



BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

IMPrensa Nacional de Moçambique, E.P.

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».**

SUMÁRIO

Conselho de Ministros:

Decreto n.º 104/2020:

Aprova as Taxas de Portagem em estradas que integram o Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas.

Resolução n.º 63/2020:

Aprova o Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas.

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto n.º 104/2020

de 11 de Dezembro

Havendo necessidade de garantir a participação dos usuários no financiamento da manutenção de estradas no âmbito da implementação da Política de Estradas, aprovada pela Resolução n.º 61/2008, de 31 de Dezembro, ao abrigo do disposto na alínea f), do n.º 1 do artigo 203 da Constituição da República, o Conselho de Ministros decreta:

Artigo 1. São aprovadas as Taxas de Portagem em estradas que integram o Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas constantes da Tabela, em anexo, que é parte integrante do presente Decreto.

Art. 2. É autorizado o Fundo de Estradas, FP, a proceder a cobrança de taxas em portagens de estradas.

Art. 3. São consignadas ao Fundo de Estradas, FP, as receitas provenientes da cobrança das taxas de portagem para o financiamento da manutenção de estradas.

Art. 4. As isenções do pagamento das taxas de portagem decorrem nos termos estabelecidos na legislação em vigor.

Art. 5. Compete aos Ministros que superintendem as áreas de Estradas e das Finanças actualizar, por Diploma Ministerial Conjunto, as taxas de portagem.

Art. 6. São revogadas todas as disposições que contrariem o presente Decreto.

Art. 7. O presente Decreto entra em vigor a 2 de Janeiro de 2021.

Aprovado pelo Conselho de Ministros, aos 17 de Novembro de 2020

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Carlos Agostinho do Rosário.*

Anexo

Tabela de taxas a aplicar nos seguintes Postos de Portagem de Estrada: Chicumbane, Chidenguele, Guijá (Província de Gaza); Inharrime, Malova, Mapinhane, Mutamba e Save/Maluvane (Província de Inhambane); Rio Búzi e Pungué (Província de Sofala); Púngué Sul, Camuaza Chenga, Lucite (Província de Manica); Mufa (Província de Tete); Alto-Benfica e Licungo (Província da Zambézia); Matharya, Nametil, Namina e Ligonha (Província de Nampula); Mortuela, Congerenge, Utukulo (Província do Niassa); Metoro, Montepuez e Lúrio (Província de Cabo Delgado).

Classe de Veículos	Taxas (MT)
Classe 1	50
Classe 2	200
Classe 3	500
Classe 4	1000
Taxas mensais para residentes, incluindo veículos de transporte urbano semi-colectivo de passageiros	
Classe 1	300
Classe 2	500

Resolução n.º 63/2020

de 11 de Dezembro

Havendo necessidade de garantir a participação dos usuários no financiamento da manutenção de estradas no âmbito da implementação da Política de Estradas, aprovada pela Resolução n.º 61/2008, de 31 de Dezembro, ao abrigo do disposto na alínea f) do n.º 1 do artigo 203 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina:

Artigo 1. É aprovado o Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas, em anexo, que é parte integrante da presente Resolução.

Art. 2. A presente Resolução entra em vigor na data da sua aprovação.

Aprovada pelo Conselho de Ministros, aos 17 de Novembro de 2020

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Carlos Agostinho do Rosário.*

Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas

1. Introdução

O transporte rodoviário é um dos meios de transporte fundamentais para o desenvolvimento socioeconómico do País, representando cerca de 90% (noventa por cento) do fluxo de transporte de pessoas e bens. Para além de possibilitar o acesso aos restantes modos de transporte, o transporte rodoviário desempenha um papel fundamental no desenvolvimento económico e social, melhorando a qualidade de vida das populações, ao garantir a mobilidade de pessoas e de mercadorias em boas condições.

Nos últimos anos, foram realizados grandes investimentos na rede de estradas com intervenções de reabilitação e asfaltagem, que exigem esforços de manutenção igualmente elevados, de modo a garantir a sua preservação. Embora seja aposta do Governo a manutenção da rede de estradas, a limitada disponibilidade de recursos financeiros para o efeito tem posto em causa a implementação dos planos de manutenção, agravando, deste modo, o risco de degradação precoce das estradas reabilitadas ou asfaltadas.

O Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas é resultado do estudo de diferentes alternativas de soluções técnicas de conservação do património existente de modo resiliente, de provisão de estradas seguras, e garantia dum fluxo regular de recursos para a manutenção de estradas.

A auto-sustentabilidade do programa é assegurada pela aplicação do princípio do Utilizador – Pagador, preconizado na Política de Estradas, e que vem sendo gradualmente aprimorado no nosso país e na região. Este princípio visa arrecadar receitas para preservação da rede viária de modo a evitar a degradação precoce das estradas devido ao rápido crescimento do parque automóvel no país e na região e do transporte de cargas pesadas entre os polos de desenvolvimento e os mercados de consumo do país e pode ser aplicado de diferentes formas, sendo as mais comuns as seguintes:

- a) participação do sector privado no financiamento e na gestão de estradas onde o retorno do investimento é feito por meio de cobrança de taxas de portagem, com ou sem subsídios do Governo;
- b) cobrança de taxas em portagens geridas pelo Fundo de Estradas, FP;
- c) cobranças de taxas rodoviárias para veículos de matrícula estrangeira.

Numa primeira fase, a implementação do Programa irá permitir a arrecadação de recursos financeiros para a manutenção de cerca de 3.800 km de estradas e, considerando ser um processo contínuo, a esta extensão serão acrescidas outras estradas, à medida que as intervenções de reabilitação e/ou melhoramento, sejam concluídas.

O modelo adoptado de implementação do programa é de gestão directa pelo sector de Estradas, o que compreende a gestão dos contratos de manutenção pela Administração Nacional de Estradas, IP, e a cobrança das taxas de portagem pelo Fundo de Estradas, FP.

2. Enquadramento Legal

O Desenho e implementação do Programa Auto Sustentado de Manutenção de Estradas é coberto pela seguinte base legal:

- a) a Resolução n.º 61/2008, de 31 de Dezembro, que aprova a Política de Estradas, consagra o princípio de utilizador-pagador, incentiva o financiamento regular e sustentável, através de fundos obtidos de taxas específicas de utilização, define a manutenção de estradas como uma actividade prioritária, e promove medidas que incentivem a qualidade da rede de estradas;

- b) o Decreto n.º 65/2019, de 30 de Julho, que aprova as atribuições da Administração Nacional de Estradas, IP, e estabelece que a implementação das políticas do Governo sobre o desenvolvimento, reabilitação e manutenção das estradas públicas classificadas deve ser feita em consonância com os princípios da economia, eficácia, eficiência e transparência;
- c) o Decreto n.º 61/2019, de 9 de Julho, que aprova as atribuições do Fundo de Estradas, FP, estabelece a arrecadação das receitas provenientes de usuários de estradas, para financiar a manutenção de estradas.

3. Objectivo do Programa

O Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas - PROASME, tem como objectivo principal promover a preservação do investimento feito na rede de estradas, através da arrecadação de receitas por meio de cobrança de taxas de portagem em complemento às fontes actuais de recursos para o financiamento da manutenção de estradas.

4. Critérios de Selecção das Estradas

O Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas será implementado na rede de estradas classificadas e obedeceu ao seguinte critério conjugado:

- a) estradas que tenham beneficiado de reabilitação e/ou manutenção periódica e se encontrem em condições boas ou razoáveis;
- b) estradas com potencial de tráfego para assegurar a arrecadação de receitas através da cobrança de taxas de portagem;
- c) estradas com potencial de crescimento de tráfego;
- d) estradas que ligam locais de elevado interesse económico.

5. Estradas Abrangidas

O programa está dividido em duas fases, abarcando cerca de 3.800 km de estradas, distribuídas pelas Províncias de Gaza, Inhambane, Manica, Sofala, Zambézia, Tete, Nampula, Cabo-Delgado e Niassa que foram seleccionadas tendo em conta os critérios descritos no ponto anterior.

As intervenções iniciais consistirão na construção dos postos de portagem, incluindo o alargamento da estrada nas zonas de portagem; no reassentamento de pessoas afectadas e realocação de infra-estruturas diversas; na instalação de sistemas electrónicos de cobrança de portagens e na elaboração da proposta de modelo de operação dos postos de portagem.

6. Características do Programa

O Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas que se propõe, terá as seguintes características:

- a) a licitação e gestão dos contratos de manutenção das estradas estará sob a responsabilidade da Administração Nacional de Estradas, IP;
- b) a gestão e manutenção das infra-estruturas dos postos de portagem estará sob a responsabilidade do Fundo de Estradas, FP;
- c) os custos operacionais serão suportados pelas receitas cobradas nos postos de portagem;
- d) a cobrança das taxas de portagem, bem como a manutenção do equipamento estará sob a responsabilidade do Fundo de Estradas, FP, podendo, se as condições o permitirem, contratar serviços para o efeito;
- e) os custos de investimento (reabilitação) serão feitos com fundos obtidos de instituições financeiras e/ou parceiros de desenvolvimento;
- f) os custos iniciais serão suportados por recursos do Fundo de Estradas, FP e/ou créditos.

Esta abordagem tem como vantagens entre outras:

- a) permitir que as taxas de portagem a definir sejam praticáveis, na medida em que se reduz os encargos financeiros do programa;

- b) gestão directa dos contratos facilitando o controlo dos custos de manutenção;
- c) subsídio cruzado entre diversas estradas que integram o programa;
- d) maior aceitação social do princípio de contribuição pelos utentes para o financiamento da manutenção de estradas. Com vista a otimizar as infra-estruturas de cobranças existentes e alargar o âmbito das infra-estruturas mantidas, o programa eleva a categoria de portagens de estradas, as seguintes portagens de pontes sobre os rios:
- i. Lúrio (Província de Cabo Delgado);
 - ii. Ligonha (Província de Nampula);
 - iii. Licungo (Província da Zambézia);
 - iv. Púngué Sul e Lucite (Província de Manica);
 - v. Save (Província de Inhambane);
 - vi. Limpopo em Guigá e Xai-Xai (Província de Gaza).

7. Serviços a Prestar aos Utentes

O Programa assegurará a prestação dos seguintes serviços aos utentes:

- a) manutenção de estradas por nível de serviço (p.e, tapamento de buracos, corte de capim, substituição e reparação de sinalização vertical e horizontal);
- b) disponibilidade de sistemas de comunicação e administrativos necessários para a eficiência da operação da estrada;
- c) assistência aos utentes (p.e, disponibilidade de meios de socorro, em casos de acidente, disponibilidade de meios de reboque em caso de avaria ou sinistro);
- d) disponibilização de *Kits* de primeiros socorros em cada posto de portagem.

8. Pressupostos do Modelo Financeiro

Os custos de transporte representam uma parte significativa dos custos dos bens produzidos ou importados. Dado que este programa visa a recuperação e manutenção de estradas em condições de sustentabilidade, os custos históricos foram

ignorados na análise, sendo considerados apenas os custos futuros em relação a reparações iniciais e a instalação dos postos de portagem. As melhorias nas condições das estradas visam retardar o nível de degradação actual, minimizando as necessidades de investimento futuro.

Consequentemente, os pressupostos assumidos têm em conta a necessidade de assegurar recursos suficientes para uma manutenção adequada e atempada das estradas conforme indicado na tabela 1.

Tabela 1: Pressupostos do Modelo Financeiro

Período do Programa	20 anos
Custo de reparações iniciais/Km	USD 120 000
Custo de Manutenção de Rotina/Km	USD 2 500
Custo de Manutenção Periódica/Km	USD 120 000
Tarifa por Km	USD 0,02
Distância de referência:	100 Km
Manutenção Periódica:	A cada 8 anos
Inflação do Dolar	4%
Taxa de Câmbio USD/Mt	66.00 Mt

9. Taxas de Portagem e Receitas Esperadas

Para o cálculo das taxas de portagem, para além dos pressupostos acima, foram estimadas as necessidades de financiamento da manutenção de rotina e periódica por cada troço da rede asfaltada, quer esta esteja em boas ou em razoáveis condições de transitabilidade.

Adicionalmente, foram considerados os dados de tráfego de 2017, fornecido pela ANE, sendo determinante as características do tráfego quer em termos de volume quer em termos de capacidade de carga do mesmo. Com base nestes dados foi assumida uma tarifa média nacional de 2.0 cêntimos de dólar americano por quilómetro, resultando nas taxas médias ajustadas em meticais por cada 100 km de estrada percorrido, conforme a tabela 2.

Tabela 2. Taxas de Portagem

Descrição	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Total Receitas Anuais
Volume de Tráfego	13 339	3 263	851	2 820	
Taxa de Portagem Harmonizadas(Mt)	50	200	500	1 000	
Receitas Totais Anuais(Mt)	298 591 471	309 036 617	189 312 800	1 298 842 736	2 095 783 624
Receitas Totais Anuais (USD)	4 524 113	4 682 373	2 868 376	19 679 435	31 754 297

Taxas Mensais Para Residentes, incluindo veículos de transporte urbano semi-colectivo de passageiros	
Classe 1 (Mt)	300
Classe 2 (Mt)	500

10. Impacto Económico e Social

Espera-se que o Programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas traga como benefícios económicos os seguintes:

- Contribuição para a implementação do PQG 2020 – 2024, com cerca de 75 milhões de dólares para a manutenção de cerca de 3.800 km de estradas revestidas, que correspondem a 53% da rede de estradas revestidas;
- Redução dos custos de transportes, pois a melhoria das condições de transitabilidade irão permitir menor tempo de viagem e redução dos custos de manutenção das viaturas;

- Facilidade de acesso às zonas de produção e consumo e aos serviços públicos essenciais;
- Criação de empregos directos e indirectos estimados em 1.484 trabalhadores, tanto nas portagens assim como nas obras de manutenção de estradas.

11. Cronograma de Implementação

O PROASME será implementado em duas fases sendo:

Primeira fase: Estradas em boas condições de conservação com volume de tráfego razoável e obedecerá ao seguinte cronograma:

Actividades	2020		2021			
	III TRIM	IV TRIM	I TRIM	II TRIM	III TRIM	IV TRIM
Submissão para aprovação da proposta						
Finalização dos Cadernos de Encargo						
Lançamento dos Concursos						
Avaliação das propostas						
Adjudicação						
Início de construção das portagens						
Instalação do sistema electrónico						
Sensibilização dos utentes						
Início de cobrança						

Segunda fase: Estradas em condições razoáveis a más que necessitam de reparações iniciais para que atinjam condição de estrada boa e obedecerá ao seguinte cronograma:

Actividades	2020		2021				2022		
	III TRIM	IV TRIM	I TRIM	II TRIM	III TRIM	IV TRIM	I TRIM	II TRIM	III TRIM
Finalização dos Cadernos de Encargo									
Licitação para Construção reparação das estradas e construção das portagens									
Reparação das estradas e construção das portagens									
Instalação do sistema electrónico									
Sensibilização dos utentes									
Início de cobrança das Portagens									

12. Localização dos Postos de Portagem

O programa Auto-Sustentado de Manutenção de Estradas integra 26 postos de portagens nas duas fases iniciais, ao longo dos 3.800 km de estradas. A localização dos postos de portagem consta das tabelas I e II em anexo.

13. Considerações Finais

A gestão do programa será feita directamente pelo sector de estradas, resultando em custos administrativos reduzidos e maior controle dos custos de investimento e operacionais, o que possibilita a aplicação de taxas de portagem sustentáveis

para o utente e ao mesmo tempo que garantam receita mínima para a manutenção.

Reconhecendo o efeito das portagens na vida das pessoas, serão implementadas medidas específicas de mitigação através da aplicação de modalidades de descontos para utilizadores frequentes, residentes, transportes semiolectivos e transportes públicos de passageiros.

A aceitabilidade económica e social do programa será assegurada através da implementação de uma estratégia de comunicação e mecanismo de gestão transparente.

Anexos I – Localização dos Postos de Portagem

Nome do Troço	Extensão dos troços cobertos (Km)	Origem e Destino do Tráfego	Localização do Posto de Portagem	Fase de intervenção	Província
N1: Xai-Xai/Pambara	472	Xai-Xai/Chidenguele	CHIDENGUELE	1	Gaza
		Chidenguele/Inharrime	INHARRIME	1	Inhambane
		Maxixe/Massinga	MALOVA	1	Inhambane
		Massinga/Mapinhane	MAPINHANE	1	Inhambane
N5: Lindela/Inhambane	35	Lindela/Inhambane	MUTAMBA	2	Inhambane
N1: Save/Inchope	254	Save/Muxungue	RIO BÚZI	2	Sofala
N1: Inchope/Caia	316	Inchope/Nhamapdza	PUNGUÉ	2	Sofala
N7: Vanduzi/Changara	328	Catandica/Guro	CAMUAZA CHENGA	2	Manica
N11/N321 Mocuba/Milange	184	Mocuba/Alto-Benfica	ALTO-BENFICA	1	Zambézia
N104: Nampula/Angoche	173	Nampula/Nametil	NAMETIL	1	Nampula
N13: Nampula/Lichinga	650	Nampula/Namina	NAMINA	1	Nampula
		Namina/Iapala	MATHARYA	1	Nampula
		Iapala/Rio Lúrio/Cuamba	MORTUELA	1	Niassa
		Cuamba/Mandimba	CONGERENGE	1	Niassa
		Mandimba/Lichinga	UTUKULO	1	Niassa
N14: Pemba/Ruaça	343	Pemba/Metoro	METORO	2	Cabo-Delgado
		Metoro/Montepuez	MONTEPUEZ	2	Cabo-Delgado
N301: Matambo/Songo	122	Matambo/Songo	MUFA	2	Tete
TOTAL	2 877				

Anexo II – Portagens em Pontes elevadas à categoria de Portagens em Estradas

Nome do Troço	Extensão dos troços cobertos (Km)	Origem e Destino do Tráfego	Localização Actual do Posto de Portagem	Novo Local Proposto
N1: Rio Lúrio/Metoro	74	Rio Lúrio/Metoro	Rio Lúrio	
N1: Rio Ligonha/Nampula	97	Rio Ligonha/Nampula	Rio Ligonha	
N1: Namacurra/Rio Ligonha	134	Namacurra/Nampevo	Rio Licungo	
N1: Incoluane/Xai-Xai	83	Incoluane/Xai-Xai	Rio Limpopo	Chicumbane
N220: Guijá/Chibuto	123	Guija/Chibuto	Rio Limpopo	
N1: Pambarra/Rio Save	112	Pambarra/Rio Save	Rio Save	Maluvane
N7: Vanduzi/Changara*	-	Vanduzi/Púngué Sul	Rio Púngué Sul	
N260: Chimoio/Espungabera	213	Chimoio/Espungabera	Rio Lucite	
TOTAL	836			

*Extensão contabilizada na tabela do Anexo I.

Preço – 30,00 MT