



# BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

## 2.º SUPLEMENTO

### IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE

#### AVISO

A matéria a publicar no «Boletim da República» deve ser remetida em cópia devidamente autenticada, uma por cada assunto, donde conste, além das indicações necessárias para esse efeito, o averbamento seguinte, assinado e autenticado: Para publicação no «Boletim da República».

artigo 153 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina:

Único. É aprovada a Política dos Transportes, em anexo, que faz parte integrante da presente Resolução.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.

#### SUMÁRIO

##### Conselho de Ministros:

**Resolução n.º 5/96:**

Aprova a Política dos Transportes.

**Resolução n.º 6/96:**

Aprova a Política das Comunicações.

**Resolução n.º 7/96:**

Aprova a Política de Meteorologia.

**Resolução n.º 8/96:**

Autoriza a concretização do projecto da estrada Maputo — Ressano Garcia com a participação do investimento privado, através de uma concessão com estabelecimento de portagens.

#### CONSELHO DE MINISTROS

**Resolução n.º 5/96**

de 2 de Abril

O Programa do Governo refere a necessidade de incentivar e melhorar as infra-estruturas dos transportes por forma a estabelecer uma crescente circulação de pessoas e bens.

Tornando-se necessário estabelecer a política do sector dos Transportes, ao abrigo da alínea e) do n.º 1 do

#### Política dos Transportes

##### I — Introdução

Para além da satisfação das necessidades de mobilidade e de deslocação das populações, os transportes desempenham papel fundamental na economia do país permitindo a reunião de meios e factores de produção com vista à transformação de matérias, brutas e primas, em produtos acabados. Os transportes permitem desta maneira a integração de todos os elementos da sociedade (pessoas e mercadorias) em espaços geográficos mais amplos e a integração mais profunda das economias nacionais e regionais.

Paralelamente, o sector de transportes funciona como gerador de divisas, contribuindo para o equilíbrio e melhoria da balança de pagamentos do país, tendo atingido 27 por cento das receitas globais em 1994. É também um importante gerador de emprego, absorvendo 17 por cento da força de trabalho activa.

É neste entendimento que foram definidas as políticas que se seguem. Pretende-se que as mesmas constituam as bases para a definição dos planos e projectos de desenvolvimento do sector. De notar os aspectos inovadores nestas políticas quando comparadas com as políticas ainda vigentes, aprovadas em 1990, numa economia de mercado ainda incipiente. São aspectos de viragem, em todos os ramos, a importância e necessidade que se reconhece à participação do capital privado na criação e reabilitação de infra-estruturas, na gestão, por contrato ou concessão, parcial ou total, de portos, linhas férreas e aeródromos, e na constituição e exploração de empresas de navegação aérea e marítima.

Ao Estado fica reservado o papel de facilitador, cabendo-lhe a definição de políticas e a criação de ambientes propícios aos agentes económicos. Ao Estado cabe também as actividades que lhe são próprias, nomeadamente a normação e o licenciamento da actividade de transporte e, bem assim, a fiscalização e controlo de todos os aspectos atinentes ao sector dos transportes.

## II — Política global dos transportes

1. Tomando em conta os objectivos do Programa do Governo, são os seguintes os principais objectivos gerais da política de transportes:

- Incentivar e melhorar o transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial, lacustre e aéreo, de forma a assegurar e facilitar as trocas internas e internacionais;
- Reactivar, melhorar e priorizar o transporte colectivo de passageiros, quer nos centros urbanos quer nas zonas rurais, através do aumento da capacidade e da melhoria dos serviços prestados;
- Assegurar que o transporte semi colectivo seja eficiente e seguro através de uma adequada regulamentação e fiscalização;
- Melhorar as condições, os meios e as infra-estruturas para a circulação de mercadorias, com particular atenção no desenvolvimento do transporte marítimo de cabotagem;
- Transformar os corredores de Nacala, Beira e Maputo em pólos de desenvolvimento nacional procurando incrementar o tráfego interno e externo de mercadorias e de passageiros ao longo dos mesmos;
- Desenvolver as infra-estruturas ferroviárias e portuárias, nas áreas de abrangência das zonas francas industriais;
- Estabelecer para as empresas de transporte público urbano de passageiros do Estado, políticas de preços que possam permitir a viabilidade operacional dessas empresas através de subsídios directos e indirectos sempre que for julgado necessário tendo em vista o carácter social dessa actividade. Procurar para as mesmas, outras formas de gestão, nomeadamente a gestão privada;
- Tornar eficientes as empresas de propriedade estatal e encorajar a sua participação em empresas mistas ou privadas, de acordo com os interesses do país;
- Promover e encorajar o desenvolvimento da participação do sector privado em todos os modos de transporte;
- Planificar os investimentos do Estado no sector, priorizando a reabilitação e a reposição das infra-estruturas e equipamentos;
- Simplificar a carga burocrática em tudo o que se relacione com a movimentação de mercadorias;
- Reforçar e garantir o cumprimento de medidas de segurança, de maneira a proteger vidas humanas, bens e cargas;
- Reforçar as medidas de segurança dentro das infra-estruturas portuárias, ferroviárias e aeroportuárias;
- Pelo acima exposto, as linhas mestras de evolução do sector devem ser encontradas tendo

em atenção a vocação dos diferentes modos de transporte e as seguintes premissas:

### (i) Transporte de passageiros:

- O transporte rodoviário será considerado de passageiros por excelência, enquanto o ferroviário contribuirá para o descongestionamento do tráfego urbano e periurbano ao longo das linhas férreas;
- O transporte aéreo, pelo seu carácter de elevados custos operacionais, será dimensionado para o transporte de passageiros para faixas de tráfego bem definidas, em distâncias longas e em áreas onde as redes de estradas sejam manifestamente difíceis ou inexistentes;
- Os transportes fluvial e marítimo participarão na movimentação de pessoas em travessias e ligações de ilhas e penínsulas com a parte continental.

### (ii) Transporte de carga

- Para o transporte de carga será assumido um papel em que as modalidades estruturadoras do sistema serão as do transporte de grandes massas, marítimo ao longo da costa, o ferroviário no sentido este-oeste e o rodoviário no sentido norte-sul e paralelo à costa. O rodoviário assumirá ainda a função de alimentador, em comparticipação com o fluvial, ao garantir o escoamento de produtos das zonas rurais e do interior do país para as cidades e para o litoral;
- O desenvolvimento de infra-estruturas portuárias, entrepostos, terminais de carga, armazéns e sistemas de unitização e contentorização de cargas devem permitir a facilitação do tráfego e a intermodalidade;
- O transporte ferroviário será priorizado para o escoamento da carga em trânsito de e para os países vizinhos, de forma a permitir a geração de divisas no equilíbrio da balança de pagamentos;
- O transporte aéreo de carga processar-se-á sobretudo em relação à carga valiosa ou a bens perecíveis, e de emergência.

## III — Política Ramal dos Transportes

### 1. Política do Transporte Ferroviário:

- Assegurar a conclusão da reabilitação das linhas férreas que fazem parte dos grandes corredores de tráfego;
- Diligenciar a reabilitação da linha de Sena, Cuamba-Lichinga, Quelimane-Mocuba, enquanto se potencia o transporte rodoviário, através da melhoria das vias de acesso, para transporte alternativo;
- Potenciar o transporte rodoviário, ao longo das linhas férreas que não são economicamente viáveis, mas de grande utilidade social;
- Assegurar o aumento da eficácia e da eficiência operacional do sistema ferroviário nacional, tomando como parâmetros a serem atingidos os indicadores internacionais mais significativos;

- Contribuir para o fortalecimento institucional do operador estatal ferroviário, com especial ênfase na adopção de modernas técnicas de gestão nas áreas operacional, comercial, financeira e de recursos humanos e dando continuidade à criação de centros de resultados nas áreas operacionais desse operador visando uma descentralização que conduza a uma maior eficácia e rapidez na resolução das suas questões correntes;
- Incentivar a participação privada na criação de novas infra-estruturas ferroviárias, e bem assim na exploração de linhas férreas ou ramais, através de contratos de gestão, concessão total ou parcial, em parceria com o operador ferroviário estatal (joint-venture);
- Promover o desenvolvimento de uma adequada e concorrencial política tarifária, em que são fixadas pelo Governo, sob proposta do operador ferroviário, as tarifas referentes aos serviços domésticos, caso o operador detenha uma posição dominante no mercado;
- Participar no descongestionamento do tráfego urbano e peri-urbano de passageiros ao longo das linhas férreas;
- Reabilitar outras linhas e infra-estruturas necessárias ao desenvolvimento do país e que sejam complementares às existentes.

#### 1.1. Política de Formação:

- Promover através do operador estatal ferroviário a intensificação das acções de formação de quadros nacionais, iniciadas na Escola Ferroviária e nos Centros de Formação Regionais, principalmente na gestão dos serviços operacionais e de manutenção.

#### 1.2. Acções de Investimento:

- Reabilitar ou dar prosseguimento à reabilitação das infra-estruturas dos grandes corredores de tráfego de Maputo, Beira e Nacala;
- Reabilitar as linhas de Sena, Cuamba-Lichinga, e Quelimane-Mocuba;
- Reabilitar outras linhas e infra-estruturas necessárias ao desenvolvimento do país e que sejam complementares às existentes.

### 2. Política Portuária:

- Aumentar a eficácia e eficiência operacional do sistema portuário nacional, tomando como parâmetros a serem atingidos os indicadores internacionais mais significativos nas suas diferentes áreas de intervenção;
- Incentivar a adopção de modernas técnicas de gestão nas áreas operacional, comercial, financeira e de recursos humanos nos principais portos do país, incentivando, ou dando continuidade à criação de centros de resultados, visando uma descentralização que conduza com maior eficácia e rapidez à resolução dos problemas operacionais correntes e concorra para uma cada vez maior autonomização financeira, patrimonial e administrativa dos portos;

- Incentivar a participação do capital privado na criação de novas infra-estruturas portuárias e bem assim na exploração de portos e das diversas actividades e serviços portuários, através de contratos de gestão, concessão total ou parcial, em parceria com o operador estatal portuário (joint-venture);
- Promover a exploração de terminais especializadas através da sua concessão total ou parcial ao sector privado (joint-venture);
- Promover a reabilitação dos pequenos portos (terciários) e a concessão da sua gestão a terceiros, preferencialmente aos agentes económicos utilizadores dos mesmos. Incentivar a criação de portos terciários pelo sector privado onde as necessidades económicas o exijam;
- Assegurar a participação plena do capital privado nas actividades de estiva nos portos nacionais;
- Desenvolver uma adequada e concorrencial política tarifária, em que são fixadas pelo Governo, sob proposta do operador portuário, as tarifas referentes aos serviços domésticos, caso a empresa detenha uma posição dominante no mercado. Acompanhar a fixação das tarifas portuárias nos diversos portos e impedir a existência de monopólios na defesa dos interesses públicos;
- Desenvolver as estruturas portuárias, na área de abrangência das zonas francas industriais;
- Intensificar as medidas de segurança dentro das infra-estruturas portuárias de maneira a proteger os bens e cargas.

#### 2.1. Política de Formação:

- Promover através do operador portuário a intensificação das acções de formação de quadros nacionais, principalmente através da Escola Portuária, na gestão dos serviços operacionais e de manutenção.

#### 2.2. Acções de Investimento:

- Reabilitar as principais infra-estruturas e equipamentos dos portos primários, secundários e terciários, de acordo com um plano de investimento que procure maximizar os factores de produção e que contribuam para dinamizar e rentabilizar a operação desses portos.

### 3. Política de Transporte Marítimo, Fluvial e Lacustre:

- Incentivar a participação do sector privado na capacitação e desenvolvimento do transporte marítimo, fluvial, lacustre e em albufeiras;
- Criar condições favoráveis seja através de um Fundo de Desenvolvimento da Marinha seja de outros incentivos de modo a que a cabotagem nacional seja realizada por navios de bandeira moçambicana ou afretados por armador nacional. Como medida transitória e enquanto se cria e fortalece a capacidade nacional, adoptar regulamentação que possibilite a compra de espaços para o transporte de cabotagem, por armadores nacionais, em embarcações pertencentes a armadores estrangeiros que demandem portos moçambicanos;

- Encorajar a participação dos privados nacionais na exploração do tráfego marítimo, regional e internacional de modo a obter-se o maior partido das convenções internacionais sobre partilha de tráfego;
- Promover a facilitação do tráfego marítimo através da simplificação e uniformização das formalidades e procedimentos no despacho de embarcações;
- Promover a participação do sector privado nas ligações marítimas entre Maputo-Catembe, Maputo-Inhaca, Maxixe-Inhambane, Beira-Búzi, Quelimane-Ricamba, Quelimane-Chinde, Sopinho-Macuse, e Nacala-Nacala-a-Velha, e outras ligações julgadas necessárias;
- Garantir a reabilitação das infraestruturas de pequena cabotagem tais como pontões, cais de acostagem e pequenos terminais e outras de âmbito local;
- Assegurar uma aplicação eficaz das normas inerentes à segurança marítima, fiscalização marítima, ajudas à navegação, sinalização marítima, e de prevenção à poluição marítima;
- Garantir que os canais de acesso aos portos e bacias de manobras de navios sejam navegáveis;
- Incentivar a participação do sector privado nas actividades de construção, reparação e manutenção naval.

### 3.1. Política de Formação:

- Promover acções de formação marítima, através da Escola Portuária, Náutica e outras em vários níveis, de acordo com as necessidades e especialidades.

### 3.2. Acções de Investimento:

- Reabilitar e criar infraestruturas de acostagem para o transporte marítimo de pequena cabotagem, de acordo com as prioridades a definir em conjunto com os governos provinciais;
- Assegurar a reabilitação, implantação e manutenção dos meios e equipamentos, ajudas à navegação;
- Promover a aquisição, através dos órgãos competentes de meios necessários para a segurança marítima e salvaguarda de vidas.

## 4. Política do Transporte Rodoviário

### 4.1 Política do Transporte Urbano de Passageiros:

- Desenvolver o transporte de passageiros com prioridade para o transporte colectivo;
- Assegurar o transporte público de passageiros nos grandes centros urbanos, através das empresas publicas as quais poderão entrar em esquemas de gestão privada, se tal for aconselhável, atendendo ao carácter social da sua operação, definir uma política tarifária consentânea;
- Garantir através das instituições apropriadas a segurança rodoviária no transporte de pessoas;
- Assegurar o licenciamento de agentes económicos privados, para a exploração de rotas internas e periféricas aos centros urbanos de acordo com os fluxos existentes.

### 4.2. Política do Transporte Semi-Colectivo de Passageiros:

- Incentivar o desenvolvimento do sector privado nos segmentos de tráfego onde haja falta, ou inadequação do transporte colectivo de passageiro;
- Garantir a segurança rodoviária no transporte de pessoas;
- Incentivar a transformação do transporte Semi-Colectivo de Passageiros em empresas de transporte colectivo, devidamente estruturadas.

### 4.3. Política do Transporte Interurbano de Passageiros:

- Promover a criação de empresas de transporte interurbano;
- Assegurar que o transporte internacional seja realizado com base no previsto nos acordos bilaterais celebrados com os países vizinhos;
- Garantir a segurança rodoviária no transporte interurbano de passageiros;
- Promover, em coordenação com as entidades locais, a criação de terminais de passageiros nas principais cidades do país, com ênfase para Maputo, Beira e Nampula.

### 4.4. Política do Transporte de Carga:

- Encorajar e promover a criação de terminais para mercadorias nas periferias das cidades, visando evitar a circulação de veículos de grande porte nas vias urbanas;
- Promover a criação de redes de assistência técnica privadas nas diversas regiões do país.

### 4.5. Política de Assistência Técnica ao Equipamento Rodoviário:

- Assegurar que o licenciamento da actividade de assistência técnica seja concedido apenas aos agentes económicos que possuam oficinas de manutenção e reparação aprovadas, devidamente apetrechadas de máquinas e ferramentas em conformidade com a regulamentação aplicável;
- Assegurar, através de meios próprios de fiscalização, que as empresas de assistência técnica autorizadas, tenham, por um período nunca inferior ao compromisso assumido pelo fabricante, um estoque de peças e sobressalentes;
- Facilitar aos representantes de marcas instalarem-se nas diversas províncias do país, seja através da abertura de delegações, ou do sub-agenciamento autorizado das suas actividades;
- Promover a racionalização das marcas dos veículos automóveis.

### 4.6. Política do Transporte não Motorizado:

- Promover o uso do transporte não motorizado (bicicleta) nas cidades, como complemento do transporte urbano através de mecanismos de facilitação da sua aquisição a grupos alvos previamente determinados;
- Promover também o uso do transporte não motorizado (bicicleta, veículo de tracção animal) nas zonas rurais, visando facilitar a locomoção e a distribuição de mercadorias nas diversas regiões do interior do país.

#### 4.7. Política de Formação:

- Incentivar e assegurar a melhoria do ensino ministrado nas escolas de condução procedendo à acções de fiscalização permanente do pessoal envolvido no processo ensino-aprendizagem, designadamente alunos, instrutores e examinadores, e bem assim dos veículos e materiais de ensino;
- Incentivar os transportadores de carga nacionais a uma maior formação em logística e gestão de transporte, para participar mais eficazmente no actual meio concorrencial;
- Incentivar e promover a formação de técnicos de transportes, gestores, fiscais e outros.

#### 4.8. Acções de Investimento:

- Reabilitar e aumentar as frotas de transporte público urbano nas cidades de Maputo, Beira e Nampula;
- Adquirir autocarros para o transporte público colectivo de passageiros para os grandes centros urbanos onde os operadores privados não se tenham ainda estabelecidos.

### 5. Política da Aviação Civil

#### 5.1. Política de Navegação Aérea:

- Garantir segurança à navegação aérea através de programas que visem o estabelecimento e a manutenção dos sistemas de ajuda à navegação, comunicações aeronáuticas, sinalização e luta contra incêndios;
- Promover o desenvolvimento e extensão da rede aeroportuária nacional, considerando para isso a possibilidade da participação do empresário privado nos investimentos e exploração dos aeródromos;
- Promover a intervenção de operadores económicos especializados, nos diferentes sub-sectores da aviação civil;
- Promover a actualização sistemática dos mecanismos de cálculo e fixação das taxas aeroportuárias e de navegação aérea de forma a assegurar, progressivamente, a autosuficiência das organizações aeroportuárias, porém dentro dos limites aceitáveis para a prestação deste tipo de serviço;
- Explorar os serviços de ordenamento e controlo do tráfego aéreo através de uma única organização em regime de exclusividade.

#### 5.2. Política de Transporte Aéreo Doméstico:

- Promover a exploração dos serviços de transporte aéreo de pessoas e bens, nos regimes regular e não regular, observando o critério de licenciamento ou concessão feito com base na especialidade, área geográfica ou rotas;
- A exploração da rota na linha dorsal que une os pontos Maputo — Beira — Quelimane — Nampula — Pemba, e o sentido inverso, assegurando as ligações com Lichinga e Tete, observará o critério de concurso público entre empresas nacionais, gozando de exclusividade durante o período de concessão;

- A exploração das rotas domésticas não incluídas no ponto anterior, poderá ser feita por diferentes empresas nacionais devidamente licenciadas.

#### 5.3. Política de Transporte Aéreo Regional e Internacional:

- Os acordos bilaterais de transporte aéreo assinados pela República de Moçambique poderão observar o crédito de multi-designação de empresas sempre que as circunstâncias se mostrarem bilateralmente viáveis;
- A exploração das rotas regionais observará, em princípio, o critério de uma empresa designada por cada rota e por especialidade, isto é, serviço de passageiros, serviço de carga ou ambos; tais rotas poderão ser exploradas por mais de uma empresa a partir de um certo volume de tráfego a ser decidido caso a caso pela autoridade aeronáutica;
- A exploração das rotas internacionais observará o critério de exclusividade concedida a uma única empresa nacional;
- A designação de uma empresa para a exploração de uma rota regional ou internacional observará o critério do concurso público entre empresas nacionais da especialidade, com comprovada experiência no mercado doméstico. Os requisitos dos concursos serão definidos pela autoridade aeronáutica por regulamentação própria.

#### 5.4. Política de Formação:

- Promover as acções de formação e reciclagem de quadros nacionais nas áreas de pilotagem, mecânica de aeronaves, controlo de tráfego aéreo e de gestão, para os serviços administrativos, comerciais, operacionais e de manutenção;
- Promover a formação básica de técnicos de profissões complementares do ramo, tais como: pessoal navegante de cabine, despachantes de tráfego e outros.

#### 5.5. Acções de Investimento:

- Melhorar a segurança à navegação aérea através da reabilitação e manutenção dos sistemas de ajudas à navegação e comunicações aeronáuticas;
- Melhorar os serviços de luta contra incêndios, através da reabilitação dos quartéis de bombeiros existentes nos aeroportos, recuperação das viaturas existentes, e aquisição de novas viaturas, fatos, ferramentas e outros equipamentos;
- Melhorar a capacidade de conservação dos aeroportos, através de assistência técnica específica, treinamento do pessoal e aquisição de equipamento adequado;
- Elaborar estudos técnicos, reabilitar e adquirir equipamentos para as áreas de movimento, através de um programa faseado de reabilitação para sete aeroportos (Maputo, Beira, Nampula, Quelimane, Pemba, Tete, Lichinga);
- Melhorar a segurança da aviação, através de assistência técnica para o treinamento do pessoal, e aquisição de equipamentos operacionais;

- Priorizar a reabilitação dos aeródromos da Ponta do Ouro, Inhambane e Vilanculos, principalmente as áreas de manobra e edifícios sem descurar os demais aeródromos.

**Resolução n.º 6/96**  
**de 2 de Abril**

O Programa do Governo refere a necessidade de incentivar e melhorar as infra-estruturas das comunicações, reconhecendo a importância que o sector tem para a crescente necessidade de troca de informações a nível nacional e internacional.

Tornando-se necessário estabelecer a política do sector das Comunicações, ao abrigo da alínea e) do n.º 1 do artigo 153 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina:

Único. É aprovada a Política das Comunicações, em anexo, que faz parte integrante da presente Resolução.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.

**Política das Comunicações**

**I. Introdução**

O desenvolvimento económico e social do país pressupõe a existência de um eficiente serviço de comunicações que satisfaça a necessidade de troca de informação, de âmbito aberto ou estritamente inter pessoal. A configuração geográfica do país e a insuficiente rede de estradas exigem um esforço ainda maior do Estado no sentido de aumentar gradualmente a cobertura da rede de telecomunicações e correios, dotando-a de tecnologias apropriadas.

Ao Estado caberá a superintendência, fiscalização e normação do sector, cabendo-lhe estabelecer as linhas estratégicas de orientação e desenvolvimento da rede de infra-estruturas dos vários sistemas de telecomunicações civis, incluindo os de teledifusão, visando satisfazer as necessidades do desenvolvimento sócio-económico, da defesa nacional, da segurança interna e da protecção civil, entre outros.

**II. Política de Comunicações**

**1. Política das Telecomunicações:**

- Restabelecer a rede telefónica rural e desenvolver o sector das telecomunicações, para facilitar o contacto entre as pessoas e os serviços no território nacional e com o estrangeiro;
- Aumentar a cobertura das telecomunicações, melhorando e/ou mantendo a qualidade dos serviços;
- Acompanhar as tarifas dos serviços nacionais prestados pelo operador nacional de telecomunicações, quando em regime de exclusivo, sendo as mesmas fixadas pelo Governo sob proposta do operador nacional;
- Acompanhar as tarifas dos serviços internacionais prestados pelo operador nacional de telecomunicações, sendo as mesmas fixadas internamente por ele tendo em consideração as recomendações

dos organismos internacionais e os acordos estabelecidos com operadores congéneres no estrangeiro;

- Contribuir em conjunto com o operador nacional de correios, para o desenvolvimento do sector das comunicações, aprofundando a complementaridade das suas actividades e as sinergias necessárias para o desenvolvimento comum;
- Desenvolver acções de formação profissional com objectivo de elevar e adaptar a qualificação profissional dos seus trabalhadores a novas técnicas e métodos de gestão, assim como facilitar a promoção interna e a mobilidade funcional dos trabalhadores; e
- Promover a participação do sector privado na exploração dos serviços complementares e de valor acrescentado das telecomunicações.

**1.2. Acções de Investimento:**

- Reabilitar e automatizar a rede de telecomunicações rurais;
- Completar a digitalização da rede nacional de telecomunicações;
- Expandir a rede nacional de telecomunicações, em especial às zonas urbanas e periurbanas das grandes cidades;
- Alargar a rede de transmissão de dados às principais cidades; e
- Expandir a rede pública de telecópia.

**2. Política dos Correios:**

- Reabilitar a rede postal rural, como factor de estabilização da população no campo e de reacção do comércio rural;
- Aumentar a cobertura dos correios, incluindo a prestação de serviços financeiros, melhorando e/ou mantendo a qualidade dos serviços;
- Contribuir em conjunto com o operador nacional de telecomunicações para o desenvolvimento do sector das comunicações, aprofundando a complementaridade das suas actividades e as sinergias necessárias ao desenvolvimento comum; e
- Desenvolver acções de formação profissional com o objectivo de elevar e adaptar a qualificação profissional dos seus trabalhadores a novas técnicas e métodos de gestão, assim como facilitar a promoção interna e a mobilidade dos trabalhadores.

**2.1. Acções de Investimento:**

- Reabilitar a rede postal rural;
- Introduzir novos serviços postais;
- Reabilitar as instalações no interior do país.

**Resolução n.º 7/96**  
**de 2 de Abril**

O Programa do Governo atribui às actividades meteorológicas papel de destaque na economia nacional nomeadamente pela previsão de tempo, actividade crucial para a agricultura e para a navegação, aérea e marítima.

Tornando-se necessário estabelecer a política do sector de Meteorologia, ao abrigo da alínea e) do n.º 1 do artigo 153 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina:

Único. É aprovada a Política da Meteorologia, em anexo, que faz parte integrante da presente Resolução.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.

## Política da Meteorologia

### I. Introdução

O serviço meteorológico, mormente a previsão do tempo, desempenhará um papel sócio-económico de reconhecida importância, nomeadamente nas áreas de agricultura e da segurança, aérea e marítima.

Cabe ao Estado a definição de política da actividade meteorológica nacional e através de instituições estatais especializadas a gestão da rede meteorológica do país.

#### 1. Política da Meteorologia:

- Expandir a cobertura da rede nacional meteorológica e melhorar a sua gestão integrada;
- Garantir o fornecimento de informação meteorológica à sociedade civil visando evitar danos materiais e humanos originados por situações adversas do estado do tempo;
- Disponibilizar previsões do tempo a todos os agentes económicos com destaque para os operadores aeronáuticos e marítimos para maior segurança nas operações de transporte de passageiros e mercadorias;
- Fomentar a formação de quadros nacionais na área de meteorologia e agrometeorologia, usando no máximo os recursos nacionais disponíveis, visando a melhoria da qualidade dos serviços prestados e a promoção da investigação científica;

- Participar nos programas nacionais e internacionais na área do clima e do ambiente.

#### 2. Acções de Investimento:

- Reabilitar e expandir a rede nacional;
- Automatizar o sistema de comunicações de mensagens meteorológicas;
- Instalar um Centro Secundário de Análise e Previsão do Tempo na cidade da Beira;
- Reabilitar e expandir a rede de radares meteorológicos.

## Resolução n.º 8/96

de 2 de Abril

Considerando conveniente, no âmbito da cooperação regional, proceder a implementação do Projecto de Estudo de Engenharia, Financiamento, Construção e Operação da Estrada Nacional n.º 4, entre Ressano Garcia e Maputo, na República de Moçambique, e da Estrada Nacional n.º 4 entre Komatiport e Witbank, na República da África do Sul, num total de cerca de 512 Km, sob o sistema de portagens, incluindo a construção de postos de portagens e de outras infra-estruturas, o Conselho de Ministros, ao abrigo da alínea e) do n.º 1 do artigo 153 da Constituição da República, determina:

1. Autorizar que a concretização do projecto da estrada Maputo-Ressano Garcia possa ser feita com participação do investimento privado, através de uma concessão com estabelecimento de portagens.

2. Mandatar o Ministro das Obras Públicas e Habitação para fazer as diligências necessárias com vista a concretização do empreendimento, incluindo a harmonização com as competentes autoridades da República da África do Sul no sentido de que a selecção da concessionária seja feita de comum acordo e no interesse dos dois Estados.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.

Preço — 2268 00 MT

---

IMPRESA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE