o gás não associado das Áreas 1 e 4 contém etano, propano e butano entre outros componentes, esperado-se que seja extraído em forma de líquido de gás natural (LGN). O teor de impurezas como o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e azoto (N<sub>2</sub>) é muito baixo, enquanto que não contém sulfeto de hidrogénio (H<sub>2</sub>S).

<sup>2</sup> Segundo o estudo “The Future of Natural Gas in Mozambique: Towards a Gas Master Plan” (20 de Dezembro de 2012), Secção 4.2.2 Rovuma Basin Discoveries, elaborado pela ICF International.

<sup>3</sup> As reservas de gás inicialmente no local são os volumes previstos nos jazigos de petróleo e gás com base nas condições geológicas.

**Tabela 4.4.2 Reservas Prováveis das Áreas 1 e 4 segundo as Estimativas pela ICF**

	Gás não associado inicialmente no local	Reservas recuperáveis de gás não associado
	TCF	TCF
Área 1	76,5	45,5
Área 4	48,5	29,1
Total	125,0	74,6

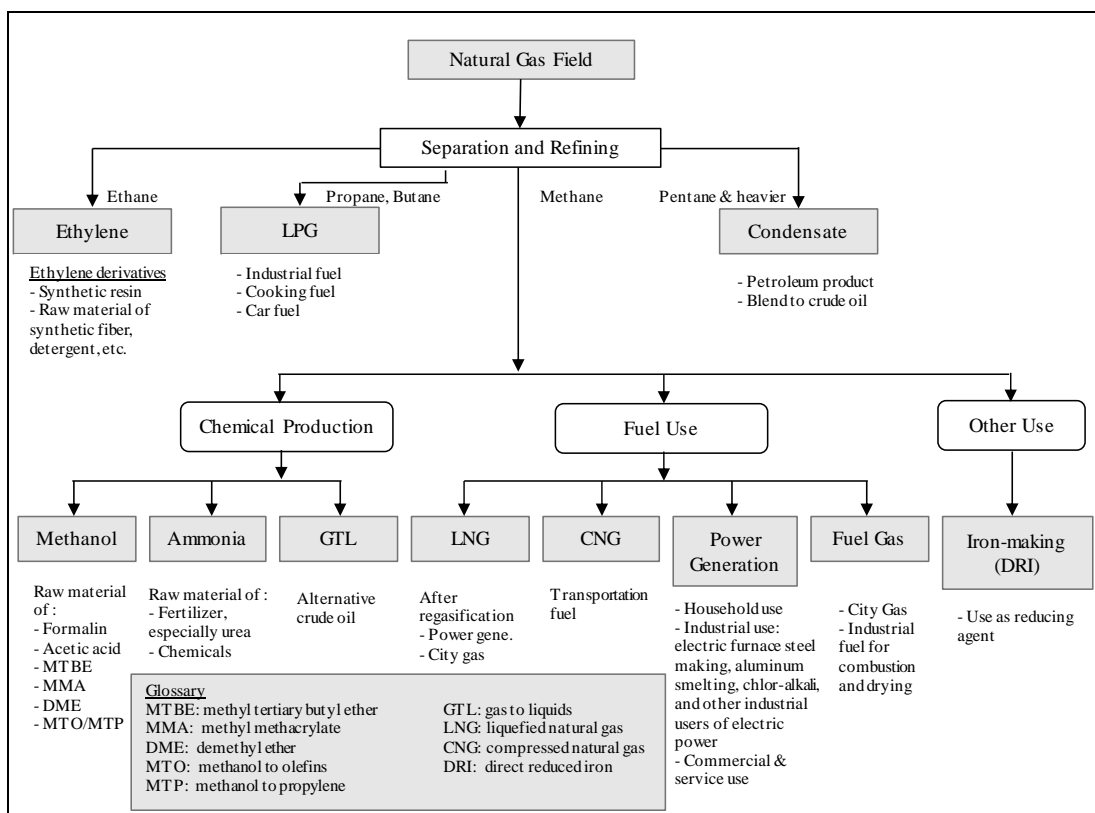
Fonte: ICF International, 2012, “The Future of Natural Gas in Mozambique: Towards a Gas Master Plan”, Demonstrações 4-18 da página 4-22

## 4.4.2 Gás Natural para Geração de Energia e Indústrias Químicas

### (1) Utilização do Gás Natural

A Figura 4.4.2 mostra, de forma sistemática, as indústrias utilizadoras de gás natural. O gás natural produzido a partir do jazigo é separado em metano, etano, propano, butano, pentano e componentes mais pesados por um processo de separação e refino.

O metano, que é o componente principal, é usado como matéria-prima para a produção de metanol, amoníaco (na maioria, usado como matéria-prima de fertilizantes incluindo a ureia) e GTL (gas-to-liquids: gás para líquidos) entre outros. Além disso, o metano é usado como combustível em forma de gás natural liquefeito (GNL) e gás natural comprimido (GNC), combustível para geração de energia eléctrica, gás de cidade e gás combustível para indústrias, entre outros. Mais ainda, em países produtores de gás natural, o uso do gás natural como agente redutor do minério de ferro tem sido adoptado em fábricas de ferro como método de produção de ferro que não usa alto-forno.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 4.4.2 Diagrama Sistemático de Uso do Gás Natural**

## **(2) Gás Natural Liquefeito**

Num processo de liquefacção, o gás natural é resfriado a uma temperatura extremamente baixa de 162 graus negativos de modo a torná-lo em GNL (gás natural liquefeito). Assim o seu volume reduz-se a 1/600, o que permite o seu transporte a longas distâncias em navios cisternas. O meio apropriado de transporte do gás natural para distâncias inferiores a 3.000km é o gasoduto, enquanto que para distâncias superiores a 3.000km, o transporte em forma de GNL seria adequado.<sup>4</sup>

### **1) Comércio Internacional de GNL**

Pelo facto de ser um meio adequado de transporte do gás natural para longas distâncias, grande parte das transacções internacionais do gás natural é feita em forma de GNL. As exportações do Médio Oriente são responsáveis por mais de 40% do total mundial, com destaque para Qatar, que é o maior exportador de GNL do mundo. O seu volume responde por cerca de 32% do total das exportações mundiais. A região com o segundo maior volume de exportação de GNL é a Ásia-Pacífico, que representa aproximadamente 29% da exportação mundial. A África, composta de países exportadores como a Nigéria e a Argélia, situa-se como a terceira grande região exportadora de GNL e responde por cerca de 17% do total mundial.

Por outro lado, quase 70% do volume de importação de GNL no mundo concentra-se nos países da região da Ásia e do Oceano Pacífico. Em particular, o Japão é o maior importador de GNL do mundo e o seu volume representa cerca de 36% do total das importações mundiais. Na região da Ásia e do Oceano Pacífico, além do Japão, são também grandes importadores de GNL a Coreia do Sul, a Índia, a China, Taiwan e a Tailândia. Algumas empresas desta região participam como parceiros na prospecção e exploração das áreas de concessão na Bacia de Rovuma, conforme mencionado anteriormente.

### **2) Perspectiva do GNL Produzido a partir de Gases Naturais Não Convencionais**

Espera-se que o papel do gás natural, por ser uma fonte de energia relativamente limpa com baixa emissão de CO<sub>2</sub>, aumente ainda mais em resposta à crescente procura mundial. Neste contexto, existe uma tendência aceleratriz no desenvolvimento de gases naturais não convencionais como o gás de xisto, além do desenvolvimento do gás natural convencional.

### **3) Plano de Negócios de GNL em Moçambique**

Está em planificação um empreendimento de liquefacção do gás natural extraído das Áreas de concessão 1 e 4 da Bacia de Rovuma com vista à produção de GNL e subsequente exportação para mercados consumidores. Uma fábrica de GNL será construída na Cidade de Palma na Província de Cabo Delgado. A capacidade total de liquefacção nas Fases 1 e 2 será de 20 milhões de toneladas/ano, sendo que a composição de cada fase será de duas séries com uma capacidade de 5 milhões de toneladas/ano cada. A decisão de investimento foi tomada no terceiro trimestre de 2014, e espera-se que o GNL comece a ser produzido a partir de 2018.

Em Dezembro de 2012, foi apresentado um projecto básico para as instalações de liquefacção e produção de GNL bem como as instalações de produção submarina. Em seguida, foi concluída a quotização das instalações com base no referido projecto básico e espera-se que a decisão final de

---

<sup>4</sup> “The Future of Natural Gas in Mozambique: Towards a Gas Master Plan” (20 de Dezembro de 2012), Sumário Executivo, ES-20 (página ES-41)

investimento seja tomada tendo em consideração outros factores incluindo partes adquirentes do GNL produzido.

#### **4.4.3 Plano Director do Gás Natural de Moçambique**

Em Novembro de 2013, o Governo de Moçambique apresentou ao Conselho de Ministros o Plano Director do Gás Natural, o qual veio a ser aprovado em Junho de 2014. Um dos princípios básicos do Plano Director é que o gás natural do país deve ser usado duma maneira sustentável de modo a satisfazer as necessidades de desenvolvimento em Moçambique. A produção de GNL constitui o objectivo mais importante da produção de gás natural nos campos *offshore* da Bacia de Rovuma, porque a produção de GNL rende o valor *netback* mais alto ao gás natural. Quanto mais GNL produzido com o uso do gás natural da Bacia de Rovuma, menor será o volume do gás natural disponível para o seu uso em Moçambique.

No Plano Director do Gás Natural, o Governo considera o uso do gás de retorno dos direitos de exploração (*royalty gas*) bem como do gás de rendimento (*profit gas*) para o abastecimento interno. No entanto, o volume de gás de retorno que o Governo poderia obter é muito limitado, enquanto que o volume de gás de rendimento para Moçambique ainda está desconhecido. Como resultado, o volume de gás natural do qual o Governo estaria na posse não seria suficiente para a promoção do desenvolvimento de indústrias químicas baseadas neste tipo de hidrocarboneto. Desta forma, Moçambique deve depender do gás natural a ser fornecido pelos detentores privados dos direitos ao gás natural, tais como Anadarko, Mitsui e ENI.

## 4.5 Sector da Indústria de Processamento

### 4.5.1 Condições Actuais do Sector da Indústria de Processamento

Conforme demonstrado a seguir, existem 3.850 fábricas de processamento na Região do Corredor de Nacala, representando 44% do sector de todo o país.. A sua maioria (95%) são micro empresas com menos de 25 empregados e um capital menor que 25.000 dólares. Em termos de província, Nampula possui o sector mais desenvolvido, com 1.224 fábricas, seguida pela Zambézia (868), Tete (778), Niassa (540) e Cabo Delgado (440).

**Tabela 4.5.1 Número de Fábricas de Processamento Existentes por Escala em 2007**

Área	Micro	Pequena	Média	Grande	Outros*	Total
(Em número)						
Moçambique	7.851	579	58	9	223	8.720
Região do Corredor de Nacala	3.645	170	28	1	6	3.850
Outras Províncias	4.206	409	30	8	217	4.870
(Em %)						
Moçambique	90,0%	6,6%	0,7%	0,1%	2,6%	100,0%
Região do Corredor de Nacala	94,7%	4,4%	0,7%	0,0%	0,2%	100,0%
Outras Províncias	86,4%	8,4%	0,6%	0,2%	4,5%	100,0%
Moçambique	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Região do Corredor de Nacala	46,4%	29,4%	48,3%	11,1%	2,7%	44,2%
Outras Províncias	53,6%	70,6%	51,7%	88,9%	97,3%	55,8%

Fonte: MIC,2007, Política Industrial e Estratégia do Ministério da Indústria e Comércio

Nota\*: Empresas não classificadas

A geração do valor agregado no sector industrial de processamento na Região do Corredor de Nacala em 2011 foi de 4.545 milhões de MT a preços constantes de 2003, representando 19,3% do total nacional. O valor agregado produzido por empresa é de 1,1 milhão de MT por ano em Nampula, o que corresponde a cerca de 28% do das outras províncias que geram 3,9 milhões de MT anuais. Em termos de província, Nampula produz o maior valor agregado, de 2.686 milhões de MT (59,1% de toda a Região do Corredor de Nacala), seguida pela Zambézia (814 milhões de MT, 17,9%), Tete (420 milhões de MT, 9,2%), Cabo Delgado (408 milhões de MT, 9,0%) e Niassa (218 milhões de MT, 4,8%). A indústria de processamento na Região tem crescido de forma constante à taxa anual média de 9,8% desde 1997.

**Tabela 4.5.2 Valor Agregado Gerado pela Indústria de Processamento por Província em 2011**

Província	Valor agregado (milhões de MT a preços em 2003)	Proporção (%)	
		Na Região do Corredor de Nacala	Em Moçambique
Região do Corredor de Nacala	4.545	100,0	19,3
<i>Niassa</i>	218	4,8	0,9
<i>Cabo Delgado</i>	408	9,0	1,7
<i>Nampula</i>	2.686	59,1	11,4
<i>Zambézia</i>	814	17,9	3,5
<i>Tete</i>	420	9,2	1,8
Outras províncias	19.028	-	80,7
Moçambique	23.573	-	100,0

Fonte: INE



## 4.5.2 Características por Província<sup>5</sup>

### (1) Província de Nampula

A indústria de processamento na Província de Nampula é caracterizada pela existência de algumas fábricas de grande escala, tais como a fábrica de cimento, de agroindústria incluindo a moagem de trigo e de castanha de caju, e a de plástico. Muitas das fábricas estão concentradas ao longo da estrada EN1 e nas proximidades de Nacala e do Porto de Nacala. A Província de Nampula é a maior no país, em termos de produção de agro-processamento. As áreas de maior produção são Mogovolas, Angoche e Moma. O destino da exportação de castanha de caju não processada são a UE, EUA e Índia. Índia, Malawi e Singapura, e o destino dos produtos embalados sem casca são a UE, EUA e Índia.

Na Zona Económica Especial (ZEE), os seguintes investimentos foram feitos de 2009 a 2012:

**Tabela 4.5.3 Investimentos na ZEE de Nacala**

Ano	Número de Projectos	Valor Total de Investimento (milhões de USD)	Número de Trabalhadores Locais
2009	11	151	4.679
2010	22	218	2.944
2011	8	132	445
2012	27	1.077	6.260
Total	68	1.578	14.328

Fonte: GAZEDA, 2012

Um projecto de investimento de grande escala está na fase de negociação. Uma empresa brasileira planeia abrir uma fábrica de papel e celulose na Província de Nampula, com um investimento no valor de 1.200 milhões e a perspectiva de contratar 1.300 trabalhadores.

### (2) Província de Cabo Delgado

Na Província de Cabo Delgado, existem muitas fábricas de várias escalas ao longo da estrada EN1 vinda da Cidade de Pemba. Várias fábricas grandes, tais como a de processamento de frutos do mar, de mármore e de móveis, pararam suas operações por causa da guerra civil, falta de recursos financeiros, problemas administrativos e técnicos.

A Província de Cabo Delgado conta com a indústria de processamento de madeira, a agro-indústria e a indústria de processamento de pedras. Duas empresas da China e de Hong Kong assinaram contratos de concessão com o Governo e iniciaram recentemente a exportação de toro serrado, toro semi-processado e para à China e Hong Kong, num volume de 50 a 70 contentores por ano através do Porto de Exportação de Pemba. As fábricas de móveis, mesmo que existam, são, em sua maioria, de pequena escala, operadas por famílias. O mármore é produzido nas proximidades de Pemba e uma empresa local construiu a fábrica para produzir azulejos para parede e soalho, num subúrbio da Cidade de Pemba. Esta fábrica, no entanto, adiou o início da operação devido à falta de experiência técnica e de capital. Na mesma província, há machambas de algodão em Montepuez onde uma empresa chamada Plexus, da África do Sul, está a produzir algodão, descaroçar e exportar para o exterior. Não há fábrica de produtos de algodão com maior valor agregado. A Província de Cabo Delgado não tem nenhuma fábrica de processamento de frutos do mar no momento, embora possua boas áreas de pesca de camarão, lula, ostra, atum, etc., nas proximidades de Mocimboa da Praia. No passado, houve uma fábrica grande de processamento de camarão localizada na costa, próxima a

<sup>5</sup> Informação obtida das entrevistas e visitas realizadas pelos membros da Equipa de Estudo em 2012.

Pemba. Ela foi encerrada devido a um conflito entre os parceiros no negócio, falta de gestão e frequentes cortes de energia eléctrica.

O Governo tem um plano conceptual para criar um parque industrial com área de 18.000 ha em Palma, capitalizando o gás natural de off-shore em planificação. As indústrias a jusante, tais como de metanol, etileno, PEAD (polietileno de alta densidade), PEBD (polietileno de baixa densidade), amônia e ureia estão a ser planificadas.

**(3) Província de Niassa**

Na Província de Niassa, os produtos agrícolas tais como farinha de milho e de trigo, sumo, óleo de semente de girassol e geleia, são fabricados, na sua maior parte, pelas unidades familiares compostas de poucos membros, e vendidos em latas de 20 litros nos pequenos mercados locais. Seis empresas têm obtido a permissão para plantar árvores numa área de 500.000 hectares, e a área total desenvolvida como a floresta plantada até o final de 2011 foi aproximadamente de 30.000 hectares. Não há nenhuma indústria de processamento comercial de madeira no momento. Mas existem planos para iniciar o processamento de madeira no futuro, para fabricar móveis ou materiais de construção. Diz-se que uma empresa Finlandesa está a negociar com o Governo de Moçambique um projecto de papel e celulose, no valor de investimento de 1.700 milhões de dólares e com a expectativa de empregar 6.000 trabalhadores.

**(4) Província da Zambézia**

Há um número de fábricas na Província da Zambézia, cujos produtos estão a ser exportados, como o chá para os EUA, Quénia e África do Sul, produtos de feijão para a Índia, produtos de algodão à UE, e a castanha de caju para a Índia e o Reino Unido. Ademais, as fábricas de moagem de arroz, confecção, produtos de coco, moagem de milho, óleo de feijão, produtos de plástico e móveis de madeira abastecem o mercado interno. Entre os projetos em curso e em planificação estão as fábricas de açúcar, sumo de fruta, óleo de feijão, processamento de arroz e cimento.

**(5) Província de Tete**

Na Província de Tete, operam algumas empresas de agro-processamento, por exemplo, a de produção de cereais em Angónia, e as de processamento de tabaco e de algodão em Tete. O tabaco e o algodão estão a ser produzidos para exportação. O tabaco é produzido pela Mozambique Leaf Tobacco que emprega 1.720 trabalhadores. O produto é exportado para a África do Sul, Vietnã, EUA, Canadá, China e UE. Algumas empresas ligadas à produção de carvão mineral estão a surgir, como as da produção de tubos de aço revestidos para fins de mineração, e tubos de plástico para drenagem e reparação de automóveis.

## 4.6 Sector de Logística

### 4.6.1 Condições Actuais do Sector de Logística

#### (1) Índice de Desempenho Logístico de Moçambique

Moçambique foi posicionado na 136ª posição no ranking do Índice de Desempenho Logístico de 2010<sup>6</sup>, entre os 155 países (Tabela 4.5.1). A posição foi um pouco melhor do que a de Zâmbia mas pior do que a de todos os outros países adjacentes.

**Tabela 4.6.1 Índice de Desempenho Logístico de Moçambique (2010)**

	Moçambique	
LPI Global	pontos	2,29
	ranking	136
Alfândegas	pontos	1,95
	ranking	145
Infraestrutura	pontos	2,04
	ranking	124
Embarques Internacionais	pontos	2,77
	ranking	87
Competência Logística	pontos	2,2
	ranking	130
Rastreamento e Localização	pontos	2,28
	ranking	135
Pontualidade	pontos	2,4
	ranking	150

Fonte: Banco Mundial (<http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/modelb.asp>)

Enquanto que a expedição internacional obteve uma posição melhor do que os outros aspectos, a alfândega foi avaliada com a pontuação relativamente mais baixa. O índice está praticamente mau em relação a todos os itens e mostra que há muito a ser melhorado.

#### (2) Localização Estratégica dos Portos Moçambicanos no Continente Africano

Os portos Moçambicanos estão estrategicamente localizados na parte sudeste do Continente Africano, sendo mais próximos ao Oriente Médio e à Ásia do que as outras partes da África. Os portos e os corredores de transporte Moçambicanos também funcionam como a porta de entrada para os países do interior, tais como Malawi, Zâmbia e Zimbabwe.

### 4.6.2 Quadro Institucional

#### (1) Acordos Internacionais

##### 1) Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC)

Como uma organização de cooperação regional, a SADC tem como objectivo reduzir as barreiras institucionais e físicas entre os países membro, para facilitar o comércio. A SADC permite que a mercadoria passe por um país de trânsito, sem pagar impostos. A SADC preparou o sistema de “Regional Chain Custom Bond”, que é um sistema de obrigações alfandegárias geralmente eficaz para as alfândegas entre dois ou três países.

<sup>6</sup> Moçambique não foi incluído na versão de 2012.

## 2) Mercado Comum para a África Oriental e Austral (COMESA)

O Mercado Comum para a África Oriental e Austral (COMESA) é uma entidade de cooperação económica regional constituída de 19 países da África Oriental e Austral. Para a facilitação do comércio e do transporte, várias negociações multilaterais têm sido feitas dentro do quadro do COMESA, em vez da SADC. Mais tarde, a SADC harmonizou seus regulamentos e normas com os do COMESA. Moçambique foi membro do COMESA, de 1994 a 1997, mas actualmente, participa somente na SADC. Assim, é ligeiramente desvantajoso para Moçambique não ser membro do COMESA.

## 3) Acordo Bilateral com os Países Vizinhos

Com base no acordo e protocolo da SADC, os acordos bilaterais têm sido elaborados com os países adjacentes. Por exemplo, Moçambique e Zâmbia assinaram o “Acordo Bilateral sobre o Transporte de Mercadorias por via Ferroviária”. Este acordo permite as empresas operadoras de transporte dos países adjacentes realizarem as suas operações com base na autorização emitida. Acordos similares têm sido assinados, e revistos quando necessário, com os países vizinhos, nomeadamente a África do Sul, Zimbabwe e Malawi.

## (2) Sector Público

### 1) Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) e Órgãos Relacionados

A nível nacional, o Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) e o Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos (o antigo Ministério das Obras Públicas e Habitação, MOPH) trabalham com o sector de logística.

O MTC trabalha como o decisor político e órgão regulador, que prepara a política do transporte, e supervisiona as instituições de diferentes maneiras. Sob o MTC, a CFM (Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique) lida com as linhas férreas e os portos, e a ADM (Aeroportos de Moçambique) opera os aeroportos. E sob o Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, a ANE (Administração Nacional de Estradas) trabalha com todos os aspectos ligados às estradas.

As empresas de transporte comercial devem ser licenciadas de acordo com as seguintes categorias, e as autoridades licenciadoras respectivas são responsáveis pela supervisão das transportadoras privadas.

**Tabela 4.6.2 Tipos de Licença para o Transporte Comercial**

<b>Categoria</b>	<b>Área Comercial</b>	<b>Órgãos aos quais a Solicitação deve ser Submetida</b>
Tipo A	Transporte internacional e interurbano de passageiros e carga Aluguer de automóveis	MTC
Tipo B	Transporte inter-distrital, transporte de emergência, e carga nacional	Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações
Tipo C	Transporte urbano, autocarros escolares, transporte semicolectivo, e táxi	Município
Tipo D	Autocarros escolares, transporte semicolectivo, táxi e transporte misturado	Província/ Distrito

Fonte: MTC

## 2) INAV

O INAV (Instituto Nacional de Viação) opera sob a tutela do MTC (Decreto nº 3/2006 de 28 de

Fevereiro de 2006) e é responsável pela política de segurança nas estradas e sua implementação, incluindo a regulamentação de motoristas e veículos, os regulamentos de estrada tais como os limites de velocidade, e a recolha de dados de segurança nas estradas. Este órgão também trabalha com as seguintes tarefas:

- Segurança no transporte;
- Registo de veículos;
- Emissão de cartas de condução; e
- Inspeção de veículos.

### **3) INATTER**

O MTC está a reorganizar o INAV em INATTER (Instituto Nacional dos Transportes Terrestres) sob o Decreto nº 32/2011. Até Maio de 2013, apenas o nível superior dos executivos foi nomeado e o INAV ainda se encontra em funcionamento. Isto é, a reorganização ainda está em curso. Adicionalmente às funções do INAV, o INATTER passa a ter a do regulador do sector ferroviário. É para assumir a função de regulador dos caminhos-de-ferro da CFM. O INATTER serve para coordenar as regras de transporte internacional a serem adotadas nos países. As regras incluem as cartas de condução, peso por eixo e veículos.

### **4) Alfândega**

A Direcção Geral das Alfândegas é subordinada à Autoridade Tributária de Moçambique. O Departamento de Alfândega da Região Norte opera todos os postos aduaneiros nas fronteiras, portos e aeroportos internacionais.

Os serviços aduaneiros nos postos fronteiriços da Região do Corredor de Nacala são maioritariamente alojados numa das salas do escritório da migração. No entanto, esses serviços desempenham todas as funções de procedimentos aduaneiros inclusive o pagamento.

O trabalho manual das operações aduaneiras demora e é muitas vezes ineficiente. Por isso, a introdução de um sistema informatizado tem sido uma das reformas exigidas para as operações aduaneiras por longo tempo. Certa vez, na década de 2000, a introdução do ASYCUDA (Automated System for Customs Data) foi estudada mas não chegou a ser implementada. Actualmente, os escritórios aduaneiros grandes utilizam o TIM (Trade Indices Module). Por outro lado, as alfândegas nos postos fronteiriços mantêm seus registos manualmente e enviam-nos às suas sedes na forma de dados electrónicos regularmente.

## **(3) Sector Privado**

### **1) FEMATRO**

Como uma organização das empresas transportadoras privadas, a Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO) representa o interesse da comunidade dos operadores de logística. A FEMATRO foi fundada em 2002, e actualmente conta com 25 associações filiadas. As associações filiadas são basicamente formadas ao nível regional e especializadas no transporte de passageiros e/ou de carga. Como membros da FEMATRO, as associações locais da Região do Corredor de Nacala são organizadas como segue:

- ATPZ: Província da Zambézia
- ATROTE: Província de Tete

- ASTRA: Província de Nampula
- Associações de Transportadores de Niassa: Província de Niassa

Entre estas, a ASTRA (Associação dos Transportadores de Nampula) opera com a filiação de 520 empresas de transporte na Província de Nampula. Deste total, 470 empresas são do transporte de carga, e outras 50, de passageiros e de carga. Há 250 empresas de transporte sediadas em Nampula.

Para obter a licença, os transportadores devem estar afiliados a uma das associações. Por isso, o índice de filiação é muito elevado. Além disso, as associações funcionam como um canal que liga os sectores público e privado.

## 2) Transportadores Privados

Para receber a licença de operador de mercadorias, os transportadores de carga devem possuir mais de três camiões e estar associados a uma das organizações de transporte regional, como a ASTRA. Por isso, os transportadores operam com título de empresas e não como indivíduos. O tamanho da frota varia de três a centenas. A FEMATRO estima que cerca de 650 camiões estão a operar na Província de Nampula para o transporte internacional.

### 4.6.3 Rede de Transporte e Logística

A rede geral de transporte e o seu volume de carga transportado nas estradas na Região do Corredor de Nacala (de 2012) estão indicados na Figura 4.6.1. O volume de carga foi obtido num estudo sobre a logística realizada pela Equipa de Estudo da JICA em 2012, que mostra as estradas relativamente desenvolvidas nas áreas densamente povoadas e a rede de estradas e linhas férreas segmentadas.

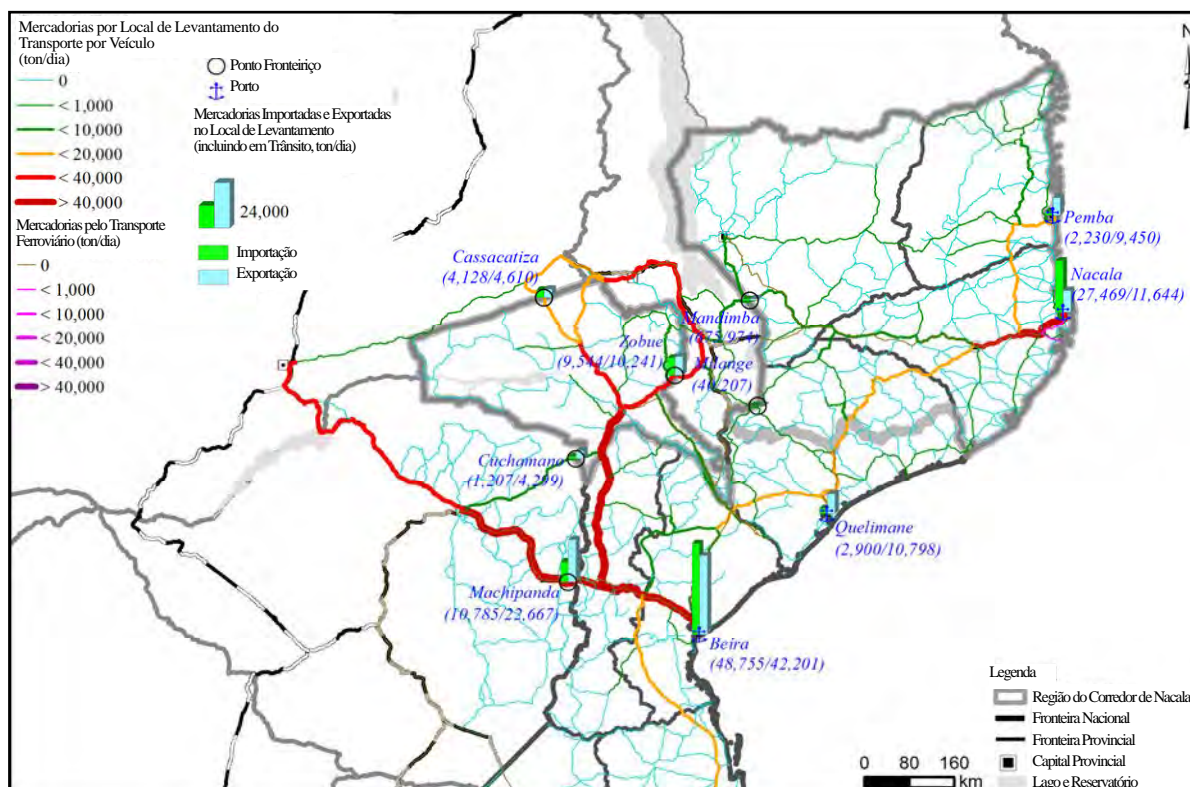


Figura 4.6.1 Redes de Logística e Volumes Movimentados

## 4.6.4 Volume de Carga

### (1) Volume de Carga por Tipo de Transporte

Durante os últimos oito anos, os modos de logística em Moçambique passaram por uma transição drástica. Em 2002, os caminhos-de-ferro transportavam mais do que o dobro da carga rodoviária, mas isso foi completamente revertido nos últimos anos. As estradas transportaram a carga numa quantidade três vezes maior do que as linhas férreas em 2010. Isto significa que o sector de estradas está a absorver todo o aumento na demanda pelo transporte, que está a crescer a uma taxa anual de 14%. Paralelamente, os caminhos-de-ferro mantêm a sua importância.

### (2) Origem-Destino da Carga a Nível Provincial

Com base no resultado do Estudo sobre a Logística, o volume da carga de cada origem-destino, transportado pelos camiões e pelas linhas férreas, foi obtido a partir dos dados brutos recolhidos em entrevistas OD na beira de estradas e da estatística relativa aos caminhos-de-ferro.

**Tabela 4.6.3 Origem e Destino do Transporte de Carga (tonelada/dia)**

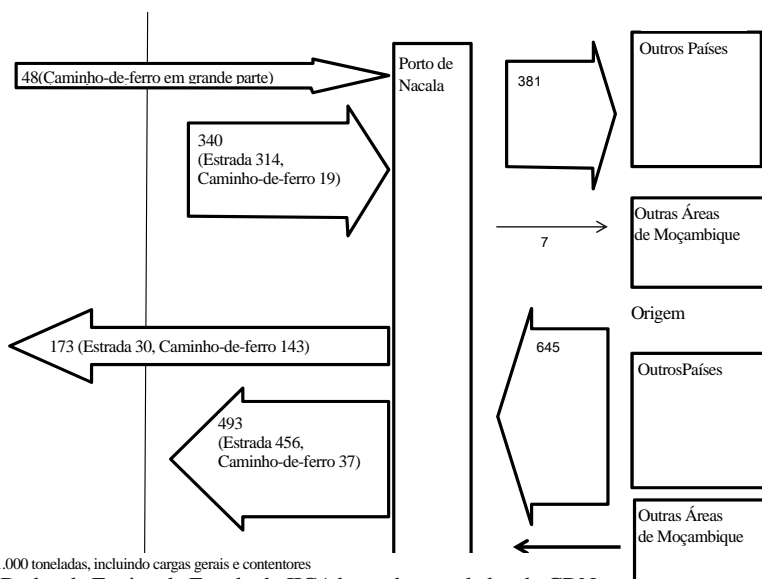
Destino	Origem	01.Niassa			02.Cabo Delgado		03.Nampula		04.Zambezia		05.Tete	06.Manica	07.Sofala		08.Maputo	09.Outros Mozam	10.Tanzânia	11.Malavi	12.Zâmbia	13.Zâmbí bue	14.África do Sul	Total	
		Cidade de Lichinga	Cuamba Distrito	Outros Niassa	Pemba Porto	Outros Cabo Delgado	Cidade de Nampula	Nacala Porto	Outros Nampula	Porto e Cidade de Quelimane			Outros Zambezia	Porto da Beira									Outros Sofala
01.Niassa	Cidade de Lichinga	0	564	146	0	783	66	188	65	0	17	0	24	243	0	300	0	0	0	0	0	0	2.195
	Cuamba Distrito	370	211	713	0	0	112	90	90	20	81	429	0	20	0	76	0	0	59	0	0	15	2.287
	Outros Niassa	273	975	117	0	271	187	0	51	1	4	304	0	46	0	100	0	0	0	0	0	0	2.330
		0	0	0	0	0	104	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141
02.Cabo Delgado	Outros Cabo Delgado	911	0	60	194	8.204	179	2.058	888	18	0	1	0	0	225	0	0	0	0	0	0	0	12.736
03.Nampula	Cidade de Nampula	140	49	211	0	2.010	261	2.987	599	819	514	285	114	157	58	196	0	75	3	0	0	0	8.479
	Nacala Porto	265	90	98	0	565	4.828	676	2.047	207	514	241	24	454	58	596	0	1	510	0	0	22	11.191
	Outros Nampula	938	312	142	0	5.937	5.076	5.082	3.139	1.275	1.139	709	173	195	34	601	0	0	90	0	27	84	24.924
04.Zambezia	Porto e Cidade de Quelimane	7	0	12	0	188	409	115	0	0	470	212	12	505	212	51	0	0	687	12	0	6	2.900
	Outros Zambezia	37	3	47	0	80	345	1.234	75	6.604	233	128	249	746	0	54	0	0	64	0	0	0	9.898
05.Tete		0	102	0	0	0	69	18	0	41	0	829	677	9.357	728	983	0	0	113	46	953	861	14.776
06.Manica		160	37	183	0	85	99	379	12	24	0	581	115	2.083	0	0	0	0	33	0	151	0	3.942
07.Sofala	Porto da Beira	88	16	30	0	125	474	293	0	1.001	100	2.614	1.098	582	472	502	57	0	19.493	12.516	8.832	0	48.292
	Outros Sofala	0	0	0	0	0	194	181	0	43	22	528	239	3.543	455	0	115	0	505	45	0	0	5.853
08.Maputo		444	57	13	0	772	918	533	146	444	112	756	0	281	380	0	0	14	0	46	0	0	4.916
09.Outros Mozambique		10	0	0	0	18	11	0	24	0	31	0	1.360	69	0	0	0	0	0	0	0	0	1.544
10.Tanzânia		0	0	0	0	36	3	10	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58
11.Malavi		0	197	0	0	108	56	290	37	142	21	0	0	13.079	445	14	1	0	159	0	3.324	4.477	22.549
12.Zâmbia		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.476	0	0	0	0	0	0	491	394	5.362
13.Zâmbí bue		0	0	0	0	0	0	0	0	125	0	236	43	5.248	0	0	0	0	972	49	0	0	6.673
14.África do Sul		0	0	0	0	465	77	90	150	0	0	598	0	212	0	0	0	0	2.810	0	83	0	4.485
<b>Total</b>		<b>3.643</b>	<b>2.413</b>	<b>1.772</b>	<b>194</b>	<b>19.697</b>	<b>13.435</b>	<b>14.198</b>	<b>7.308</b>	<b>10.799</b>	<b>3.208</b>	<b>8.502</b>	<b>2.768</b>	<b>42.592</b>	<b>2.912</b>	<b>3.695</b>	<b>173</b>	<b>76</b>	<b>25.513</b>	<b>12.667</b>	<b>13.907</b>	<b>5.860</b>	<b>195.332</b>

Nota:  rodovias e ferrovias  único caminho nenhum link na Região do Corredor de Nacala

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base no Estudo sobre a Logística

### (3) Fluxo de Carga de/para os Portos

A seguinte figura ilustra o fluxo básico de carga que passa pelo Porto de Nacala:

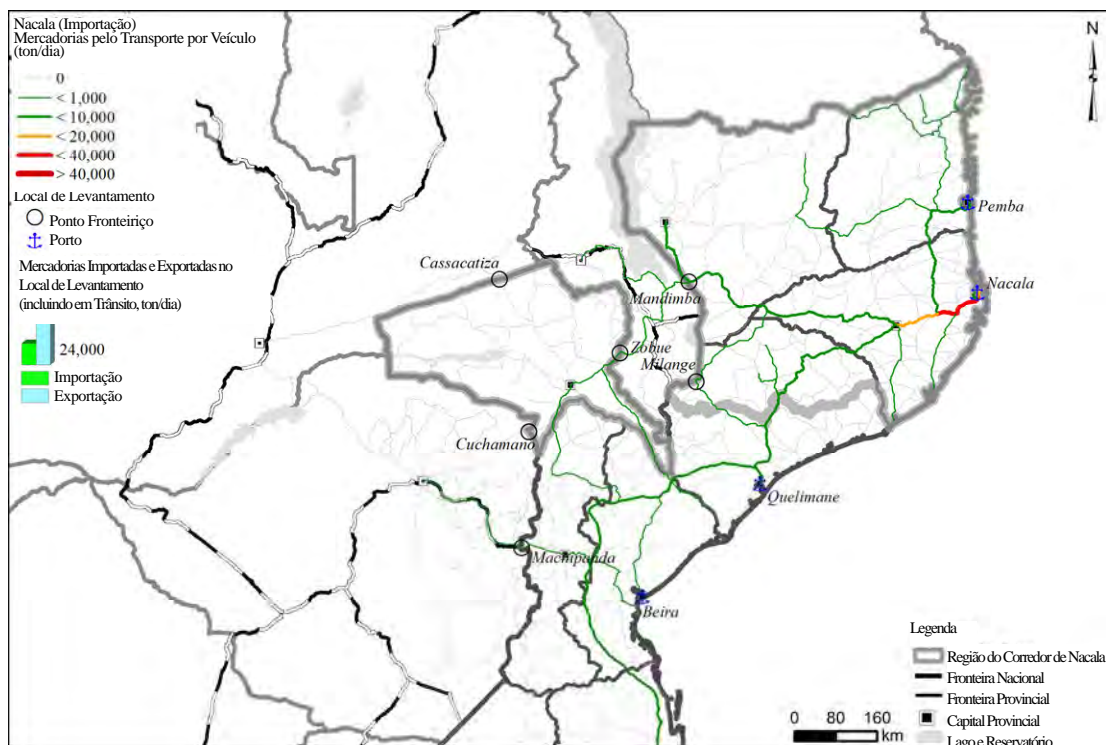


Unidade: 1.000 toneladas, incluindo cargas gerais e contentores

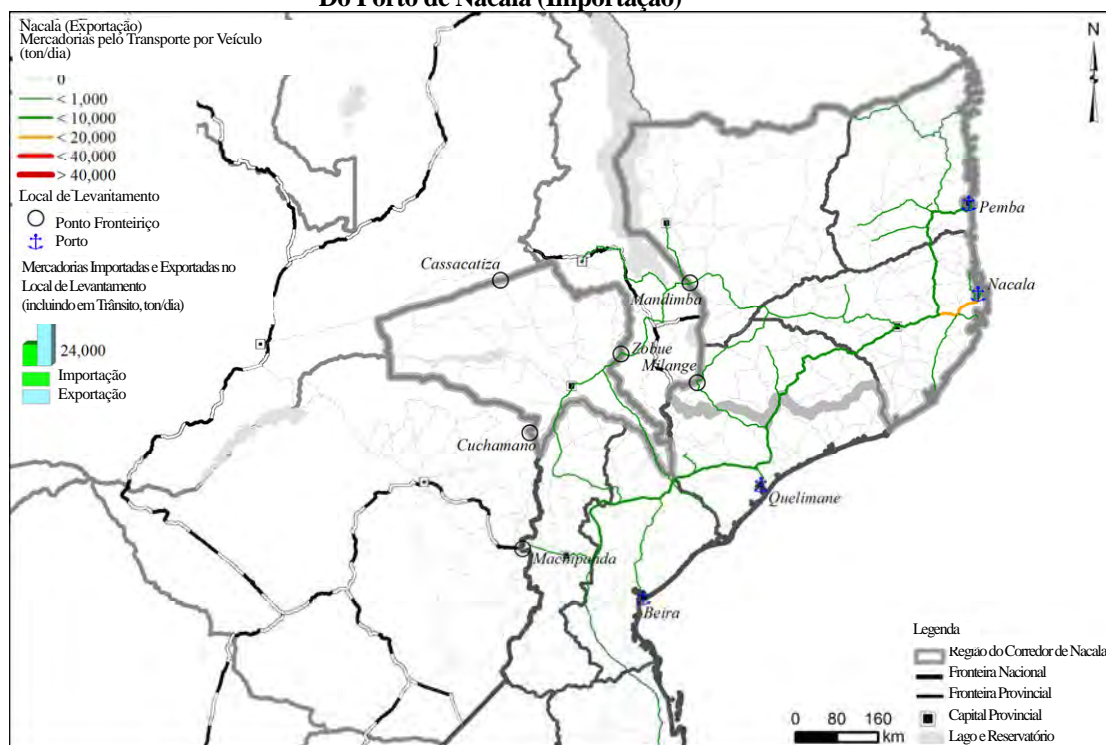
Fonte: Dados da Equipa de Estudo da JICA baseados em dados do CDN

**Figura 4.6.2 Fluxo de Carga em Passagem pelo Porto de Nacala**

Embora a Região do Corredor de Nacala tenha estradas e linhas férreas, a preferência dos embarcadores pelo modo é evidente. Os embarcadores da carga de trânsito preferem linhas férreas em vez de estradas, e 86% da carga é transportada por caminhos-de-ferro. Pelo contrário, os embarcadores nacionais preferem estradas em vez de caminhos-de-ferro, e somente 7% da carga é transportada por via ferroviária.



**Do Porto de Nacala (Importação)**



**Para o Porto de Nacala (Exportação)**

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base no Estudo sobre a Logística

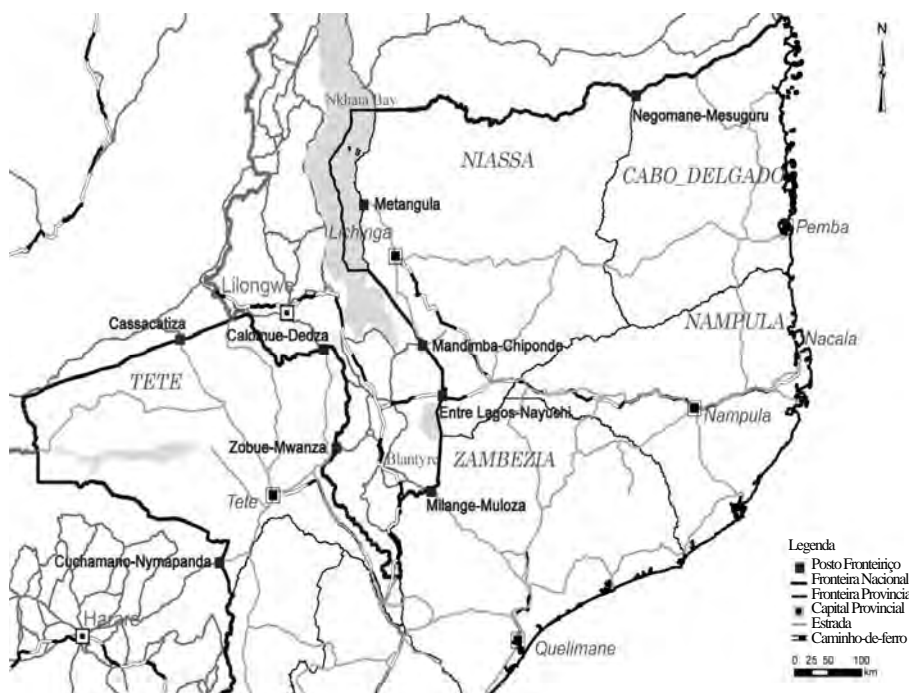
**Figura 4.6.3 Fluxo de Carga nas Estradas de/para o Porto de Nacala**



As figuras anteriores mostram que o Porto de Nacala está a reunir e distribuir os bens para a maior parte da Região do Corredor de Nacala. O serviço chega até às Províncias de Sofala e de Manica. O volume de carga nas estradas em geral é menor que o fluxo de carga de/para o Porto da Beira.

#### 4.6.5 Operações Aduaneiras e Pontos de Fronteira

No Corredor de Nacala existem vários postos fronteiriços com os países vizinhos (Figura 4.6.4). Basicamente, os departamentos de migração e alfândegas possuem seus escritórios separados e os transportadores são obrigados a submeter os seus documentos pelo menos duas vezes em cada país. Os veículos devem obter a permissão temporária para exportação e importação.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 4.6.4 Principais Postos Fronteiriços na Região do Corredor de Nacala**

As operações aduaneiras nos postos fronteiriços terrestres são bastante diferentes daquelas dos portos. Os escritórios aduaneiros nos postos terrestres na Região do Corredor de Nacala são, na sua maioria, alojados numa das salas do escritório da migração. Mesmo assim, as alfândegas desempenham todas as funções aduaneiras, inclusive o pagamento.

##### (1) Horário de Funcionamento das Alfândegas

As fronteiras terrestres são abertas durante determinadas horas do dia. Muitas fronteiras terrestres da Região do Corredor de Nacala são abertas das 6 horas da manhã até às 6 horas da tarde. As operadoras logísticas devem tomar em consideração o horário de travessia da fronteira de modo a encaixá-lo no horário de funcionamento das alfândegas. Muitos dos escritórios aduaneiros na Região têm apenas um funcionário de plantão e não funcionam na hora do almoço. É necessário que os escritórios operem durante todo o horário de funcionamento.

##### (2) Tempo Gasto para a Passagem Aduaneira

A maior parte dos operadores de transporte solicita a liberação alfandegária no local. Isto significa que existe um risco muito elevado do aumento do tempo gasto para a passagem aduaneira. A

Tabela 4.5.4 mostra o tempo gasto para a passagem em cada posto aduaneiro.

Sendo a redução do tempo da passagem aduaneira importante para facilitar a logística, uma das soluções seria uma paragem num único local para processar a documentação simultaneamente para os dois países. O OSBP (One Stop Border Post – Fronteira de Paragem Única) é uma instalação que abriga as instituições de controlo aduaneiro fronteiriço dos dois países num único edifício.

**Tabela 4.6.4 Postos Fronteiriços Terrestres e Tempo Médio Gasto para a Passagem Aduaneira**

Província	Lado Moçambicano	Lado Estrangeiro	País Estrangeiro	Horas de Funcionamento	Dias de Funcionamento	Número de Funcionários		Tempo Médio de Passagem para Camiões de Carga (horas)
						Lado Moçambicano	Lado Estrangeiro	
Cabo Delgado	Namuiranga	Mwambo	Tanzania		7 dias/semana			
	Negomane	Mesuguru			7 dias/semana			
Niassa	Cobue	Porto de Malawi	Malawi		7 dias/semana			
	Metangula	Porto de Malawi			7 dias/semana			
	Mandimba	Chiponde		6:00 – 18:00	7 dias/semana	13	13	1,2
	Entre Lagos	Nayuchi			7 dias/semana			
Tete	Zobue	Mwanza	Zimbabwe	6:00 – 21:00	7 dias/semana	14		0,3
	Calomue	Dedza		6:00 – 18:00	7 dias/semana			
	Cuchamano	Nyamapanda	Zimbabwe	6:00 – 20:00	7 dias/semana	13		1,5
	Cassacatiza		Zâmbia	6:00 – 19:00	7 dias/semana	6		18,7
Zambézia	Milange	Mulanje	Malawi	6:00 – 18:00	7 dias/semana	8	8	2,0
	Mutuara	Nsnaje			7 dias/semana			
Manica	Machipanda	Machipanda	Zimbabwe	6:00 – 20:00	7 dias/semana	21		1,9

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base no Estudo sobre a Logística e outros materiais

### (3) Fronteira de Paragem Única

O Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), em nome do NEPAD (New Partnership for Africa's Development – Nova Parceria para o Desenvolvimento de África), concedeu um financiamento e encarregou-se da gestão do programa “NEPAD Infrastructure Project Preparation Facility (NEPAD-IPPF)” para cobrir os custos de realização de estudos de viabilidade, projectos de engenharia, elaboração de documentos de concurso público e desenvolvimento de quadros jurídicos para as Fronteiras de Paragem Única (OSBP) de Malawi/Zâmbia e de Moçambique/Malawi ao longo do Corredor de Nacala.

O projecto colocará os serviços de consultoria para os estudos de viabilidade e desenhos técnicos detalhados em prontidão para a construção de dois postos fronteiriços de paragem única (OSBP) e das instalações de controlo de peso por eixo entre Malawi e Moçambique (Chiponde/Mandimba) e entre Zâmbia e Malawi (Mwami/Mchinji). O desenho técnico das estradas de acesso e o plano de *layout* foram concluídos e o início da construção está previsto para breve.

## 4.7 Sector de Turismo

### 4.7.1 Condições Actuais do Sector Turístico

#### (1) Vinda de Turistas a Moçambique

A vinda de turistas internacionais a Moçambique cresceu de 1,1 milhão de pessoas em 2006 para 1,8 milhão em 2010, e o número excedeu 2,0 milhões em 2011. A vinda de turistas internacionais quase que duplicou em cinco anos. O número de turistas para passar férias em Moçambique também está a crescer. Registou-se 0,22 milhão de pessoas em 2006 e 1,1 milhão em 2010. Por outro lado, o número de visitantes para outros fins, tais como conferências, negócios e visitas a parentes e amigos, tem apresentado poucas mudanças nos últimos anos. A metade dos visitantes internacionais veio da África do Sul. Malawi e Zimbabwe, que confinam com Moçambique, ocuparam a segunda e a terceira posição, seguidos pela Suíça e países ocidentais incluindo o Reino Unido, EUA, Portugal e Alemanha.

O número de hóspedes internacionais e o número de noites dormidas pelos hóspedes internacionais, registados nos alojamentos, têm também crescido recentemente em Moçambique. Na Região do Corredor de Nacala, embora o número de hóspedes internacionais não tenha mudado muito, de 26.333 pessoas (2006) para 25.979 pessoas (2011), o número de noites dormidas pelos hóspedes internacionais aumentou de 41.083 noites (2006) para 57.268 noites (2011). Pode-se afirmar que aproximadamente 10% dos viajantes internacionais para Moçambique visitam a Região do Corredor de Nacala. Cabo Delgado teve o maior número de hóspedes internacionais da Região, representando 39% do total das cinco províncias relacionadas com o Corredor de Nacala, seguida por Tete com 24%, em 2011. Quando se trata de noites dormidas pelos hóspedes internacionais, no entanto, Tete teve o maior número da Região do Corredor de Nacala, representando 37% do total, seguida por Cabo Delgado com 30%. O número de noites dormidas pelos hóspedes internacionais em Tete cresceu mais de cinco vezes entre 2006 e 2011. Isto pode ter sustentabilidade, pois Tete recebe menos visitantes do que Cabo Delgado, mas o período de estadia de visitantes em Tete é mais longo. Supõe-se que a presença dos estrangeiros que trabalham para o projecto de carvão seja o factor principal.

A percentagem ocupada pelas cinco províncias ligadas ao Corredor de Nacala, em relação ao total do país, no que se refere ao número de visitantes nacionais (24%) e ao número de noites dormidas pelos visitantes nacionais (20%), é mais elevada em comparação com o caso de hóspedes internacionais.

**Tabela 4.7.1 Número de Visitantes Internacionais/Nacionais e o Número de Noites Dormidas nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala e em Moçambique**

Área	Chegadas de Visitas Internacionais	Pernoitamentos de Visitas Internacionais	Chegadas de Visitas Nacionais	Pernoitamentos de Visitas Nacionais
Total das Cinco Províncias Relacionadas com o Corredor de Nacala	25.979	57.268	66.693	125.804
	9,3%	9,9%	24,0%	20,4%
Total das Outras Províncias	252.254	522.081	211.063	489.928
Moçambique	278.233	579.349	277.756	615.732

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

**(2) Acomodação**

O número de alojamentos em Moçambique mais do que duplicou, de 17.740 em 2006 para 37.550 em 2010, apresentando um acréscimo de 24% por ano. A distribuição por classe de acomodação é: 18% para alojamentos de cinco e quatro estrelas; 18% para os de três estrelas; 25% para os de duas estrelas; e 39% para os de uma estrela. A autoridade de desenvolvimento turístico (Instituto Nacional do Turismo, INATUR) é responsável pela classificação dos hotéis.

Na Região do Corredor de Nacala, a maioria dos hotéis das classes de quatro e cinco estrelas encontra-se nas Províncias de Nampula e de Cabo Delgado, sendo poucos os alojamentos de quatro estrelas localizados nas Províncias de Tete e de Niassa.

**(3) Recursos e Produtos Turísticos**

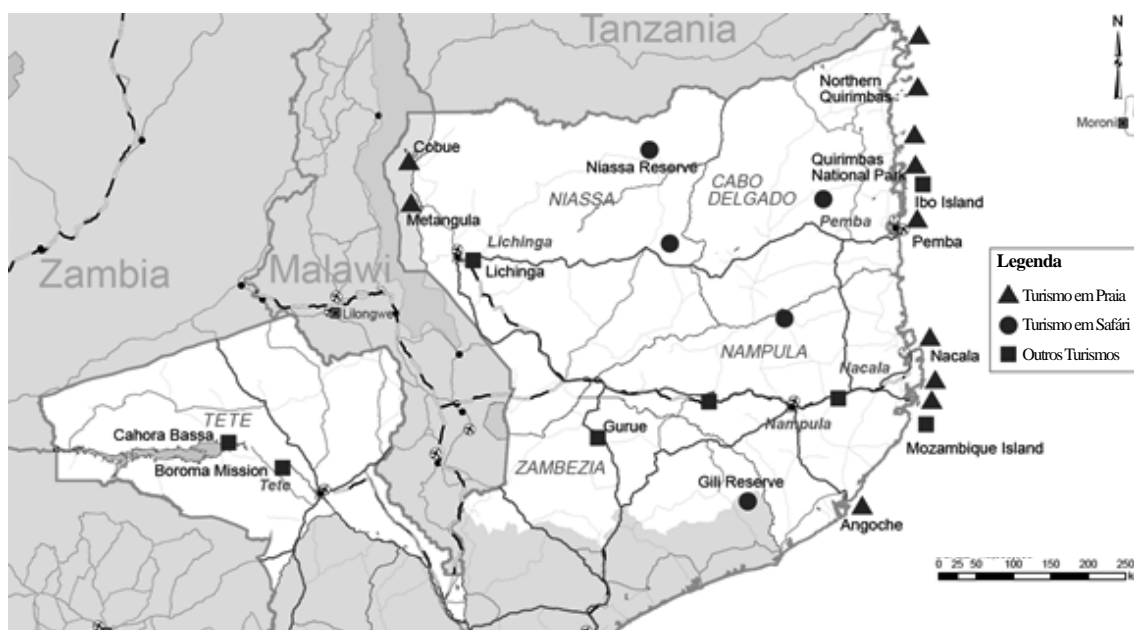
Os principais recursos turísticos da Região do Corredor de Nacala são resumidos na tabela que se segue:

**Tabela 4.7.2 Principais Recursos Turísticos da Região do Corredor de Nacala**

Província	Praia	Safári	Outros
Nampula	Nacala Crusse e Jamali, Mossuril Angoche	Nampula-Montepuez	Ilha de Mozambique (história e cultura) Pinturas rupestres nas cavernas em alguns distritos
Cabo Delgado	Pemba Norte de Quirimbas Sul de Quirimbas	Parque Nacional de Quirimbas	Ilha de Ibo (história e cultura)
Niassa	Lago Niassa (Metangula, Cóbue)	Reserva do Niassa	Lichinga (estância montanhosa, campismo)
Tete	-	-	Cahora Bassa (pesca, campismo) Missão de Boroma (história e cultura)
Zambézia	-	Reserva de Gilé	Gurué (estância montanhosa, agroturismo)

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

A figura seguinte ilustra a distribuição dos recursos turísticos na Região do Corredor de Nacala:



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 4.7.1 Distribuição dos Recursos Turísticos na Região do Corredor de Nacala**

## 4.7.2 Política e Planos para o Desenvolvimento Turístico

A primeira estratégia nacional para o desenvolvimento turístico, intitulada a “Política e Estratégia Nacional do Turismo” foi aprovada em 1995 e o Ministério do Turismo (MITUR) foi criado em 2000. A “Política do Turismo e a Estratégia da sua Implementação” e o “Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique (2004-13)” foram aprovados em 2003 e em 2004, respectivamente. Além disso, todas as cinco províncias da Região do Corredor de Nacala possuem seus próprios planos de desenvolvimento turístico.

### (1) Áreas Prioritárias para o Investimento em Turismo e Projectos-Âncora

O Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique 2004-13 (doravante denominado as “Estratégias”) designou 18 áreas como “Áreas Prioritárias para o Investimento em Turismo (APIT’s)”, para a promoção do investimento no sector. Na Região do Corredor de Nacala, existem 8 APITs, que são: Zona de Ilha de Moçambique/ Nacala na Província de Nampula; Zona de Pemba/ Quirimbas e Zona de Norte de Cabo Delgado na Província de Cabo Delgado; Zona de Lago Niassa e Zona de Reserva do Niassa na Província de Niassa; Zona de Cahora Bassa na Província de Tete; e Zona de Gilé/ Pebane e Zona de Gurué na Província da Zambézia.

### (2) Projecto Arco Norte

O Projecto Arco Norte, concluído em Maio de 2010 com a assistência da USAID, elaborou o plano director de desenvolvimento turístico para as três províncias do norte, ou seja, Niassa, Nampula e Cabo Delgado, estando ainda à espera de investimentos.

O Projecto Arco Norte propôs a determinação da prioridade sobre mercados de origem da seguinte forma:

- Prioridade primária: África do Sul, Portugal e Moçambique (interno) como a primeira prioridade, e Reino Unido, Itália e França como a segunda prioridade.
- Prioridade secundária: Brasil, Alemanha, China, Índia, Oriente Médio, Holanda, Espanha e EUA.
- Possibilidades no futuro: Viajantes gerais e aventureiros, principalmente como uma extensão dos aventureiros “overlanders” Sul-africanos e Europeus que chegam da África do Sul, pessoas em férias curtas/longas, cruzeiros, turismo de frete, reuniões de médio porte, conferências e eventos

### (3) Zonas de Interesse Turístico

Com base nas propostas existentes, o Ministério do Turismo (MITUR) designou sete Zonas de Interesse Turístico (ZIT) em Dezembro de 2010. Dentre as sete ZITs, seis estão localizadas na Região do Corredor de Nacala, como se ilustra na tabela a seguir:

**Tabela 4.7.3 Zonas de Interesse Turístico na Região do Corredor de Nacala**

Província	Nome do Lugar	Área (ha)
Niassa	Lichinga	100
	Metangula (Praia de Chiuanga)	80
Cabo Delgado	Península de Pemba	1.081
	Baía de Pemba	1.400
Nampula	Ilhas de Lumbo e de Moçambique	1.087
	Matibane e Ilhas de Crusse e Jamali	1.750

Fonte: Decreto Ministerial sobre as Zonas Turísticas, Dezembro de 2010

As ZITs devem ser geridas por uma empresa de gestão, duma maneira similar à gestão de parques industriais. As ZITs são designadas para fins de desenvolvimento turístico tanto pelo Governo central como pelos governos locais. Por isso, os procedimentos de aprovação de investimento serão rápidos e sem delongas, o que traz uma grande vantagem para os potenciais investidores do sector privado.

**(4) Plano Director do Turismo da SADC**

A região da SADC adoptou a TFCA (Trans Frontier Conservation Areas – Áreas de Conservação Transfronteiriça) como uma opção de desenvolvimento, a fim de fortalecer a gestão transfronteiriça dos recursos naturais para uma melhor preservação da biodiversidade, a melhoria de vida das comunidades locais e a elevação dos destinos turísticos na SADC ao nível de destinos turísticos verdes. As TFCAs na Região do Corredor de Nacala correspondem à zona de Niassa-Selous na fronteira entre Moçambique e Tanzania e à de Liwonde-Lichinga na fronteira entre Moçambique e Malawi. Ambas as zonas estão na fase de concepção.

## 4.8 Promoção de Investimentos

### 4.8.1 Situação Actual da Promoção de Investimentos

#### (1) Tendência de Investimento

Os investimentos em Moçambique cresceram drasticamente, dos 485 milhões de dólares em 2005 a 2.8853 milhões em 2011, o que significa um aumento de 488%. Na Região do Corredor de Nacala, a expansão dos investimentos no mesmo período foi ainda maior, sendo de 625%. Os investimentos podem mostrar uma variação considerável que reflecte a situação de que grandes investimentos estão a ser feitos em determinados sectores. Em 2010, por exemplo, houve um projecto de 1,9 bilião de dólares no sector de energia na Província de Tete. Este projecto reflectiu-se na tendência indicada a seguir, com a percentagem de investimento para as cinco províncias do Corredor de Nacala excepcionalmente alta, de 74% em 2010.

**Tabela 4.8.1 Valor de Investimento nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala e em Moçambique**

Item	Investimento Estrangeiro Directo (milhões de USD)	Investimento Nacional Directo (milhões de USD)	Empréstimo (milhões de USD)	Total (milhões de USD)	Emprego (pessoas)
Cinco Províncias Relacionadas com o Corredor de Nacala					
2005	14	8	65	87	2.603
2010	121	593	1.586	2.295	7.150
2011	207	35	392	633	6.200
Moçambique					
2005	165	36	284	485	15.133
2010	578	649	1.862	3.090	28.245
2011	974	229	1.648	2.853	33.871
Proporção para as Cinco Províncias Relacionadas com o Corredor de Nacala					
2005	8,6	22,1	23,0	18,0	17,2
2010	20,9	91,4	85,2	74,3	25,3
2011	21,3	15,3	23,8	22,2	18,3

Fonte: Centro de Promoção de Investimentos (CPI)

Algumas tendências dos investimentos incluem a geração de poucos empregos pelo sector energético se comparado com o seu enorme valor de investimento, e o investimento em 2011 foi mais do tipo capital-intensivo, em comparação com o investimento feito em 2005, conforme provado pelo valor investido por empregado que cresceu de 32 mil dólares em 2005 para 84 mil dólares em 2011.

A Tabela 4.8.2 mostra os valores dos investimentos aprovados nas cinco províncias do Corredor de Nacala. As Províncias de Niassa e da Zambézia apresentam o valor investido em crescimento constante. Grandes flutuações podem ser observadas nas Províncias de Cabo Delgado e de Tete, enquanto os investimentos na Província de Nampula têm estado a diminuir.

A China, a África do Sul e Portugal foram os países que mais investiram em 2011, ocupando, respectivamente, 32%, 26% e 11% no valor total do investimento estrangeiro directo.

**Tabela 4.8.2 Valores de Investimento Aprovados para as Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala**

	2005	2010	2011
(em milhões de USD)			
Cabo Delgado	14	108	10
Niasa	7	11	50
Nampula	37	30	19
Zambezia	26	64	129
Tete	4	2,082	424
<i>Total</i>	<i>88</i>	<i>2,295</i>	<i>632</i>
(em%)			
Cabo Delgado	15.9	4.7	1.6
Niasa	8.0	0.5	7.9
Nampula	42.0	1.3	3.0
Zambezi	29.5	2.8	20.4
Tete	4.5	90.7	67.1
<i>Total</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nos dados do Centro de Promoção de Investimentos (CPI)

## 4.8.2 Leis e Medidas de Incentivo para a Promoção de Investimento

Existem três leis para a promoção de investimento:

- Lei de Investimentos (Lei nº 3/93 de 24 de Junho) promulgada em 1993: Lei sobre a Promoção de Investimento
- Regulamento da Lei de Investimentos (Decreto nº 43/2009 de 21 de Agosto) promulgado em 2009: regulamento para a Zona Económica Especial (ZEE)
- Código dos Benefícios Fiscais (Lei nº 4/2009) promulgado em 2009: Lei Básica sobre o Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas

O Regulamento da Lei de Investimentos especifica uma série de condições para o investimento directo estrangeiro (IDE). Esta Lei determina não somente as condições básicas de investimento, tais como a protecção dos direitos de propriedade e a remessa de fundos ao exterior, mas também as condições de incentivos, incluindo o valor mínimo de investimento, as vendas anuais, o valor de exportação, a contratação de trabalhadores locais, as qualificações necessárias para os trabalhadores estrangeiros e a duração do período de incentivo.

Há dois tipos de zona de promoção de investimento: a Zona Franca Industrial (ZFI) e a Zona Económica Especial (ZEE). De acordo com a Lei de Investimentos (Lei nº 3/93), a ZFI é uma área exclusiva para a produção destinada à exportação, enquanto que a ZEE é para as actividades económicas gerais. As empresas localizadas numa ZEE ou numa ZFI podem desfrutar de incentivos, tais como isenções fiscais. A ZEE é uma área demarcada mas geralmente não por cercas, e dentro da zona, podem ser instaladas as fábricas que produzem as mercadorias destinadas tanto para o mercado interno como para a exportação. A ZFI é uma área vedada e possui um escritório aduaneiro. As fábricas instaladas numa ZFI devem exportar mais de 70% de seus produtos. Há uma categoria chamada “empresas em regime de Zona Franca Isolada”. Sob este regime, uma empresa pode obter o status de ZFI com um incentivo mais baixo, se for aprovada.<sup>7</sup> A Mozal é a única empresa em operação com o status de ZFI. A ZEE de Nacala é a primeira ZEE em Moçambique, estabelecida em 2007, que cobre a Cidade de Nacala e o Distrito de Nacala-à-Velha, com uma área de 1.539km<sup>2</sup>.

Os principais benefícios dados a essas zonas são ilustrados na tabela a seguir:

<sup>7</sup> Regulamento da Lei de Investimentos, Decreto nº 43/2009



**Tabela 4.8.3 Benefícios das Zonas de Promoção de Investimento**

	Zona Franca Industrial		Zona Económica Especial	
	Promotor Imobiliário	Empresa	Promotor Imobiliário	Empresa
Isenção do imposto aduaneiro e do imposto sobre o valor acrescentado (IVA é cobrado tanto na importação como na aquisição no país)	Importação de materiais de construção, máquinas, equipamentos, peças de reposição e acessórios e outros bens utilizados para realizar as actividades licenciadas para a ZFI	Importação de bens e mercadorias utilizados na implementação de projectos e exploração de actividades autorizadas nos termos do Regulamento da ZFI	Importação de materiais de construção, máquinas, equipamentos, acompanhados de peças de reposição e acessórios, e outros bens utilizados para realizar as actividades licenciadas para a ZEE	
Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas	a) isenção (nos primeiros 10 anos) b) redução de 50% (nos anos 11º a 15º) c) redução de 25% (no restante período de duração do projecto)*		a) isenção (nos primeiros 5 anos) b) redução de 50% (nos anos 6º a 10º) c) redução de 25% (no restante período de duração do projecto)	a) isenção (nos primeiros 3 anos) b) redução de 50% (nos anos 4º a 10º) c) redução de 25% (nos anos 11º a 15º)

Fonte: Lei de Investimentos (Lei nº 3/93 de 24 de Junho), Regulamento da Lei de Investimentos (Decreto nº 43/2009 de 21 de Agosto), Código dos Benefícios Fiscais (Lei nº 4/2009)

Nota\*: No caso de “empresas em regime de Zona Franca Isolada”, as condições consistem em: nos primeiros 5 anos, nos anos 6º a 10º e no restante período de duração do projecto, respectivamente.

### 4.8.3 Clima de Investimento

O relatório “Doing Business in 2014” publicado pelo Banco Mundial posicionou a atractividade de investimentos de Moçambique no 139º lugar entre os 189 países, 7 posições acima do 146º de 2013, mas 7 abaixo do 132º lugar de 2011. A maior causa deste declínio foi a crescente dificuldade observada na obtenção da energia eléctrica, para a qual se exige a autorização de ligação junto ao Ministério da Energia. Apesar de que os indicadores em geral pioraram de 2008 a 2014, deve-se salientar que o indicador de “Protecção de Investidores” foi bom, marcando a 52ª posição entre os 189 países, e o de “Iniciando negócios” subiu da 125ª posição de 2008 à 95ª em 2014. A “Enterprise Survey 2007” realizada pela Corporação Financeira Internacional (International Finance Corporation, IFC) apontou os seguintes cinco maiores obstáculos para o investimento: competição informal; acesso limitado ao financiamento; taxas de impostos; crime, roubo e mal-estar; e transporte.

**Tabela 4.8.4 Tendência dos Indicadores “Doing Business” de Moçambique**

(Unidade: posição)

	2008	2009	2011	2012	2013	2014
Fazer negócios	-	141	132	139	146	142
Iniciar negócios	125	144	64	70	96	95
Obter alvarás de construção	147	153	129	126	135	77
Contratar trabalhadores	162	161	-	-	-	-
Obter energia eléctrica	-	-	159	172	174	171
Registar propriedade	126	149	150	156	155	152
Obter crédito	97	123	130	150	129	130
Protecção de investidores	33	38	44	46	49	52
Pagar impostos	72	88	104	107	105	129
Fazer comércio transfronteiriço	140	140	133	136	134	131
Cumprimento de contratos	138	124	131	131	132	145
Encerrar negócios	134	133	134	143	147	155

Fonte: 2008 e 2009: “The Cost of Doing Business in Mozambique Relative to Other SADAC Countries, Research Note 10”, Econex<sup>8</sup>, Eeden, Abril de 2009, com base nos dados do Banco Mundial, 2011: Banco Mundial “Doing Business 2012”, 2013: Banco Mundial “Doing Business 2013”, 2014: Banco Mundial “Doing Business 2014”

<sup>8</sup> Econox é um consultor económico estabelecido em 2005. A sede da empresa está localizada em Stellenbosch. (<http://www.econex.co.za/>)

#### **4.8.4 Órgãos Relacionados com a Promoção de Investimento**

Há dois órgãos principais responsáveis pela promoção de investimento: o Centro de Promoção de Investimentos (CPI) e o Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado (GAZEDA).

##### **(1) Centro de Promoção de Investimentos (CPI)**

O CPI é um dos organismos subordinados ao Ministério da Economia e Finanças (o antigo Ministério da Planificação e Desenvolvimento (MPD), que funcionou até Janeiro de 2015). A missão do CPI é “atrair e reter os investimentos nacionais e estrangeiros para impulsionar o crescimento económico e a criação de riqueza, promovendo, inclusive, parcerias público-privadas para o desenvolvimento económico e de infraestrutura, a fim de promover o desenvolvimento socioeconómico inclusivo em Moçambique”. Os investimentos nos recursos minerais não são da responsabilidade do CPI mas do Ministério dos Recursos Minerais e Energia (o antigo Ministério dos Recursos Minerais (MIREM), que funcionou até Janeiro de 2015). O CPI possui a sua sede em Maputo constituída pelos seguintes cinco departamentos: 1) Departamento de Projectos; 2) Departamento de Marketing e Informação; 3) Departamento de Desenvolvimento de Negócios; 4) Departamento de Ligação; e 5) Departamento de Administração e Recursos Humanos, além de ter uma delegação em cada província. O número total de funcionários no país é de 48 pessoas, incluindo o pessoal administrativo e outros. Ademais, o CPI planeia a inauguração de seus escritórios na China, Brasil, Arábia Saudita ou UEA no Oriente Médio e África do Sul, previstos para estarem em funcionamento a partir de 2015.

##### **(2) Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado (GAZEDA)**

O GAZEDA é um outro órgão subordinado ao Ministério da Economia e Finanças, estabelecido em 8 de Dezembro de 2007. A missão do GAZEDA é promover e coordenar as actividades relacionadas com o estabelecimento, desenvolvimento e gestão das Zonas Económicas Especiais (ZEE) e Zonas Francas Industriais (ZFI). O GAZEDA emprega 47 funcionários, incluindo os quadros administrativos. Em Maio de 2013, o órgão estava a gerir uma ZFI na Província de Maputo, denominada Zona Franca Industrial de Beluluane e uma ZEE na Província de Nampula, chamada Zona Económica Especial de Nacala (ZEE de Nacala).

Neste sentido, o GAZEDA não é uma simples instituição para a promoção de investimentos ao lado do CPI, mas uma agência dedicada à organização das condições físicas, institucionais e sociais para acomodar os investimentos recebidos nas operações comerciais reais, incluindo a produção industrial.

#### **4.8.5 Zona Económica Especial de Nacala**

Há 68 projectos aprovados pelo GAZEDA desde 2009, como se pode ver a seguir. Dentre os 68 projectos, 25 já se encontram em operação.

**Tabela 4.8.5 Número de Projectos Aprovados para a ZEE de Nacala**

Ano	Número de Projectos	Valor Total de Investimento (milhões de USD)	Número de Trabalhadores Locais
2009	11	151	4.679
2010	22	218	2.944
2011	8	132	445
2012	27	1.077	6.260
Total	68	1.578	14.328

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nos dados da Delegação do GAZEDA na ZEE de Nacala

A prestação de serviços é o maior sector investido, que ocupa 51% do total, seguido pela manufactura (28%) e construção (12%). O Brasil é o principal país de origem dos investimentos, que representa 43%, seguido por Portugal (5,1%) e Tanzania (3,8%).

Um levantamento por questionário foi realizado, tendo como alvo as empresas localizadas na ZEE de Nacala em Abril de 2013. Embora o número de amostras seja pequeno (21), a informação recolhida é sugestiva. Os principais motivos da escolha pela ZEE de Nacala foram: sua proximidade ao Porto de Nacala (62%), localização estratégica (48%), vantagens de uma ZEE (43%) e acesso aos mercados (33%). A ZEE de Nacala parece oferecer uma oportunidade atraente para os investidores, em vários aspectos. Entre os 15 entrevistados, 12 consideraram Nacala competitiva (7 responderam que é “bastante competitiva” e 5, “competitiva”). O desempenho do GAZEDA foi avaliado favoravelmente como “excelente” e “bom” em 55% das respostas relacionadas com a eficiência e rapidez no despacho da aprovação de investimentos, e em 59% das respostas relacionadas com a eficiência no atendimento às solicitações e pedidos de informação. Alguns problemas também foram apontados. Em termos de infraestruturas, a água foi apontada pelas 15 empresas (71%) como problemática, seguida pela energia eléctrica (62%), resíduos sólidos (62%), estradas (52%), saneamento (52%) e telecomunicações (48%). Um outro problema foi a qualidade da mão-de-obra. Duas empresas consideraram a mão-de-obra como “terrível” e 9 empresas, como “má”. Estas respostas representaram 58% do total. O ambiente residencial e a situação da segurança pública foram avaliados como “terrível” ou “má”, em 47% e 53% das respostas respectivamente.