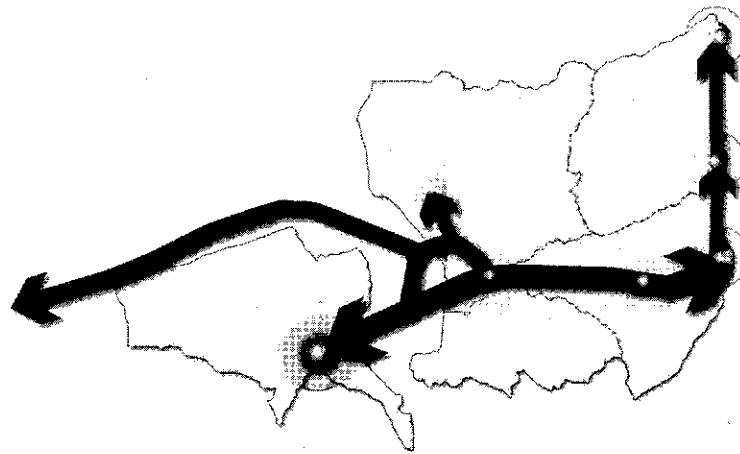


Ministério da Planificação e Desenvolvimento (MPD)
Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA)

O PROJECTO DAS
ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DO
**CORREDOR DE
NACALA**

NA
REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE



PEDEC-NACALA

**Draft do Relatório das Estratégias do PEDEC – Versão3
Volume 2: Texto Principal 2**

Julho 2014

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

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Partilha da Plataforma - Nacala

Náica chibugwe

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



Draft do Relatório de Estratégias do PEDEC
Texto Principal

ÍNDICE

Volume 2: Texto Principal 2

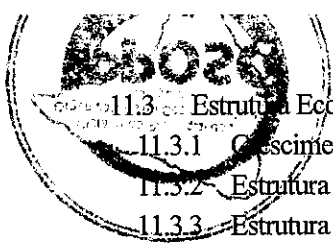
	Página
Lista de Figuras.....	X
Lista de Tabelas.....	xii
Lista de Abreviaturas.....	xv

PARTE III VISÃO, METAS, OBJECTIVOS GLOBAIS E QUESTÕES GLOBAIS

Capítulo 9 Vision and Development Goals for the Nacala Corridor Region.....	9-1
9.1 A Visão.....	9-1
9.1.1 A Visão Sobre o Futuro da Região do Corredor de Nacala.....	9-1
9.1.2 Direcções de Desenvolvimento em Direcção à Visão Proposta.....	9-2
9.2 As Metas de Desenvolvimento.....	9-3
9.2.1 As Metas de Desenvolvimento de Capacidades.....	9-3
9.2.2 As Metas de Gestão Ambiental.....	9-4
9.2.3 As Metas Sociais de Desenvolvimento.....	9-4
9.2.4 As Metas de Desenvolvimento Económico.....	9-5
9.2.5 As Metas de Desenvolvimento Espacial.....	9-5
Capítulo 10 Questões Globais.....	10-1
10.1 Introdução.....	10-1
10.2 Análise SWOT da Região do Corredor de Nacala.....	10-1
10.3 Questões Sectoriais da Região do Corredor de Nacala.....	10-3
10.4 As Questões Globais da Região do Corredor de Nacala.....	10-8

PARTE IV O QUADRO PARA O DESENVOLVIMENTO

Capítulo 11 Condições Existentes em Moçambique e Países Vizinhos.....	11-1
11.1 Anos-Alvo do Quadro Socioeconómico para a Região do Corredor de Nacala.....	11-1
11.2 Estrutura Populacional para a Região do Corredor de Nacala.....	11-2
11.2.1 Projecção Populacional a Nível Nacional.....	11-2
11.2.2 Projecção Populacional do INE para a Região do Corredor de Nacala.....	11-3
11.2.3 Projecção Populacional na Região do Corredor de Nacala por Província.....	11-5
11.2.4 Projecção Populacional de Municípios e Distritos Seleccionados na Região do Corredor de Nacala: 2025 e 2035.....	11-6
11.2.5 Projecção de Mão-de-obra na Região do Corredor de Nacala.....	11-7



11.3	Estrutura Económica para a Região do Corredor de Nacala.....	11-9
11.3.1	Crescimento do PIB e do PIB Regional nos Planos e Projeções Existentes.....	11-9
11.3.2	Estrutura Económica da Região do Corredor de Nacala.....	11-11
11.3.3	Estrutura Económica da Região do Corredor de Nacala: 2025 e 2035.....	11-15
11.3.4	PIB Regional Provincial na Região do Corredor de Nacala: 2017, 2025 e 2035.....	11-15

Capítulo 12	A Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala.....	12-1
12.1	A Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala.....	12-1
12.2	A Rede de Corredores de Transporte para a Região do Corredor de Nacala.....	12-1
12.3	Sistema Hierárquico de Centros Urbanos	12-5
12.3.1	Os Centros Urbanos	12-5
12.3.2	As Funções Designadas aos Principais Centros Urbanos	12-5

PARTE V AS ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO

Capítulo 13	Estratégias Globais de Desenvolvimento.....	13-1
13.1	Introdução	13-1
13.2	Os Cenários de Desenvolvimento.....	13-1
13.2.1	Os Cenários de Desenvolvimento Seleccionados.....	13-1
13.2.2	Cenários Alternativos de Desenvolvimento	13-3
13.2.3	A Avaliação dos Cenários Alternativos de Desenvolvimento.....	13-7
13.3	As Estratégias Globais de Desenvolvimento	13-10
13.3.1	As Estratégias Globais de Desenvolvimento e as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento	13-10
13.3.2	Estratégias Globais de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala.....	13-10
13.3.3	Estratégias Essenciais de Desenvolvimento.....	13-11
13.3.4	As Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas em Alinhamento com as Estratégias Globais de Desenvolvimento	13-14
13.4	Estratégias de Desenvolvimento em Fases.....	13-18
13.4.1	Perspectivas de Desenvolvimento em Fases.....	13-18
13.4.2	Estratégias de Desenvolvimento em Fases	13-18
Capítulo 14	Estratégias de Desenvolvimento de Sectores Económicos.....	14-1
14.1	Estratégias de Desenvolvimento para o Sector Agrícola.....	14-1
14.1.1	Perspectivas Futuras para o Sector Agrícola	14-1
14.1.2	Problemas do Sector Agrícola.....	14-2
14.1.3	Objectivos para o Sector Agrícola	14-2
14.1.4	Estratégias para o Sector Agrícola	14-2
14.1.5	Programas e Projectos para o Sector Agrícola.....	14-4
14.2	Estratégia de Desenvolvimento para o Sector Floresta	14-5
14.2.1	Perspectivas Futuras para o Sector Florestal	14-5
14.2.2	Problemas do Sector Florestal.....	14-5
14.2.3	Objectivos para o Sector Florestal	14-5
14.2.4	Estratégias para o Sector Florestal	14-6
14.3	Estratégias de Desenvolvimento para o Sector de Mineração	14-7
14.3.1	Perspectivas Futuras para o Sector de Mineração.....	14-7

14.3.2	Problemas do Sector de Mineração	14-8
14.3.3	Objectivos para o Sector de Mineração.....	14-9
14.3.4	Estratégias para o Sector de Mineração.....	14-9
14.3.5	Programas e Projectos para o Sector de Mineração.....	14-10
14.4	Estratégias de Desenvolvimento do Sector Industrial de Processamento	14-11
14.4.1	Perspectivas Futuras para o Sector Industrial de Processamento	14-11
14.4.2	Problemas do Sector Industrial de Processamento	14-12
14.4.3	Objectivos para o Sector Industrial de Processamento.....	14-12
14.4.4	Estratégias para o Sector Industrial de Processamento.....	14-12
14.4.5	Programas e Projectos para o Sector Industrial de Processamento	14-13
14.5	Estratégias para o Desenvolvimento do Sector de Logística	14-14
14.5.1	Perspectivas Futuras para o Sector de Logística	14-14
14.5.2	Problemas da Indústria de Logística.....	14-15
14.5.3	Objectivos para o Sector de Logística	14-16
14.5.4	Estratégias para a Indústria de Logística	14-17
14.6	Estratégias de Desenvolvimento do Sector de Turismo	14-18
14.6.1	Perspectivas do Futuro do Sector de Turismo.....	14-18
14.6.2	Problemas do Sector de Turismo	14-19
14.6.3	Objectivos para o Sector de Turismo.....	14-19
14.6.4	Estratégias para o Sector de Turismo.....	14-20
14.6.5	Programas e Projectos para o Sector de Turismo	14-20
14.7	Promoção de Investimento	14-22
14.7.1	Problemas da Promoção de Investimento	14-22
14.7.2	Objectivos para a Promoção de Investimento.....	14-22
14.7.3	Estratégias para a Promoção de Investimento.....	14-22
14.7.4	Programas e Projectos para a Promoção de Investimento	14-23
Capítulo 15	Estratégias de Desenvolvimento do Sector de Infraestrutura.....	15-1
15.1	Estratégia de Desenvolvimento para as Estradas.....	15-1
15.1.1	Problemas do Sector de Estradas	15-1
15.1.2	Objectivos para o Sector de Estradas.....	15-3
15.1.3	Estratégias para o Sector de Estradas.....	15-3
15.1.4	Programas e Projectos do Sector de Estradas.....	15-5
15.2	Desenvolvimento de Estratégias para os Caminhos-de-ferro	15-9
15.2.1	Previsão de Demanda	15-9
15.2.2	Número Necessário de Comboios	15-10
15.2.3	Problemas do Sector Ferroviário.....	15-11
15.2.4	Objectivos para o Sector Ferroviário	15-12
15.2.5	Estratégias para o Sector Ferroviário	15-13
15.2.6	Programas e Projectos para o Sector Ferroviário.....	15-13
15.2.7	Programa de Aumento da Capacidade dos Caminhos-de-ferro do Corredor de Nacala	15-14
15.3	Estratégia de Desenvolvimento para os Portos	15-16
15.3.1	Perspectivas Futuras: Previsão da Demanda de Carga para o Porto de Nacala.....	15-16
15.3.2	Problemas do Sector Portuário.....	15-17
15.3.3	Objectivos para o Sector Portuário	15-18

15.3.4	Estratégias para o Sector Portuário	15-18
15.3.5	Programas e Projectos para o Sector Portuário.....	15-19
15.4	Estratégia de Desenvolvimento dos Recursos Hídricos.....	15-20
15.4.1	Perspectivas Futuras: Demanda de Água.....	15-20
15.4.2	Problemas do Desenvolvimento dos Recursos Hídricos.....	15-21
15.4.3	Objectivos do Desenvolvimento dos Recursos Hídricos.....	15-21
15.4.4	Estratégias para o Desenvolvimento dos Recursos Hídricos.....	15-22
15.4.5	Programas e Projectos para o Desenvolvimento dos Recursos Hídricos.....	15-22
15.5	Estratégias de Desenvolvimento para o Sector de Energia.....	15-26
15.5.1	Perspectivas Futuras: Demanda de Energia e Abastecimento.....	15-26
15.5.2	Problemas do Sector de Energia.....	15-27
15.5.3	Objectivos para o Sector de Energia.....	15-28
15.5.4	Estratégias para o Sector de Energia.....	15-28
15.5.5	Programas e Projectos para o Sector de Energia.....	15-29
15.6	Estratégia de Desenvolvimento para o Sector de Telecomunicações.....	15-31
15.6.1	Perspectivas Futuras para as Telecomunicações.....	15-31
15.6.2	Problemas do Sector de Telecomunicações.....	15-31
15.6.3	Objectivos para o Sector de Telecomunicações.....	15-32
15.6.4	Estratégias para o Sector de Telecomunicações.....	15-32
15.6.5	Programas e Projectos para o Sector de Telecomunicações.....	15-33
15.7	Estratégias de Desenvolvimento para o Abastecimento Rural de Água.....	15-34
15.7.1	Problemas do Sector de Abastecimento Rural de Água.....	15-34
15.7.2	Objectivos para o Sector de Abastecimento Rural de Água.....	15-35
15.7.3	Estratégias para o Sector de Abastecimento Rural de Água.....	15-35
15.7.4	Programas e Projectos para o Sector de Abastecimento Rural de Água.....	15-35
Capítulo 16	Estratégias de Desenvolvimento Urbano.....	16-1
16.1	Estratégias de Desenvolvimento Urbano para a Área da Baía de Nacala.....	16-1
16.1.1	Perspectivas Futuras para a Área da Baía de Nacala.....	16-1
16.1.2	Visão para a Área da Baía de Nacala.....	16-1
16.1.3	Quadros de Desenvolvimento para a Área da Baía de Nacala.....	16-1
16.1.4	Estrutura Espacial Conceptual para a Área da Baía de Nacala.....	16-4
16.1.5	Problemas, Objectivos, Estratégias e Projectos para o Desenvolvimento da Área da Baía de Nacala.....	16-9
16.1.6	Perspectivas Futuras, Objectivos, Estratégias e Projectos para o Abastecimento Urbano de Água para a Área da Baía de Nacala.....	16-10
16.1.7	Perspectivas Futuras, Objectivos, Estratégias e Projectos de Esgoto para a Área da Baía de Nacala.....	16-12
16.1.8	Plano Conceptual de Desenvolvimento para as Zonas Industriais na Área da Baía de Nacala.....	16-14
16.2	Estratégias de Desenvolvimento Urbano para a Grande Nampula.....	16-19
16.2.1	Perspectivas Futuras para a Grande Nampula.....	16-19
16.2.2	Visão para a Grande Nampula.....	16-19
16.2.3	Quadro de Desenvolvimento para a Grande Nampula.....	16-19
16.2.4	Estrutura Espacial Conceptual da Grande Nampula.....	16-21

16.2.5	Recursos Hídricos de Apoio.....	16-24
16.2.6	Problemas, Objectivos, Estratégias e Projectos para o Desenvolvimento Urbano da Grande Nampula.....	16-25
16.2.7	Perspectivas Futuras, Objectivos, Estratégias e Projectos para o Abastecimento Urbano de Água na Grande Nampula.....	16-26
16.2.8	Sistemas de Esgoto e Drenagem para a Grande Nampula.....	16-28
16.3	Estratégias de Desenvolvimento para a Cidade de Cuamba.....	16-30
16.3.1	Perspectivas Futuras para a Cidade de Cuamba.....	16-30
16.3.2	Visão para a Cidade de Cuamba.....	16-30
16.3.3	Quadros de Desenvolvimento para a Cidade de Cuamba.....	16-30
16.3.4	Estrutura Espacial Conceptual para a Cidade de Cuamba.....	16-31
16.3.5	Recursos Hídricos de Apoio para a Cidade de Cuamba.....	16-33
16.3.6	Problemas, Objectivos, Estratégias e Projectos para o Desenvolvimento Urbano da Cidade de Cuamba.....	16-34
16.3.7	Abastecimento Urbano de Água para a Cidade de Cuamba.....	16-35
16.3.8	Sistemas de Esgoto e Drenagem da Cidade de Cuamba.....	16-36
16.4	Estratégias de Desenvolvimento para Outros Grandes Centros Urbanos.....	16-38
16.4.1	Município de Lichinga.....	16-38
16.4.2	Município de Pemba.....	16-39
Capítulo 17	Estratégias para a Gestão Ambiental.....	17-1
17.1	Perspectivas Futuras da Gestão Ambiental.....	17-1
17.2	Problemas da Gestão Ambiental.....	17-2
17.3	Objectivos da Gestão Ambiental.....	17-3
17.4	Estratégias para a Gestão Ambiental.....	17-4
17.4.1	Desenvolvimento da Capacidade dos Departamentos Relativos à AIA do MICOA e dos Governos Provinciais.....	17-4
17.4.2	Melhoria da Administração Pública Responsável pela Monitoração Ambiental.....	17-4
17.4.3	Criação do Sistema de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e Desenvolvimento da Capacidade da Administração Responsável pela AAE.....	17-5
17.4.4	Apoio à Promoção de um Desenvolvimento Sustentável.....	17-6
17.5	Programas e Projectos para a Gestão Ambiental.....	17-8
Capítulo 18	Estratégias de Desenvolvimento da Capacidade Social.....	18-1
18.1	Estratégias de Desenvolvimento para o Sector de Educação.....	18-1
18.1.1	Problemas do Sector de Educação.....	18-1
18.1.2	Metas para o Sector de Educação.....	18-2
18.1.3	Objectivos do Sector de Educação.....	18-2
18.1.4	Estratégias para o Sector de Educação.....	18-3
18.1.5	Programas e Projectos para o Sector de Educação.....	18-4
18.2	Estratégias de Desenvolvimento para o Sector de Saúde.....	18-5
18.2.1	Problemas do Sector de Saúde.....	18-5
18.2.2	Metas para o Sector de Saúde.....	18-6
18.2.3	Objectivos do Sector de Saúde.....	18-6
18.2.4	Estratégias para o Sector de Saúde.....	18-6
18.2.5	Programas e Projectos para o Sector de Saúde.....	18-7

18.3	Desenvolvimento de Recursos Humanos para Sectores Económicos	18-8
18.3.1	Perspectivas Futuras do Desenvolvimento de Recursos Humanos para Sectores Económicos	18-8
18.3.2	Problemas do Desenvolvimento de Recursos Humanos para Sectores Económicos	18-9
18.3.3	Objectivos do Desenvolvimento de Recursos Humanos para Sectores Económicos.....	18-10
18.3.4	Estratégias de Desenvolvimento de Recursos Humanos para Sectores Económicos.....	18-10
18.3.5	Programas e Projectos de Desenvolvimento de Recursos Humanos para Sectores Económicos	18-11
18.4	Estratégias de Desenvolvimento Institucional e Organizacional.....	18-12
18.4.1	Problemas do Desenvolvimento Institucional e Organizacional.....	18-12
18.4.2	Objectivos do Desenvolvimento Institucional e Organizacional.....	18-12
18.4.3	Estratégias para o Desenvolvimento Institucional e Organizacional	18-12
18.4.4	Programas e Projectos para o Desenvolvimento Institucional e Organizacional	18-13
18.5	Estratégias de Desenvolvimento Social.....	18-14
18.5.1	Problemas do Desenvolvimento Social.....	18-14
18.5.2	Objectivos do Desenvolvimento Social	18-15
18.5.3	Estratégias para o Desenvolvimento Social	18-15
18.5.4	Programas e Projectos para o Desenvolvimento Social.....	18-16

PART VI PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO

Capítulo 19	Programas, Projectos e Medidas Prioritários a serem Implementados até 2035.....	19-1
19.1	Quadro Geral	19-1
19.2	Programas, Projectos e Medidas para o Desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala até 2035.....	19-1
19.3	Programas, Projectos e Medidas Prioritários para o Desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala até 2035	19-2
19.3.1	CrITÉrios para a Selecção de Programas, Projectos e Medidas Prioritários.....	19-2
19.3.2	Programas, Projectos e Medidas Prioritários para o Desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala até 2035	19-3
Capítulo 20	Plano de Acção para os Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo.....	20-1
20.1	A Selecção dos “Projectos de Alta Prioridade” a Curto e a Médio Prazo.....	20-1
20.2	O Resumo Descritivo dos Projectos de Alta Prioridade a Curto e a Médio Prazos	20-4

PARTE VII AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Capítulo 21	Avaliação Ambiental Estratégica.....	21-1
21.1	Objectivos e Metas do Estudo de AAE	21-1
21.1.1	Objectivos	21-1
21.1.2	Metas do Estudo de AAE	21-1
21.2	Metodologia.....	21-5
21.2.1	Processo de AAE.....	21-5
21.2.2	Ferramentas de AAE.....	21-6
21.3	Envolvimento dos Interessados.....	21-7
21.4	Avaliação dos Cenários de Desenvolvimento.....	21-9
21.4.1	Geral.....	21-9

21.4.2	Análise de Identificação de Riscos	21-9
21.4.3	Testes da Sustentabilidade	21-14
21.5	Avaliação das Estratégias de Desenvolvimento Essenciais	21-16
21.5.1	Geral.....	21-16
21.5.2	Resultados da Análise de Compatibilidade.....	21-16

APÊNDICES

Apêndice A	Trabalhos de Apoio	A-1
A.1	Mapeamento Topográfico Digital.....	A-1
A.1.1	Objectivos do Mapeamento Topográfico Digital	A-1
A.1.2	Áreas-alvo para Mapeamento Topográfico Digital	A-1
A.1.3	Mapeamento Topográfico Digital.....	A-2
A.2	Estudo Logístico.....	A-6
A.2.1	Objectivos do Estudo Logístico	A-6
A.2.2	Metodologia do Estudo Logístico.....	A-6
A.2.3	Resultados do Estudo Logístico.....	A-10
A.2.4	Conclusão do Estudo Logístico	A-12
A.3	Base de Dados do SIG Integrada do Corredor de Nacala	A-13
A.3.1	Objectivos da “Base de Dados do SIG Integrada do Corredor de Nacala”	A-13
A.3.2	Estrutura da Base de Dados do SIG Integrada do Corredor de Nacala.....	A-13
A.3.3	Sessões de Formação sobre o SIG e Criação da Rede do SIG	A-14
A.3.4	Perspectivas Futura para a Gestão de Dados do SIG	A-15
Apêndice B	Actividades de Desenvolvimento de Capacidades.....	B-1
B.1	Introdução	B-1
B.2	Visita de Estudo no Vietnã.....	B-1
B.3	Treinamento de Contrapartes no Japão.....	B-3
Apêndice C	Seminários Internacionais para o Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala	C-1
C.1	Resumo	C-1
C.2	Objectivos dos Seminários Internacionais.....	C-1
C.3	Conclusão/Resultados dos Seminários Internacionais	C-2

Volume 1: Texto Principal 1

PARTE I INTRODUÇÃO

Capítulo 1 Introdução

PARTE II CONDIÇÕES ACTUAIS

Capítulo 2 Condições Actuais de Moçambique e Países Vizinhos

Capítulo 3 Condições Actuais da Região do Corredor de Nacala

Capítulo 4 Condições Actuais de Sectores Económicos

Capítulo 5 Condições Actuais do Sector de Infraestrutura

Capítulo 6 Condições Actuais dos Principais Centros Urbanos

Capítulo 7 Condições Actuais de Ambiente

Capítulo 8 Condições Actuais da Capacidade Social

LISTA DE FIGURAS

Página

CAPÍTULO 9

Figura 9.1.1	Os Valores Chaves da Visão	9-1
Figura 9.2.1	A Visão e As Metas de Desenvolvimento	9-3

CAPÍTULO 11

Figura 11.2.1	Comparação das Projecções Populacionais do INE e da ONU.....	11-3
Figura 11.3.1	Taxas de Crescimento Anual do PIB Projectadas entre 2012 e 2035.....	11-10
Figura 11.3.2	Dois Padrões de Crescimento.....	11-14
Figura 11.3.3	Padrão de Crescimento	11-14

CAPÍTULO 12

Figura 12.2.1	As estruturas para a Região do Corredor de Nacala em 2035 (Futuro a Longo Prazo).....	12-3
Figura 12.2.2	As estruturas para a Região do Corredor de Nacala em 2035 (Futuro a Curto Prazo).....	12-4
Figura 12.3.1	Padrão hierárquico dos Centros Urbanos na Região do Corredor de Nacala, Anos 2025-2035.....	12-7
Figura 12.3.2	As Populações Urbanas dos Principais Centros Urbanos, nos Anos 2011 e 2035.....	12-8

CAPÍTULO 13

Figura 13.2.1	Cenário de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala.....	13-8
Figura 13.3.1	Composição das Estratégias Essenciais de Desenvolvimento	13-13
Figura 13.4.1	Desenvolvimento em Fases da Região do Corredor de Nacala (3 Fases).....	13-18

CAPÍTULO 14

Figura 14.3.1	Localização das Licenças de Óleo e Gás.....	14-8
Figura 14.5.1	Volume de Transporte de Carga em 2025 e 2035	14-14
Figura 14.6.1	Zonas de Interesse Turístico na Região do Corredor de Nacala	14-18

CAPÍTULO 15

Figura 15.1.1	Propostas de Projectos de Melhoria de Estradas a Curto Prazo.....	15-7
Figura 15.1.2	Propostas de Projectos de Melhoria de Estradas a Médio e Longo Prazo	15-8
Figura 15.2.1	Principais Projectos para o Programa de Aumento da Capacidade dos Caminhos-de-ferro do Corredor de Nacala	15-15
Figura 15.4.1	Barragens Existentes e Planeadas na Grande Nampula e na Área da Baía de Nacala	15-24
Figura 15.5.1	Equilíbrio entre a Demanda e a Oferta de Energia (Demanda e Oferta de Pico)	15-26
Figura 15.7.1	Expansão da Rede de Venda de Peças de Reposição ao longo dos Corredores de Transporte (Esquerda: Situação Actual, Direita: no Futuro)	15-35

CAPÍTULO 16

Figura 16.1.1	Estrutura Espacial Conceptual do Desenvolvimento da Área da Baía de Nacala.....	16-8
Figura 16.1.2	Proposta de Localização Geral e Distribuição Conceptual dos Lotes Industriais na Área da Baía de Nacala	16-15
Figura 16.1.3	Plano Conceptual de Uso da Terra no Parque Industrial de Nacala	16-17
Figura 16.1.4	Localização e Uso da Terra da Primeira Fase do Desenvolvimento do Parque Industrial de Nacala.....	16-18
Figura 16.2.1	Estrutura Espacial Conceptual para o Desenvolvimento da Grande Nampula	16-24
Figura 16.3.1	Estrutura Espacial Conceptual para o Desenvolvimento da Cidade de Cuamba	16-33

Figura 16.4.1	Desenho Conceptual para a Transformação da Estrutura Espacial do Município de Lichinga	16-38
Figura 16.4.2	Plano Conceptual para a Transformação da Estrutura Espacial do Município de Pemba	16-40

CAPÍTULO 17

Figura 17.3.1	Duas Direcções Básicas de Apoio à Gestão Ambiental	17-3
---------------	--	------

CAPÍTULO 21

Figura 21.1.1	Metas da AAE: Três Cenários de Desenvolvimento	21-3
---------------	--	------

APÊNDICE A

Figura A.1.1	Toda a Área da Cidade de Nampula (à esquerda) e a Cidade de Nacala e Seus Arredores (à direita)	A-1
Figura A.1.2	Mapas Topográficas (Amostra) e Mapa Índice (à esquerda: Nacala, à direita: Nampula)	A-5
Figura A.2.1	Locais do Estudo Logístico	A-8
Figura A.2.2	Volume de Tráfego Contado (Dia da Semana / Estação Seca)	A-10
Figura A.3.1	Estrutura da Base de Dados do SIG Integrada do Corredor de Nacala	A-13
Figura A.3.2	Rede do SIG Criada no GAZEDA e nas Cinco Províncias	A-14
Figura A.3.3	Perspectivas Futuras para a Gestão e Divulgação de Dados	A-15

APÊNDICE B

Figura B.3.1	Comparação dos Locais Visitados no Japão com o Corredor de Nacala	B-3
--------------	---	-----

APPENDIX-C

Figura C.3.1	Declaração Conjunta do 2º Seminário Internacional	C-4
--------------	---	-----

LISTA DE TABELAS

Página

CAPÍTULO 10

Tabela 10.2.1	Análise SWOT da Região do Corredor de Nacala	10-1
Tabela 10.3.1	Questões dos Sectores Económicos.....	10-3
Tabela 10.3.2	Questões dos Sectores de Infraestrutura	10-5
Tabela 10.3.3	Questões sobre Desenvolvimento Urbano	10-6
Tabela 10.3.4	Questões sobre Gestão Ambiental.....	10-7
Tabela 10.3.5	Questões sobre Serviços Sociais, Instituições e Desenvolvimento Social	10-7

Capítulo 11

Tabela 11.2.1	Parâmetros Básicos da Projecção Populacional do INE	11-2
Tabela 11.2.2	Projecções Populacionais da ONU	11-2
Tabela 11.2.3	Parâmetros da Projecção Populacional da ONU.....	11-3
Tabela 11.2.4	Projecção Populacional do INE por Província na Região do Corredor de Nacala.....	11-4
Tabela 11.2.5	Comparação das Taxas de Crescimento Populacional do INE por Província na Região do Corredor de Nacala e Taxas de Crescimento da ONU para Todo o País	11-4
Tabela 11.2.6	Principais Indicadores da Projecção Populacional do INE por Província na Região do Corredor de Nacala	11-5
Tabela 11.2.7	Taxas Ajustadas de Crescimento Populacional por Província na Região do Corredor de Nacala.....	11-6
Tabela 11.2.8	O Projecções Populacional por Província da Região do Corredor de Nacala	11-6
Tabela 11.2.9	Projecção Populacional para Municipios Seleccionados na Região do Corredor de Nacala	11-7
Tabela 11.2.10	Projecção de Mão-de-obra por Sector Económico na Região do Corredor de Nacala.....	11-8
Tabela 11.3.1	Crescimento do PIB e Outros Indicadores segundo PARP	11-9
Tabela 11.3.2	Indicadores Socioeconómicos Seleccionados do Draft da END: 2011-2035.....	11-10
Tabela 11.3.3	Metas ou Projecções de Taxas de Crescimento do PIB Regional por Planos Provinciais	11-11
Tabela 11.3.4	Taxas Alternativas de Crescimento do PIB Regional: Padrões de Crescimento Económico até 2035	11-13
Tabela 11.3.5	PIB da Região do Corredor de Nacala por Padrão de Crescimento Económico até 2035	11-14
Tabela 11.3.6	Mudança da Estrutura Económica na Região do Corredor de Nacala.....	11-15
Tabela 11.3.7	Taxas de Crescimento por Sector Económico na Região do Corredor de Nacala	11-15
Tabela 11.3.8	PIB Regional Provincial a Custo de Factores por Sector Económico: 2011	11-16
Tabela 11.3.9	PIB Regional Provincial a Custo de Factores por Sector Económico: 2017, 2025 e 2035	11-16
Tabela 11.3.10	PIB Regional e PIB Regional por Sector, Anos 2017, 2025 e 2035.....	11-18
Tabela 11.3.11	PIB Regional por Província, Anos 2017, 2025 e 2035.....	11-18
Tabela 11.3.12	PIB Regional per Capita por Província, Anos 2017, 2025 e 2035.....	11-19
Tabela 11.3.13	A Proporção do PIB Regional per Capita em Relação à Média Nacional, Anos 2017, 2025 e 2035	11-19

CAPÍTULO 12

Tabela 12.3.1	A Classificação para os Centros Urbanos no Presente e para 2025-2035	12-5
Tabela 12.3.2	População Urbana dos Principais Centros Urbano em 2011 e 2035	12-7

CAPÍTULO 13

Tabela 13.2.1	Avaliação de Cenários Alternativos de Desenvolvimento	13-9
Tabela 13.3.1	Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (1).....	13-14

Tabela 13.3.2	Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (2).....	13-15
Tabela 13.3.3	Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (3).....	13-16
Tabela 13.4.1	Diferentes Tipos de Integração por Fase.....	13-19

CAPÍTULO 14

Tabela 14.1.1	Equilíbrio Alimentar na Região do Corredor de Nacala	14-1
Tabela 14.2.1	Volume do Transporte Estimado	14-5
Tabela 14.3.1	Plano para a Produção do Carvão Mineral pelos Quatro Projectos na Província de Tete.....	14-7
Tabela 14.4.1	Novas Indústrias Encorajadoras e Prospectivas	14-11
Tabela 14.5.1	Volume de Transporte Previsto.....	14-14
Tabela 14.6.1	Zonas de Interesse Turístico na Região do Corredor de Nacala	14-18

CAPÍTULO 15

Tabela 15.1.1	Lista de Estratégias e Projectos	15-6
Tabela 15.2.1	Previsão de Carga Movimentada no Porto de Nacala (Importação e Trânsito para os Países Vizinhos).....	15-9
Tabela 15.2.2	Previsão de Carga Movimentada no Porto de Nacala (Exportação e Trânsito provenientes dos Países Vizinhos).....	15-10
Tabela 15.2.3	Previsão da Quota Modal das Linhas Férreas na Demanda Estimada da Carga Ferroviária	15-10
Tabela 15.2.4	Capacidade Necessária da Rede Ferroviária do Corredor de Nacala para o Trecho entre Moatize e Nacala.....	15-11
Tabela 15.2.5	Principais Projectos que compõem o Programa de Aumento da Capacidade dos Caminhos-de-ferro do Corredor de Nacala	15-14
Tabela 15.3.1	Movimento de Carga.....	15-16
Tabela 15.4.1	Estimativa da Demanda de Água na Grande Nampula.....	15-20
Tabela 15.4.2	Estimativa da Demanda de Água na Área da Baía de Nacala	15-20
Tabela 15.4.3	Estimativa da Demanda de Água da Cidade de Cuamba.....	15-20
Tabela 15.4.4	Estimativa da Demanda de Água da Cidade de Pemba	15-21
Tabela 15.4.5	Estimativa da Demanda de Água da Cidade de Lichinga.....	15-21
Tabela 15.4.6	Propostas Fontes de Abastecimento de Água e Seus Potenciais Volumes de Abastecimento	15-24
Tabela 15.4.7	Demanda de Água e Fontes de Abastecimento Propostas para a Grande Nampula e a Área da Baía de Nacala.....	15-25

CAPÍTULO 16

Tabela 16.1.1	Previsão da População da Área da Baía de Nacala.....	16-2
Tabela 16.1.2	Previsão da População Urbana da Área da Baía de Nacala	16-2
Tabela 16.1.3	Demanda pelo Terreno Urbano na Área da Baía de Nacala	16-2
Tabela 16.1.4	Previsão Económica para a Província de Nampula	16-3
Tabela 16.1.5	Demanda pelo Terreno Industrial na Área da Baía de Nacala	16-3
Tabela 16.1.6	Demanda pelo Terreno Industrial por Tipo e Ano para a Área da Baía de Nacala.....	16-4
Tabela 16.1.7	Sumário da Demanda Urbana de Água para a Área da Baía de Nacala	16-4
Tabela 16.1.8	Sumário da Demanda Urbana de Água na Área da Baía de Nacala	16-11
Tabela 16.2.1	Previsão do Crescimento Demográfico da Grande Nampula.....	16-20
Tabela 16.2.2	Previsão da População Urbana da Grande Nampula.....	16-20
Tabela 16.2.3	Demanda pelo Terreno Urbano na Grande Nampula.....	16-20
Tabela 16.2.4	Previsão Económica para a Província de Nampula	16-21
Tabela 16.2.5	Demanda pelo Terreno Industrial na Grande Nampula.....	16-21
Tabela 16.2.6	Demanda pelo Terreno Industrial por Tipo e Ano na Grande Nampula	16-21
Tabela 16.2.7	Resumo da Demanda Urbana de Água para a Grande Nampula	16-27

Tabela 16.3.1	Previsão da População de Cuamba.....	16-30
Tabela 16.3.2	Demanda pelo Terreno Urbano na cidade de Cuamba.....	16-31
Tabela 16.3.3	Demanda pelo Terreno Industrial na Cidade de Cuamba.....	16-31
Tabela 16.3.4	Resumo da Demanda Urbana de Água da Cidade de Cuamba.....	16-35

CAPÍTULO 17

Tabela 17.4.1	Esboço da Criação dos Laboratórios Ambientais	17-5
---------------	---	------

CAPÍTULO 20

Tabela 20.2.1	Programa de Porta de Entrada (Gateway) Internacional de Nacala	20-4
Tabela 20.2.2	Programa de Centro de Crescimento Regional de Nampula	20-5
Tabela 20.2.3	Programa de Centro Logístico e Industrial de Cuamba.....	20-6
Tabela 20.2.4	Programa de Centro de Exploração do Gás Natural e Indústria Química em Palma.....	20-6
Tabela 20.2.5	Programa Sectorial de Modernização da Logística	20-7
Tabela 20.2.6	Programa Sectorial de Desenvolvimento de Recursos Hídricos	20-8
Tabela 20.2.7	Programa Sectorial de Electricidade e Energia	20-9
Tabela 20.2.8	Programa Sectorial de Gestão Social e de Meio Ambiente.....	20-9
Tabela 20.2.9	Programa de Desenvolvimento de Recursos Humanos	20-10
Tabela 20.2.10	Programa de Coordenação e Promoção do Desenvolvimento Integrado	20-11
Tabela 20.2.11	Programa Sectorial de Promoção de Investimentos	20-12
Tabela 20.2.12	Programa de Suporte às Áreas Remotas.....	20-12

CAPÍTULO 21

Tabela 21.1.1	Dois Factores e Padrões para os Cenários de Desenvolvimento do PEDEC-Nacala	21-1
Tabela 21.1.2	Características dos Padrões da Indústria Principal e do Uso Espacial.....	21-2
Tabela 21.1.3	Cenários de Desenvolvimento pela Combinação dos Padrões da Indústria Principal e do Uso Espacial	21-2
Tabela 21.3.1	Membros e Papéis do Grupo de Trabalho	21-7
Tabela 21.3.2	Lista das Reuniões do Grupo de Trabalho.....	21-7
Tabela 21.4.1	Resultados da Análise de Identificação de Riscos	21-11
Tabela 21.4.2	Resultados dos Testes da Sustentabilidade para os Cenários de Desenvolvimento	21-14
Tabela 21.5.1	Matriz Compatível das Estratégias Essenciais	21-17

APÊNDICE

Tabela A.2.1	Cronograma de Trabalhos do Estudo.....	A-7
Tabela A.2.2	Lista dos Locais do Estudo	A-8
Tabela A.2.3	Categorização dos Tipos de Veículo	A-9
Tabela A.2.4	Transcritos da Entrevista.....	A-9
Tabela A.2.5	Sistema Operacional	A-12
Tabela A.2.6	Tempo Perdido para a Passagem pela Fronteira	A-12
Tabela A.3.1	Calendário das Sessões de Formação sobre o SIG e Entrega da Base de Dados Integrada ...	A-14

LISTA DE ABREVIATURAS

AfDB	..... African Development Bank	IMF	..... International Monetary Fund
AIAS	..... Management Infrastructure for Water Supply and Sanitation	INAM	..... National Institute of Meteorology
ANE	..... National Road Administration	INATUR	..... Tourism Development Authority
ARA-CN	..... ARA-Centro Norte	INATTER	..... National Land Transport Institute
ARA-N	..... ARA-Norte	INCM	..... National Institute of Communications
ARA-Z	..... ARA-Zambeze	INE	..... National Statistics Institute
ASNANI	..... Integrated Water Supply and Sanitation Project for Niassa and Nampula	INEFP	..... National Institute for Employment and Vocational Training
AusAid	..... Australian Agency for International Development	IPP	..... Independent Power Producer
CDN	..... Northern Development Corridor	IPPF	..... Infrastructure Project Preparation Facility
CENACARTA	..... National Remote Sensing & Cartography Centre	ISP	..... Internet Service Providers
CEPAGRI	..... Agriculture Promotion Centre	ITR	..... Interim Report
CFM	..... Mozambique Ports and Railways	ITU	..... International Telecommunication Union
CFP	..... Vocational Training Centres	IWRM	..... Integrated Water Resources Management
CIDA	..... Canadian International Development Agency	JICA	..... Japan International Cooperation Agency
CIQ	..... Customs, Immigration, and Quarantine	LDPE	..... Low-Density Polyethylene
CPI	..... Investment Promotion Centre	LNG	..... Liquefied Natural Gas
CSR	..... Corporate Social Responsibility	MAE	..... Ministry of State Administration
DfID	..... Department for International Development of United Kingdom	MAR	..... Mean Annual Rainfall
DICES	..... National Directorate of Higher Education	MCA	..... Millennium Challenge Account
DINAPOT	..... National Directorate of Territorial Planning	MCJI-TIZ	..... Matibane-Crusse-Jamail Island Tourism Interest Zone
DINET	..... National Directorate for Primary Education	MDC	..... Maputo Development Corridor
DGM	..... Discussion Group Meeting	MDG	..... Millennium Development Goals
DNA	..... National Water Directorate	ME	..... Ministry of Energy
DNTF	..... National Directorate of Land and Forestry	MIC	..... Ministry of Industry and Commerce
DPOT	..... Department of Territorial Planning	MICE	..... Meetings, Incentives, Conferences, and Exhibitions
DUAT	..... (The rights to use and profit from the land)	MICOA	..... Ministry of Coordination of Environmental Affairs
EDM	..... Mozambique Electricity Company	MINAG	..... Ministry of Agriculture
EIA	..... Environmental Impact Assessment	MINED	..... Ministry of Education
EL	..... Earth Level	MINTRAB	..... Ministry of Labour
EMP	..... Environmental Management Plan	MIPAR	..... Rural Water Supply Manual
ENH	..... Mozambique National Hydrocarbons Company	MIREM	..... Ministry of Mineral Resources
EU	..... European Union	MISAU	..... Ministry of Health
EXIM bank of China	Export-Import Bank of China	MITUR	..... Ministry of Tourism
FAO	..... Food and Agriculture Organization (UN)	MOPH	..... Ministry of Public Works and Housing
FARE	..... Economic Rehabilitation Support Fund	MPD	..... Ministry of Planning and Development
FDI	..... Foreign Direct Investment	mt	..... Million tons
FIPAG	..... Water Supply Investment and Assets Fund	MT	..... Meticas
FS	..... Feasibility Study	MTC	..... Ministry of Transport and Communication
FUNAE	..... Energy Fund	MTPA	..... Million Tons Per Annum
GAZEDA	..... Special Economic Zones Office	MW	..... Mega watt
GDP	..... Gross Domestic Products	NDS (or ENDE)	..... National Development Strategy
GER	..... Gross Enrolment Ratio	NEDO	..... New Energy and Industrial Technology Development Organization
GIS	..... Geographic Information System	NEPAD	..... New Economic Partnership for African Development
GRDP	..... Gross Regional Domestic Product	NER	..... Net Enrolment Rate
HCB	..... Cahora Bassa Hydro-Power Plant	NGN	..... Next Generation Network
HDI	..... Human Development Index	NGO	..... Non-Government Organization
HDPE	..... High-Density Polyethylene	NRW	..... Non-Revenue Water
HIV	..... Human Immunodeficiency Virus	OD	..... Origin-Destination
ICD	..... Inland Container Depots	OJT	..... On the Job Training
ICT	..... Information and Communication Technology	OSBP	..... One Stop Border Post
TCR	..... Inception Report	PARP	..... Poverty Reduction Action Plan
IFAD	..... International Fund for Agricultural Development	PATI	..... Priority Areas for Tourism Investment
IFC	..... International Finance Corporation	PEDEC-Nacala	
IFZ	..... Industrial Free Zone		

.....	The Project for Nacala Corridor Economic Development Strategies	SCADA	Supervisory Control and Data Acquisition
PEDSA	Strategic Plan for Development of the Agriculture Sector	SDC	Swiss Agency for Development and Cooperation
PEI	Poverty Environmental Initiative	SDI	Spatial Development Initiatives
PEP	Provincial Development Strategy	SEA	Strategic Environmental Assessment
PEPIP	Strategic Plan: Promotion of Private Investment in Mozambique	SEZ	Special Economic Zone
PES	Payment for Ecosystem Services	SME	Small and Medium-Sized Enterprises
PESA-ASR	Strategic Plan for Rural Water Supply and Sanitation	SPGC	Provincial Service of Geography and Cadastral
PR	Progress Report	SVC	Static VAR(Volt-ampere ractive) Compensators
ProSAVANA	Triangular Cooperation for Agricultural Development of the Tropical Savannah in Mozambique	TDM	Telecommunications of Mozambique
PSAA	Small Water Supply System	TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
PSTN	Public Switched Telephone Network	TFCA	Trans Frontier Conservation Areas
PVC	Polyvinyl Chloride	TIZ	Tourism Interest Zones
RAI	Responsible Agricultural Investment	TVE	Technical and Vocational Education
RD	Record of Discussion	TVET	Technical and Vocational Education and Training
REDD	Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation	UCODIN	Coordinating Agency for Integrated Development of Nampula
ROW	Right of Way	UK	United Kingdom
RSA-DTI	Department of Trade and Industry of South Africa	UNDP	United Nations Development Programme
RSDIP	Regional Spatial development Initiative Program	UN-HABITAT	..... The United Nations Human Settlements Programme
RSS	Road Sector Strategies	UNICEF	United Nations Children's Fund
SADC	South African Development Community	UNIDO	United Nations Industrial Development Organization
SADCC	Soil and Water Conservation and Land Utilization Programme	USA	United States of America
SAIDI	System Average Interruption Duration Index	USAID	United States Agency for International Development
SAIFI	System Average Interruption Frequency Index	USD	United States Dollar
SARI	System Average Restoration time Index	WB	World Bank
SC	Steering Committee	WG	Working Group
		WHO	World Health Organization
		ZAE	Zonamento Agro-Ecologico National
		ZMM-GT	Zambia-Malawi-Mozambique Growth Triangle



PARTE III

VISÃO, METAS,
OBJECTIVOS GLOBAIS E
QUESTÕES GLOBAIS

Capítulo 9 A Visão e as Metas de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

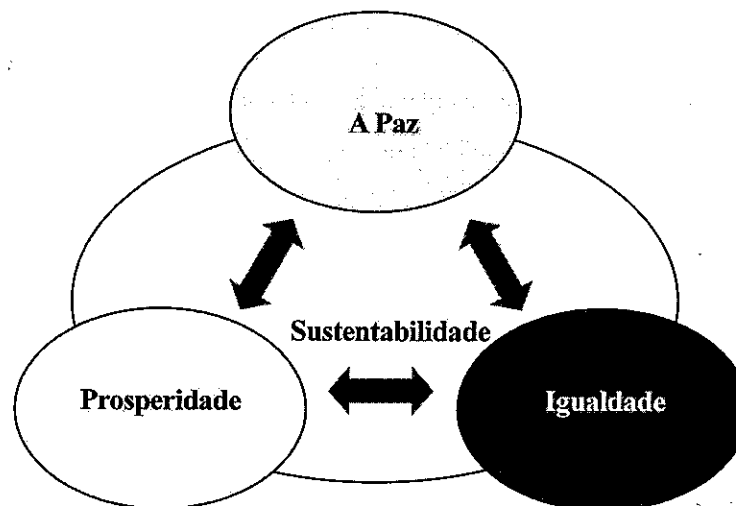
9.1 A Visão

9.1.1 A Visão Sobre o Futuro da Região do Corredor de Nacala

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

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

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



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

Figura 9.1.1 Os Valores Chaves da Visão

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

A palavra “paz” foi expressa como um valor importante nas oficinas assim como no conteúdo do Plano Quinquenal de Desenvolvimento para Moçambique. Presume-se que a memória dos tempos difíceis da Guerra de Independência e a Guerra Civil, que duraram aproximadamente 30 anos, ainda permanece na memória das pessoas e por isso se reflectiu na importância de realçar a paz. É uma condição fundamental assegurar as outras três questões: “igualdade”, “prosperidade” e “sustentabilidade”. Num sentido mais familiar, relacionamentos pacíficos entre todos os interessados tais como os investidores, as comunidades e o governo são requisitos para o desenvolvimento sustentável. Uma sociedade com baixa criminalidade também garante uma situação de “paz”.

A “igualdade” é um valor tradicional importante em Moçambique herdada dos antepassados. Poderia haver implicações políticas, sociais e económicas na palavra “igualdade”. No contexto de desenvolvimento, “igualdade” poderia significar uma distribuição justa dos benefícios do desenvolvimento económico entre todas a população. Enquanto uma igualdade perfeita pode ser difícil, as oportunidades em participar do desenvolvimento e obter acesso à saúde e aos serviços de educação ao menos deve estar disponível para todo o mundo e com transparência. Para isso é necessário que haja uma boa liderança.

A “prosperidade” poderia implicar tanto o êxito no desenvolvimento económico bem como o sentimento de satisfação da população com as sua condição de vida. A “prosperidade” assegura o nível mais alto de independência de outros factores: diminuir o nível de dependência de Moçambique em relação aos parceiros internacionais, conseguir um nível maior de auto-suficiência de bens e serviços na Região do Corredor de Nacala. É uma questão importante para a actual geração, mas ainda mais para as futuras gerações, porque para realizar a “prosperidade” se exige muitos anos. “Prosperidade” portanto deve ser sustentável. A “prosperidade” também é a palavra-chave comum compartilhada por Zâmbia, Malawi e Moçambique.

A “sustentabilidade” implica não apenas sustentabilidade a partir de perspectivas ambientais, mas também sustentabilidade social e económica da sociedade. Os outros valores levantados na oficina sobre Visão, a saber a prosperidade, a paz e a igualdade, são pré-requisitos para “Sustentabilidade”. Em outras palavras, a “Sustentabilidade” engloba a paz, a igualdade e a prosperidade.

9.1.2 Direcções de Desenvolvimento em Direcção à Visão Proposta

Para ter imagens concretas para a Visão proposta, as direcções para o desenvolvimento em relação aos quatro valores da Visão devem ser prosseguidas como segue:

As Direcções de Desenvolvimento para “Prosperidade”

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

As Direcções de Desenvolvimento para “Paz”

- A inexistência da Guerra Civil.
- As confrontações são prevenidas e são resolvidas através de um processo justo e transparente.
- A situação legal e de ordem social são melhoradas com menores índices de crimes tais como roubos e assaltos.

As Direcções para “Igualdade”

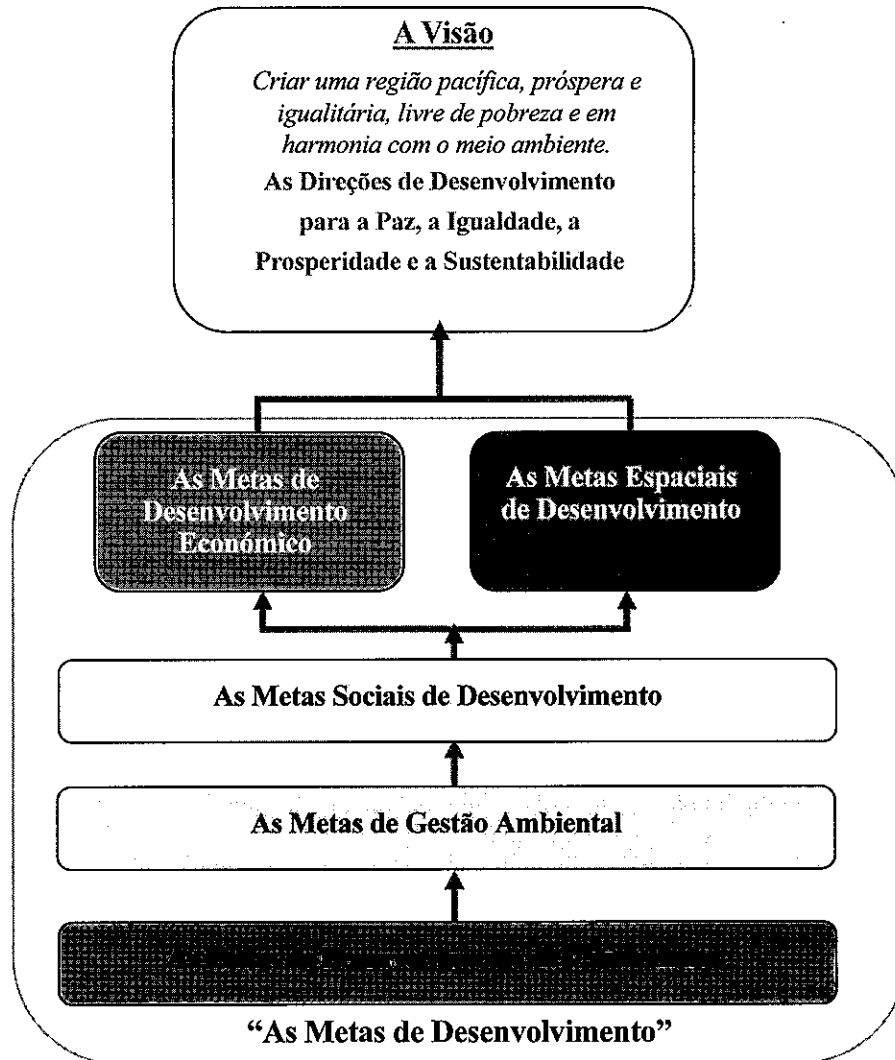
- As pessoas têm oportunidades iguais para participar do desenvolvimento.
- As pessoas têm igual acesso a serviços sociais básicos, tais como saúde e educação.

As Direcções para “Sustentabilidade”

- O impacto adverso do desenvolvimento no ambiente natural é reduzido.
- O ambiente social não é incomodado.
- Os valores tradicionais são mantidos enquanto aceita a modernização e o desenvolvimento.

9.2 As Metas de Desenvolvimento

As metas de desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala são um conjunto de declarações que indicam as direcções desejáveis de desenvolvimento de forma a buscar a Visão estabelecida para a Região do Corredor de Nacala. As metas de desenvolvimento identificadas consistem em cinco aspectos, a saber “desenvolvimento das capacidades”, “gestão ambiental”, “desenvolvimento social”, “desenvolvimento económico” e “desenvolvimento espacial”.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 9.2.1 A Visão e As Metas de Desenvolvimento

9.2.1 As Metas de Desenvolvimento de Capacidades

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

- O Desenvolvimento de capacidades a nível individual
 - O aumento do nível de educação de indivíduos nas áreas urbanas e rurais

- O aumento do nível de habilidades dos trabalhadores e agricultores para a promoção do desenvolvimento económico
- O desenvolvimento de capacidades para funcionários do governo para gerir os recursos dotados, tais como os minerais e hídricos
- O desenvolvimento de capacidades a nível institucional
 - O Fortalecimento das organizações de planeamento, implementação, monitoria e avaliação a níveis nacional, provincial e local
 - O desenvolvimento de mecanismos governamentais para coordenação entre os diferentes sectores para a promoção do desenvolvimento regional integrado
 - Fortalecer a função de intermediação do governo para a melhoria da relação investidor-comunidade
- Desenvolvimento de capacidades a nível social
 - Outorgar poderes às comunidades para lidar com os investidores vindouros nos territórios pertencentes a essas comunidades
 - O desenvolvimento de uma sociedade bem-informada
 - O desenvolvimento de uma sociedade democrática

9.2.2 As Metas de Gestão Ambiental

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

A médio e a longo prazo, mais esforços e medidas serão feitos directamente sobre os problemas ambientais globais incluindo a redução da emissão de CO₂ e usando o novo mecanismo de partilhar o custo da protecção ambiental. As metas gestão ambiental são resumidas como segue:

- Lidar tanto com questões ambientais regionais imediatos bem como com questões ambientais globais de forma equilibrada
- Fortalecer a aplicação sistemas existentes de regulamentos ambientais incluindo a AIA e as gestões ambientais para os investimentos tanto públicos como privados
- O desenvolvimento de capacidades para gestão incluindo procedimentos administrativos e monitoria técnica

9.2.3 As Metas Sociais de Desenvolvimento

As metas de desenvolvimento social são questões interdisciplinares juntamente com as questões de capacitação e desenvolvimento económico. No entanto, essas metas têm perspectivas especiais de empoderamento e participação comunitária. Considerando o potencial de desenvolvimento e os constrangimentos inerentes das comunidades locais, as metas de desenvolvimento social para a

Região do Corredor de Nacala são identificadas como segue:

- O aumento de renda e o bem-estar da população
- A diversificação das oportunidades de emprego e negócios nas áreas locais
- A promoção da participação da população no desenvolvimento local
- A promoção da educação básica e formação profissional para a população local nas áreas urbanas e rurais
- A promoção para criação de conexões (linkages) com as empresas privadas para geração de empregos para a população local, especialmente para os jovens nas áreas urbanas e rurais
- O empoderamento de comunidades urbanas através de apoio à população local, especialmente da juventude para poder iniciar negócios, assim como obter empregos
- O empoderamento de comunidades rurais para proteger os direitos de uso de terra das comunidades locais e agricultores
- Fortalecimento da capacidade dos pequenos agricultores na prática da agricultura familiar
- Melhorar os serviços sociais (saúde, educação e abastecimento de água rural) nas áreas rurais

9.2.4 As Metas de Desenvolvimento Económico

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

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

- A promoção de investimentos estrangeiros e domésticos para o desenvolvimento económico
- A promoção do desenvolvimento económico diversificado que inclui não apenas o sector de mineração mas também as indústrias manufactureiras
- A promoção do desenvolvimento industrial através da exploração dos recursos naturais ricos e disponíveis na Região e através do desenvolvimento de potenciais a surgirem na Região
- A melhoria da produtividade da produção agrícola tanto para pequenos agricultores a praticarem agricultura familiar como para os agricultores de escala comercial
- Vitalizar os sectores privados na criação da cadeia de valores no sector agrícola, em concordância com as orientações do RAI
- A promoção de iniciativas de desenvolvimento da base para o topo

9.2.5 As Metas de Desenvolvimento Espacial

As metas de desenvolvimento espacial são colocadas no sentido de se almejar a transformação das características físicas da Região do Corredor de Nacala de tal maneira que se busque as metas económicas de desenvolvimento, enquanto mantém os princípios das metas de gestão ambiental e das metas de desenvolvimento social. As metas de desenvolvimento espacial identificadas para a Região do Corredor de Nacala são resumidas como segue:

- O desenvolvimento de uma rede ampla de transporte na região com base no Corredor de Nacala
- Fortalecimento das funções urbanas em concordância com uma hierarquia estabelecida para centros urbanos em relação à rede ampla de transporte proposta
- Fortalecimento da aplicação da protecção e da conservação das áreas naturais
- O estabelecimento e protecção de novas áreas de conservação florestal onde a expansão agrícola não é permitida
- Apoiar o desenvolvimento de indústrias manufactureiras nos centros urbanos
- A promoção do desenvolvimento do turismo aproveitando os potenciais naturais e culturais da Região no âmbito dos desenvolvimentos da rede ampla de transporte e dos centros urbanos
- O desenvolvimento de infra-estruturas necessárias para apoiar o desenvolvimento económico e social (estradas, electricidade, água, telecomunicações e assim por diante)
- A promoção do desenvolvimento agrícola através da implementação das estratégias do ProSAVANA, nas áreas ao longo dos corredores de transporte a serem desenvolvidos e nas áreas próximas a áreas de mineração de grande escala, como a mineração de carvão na Província de Tete e a exploração de gás natural na Província de Cabo Delgado.

Capítulo 10 Questões Globais

10.1 Introdução

Na Região do Corredor de Nacala, existem vários recursos e alto potencial de desenvolvimento. Esses recursos e potencial de desenvolvimento, assim como as restrições, são analisados na Parte II deste relatório. Os resultados foram utilizados para a realização de uma análise SWOT da Região do Corredor de Nacala como um todo, conforme se mostra na Secção 10.2.

No PEDEC-Nacala, através da análise da actual situação dos diferentes sectores por abordagem sectorial, as questões são identificadas e definidas para um posterior estabelecimento de estratégias. Uma lista com o resumo dessas questões encontra-se compilada na Secção 10.3.

Através da análise da actual situação nas distintas províncias e na Região do Corredor de Nacala como um todo, por abordagem regional, as questões globais são identificadas conforme se mostra na Secção 10.4.

10.2 Análise SWOT da Região do Corredor de Nacala

Ao levar em consideração o desenvolvimento económico e social da Região do Corredor de Nacala, os componentes Forças (S) e Fraquezas (W), Oportunidades externas (O) e Ameaças (T) são analisados e resumidos na Tabela 10.2.1. Os resultados da Análise SWOT se basearam nas principais características apresentadas nas secções anteriores.

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

Tabela 10.2.1 Análise SWOT da Região do Corredor de Nacala

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none">• Paz e estabilidade, apesar de que foram observados pequenos conflitos• Abundantes recursos minerais (inclusive o carvão e o gás natural), que são financeiramente exploráveis• Outros recursos naturais de alto potencial• Terras agrícolas férteis com precipitação média anual de 1.000 mm• Florestas e fauna relativamente ricas nas Províncias de Niassa e de Cabo Delgado• Praias e outros recursos turísticos• Disponibilidade de mão-de-obra jovem e activa• Localização geográfica privilegiada no país,	<ul style="list-style-type: none">• Baixa densidade populacional nas áreas interiores, especialmente nas regiões interiores das Províncias de Niassa e de Cabo Delgado• Situação de saúde relativamente pobre da população• Níveis educacional e de formação relativamente baixos da população• Preços relativamente altos de bens básicos e materiais de construção devido à precariedade das infraestruturas de transporte e serviços• Falta de infraestrutura e serviços para atender ao transporte de bens e passageiros para longa distância• Infraestrutura económica inadequada para dar

<p>situado no litoral oriental da Região do Corredor de Nacala, o que permite estar relativamente mais próxima da Ásia</p>	<p>suporte ao desenvolvimento económico e social em áreas urbanas e rurais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baixa disponibilidade de recursos hídricos amplos para Nacala e Nampula devido à reduzida área de captação de água dos rios próximos a Nacala e Nampula • Fraca capacidade de coordenação e implementação de políticas e serviços públicos • Baixa competitividade e produtividade do capital privado • Baixa taxa de poupança e carência de bancos de desenvolvimento para fornecer fundos suficientes para implementar o desenvolvimento
<p>Oportunidades</p>	<p>Ameaças</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento das oportunidades de negócios para empresas nacionais de qualidade devido ao aumento das perspectivas de investimentos e operações comerciais estrangeiras • Entrada de investimentos estrangeiros por parte de empresas multinacionais no sector de mineração • Melhoria do caminho-de-ferro entre Moatize e o Porto de Nacala para o transporte de carvão • Afluxo de investimentos estrangeiros e nacionais no sector manufactureiro • Aumento da demanda no sector de turismo, especialmente o turismo ecológico, histórico e cultural 	<ul style="list-style-type: none"> • Insatisfação e inquietação social por parte das pessoas cujo ambiente de vida é afectado negativamente pelos projectos de desenvolvimento • Conflitos em relação a terrenos entre investidores e comunidades rurais, que possam resultar na insegurança alimentar para populações locais e desenvolvimento insustentável • Instabilidade macroeconómica de Moçambique • Impacto externo causado pelas cotações dos preços de mercadorias, inclusive o carvão e o gás natural • Impacto externo causado pelas taxas de juros e variações no câmbio monetário • Vulnerabilidade em relação a desastres naturais, tais como inundações, secas e ciclones na Região do Corredor de Nacala • Expansão rápida e desordenada das áreas urbanas devido ao afluxo de migrantes

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

10.3 Questões Sectoriais da Região do Corredor de Nacala

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

As “Questões Sectoriais” para diferentes sectores da economia, sectores de infraestrutura, sectores urbanos, sector de gestão ambiental e sectores sociais foram definidas e compiladas no texto principal do Draft do Relatório de Estratégias do PEDEC. Para resolver essas questões, foram definidos os objectivos e formuladas as estratégias para cada sector. Essas questões definidas para cada desenvolvimento do sector são discutidas nos Capítulos 14 a 18. Uma breve descrição dessas questões sectoriais é feita nas Tabelas 10.3.1 a 10.3.5.

Por outro lado, é importante considerar como definir o conjunto de “Questões Globais” a ser tratado para o estabelecimento de estratégias integradas de desenvolvimento, conforme se descreve na próxima secção.

Tabela 10.3.1 Questões dos Sectores Económicos

Sector Agrícola	<p>a. Os agricultores de pequena escala praticantes da agricultura artesanal são predominantes na Região do Corredor de Nacala. Sua produtividade agrícola é relativamente baixa, e o volume de produção por família não é substancialmente grande embora os solos e a precipitação na região sejam favoráveis para a agricultura</p> <p>b. A agricultura dos pequenos lavradores é extensiva em termos de uso do terreno e mão-de-obra, e exige a rotação de solos cultivados e a manutenção de grande área de pousio</p> <p>c. Os preços dos produtos agrários existentes são relativamente baixos, em parte devido a que as condições de transporte são más e os produtores se localizam muito distantes dos grandes mercados, situados nas grandes cidades ou destinados para a exportação</p> <p>d. Os preços dos produtos agrícolas existentes tendem a se baixar, em parte devido a que os produtos são de baixa qualidade e menos diversificados. A grande parte dos agricultores cultivam os produtos similares (o número limitado de produtos agrícolas), o facto que resulta facilmente num excesso de oferta nos mercados</p> <p>e. A renda em dinheiro com a venda de produtos agrícolas é muito limitada. Venda de lenha recolhida e fabrico de carvão são as fontes de renda em dinheiro importantes</p> <p>f. Oportunidades de emprego não-agrário também são limitadas na área rural</p> <p>g. Terrenos agrários e terrenos comunitários não são formalmente cadastrados nem geridos. Nessa situação, o crescimento da população tem causado um aumento na disputa de terrenos entre os habitantes locais. Além disso, os investimentos crescentes que fluem para a área rural têm causado um maior número de conflitos de terrenos entre os agricultores locais e as empresas de investimento agrícola</p> <p>h. Não há nenhuma cadeia de valor bem estabelecida com a variedade de componentes que inclua fornecimento de insumo, comercialização, transporte, armazenagem, indústrias de beneficiamento e de financiamento. Devido à ausência da cadeia de valor bem estabelecida para o sector agrário, para os pequenos agricultores é difícil a prática de agricultura moderna e eficiente. Não é fácil, mesmo para o sector privado, se dedicar a operações de agonegócios na área rural</p>
Sector Florestal	<p>a. O caminho-de-ferro Lichinga-Cuamba-Porto de Nacala é essencial para o transporte de combustível e máquinas a Lichinga e o escoamento da madeira cortada bem como da madeira transformada. As obras de reabilitação da linha férrea Lichinga-Cuamba foram iniciadas, adicionalmente às obras da linha férrea entre Cuamba e o Porto de Nacala. No entanto, a sua operação adequada para o transporte da carga não-carvão constitui uma questão crítica</p> <p>b. Os conflitos de termos entre as comunidades locais e as empresas de plantação florestal têm crescido nos últimos anos</p> <p>c. É provável que a política de promover o desenvolvimento de plantações florestais de significativamente grande escala na Província de Niassa cause graves impactos sociais locais, levando ao aumento de conflitos de terrenos. Levando-se em conta esta situação, o desenvolvimento da plantação florestal industrial parece ser insustentável socialmente para as comunidades locais e economicamente para os negócios de plantação florestal</p> <p>d. Não existe um sistema de gestão florestal sustentável que impeça o desmatamento descontrolado e desnecessário. Os regulamentos severos não têm sido tão bem impostos sobre o abate e a exportação ilegais. Não há limites claramente designados em termos de uso da terra entre a plantação florestal e as actividades agrícolas de modo a prevenir a expansão dos solos agrários</p>
Sector de Mineração	<p>a. Falta de informação científica e geológica sobre os recursos minerais, especialmente das áreas geograficamente remotas, o que desestimula os investimentos na exploração de recursos minerais</p> <p>b. Infraestrutura precária, especialmente de transporte de minérios aos portos marítimos, é desestimulante para os investimentos na prospecção e exploração de recursos minerais</p>

	<p>c. Pouca articulação entre os projectos de mineração de grande escala e a economia local (inclusive as empresas locais e os recursos humanos locais) porque a maioria dos recursos minerais são exportados como matéria-prima</p> <p>d. Falta de pessoal formado e treinado para o sector de mineração no Governo, o que dificulta a gestão e orientação das operações privadas de mineração</p> <p>e. Falta de pessoal formado e treinado que possa trabalhar para operações privadas de mineração, o que dificulta tirar proveito das crescentes oportunidades de emprego nas operações de mineração em grande escala na sua fase inicial</p> <p>f. Necessidade, para a operação da mineração, de reassentamentos que, com frequência, desencadeiam problemas significativos para populações locais, quando o processo de reassentamento não é implementado adequadamente de acordo com os regulamentos, embora uma série de legislações sobre a matéria tenha sido preparada pelo Governo nos últimos tempos</p> <p>g. Problemas ambientais substanciais esperados a serem causados pelo transporte ferroviário do carvão (poeiras de carvão, barulho e divisão da comunidade), especialmente no caso da passagem de comboios de carvão nas áreas urbanas de Nampula</p>
Sector Industrial de Processamento	<p>a. Moçambique tem importado uma grande quantidade de produtos beneficiados dos outros países porque os produtos processados domésticos são de baixa qualidade e de baixa produtividade, embora o país seja rico em matéria-prima;</p> <p>b. As fábricas de processamento moçambicanas carecem de tecnologia para melhorar a qualidade e produtividade de processamento, o que resulta na dificuldade de desenvolver o mercado;</p> <p>c. As empresas moçambicanas não são boas em criar novas áreas de negócio, o que limita a sua contribuição ao desenvolvimento económico nacional.</p>
Indústria de Logística	<p>a. Alto Custo de Transporte</p> <p>b. Manutenção de Estradas para o Transporte da Carga de Trânsito</p> <p>c. Instalações e Serviços de Logística Insuficientes</p> <p>d. Operação Alfandegária</p> <p>e. Preparação para o Transporte Regional Ferroviário</p>
Sector de Turismo	<p>a. O número de turistas não tem aumentado muito na Região do Corredor de Nacala, enquanto que o número de visitantes para fins comerciais cresceu marcadamente, por causa das actividades relacionadas com a mineração intensas na Região do Corredor de Nacala</p> <p>b. A maior parte dos recursos turísticos, inclusive o Património Mundial da Humanidade da Ilha de Moçambique, não tem sido utilizada, enquanto que os recursos turísticos praieiros na Província de Cabo Delgado têm sido desenvolvidos a um certo nível</p> <p>c. O investimento privado para desenvolver os produtos e destinos turísticos, inclusive alojamentos, tem sido limitado na Região do Corredor de Nacala. Particularmente, o investimento para o desenvolvimento de alojamentos tem sido limitado porque a infraestrutura (estradas, energia eléctrica e abastecimento de água) para apoiar o desenvolvimento também tem sido limitada. Como resultado, essa infraestrutura para apoiar o desenvolvimento de alojamentos será limitada porque o investimento em desenvolvimento de alojamentos é limitado</p> <p>d. As instituições de treinamento e formação para a indústria hoteleira existem na Região do Corredor de Nacala, mas os formados dessas instituições são poucos e isto, em parte, se deve a que o número de visitantes não tem aumentado muito</p> <p>e. As Zonas de Interesse Turístico (ZITs) são ferramentas importantes para promover o investimento privado no desenvolvimento turístico de destinos, produtos e alojamentos. No entanto, as ZITs propostas são distantes das estradas principais e as vias de acesso não estão bem desenvolvidas. Além disso, a energia eléctrica e o abastecimento de água ainda não foram desenvolvidos para as ZITs</p> <p>f. Os potenciais investidores privados estão preocupados com a dificuldade na obtenção do terreno para o desenvolvimento concreto, porque os habitantes locais ainda vivem e as comunidades funcionam nas áreas designadas para as ZITs</p> <p>g. Os referidos problemas têm sido essencialmente causados pelo número limitado de visitantes à Região do Corredor de Nacala. No entanto, esta situação começou a mudar nos anos recentes graças ao grande aumento dos visitantes internacionais ligados às empresas de mineração nas Províncias de Tete e de Cabo Delgado</p>
Promoção de Investimento	<p>a. Nenhuma medida estratégica com foco específico em determinados sectores ou áreas geográficas tem sido implementada para promover investimento em Moçambique como um todo, ou para a Região do Corredor de Nacala, exceto a ZEE de Nacala;</p> <p>b. Os investidores e empresas existentes são atraídos pela localização estratégica de Nacala por causa do Porto de Nacala e do Corredor de Nacala. No entanto, outros problemas mais difíceis para os investidores e operadores industriais, tais como a infraestrutura deficiente, dificuldade em obter os direitos de uso da terra e o número de crimes crescente, não estão a ser suficientemente resolvidos;</p> <p>c. Tanto para a Região do Corredor de Nacala como para Moçambique como um todo, são insuficientes a capacidade da infraestrutura e a capacidade de gestão para acomodar os investimentos recebidos e apoiar as operações em realidade a fim de garantir a operação produtiva;</p> <p>d. Não há forte preocupação em relação a essa insuficiência da capacidade física e de gestão para acomodar os investimentos e apoiar a produção, embora o sistema de incentivo ao investimento esteja relativamente bem estabelecido.</p>

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 10.3.2 Questões dos Sectores de Infraestrutura

Sector de Estradas	<ul style="list-style-type: none"> a. Acessibilidade inadequada na Área Rural b. Falta de Rotas Alternativas Confiáveis e Redundância c. Falta de Rede Rodoviária Urbana Adequada d. Riscos da Segurança do Tráfego Rodoviário nas Principais Cidades e Passagens de Nível em Caminhos-de-ferro e. Capacidade Limitada de Manutenção de Estradas f. Capacidade Financeira e Técnica Limitada das Empreiteiras
Sector Ferroviário	<ul style="list-style-type: none"> a. Como obter benefícios da melhoria das linhas férreas entre Moatize e Nacala via Malawi, para promover o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala b. How to maintain or upgrade the line capacity of the railways and the railway cargo handling capacity c. Como manter ou melhorar a capacidade dos caminhos-de-ferro e a capacidade de movimentação de carga ferroviária d. Como lidar com os Impactos Sociais e Ambientais causados por Comboios de Carvão nas Áreas Urbanas e. Como lidar eficientemente com a operação internacional de comboios f. Como transportar mais carga não-carvão pelos Caminhos-de-ferro do Corredor de Nacala g. Como fortalecer a linha férrea entre Lichinga e Cuamba
Sector Portuário	<ul style="list-style-type: none"> a. Geral: Considerando-se uma variedade de oportunidades prospectivas de desenvolvimento nas áreas costeiras da Região do Corredor de Nacala, é necessário ter uma visão clara para o futuro, papéis diferenciados e funções dos portos marítimos da Baía de Nacala, Pemba e Palma, a fim de promover o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala. b. Portos Marítimos da Baía de Nacala: O actual Porto de Nacala não possui terreno suficiente ou espaço adjacente para aumentar a sua capacidade a fim de acomodar a demanda crescente de carga em face do desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala no futuro. Levando-se em consideração as possibilidades 1) de receber uma linha férrea adicional para transportar o carvão de Tete; e 2) de acomodar as usinas químicas nas áreas costeiras da Baía de Nacala, é necessário desenvolver as instalações portuárias, aproveitando de maneira ampla toda a área da Baía de Nacala. c. Porto de Pemba: É necessário determinar os futuros papéis do Porto de Pemba e sua expansão, levando-se em consideração o desenvolvimento de estâncias turísticas na Península de Pemba e seus arredores, a necessidade de apoiar a exploração do gás natural na reserva offshore de hidrocarbonetos de Palma, a possibilidade de instalar as usinas de GNL e outras fábricas de indústria química numa hipótese de mais reservas offshore de gás natural serem descobertas e confirmadas nas proximidades de Pemba. Devido a esta incerteza da situação futura, é essencial a flexibilidade no planeamento das zonas costeiras e no aproveitamento da Baía de Pemba e da Península de Pemba. d. A base de estância turística será estendida na Península de Pemba e seus arredores. Ao mesmo tempo, espera-se que a Península de Pemba acomode uma base de apoio à exploração do gás natural por um determinado período. e. Gás Natural e Portos Marítimos: É necessário considerar o papel dos portos marítimos para apoiar não só a exploração do gás natural, mas também o desenvolvimento da indústria química que utiliza o gás natural. A reserva de gás natural foi confirmada apenas na Área 1 e na Área 4, ambas do norte da Bacia de Rovuma. Actualmente, há a possibilidade de Palma acomodar as usinas de GNL e fábricas de indústria química inclusive de metanol e amónio. No entanto, se a reserva de gás natural for confirmada em outras áreas da Bacia de Rovuma, mais próximas de Pemba e Nacala, estas duas cidades terão possibilidades de acomodar as usinas de GNL e fábricas de indústria química que utilizam o gás natural.
Recurso Hídricos	<ul style="list-style-type: none"> a. Falta de Dados Meteorológicos e Hidrológicos b. Falta de um Plano Geral de Desenvolvimento de Recursos Hídricos c. Dificuldade de Implementar a Gestão Integrada dos Recursos Hídricos
Sector de Energia	<ul style="list-style-type: none"> a. Fonte de Abastecimento de Energia na Área da Baía de Nacala e na Grande Nampula, num Futuro Próximo b. Transmissão de Longa Distância c. Sistema de Monitoração de Dados
Sector de Telecomunicações	<ul style="list-style-type: none"> a. Infraestrutura de Comunicação: Necessidade de Expandir a Rede de Fibra Ótica a partir da Backbone às Áreas em Crescimento b. Área de Cobertura: Benefícios e Necessidade de Ampliar a Cobertura das Telecomunicações c. Qualidade de Serviço: Necessidade de Melhorar a Qualidade dos Serviços de Comunicação de Voz e Dados d. Sistema de Videoconferência: Utilização do Sistema de Videoconferência entre os Governos Provinciais
Sector de Abastecimento Rural de Água	<ul style="list-style-type: none"> a. Dois Diferentes Indicadores para a Avaliação do Percentual de Abastecimento de Água b. Uso das Fontes de Água Potável não Melhoradas c. Capacidade Inadequada de Operação e Manutenção de Furos com Bombas Manuais d. Rede Deteriorada de Fornecimento de Peças de Reposição para as Bombas Manuais

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 10.3.3 Questões sobre Desenvolvimento Urbano

Desenvolvimento Urbano da Área da Baía de Nacala	<ul style="list-style-type: none"> a. Expansão urbana rápida e desordenada de Nacala b. Intensificação do congestionamento no trânsito devido à rede inadequada de estradas e ao crescimento das actividades de desenvolvimento c. Integração insuficiente dos projectos de desenvolvimento em curso, por exemplo, os projectos de reabilitação/modernização portuária e os de desenvolvimento de estradas d. Pouca orientação sobre os locais destinados para as fábricas industriais e. Infraestrutura económica inadequada (abastecimento de energia eléctrica e água) para apoiar não somente o desenvolvimento industrial na actualidade mas também no futuro f. Ambiente residencial em processo de deterioração devido ao crescimento das actividades económicas, inclusive portuárias
Abastecimento Urbano de Água na Área da Baía de Nacala	<ul style="list-style-type: none"> a. Escassez actual dos recursos hídricos disponíveis para o abastecimento urbano b. Nível relativamente baixo do serviço de abastecimento c. Alto custo de obtenção da água suficiente para a vida da população e as fábricas d. Nível baixo de abastecimento para atrair os investidores para os sectores de manufactura no futuro
Sistemas de Esgoto e Drenagem na Área da Baía de Nacala	<ul style="list-style-type: none"> a. Actualmente não existe uma cobertura substancial da rede de esgoto moderno na Área da Baía de Nacala b. Má gestão e utilização de fossas sépticas, devido à falta de instalações de tratamento de resíduos das fossas sépticas e limpeza c. Situação sanitária e sistema de esgoto deteriorados para atrair investimentos ao desenvolvimento da Cidade de Negócios, Indústria e Turismo de Primeira Classe
Desenvolvimento Urbano da Grande Nampula	<ul style="list-style-type: none"> a. Intensificação do congestionamento no trânsito, em parte devido à maior concentração do tráfego nas estradas nacionais que passam pela área central, tal como no caso das Estradas Nacionais N13 e N1, e em outra parte, por causa das actividades de desenvolvimento em rápido crescimento b. Má coordenação entre os projectos de desenvolvimento em curso, por exemplo, entre a modernização do caminho-de-ferro para o transporte do carvão e a melhoria dos níveis de passagem c. Expansão urbana rápida e desordenada a partir da cidade de Nampula para os distritos circunvizinhos d. Infraestrutura inadequada (energia eléctrica e água) para apoiar tanto a vida urbana actual da população e as actividades económicas como o futuro desenvolvimento urbano, inclusive económico e. Deterioração do ambiente residencial porque é difícil fornecer a infraestrutura suficiente para manter a qualidade deste ambiente f. Má preparação da área central da cidade de Nampula para que possa desempenhar as funções urbanas mais altas de um centro de crescimento regional
Abastecimento de Água da Grande Nampula	<ul style="list-style-type: none"> a. Actual escassez dos recursos hídricos disponíveis para o abastecimento urbano, para a população e as actividades económicas, não só no momento actual mas também no futuro b. Qualidade de serviço relativamente pobre, de abastecimento de água para a população actual c. Alto custo de assegurar o volume de água suficiente para a vida da população e a operação de negócios industriais d. Qualidade do abastecimento de água baixa para atrair os investidores para o sector de manufactura no futuro
Sistemas de Esgoto e Drenagem da Grande Nampula	<ul style="list-style-type: none"> a. Cobertura actualmente pequena do sistema moderno de esgoto no Município de Nampula b. Má gestão e utilização das fossas sépticas devido à falta de instalações de tratamento de resíduos das fossas sépticas e limpeza c. Situação sanitária e sistemas de esgoto e drenagem em baixo nível de qualidade, para atrair os investidores e construir o Centro Regional de Crescimento
Desenvolvimento Urbano da Cidade de Cuamba	<ul style="list-style-type: none"> a. Dificuldade de manter o trânsito fácil por causa de que a estrada principal melhorada (Estrada Nacional N13) passa pela área central da cidade b. Divisão física da área urbana pelas duas linhas férreas, nomeadamente, o Caminho-de-Ferro do Norte (a ser modernizado para o transporte do carvão) e a Linha Férrea Lichinga-Cuamba (a ser reabilitada) c. Terreno limitado para expandir o perímetro urbano devido ao rio que passa no lado norte da área urbana existente d. Infraestrutura de base fraca para o futuro desenvolvimento económico inclusive do sector manufactureiro
Abastecimento Urbano de Água da Cidade de Cuamba	<ul style="list-style-type: none"> a. Actual escassez dos recursos hídricos disponíveis para o abastecimento urbano tanto para a população actual como para a futura b. Qualidade relativamente baixa do abastecimento de água para a população actual c. Qualidade baixa do abastecimento urbano de água para atrair os investidores ao sector manufactureiro no futuro
Sistemas de Esgoto e Drenagem da Cidade de Cuamba	<ul style="list-style-type: none"> a. Actualmente não há um sistema moderno de esgoto na cidade de Cuamba b. Má gestão e utilização das fossas sépticas devido à falta de instalações de tratamento de resíduos das fossas sépticas e limpeza c. Nível inadequado da situação sanitária e sistemas de esgoto e drenagem para atrair os investimentos e criar o Centro Regional de Logística e Indústria do Interior

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 10.3.4 Questões sobre Gestão Ambiental

Gestão Ambiental	<p>a. Falta de recursos humanos bem treinados para administrar a AIA no MICOA e nas suas direcções provinciais, especialmente na área de monitoração e orientação da implementação dos planos de gestão ambiental;</p> <p>b. Falta de instalações bem equipadas e pessoal técnico bem treinado para a monitoração ambiental e realização de testes laboratoriais no MICOA e nos governos provinciais;</p> <p>c. Alta necessidade de construir, de maneira abrangente, a administração da AAE e ter as considerações ambientais adequadas na fase inicial de planificação ao estabelecer consenso ligado às políticas/programas e/ou projectos entre várias partes intervenientes;</p> <p>d. Alta necessidade de implementar programas de desenvolvimento sustentável, especialmente para a população rural.</p>
------------------	---

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Tabela 10.3.5 Questões sobre Serviços Sociais, Instituições e Desenvolvimento Social

Sector de Educação	<p>a. Acesso ao Ensino Primário/Médio</p> <p>b. Qualidade do Ensino Primário/Médio</p> <p>c. Limite do Orçamento do Governo e da Participação Comunitária</p> <p>d. Disparidade Desfavorável para as Áreas Remotas</p>
Sector de Saúde	<p>a. Falta de Recursos Humanos do Sector de Saúde</p> <p>b. Fraca Capacidade dos Hospitais</p> <p>c. Dificuldade na prestação de serviços de saúde devido ao rápido crescimento urbano e Expansão</p> <p>d. Deficiência de comunicação entre os gabinetes de saúde e nos estabelecimentos</p> <p>e. Conhecimento limitado de pessoas em relação a Saúde</p> <p>f. Aspecto negativo de Transporte e Desenvolvimento Económico, incluindo o aumento das taxas de infecção pelo HIV</p> <p>g. Falta de informações precisas das condições e necessidades em Áreas Rurais de Saúde</p>
Desenvolvimento de Recursos Humanos para Sectores Económicos	<p>a. Alta e Crescente Demanda por Recursos Humanos em Sectores Económicos</p> <p>b. Grande Diferença entre a Oferta e a Demanda Especialmente em termos da Qualidade dos Recursos Humanos</p> <p>c. Oferta Insuficiente das Mãos-de-Obra Qualificadas pelos Sistemas de TVET</p> <p>d. Pouco Envolvimento da População Local na Formação Disponibilizada pelos Projectos de Grande Escala</p> <p>e. Falta de Desenvolvimento de Recursos Humanos devido ao Baixo Nível de Desenvolvimento das Empresas Nacionais</p> <p>f. Habilidades Insuficientes na Agricultura e no Marketing de Produtos Agrícolas</p> <p>g. Capacitação Necessária para as Empresas Locais e os Agricultores</p> <p>h. Shortage in Funding for TVET System</p> <p>i. Falta de Financiamento para Sistemas de TVET</p>
Institucional e Organizacional	<p>a. Os mecanismos de coordenação existentes são limitados aos seguintes tipos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mecanismos de coordenação somente entre os órgãos centrais; ➤ Mecanismos de coordenação somente dentro e entre as províncias; ➤ Mecanismos de coordenação como iniciativas de país para país, inclusive o Triângulo de Crescimento Zâmbia-Malawi-Moçambique (ZMM-GT). <p>b. Algumas oportunidades permitem o envolvimento do sector privado, mas não sendo regimes permanentes</p> <p>c. Não há nenhum mecanismo implementado no momento para monitorar e coordenar as actividades realizadas por todos esses intervenientes</p>
Desenvolvimento Social	<p>a. Conflitos na Concessão de Terrenos e Reassentamento</p> <p>b. Segurança Alimentar dos Pequenos Agricultores</p> <p>c. Apoio à Agricultura de Pequena Escala</p> <p>d. Criação de Empregos e Promoção Industrial nas Zonas Urbanas</p> <p>e. Disparidade Regional Desfavorável para as Áreas Remotas</p>

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

10.4 As Questões Globais da Região do Corredor de Nacala

Um conjunto de questões globais para promover o desenvolvimento na Região do Corredor de Nacala é definido. As questões globais estão inter-relacionadas umas com outras. Elas estão resumidas abaixo nesta seção.

(1) Condições Precárias de Transporte e Dificuldades em Promover o Desenvolvimento para uma Ampla Região

Embora a Região do Corredor de Nacala tenha muitos potenciais diversificados, no passado, era sido difícil aproveitá-los para o desenvolvimento económico. Especialmente as vastas áreas interiores tinham um acesso restrito a mercados, cidades importantes ou portos de mar, devido às condições precárias das estradas e caminhos-de-ferro. Como resultado, na Região do Corredor de Nacala como um todo, o desenvolvimento do sector económico esteve estagnado a ponto de só se criar um baixo nível de demanda por transporte via estradas, caminhos-de-ferro e portos de mar. Por isso, a infra-estrutura de transporte foi se deteriorando gradualmente e sem que haja a sua reabilitação. Os custos de transporte continuaram a ser no geral altos.

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

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

Neste momento a exploração do carvão em Tete exigirá a melhoria da infra-estrutura ferroviária e da sua operação entre Tete e o Porto de Nacala. Assim, o transporte ferroviário a ser melhorado graças ao transporte do carvão poderá mudar este difícil panorama (acesso precário) na Região do Corredor de Nacala.

Realmente, a iniciativa do sector privado para a exploração de carvão e o seu transporte poderia melhorar a infra-estrutura ferroviária e a sua operação entre a Província de Tete e o Porto de Nacala. No entanto, para aproveitar de facto a melhoria do caminho-de-ferro para o desenvolvimento regional, a primeira questão que deve ser abordado em termos de corredor de transporte é como realizar o início da operação do caminho-de-ferro para transporte de carvão. Esta questão é muito crítico porque o caminho-de-ferro melhorado para o transporte de carvão pode talvez causar um sérios impactos negativos tanto em termos ambiental e como social (pó de carvão, vibração, ruídos e interrupção do trânsito das vias) ao longo da linha férrea, especialmente nas áreas centrais de Nampula e Cuamba. É necessário implementar medidas eficazes de mitigação dos problemas ambiental e social.

A segunda questão sobre o corredor de transporte é tão importante quanto a primeira questão. É sobre como assegurar a capacidade de transporte do caminho-de-ferro para cargas que não sejam o carvão, o que poderia contribuir na criação de oportunidades e o potencial de desenvolvimento para uma variedade de sectores económicos.

(3) A Promoção do Desenvolvimento Económico Futuro

É verdade que o corredor de transporte melhorado poderia incrementar os potenciais de desenvolvimento não apenas para os sectores de comércio e logística, mas também para os sectores de manufactura,

turismo, agricultura e silvicultura. No entanto, a melhoria do corredor de transporte não é suficiente para melhorar o ambiente de negócio para estes vários sectores. Mais outras condições devem ser melhoradas.

Por exemplo, o sector de manufactura é um dos sectores mais promissores cujo potencial de desenvolvimento tem aumentado devido ao corredor de transporte melhorado. No entanto, este sector necessita ser apoiado por serviços de qualidade de electricidade, abastecimento de água, bem como as telecomunicações.

A questão do desenvolvimento económico se situa em como apoiar o desenvolvimento dos sectores económicos, incluindo o fornecimento de infra-estruturas adicional e a implementação de outras medidas brandas, de modo a tirar proveito dos potenciais de desenvolvimento incrementados graças à melhoria do corredor de transporte.

(4) O Desenvolvimento Inclusivo para Apoiar o Desenvolvimento Dinâmico

Com a implementação de estratégias económicas de desenvolvimento para aproveitar as iniciativas do sector privado para melhorar o caminho-de-ferro, não é sempre possível lidar com uma variedade de ramos de desenvolvimento relacionadas com as questões social, ambiental, de recursos humanos e sobre aspectos institucionais. As seguintes questões em particular são importantes para promover o “Desenvolvimento Dinâmico e Inclusivo”:

- Como lidar com problemas ambientais a serem causados pela melhoria de ferrovias e a disponibilização de infra-estrutura económica, tais como a electricidade e o abastecimento de água
- A disputa por terras entre os investidores e os pequenos agricultores, bem como entre os membros de comunidades rurais nas situações crescentes de investimentos baseados na terra
- Como fornecer aos sectores económicos com boas perspectivas recursos humanos com melhor nível de educação e treinados
- Como estabelecer um mecanismo institucional para coordenação entre os diferentes sectores e diferentes actores na promoção do desenvolvimento regional

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

- Crescentes reassentamentos devido ao desenvolvimento de infra-estruturas
- Afluxo rápido de emigrantes para as áreas urbanas
- Predominância do HIV-SIDA devido à crescente mobilidade da população e de bens
- Poluição ambiental devido ao desenvolvimento industrial
- Resíduos urbanos devido ao grande aumento da população urbana
- Impacto sobre os valores tradicionais sociais e culturais devido à modernização e urbanização

(5) Desenvolvimento Inclusivo que Leva em Conta a População Socialmente Vulnerável e as Áreas Geograficamente Remotas

Existem vários parceiros interessados no desenvolvimento regional do Corredor de Nacala, tais como os agricultores nas áreas rurais, trabalhadores nas áreas urbanas, comerciantes locais e PME's, investidores estrangeiros, funcionários do governo e políticos. Há as pessoas de diferentes níveis de renda, desde os pobres aos ricos. Enquanto existem pessoas que vivem em áreas urbanas, há outras que vivem em áreas rurais e em áreas remotas. Existem também as pessoas que são socialmente vulneráveis, que não podem participar nas oportunidades de desenvolvimento. Sem nenhuma

intervenção adequada, somente um punhado de empresas e pessoas em posições vantajosas vão tirar proveito do desenvolvimento na Região do Corredor de Nacala, enquanto a maioria permanece em condições subdesenvolvidas ou no cenário de pior do caso podem ser afectada negativamente.

O subdesenvolvimento de áreas interiores tem sido sério na Região do Corredor de Nacala. Isto se deve em uma parte porque existem dificuldades em disponibilizar infra-estrutura e serviços básicos devido à distância e a baixa densidade populacional. Já que os corredores de transporte compostos de estradas principais, caminhos-de-ferro e portos de mar vão ser melhorados, tal situação de subdesenvolvimento causado pela distância poderia ser melhorada. No entanto, mesmo depois da melhoria dos corredores de transporte, algumas áreas remotas podem continuar subdesenvolvidas.

Uma das questões mais difíceis e fundamentais é como lidar com tais problemas de subdesenvolvimento nas áreas remotas e com a população vulnerável, que podem permanecer mesmo depois da melhoria bem-sucedida dos corredores de transporte e do desenvolvimento regional relacionado.

(6) Os 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 manufactura da produção. Na Região do Corredor de Nacala, há um certo número de centros urbanos relevantes, tais como os capitais provinciais (Nampula, Lichinga, Pemba e Tete) e outros centros urbanos estrategicamente importantes, tais como Nacala, Cuamba e Mocuba.

É difícil de alocar recursos iguais para desenvolver todos os centros urbanos já que os recursos disponíveis são limitados ao mesmo tempo. Como dar prioridade a diferentes centros urbanos e como implementar o investimento necessário no desenvolvimento dos centros urbanos seleccionados, tendo a prioridade em promover estrategicamente o desenvolvimento do centro urbano na Região do Corredor de Nacala, é uma questão importante.

(7) O Meio Ambiente

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

A questão do meio ambiente é sobre como promover a protecção ambiental e fazer a gestão ambiental dentro do contexto de aumentar as actividades económicas e de desenvolvimento. A aplicação das leis ambientais e regulamentos é essencial, e a implementação proactiva de medidas de mitigação para os impactos ambientais esperados é também importante.

(8) A Promoção do Desenvolvimento Agrícola em uma Ampla Áreas

O Programa ProSAVANA abrange áreas ao longo do corredor principal a partir de Lichinga passando por Cuamba e Nampula até o Porto de Nacala, cobrindo 19 distritos. O PEDEC-Nacala adere aos princípios e estratégias do ProSAVANA e também os aplica nas áreas seleccionadas para promover o desenvolvimento agrícola na Região do Corredor de Nacala.

As áreas alvo do ProSAVANA estão em boas condições em termos de acessibilidade. Onde e como promover o desenvolvimento agrícolas fora das áreas alvos do ProSAVANA (19 distritos) aplicando as

estratégias do ProSAVANA é uma das questões de importância para o PEDEC-Nacala.

(9) A Sustentabilidade a Longo Prazo do Corredor de Transporte

A melhoria esperada dos corredores de transporte poderia ser iniciada e apoiada pelo sector privado relacionado com a mineração de carvão. Para os próximos 30 anos mais ou menos, talvez seja possível manter esta situação. No entanto, quando tratamos de uma sustentabilidade a privada a um prazo muito longo, para além de 30 anos ou 50 anos, é necessário promovermos uma economia regional diversificada de modo a gerar uma demanda de transporte suficientemente grande para manter a função de corredor de transporte internacional e regional. Com este propósito, o desenvolvimento económico regional deve ser promovido largamente não apenas nas áreas interiores de Moçambique, mas também em Malawi e as Províncias Orientais e Centrais de Zâmbia. Isto é uma questão muito importante a longuíssimo prazo.

