



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO (P175322)

QUADRO DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL (QGAS)

Março de 2022

ÍNDICE

<u>SUMÁRIO EXECUTIVO</u>	VII
<u>LISTA DE ABREVIATURAS</u>	XXX
<u>1. INTRODUÇÃO</u>	1
1.1 CONTEXTO	1
1.2 OBJECTIVOS DO QUADRO DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL – QGAS	3
1.3 METODOLOGIA USADA PARA DESENVOLVER O QGAS	4
1.3.1 REVISÃO DA LITERATURA NECESSÁRIA	5
1.3.2 CONSULTAS PARTICIPATIVAS	5
1.3.3 ELABORAÇÃO DA VERSÃO FINAL	6
<u>2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO E ARRANJOS INSTITUCIONAIS</u>	7
2.1 LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DO PROJECTO	7
2.2 OBJECTIVO DO PROJECTO	9
2.3 COMPONENTES DO PROJECTO, CUSTOS E BENEFICIÁRIOS	10
2.3.1 COMPONENTES DO PROJECTO	10
2.4 ÁREAS DE INTERVENÇÃO O PROJECTO	17
2.4.1 PRINCÍPIOS DA ROTA DE BRT	19
2.4.2 LISTA DE ESTRADAS MELHORADAS	21
2.5 CUSTOS DO PROJECTO	22
2.6 BENEFICIÁRIOS DO PROJECTO	23
2.7 POTENCIAIS TIPOS DE SUBPROJECTOS A SEREM IMPLEMENTADOS	24
2.8 ARRANJOS INSTITUCIONAIS PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO PROJECTO	29
2.9 CAPACIDADE INSTITUCIONAL PARA A GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL	33
<u>3. QUADRO LEGAL E NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO BANCO MUNDIAL</u>	34
3.1 QUADRO LEGAL AMBIENTAL DE MOÇAMBIQUE	35
3.2 NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO BANCO MUNDIAL RELEVANTES AO PROJECTO 45	
3.3 COMPARAÇÃO ENTRE AS NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO BANCO E A LEGISLAÇÃO NACIONAL	52
3.4 IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS REQUISITOS AMBIENTAIS E SOCIAIS DE QUAISQUER CO-FINANCIADORES	65
<u>4. SITUAÇÃO AMBIENTAL DE REFERÊNCIA</u>	66
4.1 CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJECTO	80
4.1.1 CIDADE DE MAPUTO	80

4.1.2	DISTRITO DA MATOLA	83
4.1.3	DISTRITO DE MARRACUENE	86
5.	<u>IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS E IMPACTOS AMBIENTAIS E SOCIAIS</u>	78
5.1	POTENCIAIS RISCOS E IMPACTOS AMBIENTAIS E SOCIAIS.....	93
5.1.1	POTENCIAIS IMPACTOS POSITIVOS DO PROJECTOS.....	93
5.1.2	MATRIZ DE POTENCIAIS IMPACTOS NEGATIVOS E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO COMUNS PARA TODOS OS SUBPROJECTOS	95
5.2	IMPACTOS CUMULATIVOS E SINEGÍSTICOS	183
5.2.1	IDENTIFICAÇÃO DE COMPONENTES AMBIENTAIS E SOCIAIS VALORIZADOS (CASSs)	184
5.2.2	AVALIAÇÃO DE IMPACTOS CUMULATIVOS EM CASSs.....	184
5.3	RISCOS E IMPACTOS ASSOCIADOS À ASSISTÊNCIA TÉCNICA	184
6.	<u>COMPONENTE DE RESPOSTA DE EMERGÊNCIA E CONTINGÊNCIA - CERC.....</u>	192
6.1	NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS	192
7.	<u>PROCEDIMENTO PARA IMPLEMENTAÇÃO DO QUADRO DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL</u>	193
7.2	INTRODUÇÃO	194
7.3	TRIAGEM AMBIENTAL E SOCIAL	199
7.4	INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL.....	202
7.5	INTEGRAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DO QAS NA LICITAÇÃO E CONTRATO DE EXECUÇÃO	204
7.6	SUPERVISÃO E MONITORIA AMBIENTAL E SOCIAL	206
7.7	RELATÓRIO DE EMERGÊNCIA.....	217
8.	<u>CAPACIDADE INSTITUCIONAL PARA A IMPLEMENTAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DO QGAS.....</u>	183
8.1	ACORDOS INSTITUCIONAIS	219
8.2	CAPACITAÇÃO E FORMAÇÃO.....	221
9.	<u>ORÇAMENTO PROPOSTO</u>	224
10.	<u>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</u>	191
11.	<u>ANEXOS.....</u>	232
	ANEXO I: PROCEDIMENTO DE GESTÃO DA MÃO-DE- OBRA (PGMO).....	233
	ANEXO II: PROCEDIMENTO DE DESCOBERTAS FORTUITAS DE BENS ARQUEOLÓGICOS	294
	ANEXO III: GESTÃO DE RESÍDUOS E MATERIAIS PERIGOSOS.....	298
	ANEXO IV: DIRECTIVAS GERAIS SOBRE O TRÂNSITO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA	304
	ANEXO V: AVALIAÇÃO DO RISCO DE VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO/EXPLORAÇÃO E ABUSO SEXUAL/ ASSÉDIO SEXUAL (VBG/EAS/AS).....	307

ANEXO VI: CONSULTA PÚBLICA E PROCESSO DE DIVULGAÇÃO DOS INSTRUMENTOS ..	350
ANEXO VII: MECANISMO DE DIÁLOGO E RECLAMAÇÕES (MDR).....	385
ANEXO XI: MODELO DE CODIGO DE CONDUTA VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO /EXPLORAÇÃO E ABUSO SEXUAL/ ASSÉDIO SEXUAL (VBG/EAS/AS)	407
ANEXO XII: MODELO DE FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE RECLAMAÇÕES.....	409
ANEXO XIII: EXEMPLOS DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS PARA INCLUSÃO NOS ACORDOS COM O EMPREITEIRO	410
<u>ANEXO XVII: TDR FOR STRATEGIC ENVIRONMENTAL AND SOCIAL ASSESSMENT (SESA)</u>	<u>425</u>

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1: COMPONENTES DO PROJECTO	11
TABELA 2: MELHORIAS DE ESTRADA DE APOIO	21
TABELA 3: RESUMOS DOS CUSTOS DO PROJECTO POR COMPONENTE E OUTRAS ÁREAS DE GASTOS ...	22
TABELA 4: ESPERADOS BENEFICIÁRIOS E BENEFÍCIOS DO PROJECTOS	23
TABELA 5: TIPOLOGIA DOS SUBPROJECTOS	25
TABELA 6: NECESSIDADE DO PESSOAL	32
TABELA 7: CLASSIFICAÇÃO DE DESEMPENHO AMBIENTAL	34
TABELA 8: NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO BM – RELEVÂNCIA AO PROJECTO	46
TABELA 9: NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO BM – RELEVÂNCIA AO PROJECTO	53
TABELA 10: MATRIZ DOS POTENCIAIS RISCOS E IMPACTOS A&S E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO COMUM PARA TODOS OS SUBPROJECTOS	97
TABELA 11: ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA	186
TABELA 12: MEDIDAS DE MITIGAÇÃO ASSOCIADAS ÀS ACTIVIDADES DE AT	189
TABELA 13: ETAPAS E RESPONSABILIDADES (DE ACORDO COM O ARRANJO INSTITUCIONAL PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO QGAS)	195
TABELA 14: LISTA DE EXCLUSÃO DAS ACTIVIDADES DO PROJECTO	199
TABELA 15: PARÂMETROS AMBIENTAIS DE MONITORIA	212
TABELA 16: TEMAS A TER EM CONTA PARA OS FORMAÇÕES E CAPACITAÇÕES	222
TABELA 18: ESTIMATIVA DO ORÇAMENTO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO QGAS	230
TABELA 19- RELAÇÃO DE RISCOS, ÁREAS DE IMPACTO E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO PROPOSTAS	317
TABELA 20- RACIONAL DA AVALIAÇÃO DE RISCO	328
TABELA 21- PLANO DE COMUNICAÇÃO E CONSCIENTIZAÇÃO SOBRE RISCO DE VBG/ESA/AS	334
TABELA 22- LISTA DE PROVEDORES MAPEADOS	342
TABELA 23- LISTA DE ONG’S MAPEADAS	343

ÍNDICE DE FIGURA

FIGURA 1: LIMITES DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO.....	7
FIGURA: 2 ÁREA DE INTERVENÇÃO DO BRT	18
FIGURA 3: EXEMPLO DE SEÇÕES TRANSVERSAIS (ORIENTAÇÃO DA ESTAÇÃO CENTRAL E LATERAL)	20
FIGURA 4: FLUXOGRAMA DA ESTRUTURA DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJECTO.....	31
FIGURA 5: FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE AVALIAÇÃO AMBIENTAL	37
FIGURA 6: PREVALÊNCIA DE HIV POR PROVÍNCIA (IMASIDA/MISAU 2015)	74
FIGURA 7: COBERTURA VEGETAL DA ÁREA DO PROJECTO.....	76
FIGURA 9: COBERTURA VEGETAL DA ÁREA DO PROJECTO.....	77
FIGURA 10- REDE ESTRUTURAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO (2019).....	310
FIGURA 11 SUMARIZAÇÃO DE PROCEDIMENTOS DE MDR	332

SUMÁRIO EXECUTIVO

Contextualização

O Governo de Moçambique (GoM) através do Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) está a preparar o Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo, com o objectivo de melhorar a mobilidade e acessibilidade ao longo do corredor selecionado na Área Metropolitana de Maputo. O projecto aproveitará a experiência adquirida na implementação do Conselho Municipal de Maputo (CMM), e apoiará uma série de subprojectos, a serem identificados por potenciais beneficiários que abordarão as cadeias de valor selecionadas.

Este Projecto concorre para o financiamento do Banco Mundial (BM) por meio de Financiamento de Projectos de Investimento (FPI), sendo necessária à sua concepção e execução de acordo com as Normas Ambientais e Sociais (NAS) do Quadro Ambiental e Social (QAS) do Banco Mundial. É neste âmbito que se apresenta o actual Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS) no contexto do Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo (P175322).

Os transportes urbanos têm estado a apresentar-se como um entrave ao harmonioso desenvolvimento social, económico e ambiental da grande maioria dos centros urbanos em Moçambique. Eles interferem no dia-a-dia das pessoas, famílias e comunidades, viabilidade dos negócios e rendimentos, saúde, educação e segurança das pessoas, a sua comodidade, conforto e até dignidade humana. Isso é ainda mais pronunciado na AMM.

O PMUAMM vai procurar desenvolver soluções integradas sobre os problemas prevaletentes por intermédio do melhoramento da mobilidade e acessibilidade aos transportes públicos ao longo de corredores selecionados na AMM.

As acções inseridas nas quatro principais componentes do projecto deverão ter efeitos positivos sobre o aumento da produção e produtividade e sobre a melhoria da qualidade dos serviços dependentes dos transportes urbanos e em última análise na diminuição da pobreza e aumento da inclusão social e bem-estar geral das pessoas, famílias, estatuto e dignidade da mulher e das comunidades em geral.

Porém, caso não se tomem as necessárias medidas as componentes projecto e particularmente as que envolvem intervenções físicas e processos associados podem também traduzir-se em problemas ambientais, sociais e de saúde e segurança de uma série de pessoas, entidades, locais e uma diversidade de componentes do ambiente natural e social. Isso inclui a possibilidade de provocar reassentamento involuntário, entendido no seu sentido lato e como tratado neste documento.

O QGAS é um documento orientador que tem como finalidade apoiar os intervenientes chave nas medidas Ambientais e Sociais (A&S), que devem ser acauteladas durante as fases (preparação, implantação e operacionalização) das actividades do projecto, satisfazendo as Normas, Notas e Directrizes Ambientais e Sociais do BM, assim como a legislação Ambiental em vigor no País.

Daí a necessidade da preparação deste Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS) para estabelecer princípios, directrizes e procedimentos para avaliar de forma abrangente os riscos (ambientais, climáticos e sociais) e os impactos associados ao projecto. Adicionalmente, uma série de instrumentos ambientais e sociais (Quadro de Política de Reassentamento - QPR, Plano de Compromisso Ambiental e Social – PCAS e Plano de

Envolvimento das Partes Interessadas - PEPI), preparados como documentos independentes para fornecer subsídios técnicos e viáveis para a gestão dos impactos ambientais e sociais, bem como estabelecer as ações e medidas que serão acordadas a ser adotadas pelo mutuário para a mitigação de riscos e impactos ambientais e sociais, de forma proporcional a natureza dos impactos esperados.

Objectivos do QGAS

O objectivo principal do presente documento é estabelecer procedimentos para triagem inicial dos riscos e impactos que exigem atenção, bem antes da implementação de subprojectos. Os principais objetivos iniciais específicos a) realizar uma previsão dos principais impactos ambientais e potenciais riscos das atividades de riscos e atividades futuras do subprojecto; b) recomendar processos de triagem ambiental e social para locais de subprojectos e atividades de subprojectos para considerações ambientais e sociais; c) rever as políticas ambientais do Governo de Moçambique e as relevantes Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial; d) identificar os potenciais riscos e impactos ambientais e sociais das atividades do projeto; e) desenvolver um plano de gestão ambiental e social com medidas de mitigação/melhoria recomendadas para abordar os impactos e os riscos negativos e aumentar os impactos positivos do projeto proposto; f) descrever uma implementação e procedimentos institucionais para gestão de riscos e impactos ambientais e sociais, inclusão de supervisão de subprojectos; por exemplo) recomendar trabalho ambiental apropriado, incluindo a preparação de ESIA/ESMPs de especificação local, supervisão adicional e monitoramento de subprojectos

Descrição do Projecto

O Objectivo de Desenvolvimento do Projecto é o de melhorar a mobilidade e a acessibilidade ao longo dos corredores seleccionados na Área Metropolitana de Maputo. O PMUAMM, se assenta sobre quatro principais componentes e respectivas subcomponentes que abaixo se resumem.

- **Componente 1: Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria de Transporte Público (USD 20 Milhões).** Este componente financiará assistência técnica (AT) e capacitação em apoio ao fortalecimento institucional e regulatório no transporte urbano, formação de capital humano no setor e profissionalização de operadores formais e informais.
 - Subcomponente 1.1: Apoio ao Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano nos Níveis de Governo Nacional, Metropolitano, Municipal e Local: Este subcomponente financiará programas de assistência técnica e capacitação, incluindo, entre outros:
 - Aperfeiçoamento do Quadro Institucional para a Mobilidade Urbana na AMM.
 - Aprimoramento do Marco Regulatório do Transporte Público
 - Capacitação em transporte urbano
 - Subcomponente 1.2. Preparação e Implementação de Um Programa de Profissionalização dos Operadores Formais e Informais Existentes ao Longo do Corredor do Projecto: Este subcomponente financiará programas de assistência

técnica e capacitação focados em operadores dentro ou relacionados ao corredor de BRT. O programa de capacitação será implementado com o objectivo de equipar as empresas operacionais recém-formadas para que tenham as habilidades técnicas, gerenciais e operacionais necessárias para permitir que os operadores históricos participem do projecto. O subcomponente também financiará um piloto com o objectivo de criar empresas de operadoras lideradas por mulheres.

- **Componente 2: Melhorias Abrangentes nos Transportes Públicos (USD 160 Milhões).** Este componente financiará o **primeiro** Bus Rapid Transit (BRT) da AMM, que integra melhorias em infraestrutura, gestão de tráfego, tecnologias digitais e gestão de operações, de forma a contribuir para melhorar o transporte público, melhorar a mobilidade segura dos pedestres e construir um sistema de transporte público inclusivo, com foco particular em mulheres, grupos de baixa renda e PCD.
 - **Subcomponente 2.1:** Infraestrutura de BRT: Este subcomponente financiará a construção e supervisão da infraestrutura de BRT e instalações associadas nos corredores de BRT e alimentadores selecionados, incluindo vias de trânsito segregadas, faixas de ônibus, estações, terminais, depósitos de ônibus, melhorias na segurança viária, instalações de transporte não motorizado, melhorias nas interseções, gestão de estacionamento e carregamento em toda a via, paisagem urbana, iluminação pública com energia renovável, melhorias em espaços abertos e design ambiental para prevenção da violência.
 - **Subcomponente 2.2:** Material rodante de BRT: Espera-se que a necessidade de veículos no ano de abertura seja de 120, incluindo 10% dos veículos off-road para manutenção a cada dia. O modelo de negócios proposto prevê a participação privada no financiamento do material circulante. O(s) arranjo(s) contratual(is) e contribuição(ões) para as operações de ônibus dependerão da estrutura final da concessão e da distribuição dos riscos.
 - **Subcomponente 2.3:** Sistemas Digitais de BRT: Este componente apoiará a digitalização dos principais processos de negócios do transporte público.
 - **Subcomponente 2.4:** Serviços de BRT: Este subcomponente financiará estudos e serviços que possibilitem a **seleção** do(s) operador(es) de BRT, bem como a gestão e entrega dos serviços básicos e alimentadores de BRT.
- **Componente 3: Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores** (USD 65 Milhões). Este **componente** apoiará investimentos em **mobilidade** nas áreas de influência do projecto (além dos corredores de BRT selecionados) e acesso a bairros de baixa renda. Este componente financiará obras, bens e serviços.
 - **Subcomponente 3.1:** Melhorias nas ruas para melhorar o acesso seguro aos bairros de baixa renda: Isso incluirá investimentos integrados em infraestrutura não motorizada, obras de pavimentação, drenagem, iluminação pública com energia renovável, melhorias na segurança viária, mobiliário urbano e áreas verdes em vias estratégicas de acesso aos bairros dos corredores do BRT, com o objectivo de aumentar a resiliência climática, acesso por transporte público aos bairros do corredor BRT e caminhabilidade e segurança nos bairros.

- **Subcomponente 3.2:** Instalações de transporte não motorizado (NMT) na AMM: Esta actividade visa estudar e implementar soluções que enfrentem barreiras de mobilidade de mulheres e grupos em vulnerabilidade em bairros de baixa renda na área de influência do projecto. Isso incluirá a análise de padrões de mobilidade e barreiras de mulheres de baixa renda e outros grupos em situação de vulnerabilidade.
- **Subcomponente 3.3:** Enfrentar as barreiras de mobilidade para Mulheres e grupos em situação de vulnerabilidade: Esta actividade visa estudar e implementar soluções que enfrentem barreiras de mobilidade de mulheres e grupos em vulnerabilidade em bairros de baixa renda na área de influência do projecto. Isso incluirá a análise de padrões de mobilidade e barreiras de mulheres de baixa renda e outros grupos em situação de vulnerabilidade.
- **Componente 4: Gestão, Monitoria e Avaliação do Projecto (5 Milhões).** Este componente financiará o apoio à gestão do projecto durante a implementação, de acordo com as políticas do Banco Mundial, inclui apoio a especialistas técnicos, actividades fiduciárias, monitoria e implementação de medidas de proteção **ambiental** e social, auditoria de projectos de segurança rodoviária, actividades de comunicação, coordenação entre todas as agências públicas e privadas de implementação e monitoria e avaliação dos resultados do projecto, de acordo com os indicadores acordados descritos na estrutura de resultados.
- **Componente 5: Resposta a Emergências Contingente:** O CERC facilitará o acesso ao financiamento rápido por meio da realocação de fundos de projectos não comprometidos no caso de uma crise ou emergência elegível. Detalhes específicos sobre este componente (incluindo critérios de ativação, despesas elegíveis, arranjos específicos de implementação e pessoal) farão parte do Manual de Resposta a Emergências Contingentes antes da implementação das actividades do CERC.

Financiamento do Projecto

Os fundos do projecto distribuem-se conforme apresentado na tabela abaixo.

Tabela: Distribuição de fundos do projecto por componentes e subcomponentes

COMPONENTES DO PROJECTO	CUSTOS DO PROJECTO	IDA	GOV	% FINANCIAMENTO
Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria de Transporte Público	20.00	20.00		
Melhorias Abrangentes nos Transportes Públicos	160.00	160.00		
Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores	65.00	65.00		
Gestão, Monitoria e Avaliação do Projecto	5.00	5.00		
Resposta a Emergências Contingente	0.00			
TOTAL	250.00	250.00		

Principais Beneficiários do Projecto

Os principais beneficiários do projecto encontram-se sumariados na tabela abaixo.

Tabela: Esperados beneficiários e benefícios do projectos

BENEFICIÁRIOS	BENEFÍCIOS DO PROJECTO
Departamentos governamentais/ municipais/	Reforço das instituições de modo a lhes permitir cumprir os seus deveres legais no domínio dos transportes urbanos.
Passageiros	Serviço mais rápido e fiável; economia de tempo e de custos para a grande proporção de viajantes que dependem dos transportes públicos; maior satisfação do utilizador; Redução de acidentes.
Tráfego em Geral	Redução do congestionamento e acidentes.
Pedestres	Melhor capacidade de caminhada, segurança.
Residentes dos corredores	Redução do ruído e das emissões atmosféricas locais; melhoria da mobilidade e acessibilidade, especialmente para as mulheres, os jovens e os idosos e os viajantes com deficiência.
Mulheres	Melhoria na experiência de passageiros de chapas e “myloves” – que podem incluir o assédio de passageiros femininos – para um serviço de transporte público gerido profissionalmente;
Cooperativas/ Associações	Reforço da gestão dos contratos; formalização de chapas;
Indústria de fornecimento de viaturas	Oportunidades de fornecimento e manutenção de veículos de especificações e normas mais elevadas;
Sector privado	Melhor acesso aos centros de negócios e às empresas de retalho actuais; potenciais oportunidades de investimento no desenvolvimento de terrenos adjacentes a estações e terminais; desenvolvimento de mecanismos inovadores de organização e financiamento para o sector que terão uma aplicação mais ampla.

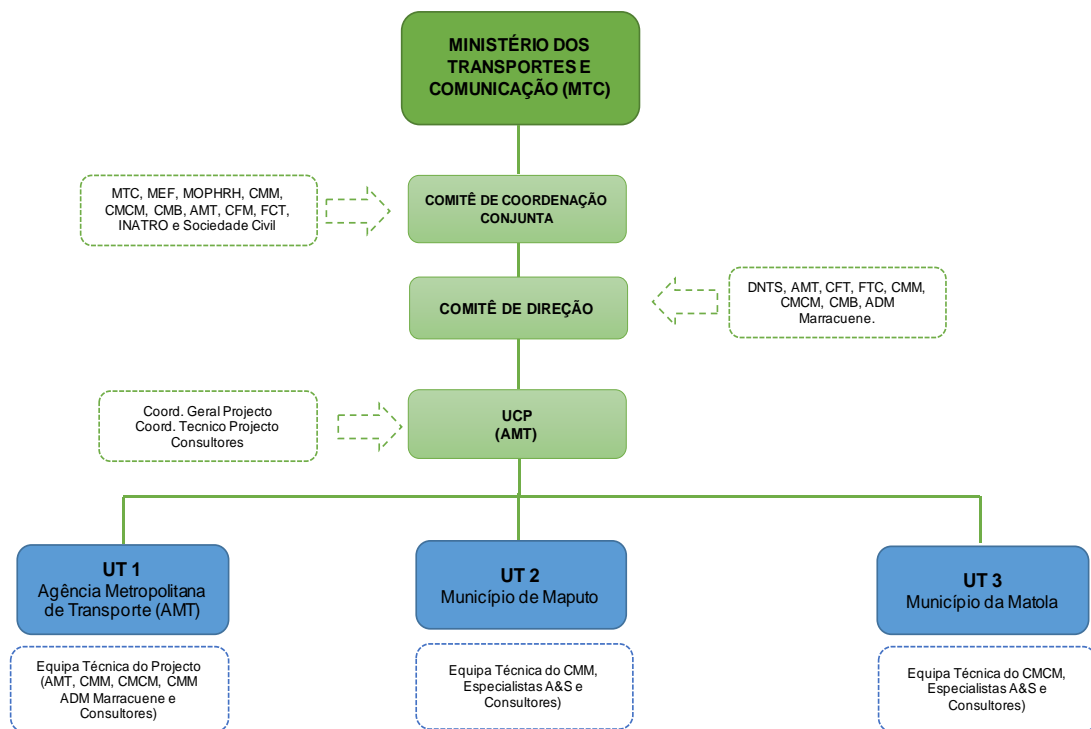
Arranjos Institucionais

O projecto beneficia de uma longa e considerável experiência de envolvimento do Banco Mundial, de outros doadores e do sector privado em projectos de infraestruturas e desenvolvimento urbano em geral, incluindo projectos em curso em Moçambique. As lições particulares obtidas até à data da implementação de intervenções nos meios urbanos e na AMM serão incorporadas na concepção das componentes do PMUAMM/BRT e os seus diversos elementos de suporte.

O Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) será a instituição responsável pela implementação do projecto, através da Agência Metropolitana de Transporte (AMT), uma entidade pública subordinada ao MTC, cuja principal responsabilidade é planear e gerir os serviços de transportes públicos colectivos em toda a Área Metropolitana de Maputo, em articulação com os Municípios e Distritos que têm mandatos nas suas respectivas áreas. Neste contexto, a AMT actuará como principal agência implementadora e terá a responsabilidade fiduciária e técnica de todas as actividades relacionadas ao projecto, incluindo aspectos relacionados com gestão ambiental e social, sob a orientação técnica, do MTC e a tutela financeira do Ministério da Economia e Finanças (MEF). Igualmente, será estabelecida uma Unidade de Coordenação do Projecto (UCP) para fornecer orientação política e planeamento dos serviços. Junto a UCP será estabelecida uma Unidade Técnica (UT1) para se ocupar pelas questões técnicas de desenvolvimento do projecto, incluindo aspectos relacionados com gestão ambiental e social, sendo que nos Municípios de Maputo e Matola serão estabelecidas Unidades Técnicas (UT2 e UT3), com responsabilidade de liderar a vertente de infraestruturas.

O Diagrama abaixo apresenta o contexto geral e as inter-relações entre as entidades descritas acima.

Diagrama: Arranjos de implementação



Contexto Geral de Desenvolvimento

Mais de 70% da população do país depende da agricultura e da pesca de subsistência para viver, sendo as mulheres a maioria. 46.1% da população vive em situação de pobreza que é analisada através de várias perspectivas e utilizando duas abordagens principais, ou seja, a de (i) consumo básico por pessoa dentro de um agregado familiar; e (ii) a relacionada com acesso a bens e serviços com destaque para educação, saúde, habitação e posse de bens duráveis. As zonas rurais tendem a ser ainda mais pobres (50.1%) do que as urbanas (37.4%). Também se nota maior pobreza nas pessoas e agregados familiares chefiados por mulheres, crianças, idosos, pessoas portadoras de deficiência, pessoas analfabetas do que as que são o oposto.

E apesar de avanços significativos nos últimos anos, o país ainda apresenta uma Inclusão Financeira e Digital relativamente baixa. Isto tem potencial de interferir com a plena realização dos objectivos do PMUAMM.

A AMM é a área mais expressiva em matéria de concentração de actividades económicas e sociais, rápido crescimento dos principais indicadores (demográficos, económicos e sociais), mudanças estruturais complexas como é o caso de interligações entre jurisdições, o que exige um sistema de mobilidade e de transportes públicos moderno e à altura dos desafios que se colocam. O PMUAMM elegeu o estabelecimento de Corredores de transportes como espinha dorsal das suas intervenções e a isso irá estabelecer uma série de sistemas de suporte incluindo profissionalização dos operadores e outras medidas de envolvimento quer dos operadores quer dos utentes dos transportes.

Potenciais Riscos e Impactos do Projecto

O BM desenvolveu uma avaliação de risco ambiental e social (ARAS) para o PMUAMM e classificou como sendo de Alto Risco pela combinação do Risco Substancial da parte ambiental e Alto Risco da parte social, de acordo com as descrições abaixo. As principais componentes físicas e processuais com potencial de provocar impactos positivos e/ou negativos, que vão exigir medidas de optimização (principalmente os positivos) e de prevenção/evitar, minimização, mitigação e compensação (os negativos) situam-se principalmente em torno das três principais componentes com relações com a faixa externa do projecto, nomeadamente: (i) Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria de Transporte Público; (ii) Melhorias Abrangentes nos Transportes Públicos, e (iii) Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores.

As componentes acima encerram significativos riscos de (i) discriminação e exclusão quer de operadores e utentes dos serviços de transportes, caso não se tomem medidas concertadas para evitar isso e garantir que todas as pessoas participam e fazem ouvir as suas vozes, interesses e preocupações e que estes são atendidos; (ii) um significativo potencial de deslocamento físico e económico de pessoas, famílias e outras entidades incluindo seus activos e modos de vida, que advém sobretudo das duas componentes físicas (2 e 3).

Por outro lado, os subprojectos de mobilidade e transporte em si e os processos a que estão associados encerram algum potencial de perturbação social o que inclui, para além do potencial de deslocamento físico e económico com outros potenciais impactos negativos de onde se destaca: (i) risco de exclusão de famílias mais vulneráveis; (ii) risco de Violência Baseada no Género (VBG) e de Exploração, Abuso e Assédio Sexual (EAS); (iii) risco de exploração do trabalho infantil; (iv) Risco de influxo de mão-de-obra e outros riscos laborais; e (v) Risco de perda do património natural e cultural.

Formação e Capacitação

O sucesso da implementação do Projecto dependerá, entre outros, da implementação efectiva das medidas de gestão ambiental e social delineadas nos instrumentos ambientais e sociais (QGAS, PEPI, QPR e PGMO) do projecto, e capacidades técnicas nas temáticas de avaliação e gestão de riscos e impactos ambientais e sociais por parte de todos os principais intervenientes.

Conforme apresentado na secção anterior, a implementação destes instrumentos ambientais e sociais (QGAS, PEPI, QPR e PGMO), requiere o envolvimento de diversos intervenientes, sendo essencial o devido alinhamento dos conceitos, princípios, diretrizes e procedimentos a implementar no âmbito do projecto.

As actividades de formação serão aplicadas aos especialistas do projecto (UCP e UTs), contratadas e comunidades, com a finalidade de estabelecer e fortalecer as capacidades, em relação à implementação de intervenções nas actividades associadas às componentes do projecto. Incluirá, também, o pessoal das agências com especialistas em meio ambiente e social, gestão do reassentamento e preparação de avaliações sociais, preparação de

instrumentos relacionados ao reassentamento, além de monitorar e avaliar actividades apoiadas pelo projecto.

Este processo será crítico para a implementação do QGAS e subsequente produção de documentos específicos do QAS de cada subprojecto, tais como EIAS / PGAS ou PAR, conforme necessário, e o desempenho ambiental e social global do projecto.

Por se tratar de um projecto, cujo risco ambiental e social foi classificado em “Alto” se requer que o MTC proponha, adopte um programa de capacitação em gestão de risco ambiental e social que deverá incluir os temas propostos na tabela 14, do presente documento. De salientar que, estratégia de capacitação proposta para o projecto, esta dividida em dois níveis (trabalhadores e comunidades), que encontra devidamente reflectida no PCAS que contém responsabilidades claras, especificas adstritas a cada uma das UTs incluído o cronograma da sua efetivação.

Mecanismo de Diálogo e Reclamações

Todas as reclamações e sugestões, tanto de trabalhadores do projecto como as das comunidades, relacionadas com o incumprimento das regras de acesso aos bens e serviços promovidos pelo projecto, contratos, níveis de pagamento/indemnização, ou expropriação de bens sem indemnização devem ser levadas ao conhecimento dos vários níveis de gestão do Projecto e respectivos Subprojectos - desde o nível das Dez Casas passando pelo Bairro, Comunidade, distritos, municípios, funcionários relevantes do Projecto, empreiteiros e outros fornecedores de bens serviços ao projecto e ser resolvidas – ainda que se trabalhe para que isto não ocorra. Todas as reclamações devem ser do conhecimento da UCP.

Os objectivos do mecanismo de diálogo e reclamações são os seguintes:

- Captura e registo atempado da sugestão/reclamação;
- Dar resposta às dúvidas/insatisfações e sugestões dos beneficiários/comunidades;
- Monitorar o grau de insatisfação com as acções do projecto e seus subprojectos;
- Monitorar o perfil das reclamações e sugestões;
- Fornecer mecanismos de apelação;
- Provisões para abordar tribunais civis ou instâncias superiores.
- Informar os níveis médios e superiores da gestão do Projecto sobre o perfil das reclamações;
- Desenvolver e aperfeiçoar formas de resolução dos diferentes problemas em função das categorias criadas incluindo abertura para novos problemas.

O Mecanismo de Diálogo e Reclamações envolve as seguintes principais etapas/passos: (i) Passo 1 - Receber e cadastrar a reclamação; (ii) Passo 2 - Reconhecer, avaliar e atribuir; (iii) Passo 3 – Elaborar a resposta proposta; (iv) Passo 4 - Comunicar a resposta proposta ao reclamante e buscar um acordo sobre a resposta; (v) Passo 5 - Implementar a resposta para resolver a reclamação; (vi) Passo 6 - Rever a resposta se não for bem-sucedida; e (vii) Passo 7- Encerrar ou encaminhar a reclamação/ sugestão.

Caso não se chegue a uma solução amigável nos passos anteriores, a PAP poderá interpor recurso aos tribunais Provinciais/Municipais/Distritais. Estes tratarão do assunto dentro dos moldes e prazos próprios dos processos judiciais da mesma natureza.

Violência Baseada no Género

Dada a sua sensibilidade e necessidade de confidencialidade, sugere-se que os casos de Violência Baseada no Género (VBG) sejam transmitidos directamente da pessoa afectada às entidades capacitadas e devidamente identificadas, como pode ser o caso de provedores profissionais de serviços contratados, que com apoio dos líderes locais/comunitários, incluindo ONG e OCB locais vocacionadas a trabalhar nesta matéria irão proceder à sua tramitação. A conformidade com as directrizes do BM sobre esta matéria conforme capturados em instrumentos tais como as notas técnicas mais recentes (WB, Abril 2020) deve ser consistente.

Consulta e Participação das Partes Interessadas

Os Promotores do Projecto são responsáveis por garantir a conformidade relativa à divulgação e consulta pública.

As directrizes especificam que a consulta e a participação da comunidade devem estar no centro de todo o processo, como uma forma de proporcionar uma oportunidade para que todos os interessados relevantes, e particularmente as famílias, comunidades e outras entidades públicas e privadas afectadas, se informem sobre o projecto. O processo também é desenhado para inculcar um sentido de propriedade em relação ao projecto e respectivos subprojectos e fornecer uma oportunidade para todas as partes interessadas apresentarem os seus pontos de vista e interesses e expandir as opções para lidar com assuntos delicados. A importância do engajamento, participação e consulta e a sua relevância para este projecto justificaram a existência da NAS 10 no leque de NAS do BM assim como a preparação, em separado, do PEPI para este projecto. Neste âmbito também procedeu-se durante a fase de preparação dos instrumentos de salvaguardas ambientais e sociais, com destaque para o QGAS e QPR proceder (i) à colocação dos esboços destes documentos junto com o PCAS e PEPI na página da internet do MTC e dos municípios e distritos envolvidos para que todas as pessoas tivessem acesso a esses esboços e a oportunidade de se pronunciar acerca deles; (ii) proceder a uma divulgação pública inicial do QGAS e do QPR por intermédio de sessões públicas em Dezembro de 2021 que tiveram lugar nas Cidades da Matola e Maputo assim como distritos de Marracuene e Boane. Os poucos elementos recolhidos destes processos foram considerados na preparação das versões finais do QGAS e do QPR e espera-se que o engajamento público continue nas fases subsequentes do projecto.

Procedimentos de Gestão Ambiental e Social do Projecto

A gestão A&S será coordenada através UCP que terá a seguinte responsabilidade:

- Atender as acções complementares relativas aos procedimentos A&S nas diferentes etapas das obras.
- Actuar de modo articulado e integrado com a UTs e sua coordenação.
- Manter um sistema de informação e comunicação com os agentes parceiros, partes interessadas no Projecto, visando promover canais de acesso à informação, de forma bilateral.
- Capacitar as equipas municipais e demais agentes parceiros nos procedimentos das NAS, assim como nas acções de fortalecimento institucional.
- Facilitar e apoiar a acção de articulação institucional e programação de missões de supervisão do BM.

A gestão dos impactos ambientais e sociais será desenvolvida tendo em conta 4 fases, nomeadamente: i. fase preparatória, ii. Formatação e gestão A&S, iii. Construção e implantação dos subprojectos e iv. Monitoria e Avaliação das medidas estabelecidas, incluindo auditorias ambientais. As principais actividades a serem desenvolvidas são:

- Confirmar impactos inicialmente previstos e medidas mitigadoras a serem adotadas, para permitir controlar a influência dos impactos na qualidade ambiental local. Deverão ser utilizadas as Fichas de Avaliação de Ambiental e Social (FAAS) de cada obra e/ou intervenção para o BM e preenchidas as Fichas de Informação Ambiental (FIAP) para o DNAB para permitir a primeira avaliação do subprojecto e propor a devida categorização; esse procedimento pode ser realizado com recursos humanos internos ou externos, por pessoal habilitado ou relacionado com questões A&S.
- Submeter as FAASs e FIAPs (de acordo com o Decreto 54/2015 de 31 de Dezembro) à apreciação, análise e aprovação pela equipe do BM e DNAB, confirmando a demanda por estudos ou análises ambientais específicas ou adicionais, tanto requeridos pelo acionamento das Normas, como também requeridos pela aplicação da legislação ambiental de Moçambique, envolvendo, portanto, demanda por estudos específicos, como, Estudos de Impacto Ambiental e Social (EIAS), Estudos de Viabilidade Ambiental, Estudos de Impacto de Vizinhança, entre outros.
- Supervisionar a aplicação dos planos socioambientais e das medidas mitigadoras propostas pelo UCP, junto às empresas contratadas para a implantação das intervenções.

Ações de suporte e apoio à elaboração de Consultas Públicas, visando ampliar a oportunidade de participação da sociedade na elaboração e aprimoramento do Projecto; os comentários, sugestões, críticas, propostas e recomendações serão processados pela UCP e publicados no website do Projecto, para acompanhamento do público interessado, incluindo a gestão do mecanismo de caso.

Garantir a incorporação das diretrizes e planos de ação da área ambiental nos Edital de contratação de obras civis, com a inclusão explícita de cláusulas A&S, com a obrigatoriedade de cumprimento das rotinas de supervisão A&S de obras, tal como detalhado no Guião.

O orçamento para a implementação deste QGAS é estimado em US \$ 3.090.000,00. Esta figura cobre o desenvolvimento de capacidades, monitoria do QGAS, salários para especialistas ambientais e sociais, auditoria / revisões anuais do QGAS, implementação do MDR e avaliação do final do projecto.

EXECUTIVE SUMMARY

Contextualization

The Government of Mozambique (GoM) through the Ministry of Transport and Communications (MTC) is preparing the Maputo Metropolitan Area Urban Mobility Project, with the aim of improving mobility and accessibility along the selected corridor in the Maputo Metropolitan Area. The project will build on the experience gained in the implementation of the Maputo Municipal Council (CMM), and will support a series of sub-projects, to be identified by potential beneficiaries that will address the selected value chains.

This Project competes for funding from the World Bank (WB) through the Financing of Investment Projects (FPI), being necessary for its design and execution in accordance with the Environmental and Social Standards (ESS) of the Environmental and Social Framework (ESF) from the World Bank. It is in this context that the current Environmental and Social Management Framework (ESMF) is presented in the context of the Maputo Metropolitan Area Urban Mobility Project (P175322).

Urban transport has been presenting itself as an obstacle to the harmonious social, economic and environmental development of the vast majority of urban centers in Mozambique. They interfere in the daily lives of people, families and communities, business viability and income, people's health, education and safety, their convenience, comfort and even human dignity. This is even more pronounced in the MMA.

The PMUAMP will seek to develop integrated solutions to the prevailing problems by improving mobility and accessibility to public transport along selected corridors in the AMM.

The actions included in the four main components of the project should have positive effects on the increase of production and productivity and on the improvement of the quality of services dependent on urban transport and, ultimately, on the reduction of poverty and the increase of social inclusion and general well-being. of persons, families, status and dignity of women and communities in general.

However, if the necessary measures are not taken, the project components and particularly those involving physical interventions and associated processes can also translate into environmental, social and health and safety problems for a series of people, entities, places and a diversity of components of the natural and social environment. This includes the possibility of causing involuntary resettlement, understood in its broadest sense and as addressed in this document.

The ESMF is a guiding document that aims to support key stakeholders in Environmental and Social (E&S) measures, which must be taken care of during the phases (preparation, implementation and operationalization) of project activities, meeting the Environmental Standards, Notes and Guidelines and Social Affairs of the WB, as well as the Environmental legislation in force in the country.

In view of this, the preparation of this Environmental and Social Management Framework (ESMF) was defined to establish principles, guidelines and procedures to comprehensively assess the risks (environmental, climatic and social) and impacts associated with the project. Additionally, a series of environmental and social instruments (Resettlement Policy Framework - RPF, Environmental and Social Commitment Plan - ESCP and Stakeholder Engagement Plan – SEP), prepared as independent documents to provide technical and viable subsidies for management of environmental and social impacts, as well as establishing the actions and measures that will be agreed to be adopted by the borrower to mitigate environmental and social risks and impacts, in proportion to the nature of the expected impacts.

Project Description

The Project Development Objective is to improve mobility and accessibility along selected corridors in the Maputo Metropolitan Area. The MMAUMP is based on four main components and their subcomponents which are summarized below.

- **Component 1: Institutional and Regulatory Strengthening of Urban Transport and Professionalization of the Public Transport Industry (USD 20 Million).** This component will finance technical assistance (TA) and training in support of institutional and regulatory strengthening in urban transport, training of human capital in the sector and professionalization of formal and informal operators.
 - Subcomponent 1.1: Support for Institutional and Regulatory Strengthening of Urban Transport at National, Metropolitan, Municipal and Local Government Levels: This subcomponent will finance technical assistance and capacity building programs, including, among others:
 - Improvement of the Institutional Framework for Urban Mobility in the AMM.
 - Improvement of the Public Transport Regulatory Framework
 - Training in urban transport
 - Subcomponent 1.2: Preparation and Implementation of a Professionalization Program for Existing Formal and Informal Operators Along the Project Corridor: This subcomponent will finance technical assistance and capacity building programs focused on operators within or related to the BRT corridor. The training program will be implemented with the aim of equipping newly formed operating companies to have the necessary technical, managerial and operational skills to enable incumbent operators to participate in the project. The sub-component will also fund a pilot aimed at creating female-led operator companies.
- **Component 2: Comprehensive Public Transport Improvements (USD 160 Million).** This component will finance AMM's first Bus Rapid Transit (BRT), which integrates improvements in **infrastructure**, traffic management, digital technologies and operations management, in order to contribute **to** improve public transport, improve the safe mobility of pedestrians and build a inclusive public transport system, with a particular focus on women, low-income groups and PWDs.
 - **Subcomponent 2.1: BRT Infrastructure:** This subcomponent will finance the construction and supervision of BRT infrastructure and associated facilities on selected BRT corridors and feeders, including segregated transit lanes, bus lanes,

stations, terminals, bus depots, road safety, non-motorized transport facilities, intersection improvements, parking management and lane loading, cityscape, renewable energy street lighting, open space improvements, and environmental design for violence prevention.

- **Subcomponent 2.2:** BRT Undercarriage: Vehicle requirement in opening year is expected to be 120, including 10% of off-road vehicles for maintenance each day. The proposed business model provides for private participation in the financing of rolling stock. The contractual arrangement(s) and contribution(s) to the bus operations will depend on the final structure of the concession and the distribution of risks.
 - **Subcomponent 2.3:** Digital BRT Systems: This component will support the digitization of key public transport business processes.
 - **Subcomponent 2.4:** BRT Services: This subcomponent will finance studies and services that enable the selection of the BRT operator(s), as well as the management and delivery of basic services and BRT feeders.
- **Component 3: Comprehensive Improvements for Safe Neighborhood Access and Corridor Integration (USD 65 Million).** This component will support investments in mobility in the project's areas of influence (in **addition** to selected BRT corridors) and access to low-income neighborhoods. This component will finance works, goods and services.
 - **Subcomponent 3.1: Street improvements to improve safe access to low-income neighborhoods:** This will include integrated investments in non-motorized infrastructure, paving **works**, drainage, renewable energy street lighting, road safety improvements, street furniture and green areas in strategic access roads to BRT corridor neighborhoods, with the aim of increasing climate resilience, public transport access to BRT corridor neighborhoods, and walkability and safety in neighborhoods.
 - **Subcomponent 3.2: Non-motorized transport facilities (NMT) in the AMM:** This activity aims to study and implement solutions that address mobility barriers for women and vulnerable groups in low-income neighborhoods in the project's area of influence. This will **include** analysis of mobility patterns and barriers for low-income women and other vulnerable groups.
 - **Subcomponent 3.3: Addressing Mobility Barriers for Women and Vulnerable Groups:** This activity aims to study and implement solutions that address mobility barriers for women and vulnerable groups in low-income neighborhoods in the project's area of influence. This will include analysis of mobility patterns and barriers for low-income women and other vulnerable groups.

- **Component 4: Project Management, Monitoring and Evaluation (5 Million).** This component will finance project management support during implementation, in line with World Bank policies, **includes** support to technical experts, fiduciary activities, monitoring and implementation of environmental and social **protection** measures, auditing of road safety projects, activities communication, **coordination** between all public and private implementing agencies, and monitoring and evaluation of project results, according to the agreed indicators described in the results framework.
- **Component 5: Contingent Emergency Response:** CERC will facilitate access to fast-track funding through reallocation of uncommitted **project** funds in the event of an eligible crisis or emergency. Specific details about this component (including activation criteria, eligible expenses, specific implementation arrangements and personnel) will form part of the Contingent Emergency Response Manual prior to implementation of CERC activities.

Project Funding

The project funds are distributed as shown in the table below.

Table: Distribution of project funds by components and subcomponents

PROJECT COMPONENTS	PROJECT COSTS	IDA	GOV	% FUNDING
Institutional and Regulatory Strengthening of Urban Transport and Professionalization of the Public Transport Industry	20.00	20.00	0	0
Comprehensive Public Transport Improvements	160.00	160.00	0	0
Comprehensive Improvements for Safe Neighborhood Access and Corridor Integration	65.00	65.00	0	0
Project Management, Monitoring and Evaluation	5.00	20.00	0	0
Contingent Emergency Response				
TOTAL	250.00	250	0	0

Main Project Beneficiaries

The main beneficiaries of the project are shown in the table below.

Table: Expected project beneficiaries and benefits

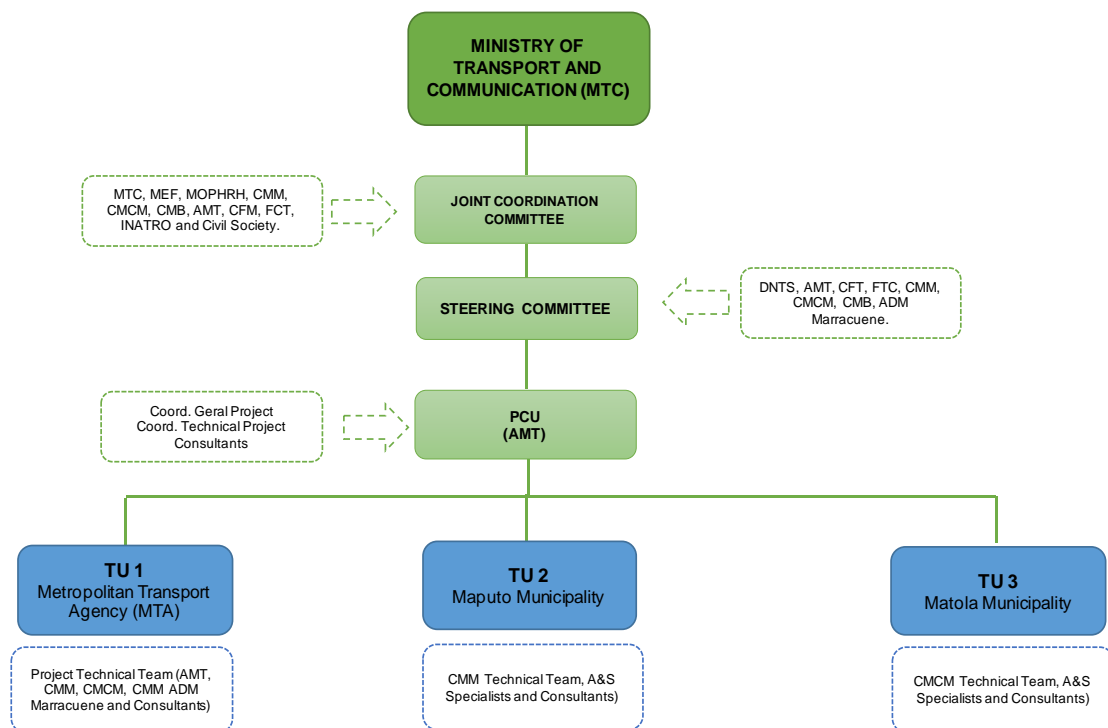
BENEFICIARIES	PROJECT BENEFITS
Government/municipal departments/	strengthening institutions to enable them to fulfil their legal duties in the field of urban transport;
Passengers	Faster and more reliable service; time and cost savings for the large proportion of travellers who rely on public transport; increased user satisfaction; Reduction of accidents;
Traffic in General	Reduction of congestion and accidents;
Pedestrians	Better walking capacity, safety;
Residents two runners	Reduction of noise and local atmospheric emissions; improving mobility and accessibility, especially for women, young people and the elderly and travellers with disabilities;
Women	Improved experience of plate passengers and "myloves" – which may include harassment of female passengers – for a professionally managed public transport service;
Cooperatives/ Associations	Strengthening contract management; formalization of plates;
Car supply industry	Opportunities for the supply and maintenance of vehicles of higher specifications and standards;
Private sector	Better access to today's business centres and retail companies; potential investment opportunities in the development of land adjacent to stations and terminals; development of innovative organization and financing mechanisms for the sector that will be more widely applicable.

Institutional Arrangements

The project benefits from a long and considerable experience of involvement of the World Bank, other donors and the private sector in infrastructure projects and urban development in general, including projects underway in Mozambique. The particular lessons learned to date of the implementation of interventions in urban areas and in the MMA will be incorporated into the design of the MMAUMP/BRT components and its various elements.

The Ministry of Transport and Communications (MTC) will be the ministry responsible for implementing the project, through the Metropolitan Transport Agency (AMT). A Project Coordination Unit (PCU) will be established to provide policy guidance and service planning. Together with the PCU, a Technical Unit (TU1) will be established to deal with technical issues for the development of the project, and in the Municipalities of Maputo and Matola, Technical Units (TU2 and TU3) will be established, with responsibility for leading the infrastructure aspect.

The Diagram below shows the general context and interrelationships between the entities described above.



General Development Context

More than 70% of the country's population depends on agriculture and subsistence fishing for a living, with women being the majority. 46.1% of the population lives in poverty which is analysed through various perspectives and using two main approaches, namely (i) basic consumption per person within a household; and (ii) related to access to goods and services with emphasis on education, health, housing and possession of durable goods. Rural areas tend to be even poorer (50.1%) than urban areas (37.4%). There is also greater poverty in people and households headed by women, children, the elderly, people with disabilities, illiterate people than those who are the opposite. And despite significant advances in recent years, the country still has a relatively low Financial and Digital Inclusion. This has the potential to interfere with the full achievement of the MMAUMP objectives.

The MMA is the most significant area in terms of concentration of economic and social activities, rapid growth of the main indicators (demographic, economic and social), complex structural changes such as interconnections between jurisdictions, which requires a modern mobility and public transport system and up to the challenges. The MMAUMP has elected the establishment of Transport Corridors as the backbone of its interventions and will establish a number of support systems including professionalisation of operators and other measures of involvement of both operators and transport users.

Potential Project Risks and Impacts

The WB developed an environmental and social risk assessment (ESRA) for the MMAUMP and classified it as High Risk by combining Substantial Risk from the environmental part and High Risk from the social part, according to the descriptions below. The main physical and procedural components with the potential to cause positive and/or negative impacts, which will require optimization measures (mainly positive ones) and prevention/avoidance, minimization, mitigation and compensation (negative ones) are mainly located around the three main components related to the project's external strip, namely: (i) Institutional and Regulatory Strengthening of Urban Transport and Professionalization of the Public Transport Industry; (ii) Comprehensive Public Transport Improvements, and (iii) Comprehensive Improvements for Safe Neighborhood Access and Corridor Integration.

The above components carry significant risks of (i) discrimination and exclusion of both operators and users of transport services, if concerted measures are not taken to avoid this and ensure that all people participate and make their voices, interests and concerns heard and that these are attended to; (ii) a significant potential for physical and economic displacement of people, families and other entities including their assets and ways of life, which comes mainly from the two physical components (2 and 3).

On the other hand, the mobility and transport subprojects themselves and the processes to which they are associated contain some potential for social disruption, which includes, in addition to the potential for physical and economic displacement with other potential negative impacts, of which the following stand out: (i) risk of exclusion of more vulnerable families; (ii) risk of Gender Based Violence (GBV) and Sexual Exploitation, Abuse and Harassment (EAS); (iii) risk of child labor exploitation; (iv) Risk of influx of labor and other occupational hazards; and (v) Risk of loss of natural and cultural heritage.

Training and Capacity

The success of the Project implementation will depend, among others, on the effective implementation of the environmental and social management measures outlined in the environmental and social instruments (ESMF, SEP, RPF and LMP) of the project, and technical capacities in the areas of risk assessment and management. and environmental and social impacts by all key stakeholders.

Training activities will be applied to project specialists (UCP and UTs), contractors and communities, with the purpose of establishing and strengthening capacities, in relation to the implementation of interventions in the activities associated with the project components. It will also include agency staff with experts on the environment and social, resettlement management and preparation of social assessments, preparation of instruments related to resettlement, as well as monitoring and evaluating activities supported by the project.

This process will be critical to the implementation of the QGAS and subsequent production of specific QAS documents for each subproject, such as EIAS/ESMP or PAR, as required, and the overall environmental and social performance of the project.

In the case of a project, whose environmental and social risk was classified as "High", the MTC is required to propose, adopt a training program in environmental and social risk management that should include the topics proposed in table 14, of this document. It should be noted that the capacity building strategy proposed for the project is divided into two levels (workers and communities), which is duly reflected in the PCAS, which contains clear, specific responsibilities assigned to each of the TUs, including the timetable for its implementation.

Grievance Redress Mechanism

All complaints and suggestions, both from project workers and those of the communities, related to non-compliance with the rules of access to goods and services promoted by the project, contracts, levels of payment/compensation, or expropriation of assets without compensation should be brought to the attention of the various levels of project management and their Subprojects - from the level of the Ten Houses to the Neighborhood, Community, districts, municipalities, relevant project employees, contractors and other suppliers of goods services to the project and be resolved – even if it is worked so that this does not occur. All complaints must be known to the PCU.

The objectives of the dialogue and complaints mechanism are as follows:

- Timely capture and registration of suggestion /complaint;
- Respond to questions/dissatisfactions and suggestions of beneficiaries/communities;
- Monitor the degree of dissatisfaction with the actions of the project and its subprojects;
- Monitor the profile of complaints and suggestions;
- Provide appeal mechanisms;
- Provisions to address civil courts or higher courts.
- Inform the average and higher levels of project management on the profile of complaints;
- Develop and improve ways of solving the different problems according to the categories created including openness to new problems.

The Grievance Redress Mechanism involves the following main steps/steps: (i) Step 1 - Receive and register the complaint; (ii) Step 2 - Recognize, evaluate and assign; (iii) Step 3 - Prepare the proposed answer; (iv) Step 4 - Communicate the proposed response to the complainant and seek agreement on the response; (v) Step 5 - Implement the response to resolve the complaint; (vi) Step 6 - Review the response if unsuccessful; and (vii) Step 7- Terminate or forward the complaint/suggestion.

If no amicable solution is reached the previous steps, pap may appeal to provincial/district/municipal courts. They will deal with the matter within the molds and deadlines of judicial proceedings of the same nature.

Gender Based Violence

Given its sensitivity and need for confidentiality, it is suggested that cases of Gender-Based Violence (GBV) be transmitted directly from the affected person to trained and duly identified entities, as may be the case with professional providers of contracted services, which with support from local/community leaders, including local NGOs and CBOs dedicated to working on this matter, will proceed with it. Compliance with BM guidelines on this matter as captured in instruments such as the latest technical notes (WB, April 2020) should be consistent.

Project Environmental and Social Management Procedures

The E&S management will be coordinated through the UCP, which will have the following responsibility:

- Take care of the complementary actions related to the A&S procedures in the different stages of the works.
- Act in an articulated and integrated way with the UTs and their coordination.
- Maintain an information and communication system with partner agents, stakeholders in the Project, aiming to promote bilateral access channels to information.
- Train municipal teams and other partner agents in NAS procedures, as well as in institutional strengthening actions.
- Facilitate and support the action of institutional articulation and programming of WB supervision missions.

The management of environmental and social impact will be developed taking into account 4 phases, namely: i. preparatory phase; ii. Formatting and E&S management; iii. Construction and implementation of subprojects; and iv. Monitoring and Evaluation of established measures, including environmental audits.

Support and support actions for the elaboration of Public Consultations, aiming to expand the opportunity for society to participate in the elaboration and improvement of the Project; comments, suggestions, criticisms, proposals and recommendations will be processed by the UCP and published on the Project website, for monitoring by the interested public. Including case engine management.

Ensure the incorporation of and all guidelines and action plans from the environmental area in the Public Works Contract Notice, with the explicit inclusion of A&S clauses, with the obligation to comply with the A&S supervision routines of works, as detailed in the Guide.

The budget for the implementation of this ESMF is estimated at US\$ 3.090.000.00. This figure covers capacity building, monitoring of the ESMF, salaries for environmental and social specialists, annual audit/reviews of the ESMF, implementation of the GRM and end-of-project assessment.

LISTA DE ABREVIATURAS

AIA	Avaliação de Impacto Ambiental
AIAS	Avaliação de Impacto Ambiental e Social
ADI	Associação de Desenvolvimento Internacional
ANAC	Administração Nacional das Áreas de Conservação
ANE, IP	Administração Nacional de Estradas, Instituição Pública
ARA	Administração Regional de Águas
A&S	Ambiental e Social
AT	Assistência Técnica
BM	Banco Mundial
BRT	Transito Rapido dos Autocarros (Bus Rapid Transit)
CC	Código de Conduta
CFI	Corporação Financeira Internacional (IFC)
CCD	Conselho Consultivo Distrital
CMM	Conselho Municipal da Cidade de Maputo
CR	Constituição da República
DM	Distrito Municipal
DASS	Directrizes de Ambiente, Saúde e Segurança
DNAAS	Direcção Nacional de Abastecimento de Água e Saneamento
DINAB	Direcção Nacional do Ambiente
DINOTER	Direcção Nacional de Ordenamento do Território e Reassentamento
DPDTA	Direções Provinciais de Desenvolvimento Territorial e Ambiente
DNE	Direcção Nacional de Energia
DNGRH	Direcção Nacional de Gestão de Recursos Hídricos
DUAT	Direito de Uso e Aproveitamento de Terra
EAS	Estudo Ambiental Simplificado
EAS/AS	Exploração e Abuso Sexual e Assédio Sexual
EDM	Electricidade de Moçambique
EIAS	Estudo de Impacto Ambiental e Social
EMMAI	Estratégia de Atualização dos acordos informais
EPI	Equipamento de Protecção individual
FAO	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura
FAAS	Formulário de Avaliação Ambiental e Social

FIAP	Formulário de Informação Ambiental Preliminar
FIPAG	Fundo de Investimento e Património do Abastecimento de Água
GEE	Gases de Efeito de Estufa
GoM	Governo de Moçambique
IFs	Intermediários Financeiros
INSS	Instituto Nacional de Segurança Social
M&A.	Monitoria e Avaliação
MEF	Ministério de Economia e Finanças
MTA	Ministério da Terra e Ambiente
MITADER	Ministério de Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural
MoP	Manual de Operações do Projecto
MOPHRH	Ministério das Obras Públicas Habitação e Recursos Hídricos
MAEFP	Ministério de Administração Pública e Função Pública
MDR	Mecanismo de Diálogo e Reclamações
NAS	Norma Ambiental e Social
OLC	Oficial de Ligação da Comunidade
OMS	Organização Mundial da Saúde
OT	Ordenamento Territorial
ONGs	Organizações não-governamentais
ONU-Habitat	Programa de Assentamentos Humanos das Nações Unidas
PAE	Plano de Acção de Emergência
PAR	Plano de Acção de Reassentamento
PARA	Planos de Acção de Reassentamento Abreviados
PARPA	Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta
PCAS	Plano de Compromisso Ambiental e Social
PAPs	Pessoas Afectadas pelo Projecto
PDO	Objectivo de Desenvolvimento do Projecto (em inglês "Project Development Objective")
PEA	População Economicamente Activa
PEOT	Planos Especiais de Ordenamento do Território
PEPI	Plano de Envolvimento das Partes Interessadas
PFIs	Instituições Financeiras Participantes
PGAS	Planos de Gestão Ambiental e Social

PGSS	Plano de Gestão de Saúde e Segurança
PGU	Plano Geral de Urbanização
PIB	Produto Interno Bruto
PGMO	Procedimento de Gestão de Mão-de-Obra
PGT	Plano de Gestão de Transporte
PMUAMM	Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo
PNDT	Plano Nacional de Desenvolvimento Territorial
QAS	Quadros Ambiental e Social
QGAS	Quadro de Gestão Ambiental e Social
QPR	Quadro de Políticas de Reassentamento
PAR	Plano de Acção de Reassentamento
RIAS	Risco e Impacto Ambiental e Social
RSU	Resíduos Sólidos Urbanos
SGAS	Sistema de Gestão Ambiental e Social
SIG	Sistema de Informação e Gestão
SPA	Serviços Provinciais de Ambiente
SPI	Serviços Provinciais de Infraestruturas
STI	Sistema de Tecnologia e Gestão
TdR	Termos de Referência
UIP	Unidade de Implementação de Projectos
UNFCCC	Convenção Sobre Mudanças Climáticas
USAID	Agência para o Desenvolvimento Internacional
ZPP	Zona de Protecção Parcial

1. INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTO

O subsector de transportes urbanos é um dos que tem estado a apresentar-se como um significativo entrave ao harmonioso desenvolvimento social, económico e ambiental da grande maioria dos centros urbanos em Moçambique. Isso tende a ter maus reflexos sobre o dia-a-dia das pessoas, famílias e comunidades, viabilidade dos negócios e rendimentos, saúde, educação e segurança das pessoas, a sua comodidade, conforto e até dignidade humana.

A designada Área Metropolitana de Maputo (AMM), que, presentemente, compreende a Cidade de Maputo e as cidades e os distritos circundantes da Matola, Boane e Marracuene, encerra, se não a maior parte, muitos desses entraves e da vasta série de problemas relacionados.

A AMM é o maior complexo urbano de todo o país. Entre 2007 e 2017 a área viu a sua população aumentar em cerca de 60%, passando de 1,9 milhões para 3,1 milhões e prevê-se que aumente para quase 4,0 milhões até 2035. Com 3.173,4 habitantes por km² a Cidade de Maputo é a mais densamente povoada do país, o que no plano nacional é seguido directamente pela província de Maputo (96,3 hab/ km²), que é a província em que se situam os distritos e municípios circundantes, i.e. Matola, Boane e Marracuene, que definem a AMM (INE, 2017).

Os desenvolvimentos acima citados têm estado associados a significativas necessidades de ajustar os vários sistemas de disponibilização de bens e serviços às pessoas, comunidades, organizações de negócios e outros utentes e interessados que muitas vezes vão para além da simples expansão ou crescimentos numéricos. Passa por reformas no quadro institucional, nos sistemas e modelos de gestão, participação, implementação, monitoria e avaliação. Referência pode ser feita a sectores tais como (i) educação e saúde; (ii) abastecimento de água e saneamento; (iii) energia; (iv) estradas; (v) mercados; etc em que a área da AMM se tem estado a desdobrar na procura de soluções inovadoras e viáveis, que respondam à complexidade dos desafios. E tal como se vai notar ao longo deste documento isso estende-se aos sistemas de transporte e mobilidade no cumprimento dos vários objectivos económicos, sociais, ambientais, de saúde e segurança que passam por este subsector.

Tal como é intenção e é de esperar o PMUAMM terá impactos benéficos em matéria de expansão de acesso a serviços de transporte urbanos de qualidade e poderá contribuir para a resolução de muitos problemas estruturais relacionados com este subsector. Isso deverá ter reflexos sobre o aumento da produção e produtividade e sobre a melhoria da qualidade dos bens e serviços dependentes da mobilidade e transporte e em última análise na diminuição da pobreza e aumento da inclusão social e bem-estar geral das pessoas, famílias, comunidades estabelecidas nas áreas de actuação do projecto, no estatuto da mulher, das crianças e dos jovens e não só.

O Governo de Moçambique (GoM), actualmente, está a elaborar o Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo (invariavelmente referido por “PMUAMM” ou “Projecto”), que se encontra sob a tutela do Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), com objectivo de melhorar a mobilidade e acessibilidade ao longo do corredor seleccionado na Área Metropolitana de Maputo. O projecto aproveitará a experiência adquirida na implementação do Conselho Municipal de Maputo (CMM), para apoiar uma

série de subprojectos, a serem identificados por potenciais beneficiários que abordarão as cadeias de valor seleccionadas.

Este Projecto concorre para o financiamento do Banco Mundial (BM) por meio de Financiamento de Projectos de Investimento (FPI), sendo necessária à sua concepção e execução de acordo com o Quadro Ambiental e Social (QAS) do Banco Mundial.

O projecto será implementado pelo Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), sob coordenação da Agência Metropolitana de Maputo (AMM). A AMM, será responsável pela gestão operacional com responsabilidades fiduciárias e componente ambiental e social do projecto. O capítulo 2 é apresentado com mais detalhe o arranjo institucional do Projecto.

O projecto, compreende quatro componentes: (i) Componente 1 - Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria de Transporte Público (ii) Componente 2 - Melhorias Abrangentes nos Transportes Públicos; (iii) Componente 3 - Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores; (iv) Componente - Gestão, Monitoria e Avaliação do Projecto; e (v) Resposta a Emergências Contingente.

Devido ao escopo e à natureza das actividades das componentes (C2 e C3) que serão realizadas durante construção e operação do projecto, a classificação de risco é alta, recomendando deste modo a elaboração de uma série de instrumentos necessários de acordo com o Quadro Ambiental e Social do BM.

O Quadro Ambiental e Social do Grupo Banco Mundial requer a preparação de um instrumento que análice os riscos e impactos do projecto, designadamente um Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS), quando este representa um programa e/ou uma serie de subprojectos, e os riscos e impactos não podem ser determinados sem que o programa ou subprojecto sejam identificados.

O QGAS visa assegurar que os subprojectos sejam implementados de uma forma sustentável em termos ambientais e sociais. Desta forma, o QGAS define os princípios, regras, diretrizes e procedimentos para avaliar os riscos e impactos socioambientais. Inclui uma identificação de potenciais riscos e impactos ambientais e sociais dos subprojectos, define procedimentos para avaliação de riscos e impactos ambientais e sociais, e contém medidas de mitigação para reduzir, mitigar e/ou neutralizar os riscos e impactos adversos, assim como informações sobre a agência ou órgãos responsáveis pelo projecto, incluindo sua capacidade de gerir os riscos e impactos socioambientais. Contém ainda informações adequadas sobre a área em que se estima que os subprojectos sejam localizados, incluindo possíveis vulnerabilidades ambientais e sociais e, sobre os possíveis impactos e possíveis medidas de mitigação a utilizar, definindo os arranjos institucionais necessários, capacitação e orçamento para implementação de tais medidas.

Os outros instrumentos preparados para a Avaliação Ambiental e Social do projecto (AAS) incluem:

- Quadro de Política de Reassentamento (QPR) preparado para orientar o desenvolvimento de planos de reassentamento específicos do local a serem preparados durante a implementação do Projecto ou Subprojectos.
- Plano de Envolvimento das Partes Interessadas (PEPI) para orientar os protocolos de comunicação e consulta pública e mecanismos de reclamações.
- Procedimentos de Gestão da Mão-de-Obra (PGMO) para orientar o(s) contratado(s) e/ou subcontratado(s) sobre tratamento justo, não discriminação e promoção da igualdade de oportunidades dos trabalhos do projecto, incluindo saúde e segurança.
- Plano de Compromisso Ambiental e Social (PCAS) para orientar o Mutuário (ou seja, o Governo de Moçambique), contratante(s) e subcontratado(s) a cumprirem integralmente a gestão ambiental e social e as cláusulas estabelecidas em todos os instrumentos preparados para o Projecto.
- A Avaliação Social (AS) fornece uma estrutura para o Cliente, Contratada(s) e subcontratada(s) para incorporar participação e análise social na concepção e entrega de operações assistidas pelo Banco (ou seja, Programas, Projectos, intervenções e/ou actividades).
- Violência Baseada no Género (VBG)/ Exploração e Abuso Sexual (EAS)/ Assédio Sexual (AS) e Avaliação de Riscos e Plano de Ação para identificar os riscos de VBG/EAS/AS na área do projecto e como mitigá-los.

1.2 OBJECTIVOS DO QUADRO DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL – QGAS

O principal objectivo do Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS) é fornecer procedimentos gerais, directrizes e metodologias como uma estrutura para a avaliação, gestão e monitoria dos riscos e impactos ambientais e sociais do PMUAMM. O QGAS ajudará a estabelecer um mecanismo para sistematicamente identificar, prever, avaliar e gerir os riscos e impactos ambientais e sociais benéficos e adversos das actividades do projecto, definir medidas de melhoria para impactos benéficos e recomendar e implementar medidas de mitigação para impactos adversos para cumprir com a exigência das políticas e leis nacionais e das Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial. Os objectivos específicos do QGAS são:

- Estabelecer os critérios de exclusão e de elegibilidade dos subprojectos a serem financiados e procedimentos de triagem, avaliação, aprovação, implementação, monitoria e avaliação.
- Identificar e estabelecer procedimentos e metodologias para avaliação, gestão e monitoria ambiental e social, revisão, aprovação e implementação de actividades a serem financiadas no âmbito do projecto.

- Identificar e avaliar, gerir e monitorar possíveis impactos ambientais e sociais para futuros investimentos/actividades a serem realizados no âmbito do PMUAMM.
- Especificar papéis e responsabilidades, e propor procedimentos e estruturas de relatórios necessários, para gerir e monitorar preocupações ambientais e sociais relacionadas aos investimentos do projecto.
- Identificar formação, capacitação e assistência técnica necessárias para garantir a implementação das disposições do QGAS.
- Fornecer toda informação e necessidades de recursos financeiros e humanos necessários para a implementação do QGAS.
- Identificar a necessidade de desenvolvimento de ferramentas suplementares para a gestão dos impactos identificados, tais como o Quadro da Política de Reassentamento e outras.

1.3 METODOLOGIA USADA PARA DESENVOLVER O QGAS

A elaboração do QGAS obedeceu aos procedimentos preconizados para tal, nomeadamente as 4 fases: i. Revisão da literatura necessária para a elaboração do instrumento; ii. Harmonização e aprovação do documento com BM; iii. Consultas públicas com as PIAs da AMM (Município de Maputo, Município da Matola, Município de Boane e Distrito de Marracuene), entre os dias 14 a 29 de Dezembro de 2021; e (iv) Harmonização dos comentários das consultas na revisão final do documento. A descrição de cada etapa encontra-se adiante.

As condições de linha de base biofísicas e sociais existentes foram coletadas por meio de revisão de desktop usando fontes secundárias. As metodologias empregadas para preparar este QGAS são:

- Identificação dos riscos e impactos prováveis associados às intervenções e avaliação preliminar da sua significância.
- Identificação de medidas de mitigação genéricas apropriadas para os possíveis riscos e impactos ambientais e sociais positivos e negativos prováveis; e
- Compilação do plano genérico de gestão e monitoramento para abordar os impactos durante as fases das actividades do projecto.

1.3.1 Revisão da Literatura Necessária

Nesta fase foi necessário organizar a literatura relevante nomeadamente a legislação, as políticas e directrizes ambientais e sociais para o projecto, incluindo as Normas Ambientais e Sociais do BM e as directrizes e notas essenciais. Foram igualmente analisadas as documentações dos projectos passados implementados em Moçambique, com especial atenção em Maputo para a análise das boas práticas e lições aprendidas. Este processo contribuiu para análise do seguinte:

- QGAS de projectos similares financiados pelo BM.
- Políticas, leis, procedimentos, estruturas regulatórias e administrativas de Moçambique para determinar os requisitos legais relevantes para o projecto.
- Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial e determinar a sua aplicabilidade ao projecto.
- Documentos relacionados ao PMUAMM, já elaborados, como a Ajuda memória Project Information Document (PID), ESRS Concept Stage, e documentos de projectos similares desenvolvidos na mesma área do projecto ou em outros locais.
- Documentos sobre a caracterização biofísica e socioambiental da área do projecto. O principal objectivo será reunir informações de alto nível sobre condições do ambiente biofísico e situação social da área do projecto, e, possivelmente, destacar questões ambientais e sociais que já estão em andamento na área.

1.3.2 Consultas Participativas

De modo a garantir a execução das actividades foi criada uma equipa para a condução das consultas com a responsabilidade de divulgar obedecendo os requisitos necessários através dos seguintes canais: jornal notícias, notas e ofícios para instituições, organizações e indivíduos e redes sociais. As consultas foram realizadas durante a fase de preparação do projecto (entre os dias 14 a 29 de Dezembro de 2021), com as diferentes partes interessadas e investidores, durante a elaboração e conclusão do primeiro draft do presente documento.

Tendo em conta a situação da pandemia da COVID-19, as consultas foram planeadas para ocorrerem através do sistema on-line e presenciais (nos municípios e distritos) em grupos não superior a 50 pessoas, obedecendo as recomendações de prevenção da pandemia estabelecidas pela OMS, MISAU e Nota do BM sobre medidas de prevenção da COVID-19.

Os grupos-alvos foram instituições chaves do Governo de Moçambique, as organizações não-governamentais, as pessoas interessadas e afectadas nos Municípios e Distritos de abrangência do projecto. Durante a realização das consultas será verificada a aderência do grupo-alvo. Em anexo VI, à versão final do QGAS, serão apresentadas as actas com informação detalhada das consultas participativas realizadas.

1.3.3 Elaboração da Versão Final

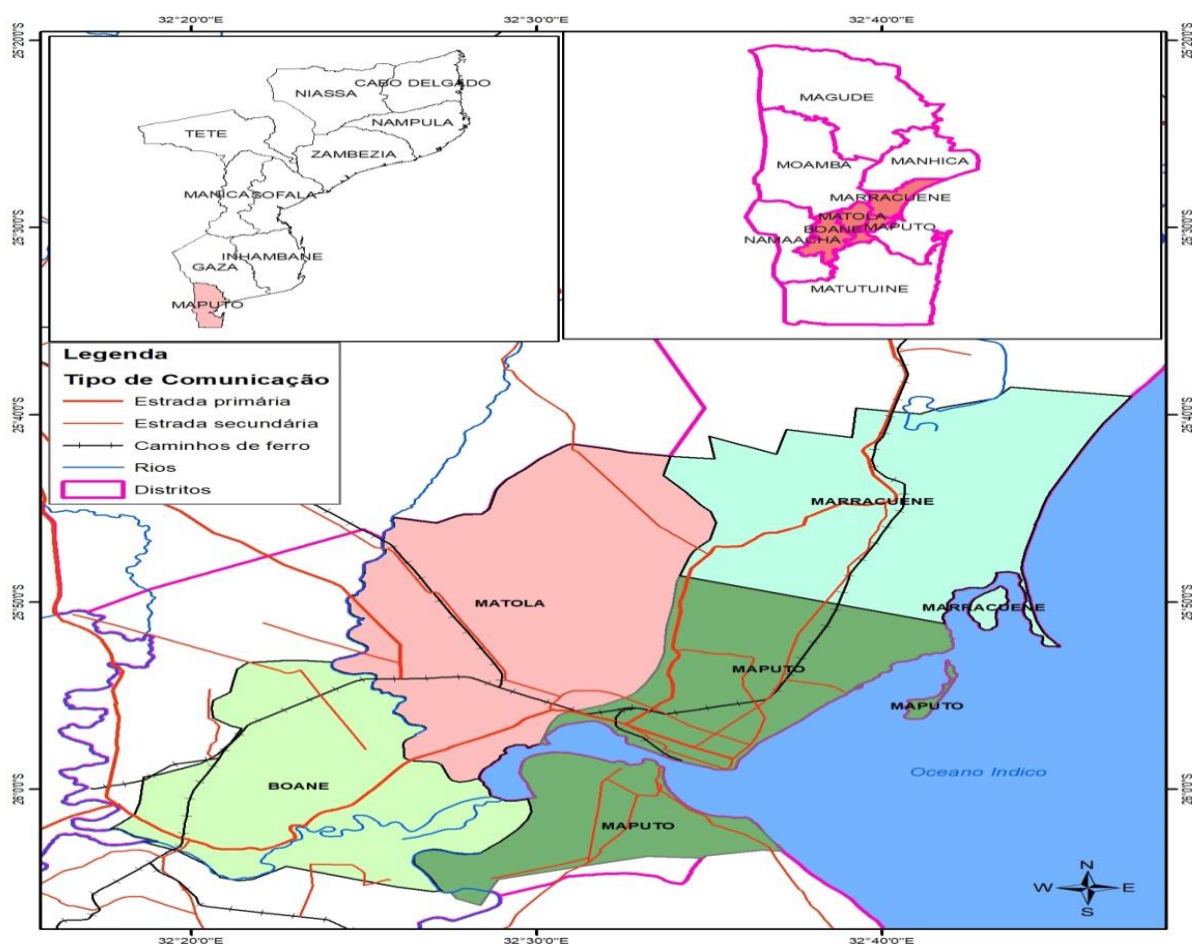
Após a realização da consulta participativa, foram harmonizadas nos instrumentos todas as questões relevantes para o projecto e submetido para a aprovação definitiva do documento. Igualmente o documento na sua versão final será publicado na página eletrónica do MTC, CMM e na página electrónica do Banco Mundial para a sua consulta. O QGAS na sua versão preliminar para consulta será divulgado na internet, no website da associação dos Municípios (www.anamm.org.mz).

2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO E ARRANJOS INSTITUCIONAIS

2.1 LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DO PROJECTO

O projecto proposto será desenvolvido na Área Metropolitana de Maputo (AMM). A AMM localiza-se na zona Sul de Moçambique concretamente nas margens da baía de Maputo (com exceção do distrito de Boane) nas seguintes coordenadas geográficas: latitude 25°58'S e longitude 32°35'E. Igualmente a AMM é composta por: i. Cidade de Maputo; ii. Cidade da Matola; iii. Município de Boane e Distrito de Marracuene. A área metropolitana de Maputo possui uma extensão de aproximadamente 2159 km² e uma população de aproximadamente 3 000 000 habitantes (de acordo com os dados da INE referente ao Censo 2017).

Figura 1: Limites da Área Metropolitana de Maputo



Fonte: MTC, 2021

Para uma melhor percepção sobre a área de intervenção do projecto, abaixo são apresentadas as características físicas (localização) de cada município ou distrito.

- Cidade de Maputo

A cidade de Maputo localiza-se a oeste da baía de Maputo (oceano Índico) concretamente na latitude 25°49'09" e longitude 33°00'00" com uma extensão de aproximadamente 300 km² (com um total de 1 101 170 habitantes), fazendo fronteira a norte com o distrito de Marracuene, a noroeste e oeste com o Município da Matola, a oeste com o distrito de Boane e a Sul com o distrito de Matutuine. A cidade de Maputo subdivide-se em 7 Distritos Municipais (DM) e 61 Bairros. Os DMs da cidade de Maputo são: i. KaMpfumu, ii. Nhlamankulu, iii. kaMaxakeni, iv. kaMavota, v. kaMubukwana, vi. kaTembe e kaNyaka.

- Cidade da Matola

A cidade da Matola localiza-se na Província de Maputo nas seguintes coordenadas, latitude 25°57'43"S e longitude 32°27'32"E com uma superfície de 827 km² e uma população de aproximadamente 150 644. A cidade da Matola faz fronteira a Norte com o Distrito de Moamba, a sul com a cidade de Maputo e Distrito de Boane, a este com o Distrito de Marracuene e cidade de Maputo e oeste o distrito de Boane. A cidade dista a aproximadamente 15 km da cidade capital.

- Distrito de Marracuene

O Distrito de Marracuene localiza-se na Província de Maputo nas coordenadas latitudes 25°73'94" S e longitude 32°67'44" E, com uma área total de 666 km² (com 230.530 habitantes), fazendo fronteira a norte com o Distrito de Manhiça, a sul com a cidade de Maputo, a este com o Oceano Índico e a Oeste com o Distrito de Moamba. A sede do Distrito de Marracuene dista a aproximadamente 26 km da cidade capital.

- Distrito de Boane

O Distrito de Boane localiza-se no extremo sul da Província de Maputo nas seguintes coordenadas: latitude 26°02'36" e longitude 32°19'36" com uma extensão de 820 km² (população estimada em 210 498 habitantes), fazendo fronteira a norte com o Distrito de Moamba, a oeste e sudoeste com o distrito de Namaacha, a sul como distrito de Matutuine e a Leste com o Município da Matola. A sede do distrito de Boane localiza-se a aproximadamente 40 km da cidade capital e 20 km da cidade da Matola.

2.2 OBJECTIVO DO PROJECTO

O Objectivo de Desenvolvimento do Projecto é melhorar a mobilidade e acessibilidade ao longo de corredores seleccionados na Área Metropolitana de Maputo. Espera-se que a realização do PDO seja avaliada usando os seguintes indicadores-chave de resultado:

- Pessoas que beneficiam diariamente da melhoria da mobilidade urbana no corredor BRT seleccionado na Área Metropolitana de Maputo (Número, sexo desagregado).
- Número de pessoas com acesso a transporte público de melhor qualidade e segurança no corredor BRT seleccionado (Número).
- Avaliação satisfatória do sistema BRT pelos usuários do transporte público (percentagem, desagregado por gênero).
- Pessoas que se beneficiam de estradas resilientes ao clima melhoradas nas estradas de acesso aos bairros (Número).

Estudos diversos incluindo o mais recente Plano Director do Transporte Urbano Integrado do Grande Maputo (2014)¹ confirmam que para poderem sustentar o ritmo de crescimento económico mais elevado, as zonas urbanas em geral e em Moçambique, com destaque para a AMM, precisam de desenvolver sistemas de transportes integrados com políticas de desenvolvimento urbano, que possam conduzir a uma melhoria das acessibilidades urbanas, a um melhor desempenho do sector dos transportes o que inclui a gestão das externalidades (emissões, congestionamentos e acidentes rodoviários e ferimentos). A saúde e a competitividade de uma economia têm fortes relações com os sistemas de mobilidade e transporte enquanto garantes da boa utilização do tempo e do dinheiro, mas também da salvaguarda de outros aspectos tais como saúde ambiental, comodidade e dignidade.

O estudo da JICA em 2014, acima referido, revela que a AMM comporta cerca de 3,2 milhões de viagens por dia que se distribuem da seguinte forma em termos de propósito: (i) viagens de e para casa (46,7%), (ii) viagens ao trabalho e de volta (22,2%), (iii) viagens à escola e de volta (14,5%). Factores vários explicam que a maioria das viagens (i) não seja motorizada (i.e. é feita principalmente a pé), o que representa 46%. Entre viagens motorizadas, os chamados (ii) “chapas”, incluindo as carrinhas de caixa aberta (vulgo “My Love”), que nos anos mais recentes têm estado a ganhar certa expressão, que transportam quase 60% dos viajantes; (iii) grandes autocarros 18%; (iv) e carro/táxi particular 19%. Os restantes (v) 3% são transportados por camiões, caminhos-de-ferro e ferryboat. Todo este sistema de transporte ocorre no contexto de uma mistura de modos regulamentados/formais e não regulamentados/informais e de uma combinação de operadores públicos e privados e encerra muitas deficiências.

Como resultado das deficiências do sistema de transporte e sua falha em oferecer conveniência e comodidade, mas também por outras razões, nos últimos 15-20 anos também se tem estado a notar um significativo crescimento do uso de carros privados, normalmente importados usados (vulgo 2.^a mão) do Japão e do Médio Oriente. Para além dos custos elevados por utente, emissões e outros problemas esta modalidade de transporte agrava os congestionamentos e riscos de acidentes nas vias públicas incluindo colocar excessiva pressão sobre as já subdimensionadas áreas de estacionamento em vários pontos da AMM.

¹ JICA (2014) Comprehensive Urban Transport Masterplan for the Greater Maputo.

Com vista a desenvolver soluções para o leque de problemas que se colocam o projecto irá complementar os investimentos no Projecto de Transformação Urbana de Maputo (P171449) que visa melhorar as infraestruturas urbanas e reforçar a capacidade institucional de urbanização sustentável em Maputo. Do ponto de vista físico a intervenção centralizadora e que deverá estabelecer sistemas de suporte soft e hard diversos em seu redor para materializar o quadro geral perseguido designa-se por Bus Rapid Transit (BRT) que também se pode traduzir por Circulação Rápida de Autocarro.

O sistema baseia-se no trabalho analítico da Mobilidade Urbana Sustentável e participação do Sector Privado no Projecto Grande Maputo (P171048) através do investimento em infraestruturas urbanas e da melhoria da mobilidade urbana que apoie a melhoria do sistema metropolitano de transportes urbanos, bem como a Avaliação de Segurança Rodoviária recentemente concluída, para apoiar a concepção de transportes urbanos mais seguros na Área do Grande Maputo.

2.3 COMPONENTES DO PROJECTO, CUSTOS E BENEFICIÁRIOS

2.3.1 Componentes do Projecto

O projecto assenta em quatro principais componentes e respectivas subcomponentes que se resumem na tabela 1, abaixo.

Tabela 1: Componentes do Projecto

COMPONENTES	SUBCOMPONENTES	FINANCIAMENTO (USD)	ACTIVIDADES/ PROGRAMAS
Componente 1: Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria de Transporte Público	NA	20,000,000.00	Este componente financiará assistência técnica (AT) e capacitação em apoio a instituições e regulamentações fortalecimento no transporte urbano, política e planeamento estratégicos e profissionalização e informal de operadoras.
	Subcomponente 1.1: <i>Apoio ao Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano nos Níveis de Governo Nacional, Metropolitano, Municipal e Local.</i>	NA	Este subcomponente financiará programas de assistência técnica e capacitação, incluindo, entre outros: <ul style="list-style-type: none"> • Aperfeiçoamento do Quadro Institucional para a Mobilidade Urbana na AMM: esta AT abordará as deficiências identificadas na estrutura metropolitana, em particular as relações entre os Municípios e a AMT, e a sobreposição de mandatos metropolitanos e municipais para planeamento, regulação e gestão de serviços de transporte. Ele apoiará o aprimoramento do marco legal para melhor coordenação da mobilidade urbana; a especificação dos arranjos institucionais entre os níveis local, metropolitano e central; e o desenvolvimento dos protocolos de trabalho e mecanismos de coordenação. • Aprimoramento do Marco Regulatório do Transporte Público: esta TA apoiará o planeamento e o estabelecimento de um sistema integrado de transporte público

COMPONENTES	SUBCOMPONENTES	FINANCIAMENTO (USD)	ACTIVIDADES/ PROGRAMAS
			<p>metropolitano, conforme definido no Decreto AMT, incluindo, entre outros: revisão e implementação de melhorias regulatórias relacionadas para racionalizar a prestação de serviços de transporte público e fortalecer a gestão das operações de transporte público ; fortalecer os arranjos contratuais e estabelecer normas e procedimentos para monitorar as cooperativas; fortalecer a regulação, qualidade e segurança dos modais informais; etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacitação em transporte urbano: esta atividade financiará a capacitação em transporte urbano em dois níveis: (i) Programa de capacitação para funcionários do setor público nos níveis de governo nacional, metropolitano, municipal e local. O programa de capacitação terá como alvos treinamentos executivos e técnicos; e (ii) Programa Jovens Profissionais (YPP) em Mobilidade Urbana em parceria entre a AMT/MTC e a Universidade Eduardo Mondlane. Este programa incluirá um grupo multidisciplinar de jovens profissionais. O currículo se concentraria em múltiplos aspectos relacionados ao planeamento, regulação e administração pública no transporte urbano. Este programa terá um forte foco em trazer mulheres para o setor, abordando suas barreiras específicas de entrada. Os programas de capacitação sob este subcomponente

COMPONENTES	SUBCOMPONENTES	FINANCIAMENTO (USD)	ACTIVIDADES/ PROGRAMAS
			explorarão o transporte urbano em nível técnico e executivo,
	<i>Subcomponente 1.2. Preparação e Implementação de Um Programa de Profissionalização dos Operadores Formais e Informais Existentes ao Longo do Corredor do Projecto.</i>	NA	Esta subcomponente se concentrará em operadores dentro ou relacionados ao corredor de BRT. Esta abrangerá proprietários, gerentes, técnicos, supervisores, motoristas e artesãos. Além disso, fornecerá treinamento e transferência de know-how em áreas como análise e gestão de negócios e financeiros, gestão de operações, qualidade de serviço, otimização de recursos, habilidades de direção segura e eficiente em combustível, atendimento ao cliente, planeamento e técnicas de manutenção, gestão de eficiência de combustível e uso de sistemas de suporte de Tecnologia de Informação/Sistema de Tecnologia de Informação.
Componente 2: Abrangente Melhorias nos Transportes Públicos	NA	160,000,000.00	Esta componente usará uma abordagem integrada e abrangente para melhorar os serviços e a infraestrutura de transporte público, melhorar a mobilidade segura dos pedestres e fortalecimento na gestão geral das vias públicas ao longo dos corredores prioritários. O corredor “núcleo” do Bus Rapid Transit (BRT) compreende um troço central de 19 km que se estende do Anjo Voador no Centro da Cidade de Maputo à Praça da Juventude em Magoanine e à Praça Missão Roque, passando

COMPONENTES	SUBCOMPONENTES	FINANCIAMENTO (USD)	ACTIVIDADES/ PROGRAMAS
			<p>pela Praça dos Trabalhadores, Av. Acordos de Lusaka, Av. das Forças Populares de Libertação de Moçambique (F.P.L.M.), Av. Julius Nyerere e Av. Maria Lurdes Mutola.</p>
	<p>Subcomponente 2.1: Infraestrutura e Veículos de BRT.</p>	<p>NA</p>	<p>Esta subcomponente financiará:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construção e supervisão da infraestrutura de BRT e instalações associadas nos corredores de BRT selecionados, incluindo: vias segregadas, corredores de autocarros, estações, terminais, depósitos de autocarros e melhorias de segurança rodoviária, incluindo pontos de passagem seguros, passarelas e sinalização para pedestres, transporte não motorizado instalações como passeios e ciclovias, ambientes seguros e com velocidade apropriada, melhorias de interseção, paisagem urbana, iluminação pública, melhorias em espaços abertos. • Material rodante de BRT. Os arranjos contratuais e as contribuições para as operações de autocarros dependerão do tipo de PPP e podem incluir bens, serviços, obras e / ou uma contribuição definida (como financiamento do déficite de viabilidade). • Finalização de estudos e serviços de assessoria de transações possibilitando a seleção da (s) operadora (s), bem como gestão da implantação do BRT, Plano de Gestão Social incluindo suas

COMPONENTES	SUBCOMPONENTES	FINANCIAMENTO (USD)	ACTIVIDADES/ PROGRAMAS
			<p>ações para mitigar a violência de gênero e ações para melhorar mobilidade das mulheres e opções de participação econômica, Plano de Comunicação e Consulta.</p>
	<p>Subcomponente 2.2: Sistema BTR.</p>	<p>NA</p>	<p>Esta subcomponente financiará:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistemas de informação do viajante, incluindo planeador de viagem, sistema de informação em tempo real, mapas e informações impressas e serviço de suporte ao cliente. • Sistema de gestão de autocarros, incluindo implementar o Sistema de Tecnologia de Informação. (STI) / Sistema de Informação e Gestão (SIG) para localização automática de veículos e gestão de operações, programação de tripulação e autocarros, depósito e gestão de manutenção, gestão de contrato de serviço, monitoria de segurança, bem como sistema de alerta precoce que permitirá uma resposta proactiva a desastres naturais, antes de eventos climáticos extremos, permitindo uma gestão de emergência oportuna e estrategicamente eficiente e a execução informada de planos de resposta a emergências. • Sistemas de negócios.
<p>Componente 3: Melhorias Abrangentes Para Acesso</p>	<p>NA</p>	<p>65.000.000.00</p>	<p>Esta componente fornecerá medidas de infraestrutura de apoio abrangendo as áreas de influência do projeto (além dos corredores de BRT</p>

COMPONENTES	SUBCOMPONENTES	FINANCIAMENTO (USD)	ACTIVIDADES/ PROGRAMAS
Seguro aos Bairros e Integração de Corredores			selecionados) e acesso aos bairros. Este componente financiará: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Melhorias nas ruas para melhorar o acesso seguro aos bairros.</i> Isso incluirá investimentos integrados para aumentar a resiliência climática, o acesso por transporte público aos bairros do corredor BRT e para melhorar a mobilidade e a segurança nos bairros.
Componente 4. Gestão, Monitoria e Avaliação de Projetos	NA	5,000,000.00	Esta componente financiará o apoio à gestão do projecto durante a implementação, de acordo com as políticas do Banco Mundial. Isso inclui apoio a actividades fiduciárias, monitoria e implementação de medidas de ambientais e sociais, auditoria de segurança viária de projecto, bem como, coordenação entre todas as agências de implementação públicas e privadas e monitoria e avaliação dos resultados do projecto de acordo com os indicadores acordados descritos na estrutura de resultados.

2.4 ÁREAS DE INTERVENÇÃO O PROJECTO

Os serviços de BRT irão melhorar a acessibilidade aos principais nós de transporte em Maputo e Matola. No entanto, existem limites práticos para a penetração de ônibus BRT em áreas residenciais ou comerciais com estradas estreitas ou alto atrito na estrada.

O corredor BRT, compreende um núcleo de 19 km que se estende da Praça dos Trabalhadores na Baixa, à Praça da Juventude em Magoanine, e Praça Missão Roque passando pela Praça dos Trabalhadores, Av. Acordos de Lusaka, Av. das Forças Populares de Libertação de Moçambique (FPLM), Av. Julius Nyerere e Av. Maria Lurdes Mutola. A rota principal contém espaço suficiente para permitir a segregação física completa, mantendo pelo menos uma faixa para tráfego misto por sentido.

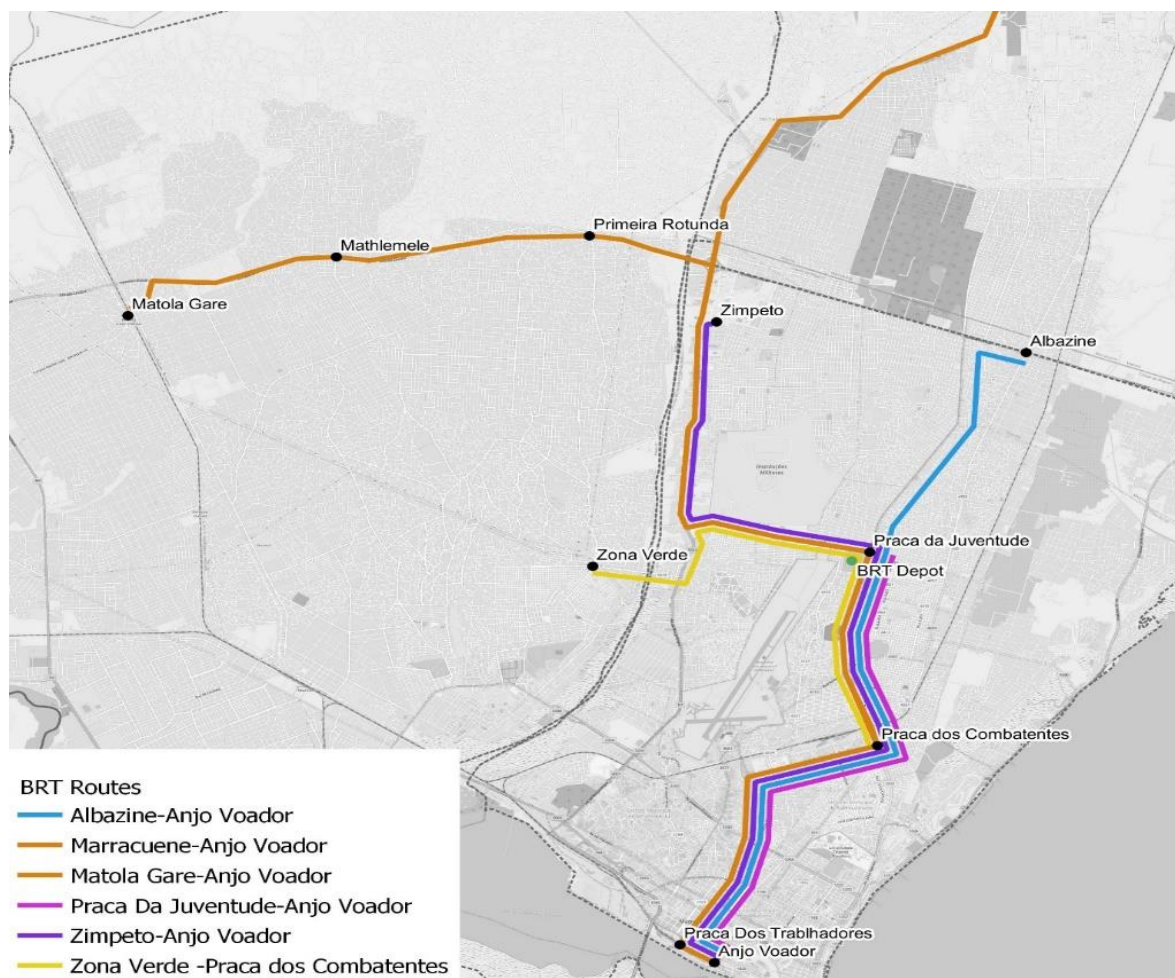
Os serviços do BRT, vão se estender para além das principais pistas do corredor segregadas para aceder a áreas de alta geração e atracção de passageiros. Estas localizam-se na Matola Gare, Zimpeto, Albazine, Marracuene e Zona Verde (particularmente para o Mercado T3 e o bairro 1 de Maio), onde devem estar localizadas terminais do BRT, mais pequenos. Tendo em conta a prevalência do atrito à beira da estrada, propõe-se faixas de rodagem segregadas medianas para o troço central.

O plano de serviço requer que o BRT se integre com as principais vias de alimentação. As principais vias de alimentação identificadas provisoriamente são:

- Praça dos Combatentes - Xipamanine
- Praça dos Combatentes – Anjo Voador
- Praça dos Combatentes – Museu
- Matibwana – Zimpeto
- Muhalaze - Zimpeto
- Intaka – Zimpeto

Para além destas áreas, que são de influência directa do projecto poderão existir outras áreas de influência indirecta, mas que serão essenciais para execução das actividades do projecto, tais como, áreas de empréstimo; estaleiros de matérias; aterros sanitários e outros. Há quando da preparação dos estudos ambientais específicos para os projectos, essas áreas serão amplamente definidas.

Figura: 2 Área de Intervenção do BRT



Fonte: MTC, 2022

Espera-se que as rotas de alimentação sejam geridas através de contratos de qualidade para garantir um elevado nível de serviço aos passageiros do BRT, que se trocam para aceder a estes importantes destinos. Está a ser realizada uma revisão de todas as rotas chapas e rodoviárias, que operam no corredor para identificar as rotas que seriam substituídas pelo BRT e as rotas que continuam a decorrer ao lado das rotas de funcionamento do BRT.

A avaliação destas rotas considerou três potenciais rotas BRT identificadas pelo JICA no Plano Director de 2014. Os critérios para a selecção dos corredores incluem: impacto na condução, custo, cumprimento dos objectivos e oportunidade para viagens inter-municipais.

O desenho procurará uma combinação adequada de infraestruturas, gestão de tráfego e gestão de operações, de forma a contribuir para uma abordagem de "estrada completa". O desenho será pragmático, adequado à rápida implantação, minimizando a perturbação do ambiente receptor durante as fases de obras e de funcionamento. O foco será minimizar qualquer impacto adverso nos actuais operadores informais, tornando-os parte integrante do planeamento dos projectos. O mesmo será adequado à replicação em outros corredores, em termos de acessibilidade, viabilidade e cumprimento dos objectivos. O "BRT" deve ser visto como um amplo espectro de investimentos, e o grau específico de intensidade (suave, intermédio ou completo) neste projecto será projectado com base no contexto local e na disponibilidade de recursos.

O corredor central do BRT é o mesmo investigado por estudos anteriores da JICA (2014) e da Odebrecht (2017). No entanto, o novo conceito procura introduzir rotas de serviço directo que se estendam para além do corredor principal para ligar a outros terminais importantes em Maputo, Matola e Marracuene. Há um foco na entregabilidade que resulta em requisitos de infraestrutura reduzidos em comparação com as propostas anteriores.

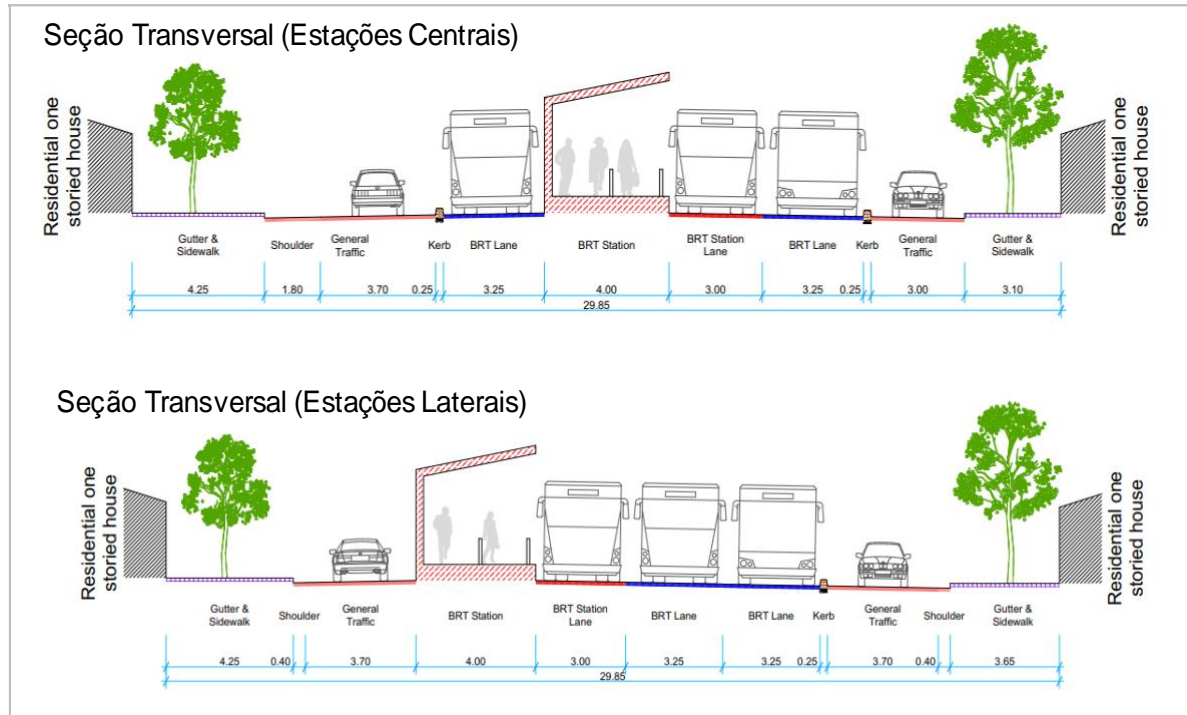
Os veículos BRT terão portas de ambos os lados para permitir que os veículos operem fora dos caminhos de funcionamento. As estações centrais permitirão que os serviços BRT expressos ultrapassem as estações. As estimativas preliminares sugerem que, no ano de abertura, o pico de produção será de 124.000 passageiros diários e um fluxo de passageiros de pico de 4.000 passageiros por hora por sentido. O requisito máximo de veículos é de 109 veículos com base em uma capacidade máxima de 80 passageiros por veículo (veículo de 12 m). Isso se refere a uma estimativa de 1.150 passageiros por veículo por dia. Um total de 120 veículos é necessário para representar 10% dos veículos fora da estrada para manutenção.

2.4.1 Princípios da Rota de BRT

Dentro da rota central do BRT, os seguintes princípios são considerados:

- Formas segregadas de corrida de BRT que vão a Praça dos Trabalhadores, Praça da Juventude e à Praça Missão Roque, com alguns trechos segregados no centro da cidade até Anjo Voador (especificamente uma pista segregada de BRT, no sentido leste, ao longo da Av. 25 de Setembro (entre Av. Guerra Popular e Rua da Imprensa), e ao longo da Rua da Imprensa (entre a Av. 24 de Setembro e a Rua Ngungunhane).
- As vias de circulação do BRT serão localizadas ao longo das faixas medianas da rodovia, minimizando a exposição ao atrito à beira da estrada, incluindo giro de veículos, estacionamento e carregamento, vendedores ambulantes e outras atividades na calçada. Eles serão fisicamente segregados do tráfego misto usando separadores de faixas.
- As Estações de BRT estarão localizadas a aproximadamente 400m a 500 metros ao longo do percurso, cessados por pontos de passagem de pedestres dedicados e com plataformas (aproximadamente 150-220mm de altura) alinhadas aos ônibus BRT de piso semi-baixo (400mm de altura).
- Orientação da estação lateral é preferível, pois suporta serviços diretos usando veículos padrão (portas do lado esquerdo normal). No entanto, este capítulo também demonstra viabilidade para estações centrais.
- O tráfego misto funcionará em uma única faixa por sentido (mais próximo da calçada de pedestres), com exceção da Av. Guerra Popular (entre Av. Eduardo Mondlane e Av. Marien Ngouabi), que terá apenas tráfego misto no sentido norte. Os serviços de ônibus e chapa não substituídos pelo BRT, que continuam operando ao longo do corredor, funcionarão nas faixas de tráfego misto.
- Espaço adicional na calçada será feito para estacionamento, carregamento, paradas de ônibus e faixas de tráfego adicionassem seções fora da área da estação. Isso ajudará a manter o movimento do tráfego dentro da pista de tráfego misto restante.

Figura 3: Exemplo de seções transversais (orientação da estação central e lateral)



Fonte: MTC, 2022

No concernente aos depósitos, em 2021 foi realizada pelo Banco Mundial, uma análise de inundações locais e constatou que, a área da rota do BRT e suscetível a inundações localizadas durante as chuvas sazonais, incluindo o local de acesso ao depósito proposto. No entanto, para a mitigação do problema foi proposto a pavimentação do espaço para a garagem de ônibus no curto prazo.

A melhoria da caminhabilidade e segurança para os pedestres é fundamental para alcançar os objetivos do projeto. No entanto, onde houver estações e paradas de BRT, nos principais cruzamentos, melhorias devem ser feitas no espaço público para permitir o movimento de pedestres confortável e seguro entre as diferentes paradas. As rotas para as paradas de intercâmbio devem ser claramente sinalizadas e intuitivas, com provisão de mitigação para evitar o uso de rotas inseguras (por exemplo, acesso a plataformas de BRT fora do ponto de entrada designado).

Além disso, com a disponibilização de estações de BRT no centro da rodovia, será necessário proporcionar-lhes travessias seguras e acessíveis a partir da calçada. As travessias de acesso a cada estação de BRT podem ser sinalizadas, com 'horário verde' exclusivo para pedestres, ou não sinalizadas com prioridade para pedestres.

Todas as estradas propostas para serem recapeadas ao longo do corredor e vias de alimentação incorporariam calçadas para pedestres em ambos os lados da estrada. Isso permitirá que os passageiros do BRT acessem as estações/paradas, facilitem os movimentos de pedestres e reduzam o atrito na estrada. Isso é particularmente importante em um contexto em que uma porcentagem significativa de pessoas caminha longas distâncias para acessar empregos e serviços, principalmente dos grupos socioeconômicos mais pobres.

2.4.2 Lista de Estradas Melhoradas

O corredor “núcleo” do Bus Rapid Transit (BRT) compreende um troço que se estende desde o Anjo Voador no Centro da Cidade de Maputo até à Praça da Juventude em Magoanine e à Praça Missão Roque, passando pela Praça dos Trabalhadores, Av. Acordos de Lusaka, Av. das Forças Populares de Libertação de Moçambique (FPLM), Av. Julius Nyerere e Ave Maria Lurdes Mutola. Neste troço, está previsto financiamento de obras de extensão das estradas e ruas, correspondente a um total de 33.8 Km². De salientar que, as actividades de melhoria das estradas estão previstas na componente 2 do projecto.

Tabela 2: Melhorias de estrada de apoio

TRATAMENTO	LOCALIZAÇÃO	COMPRIMENTO (KM)
Alargamento de estradas principais, reassentamento e remapeamento. Incluindo calçadas e drenagem.	Avenida Julius Nyerere	3.9
	Ave Maria Lurdes Mutola	3.9
Remapeamento de estradas suburbanas. Incluindo calçadas e drenagem	Matola Gare - Circular	1,5
	Matibawan - Mathlemele	2,8
	Muhalaze - Primera Rotunda	6,5
	Bosquisso/Intaka - Primaria Rotunda	8,7
Adição de calçadas para pedestres.	Ave de Moçambique, de Missão Roque a Zimpeto	5.3
Remediação de atrito na estrada.	Extremo norte da Av General Sebastião Mabote.	1.2

² Detalhes referente as melhorias das estradas estão dispostos na tabela 2, abaixo.

2.5 CUSTOS DO PROJECTO

Esta secção detalha o pacote de investimento proposto para melhorar o transporte público e acessibilidade em toda a área metropolitana de Maputo. O pacote de investimento está ancorado no desenvolvimento de um corredor de BRT, que necessitam de obras de apoio significativas, além do corredor para melhorar as viagens porta a porta e maximizar a acessibilidade. Essas obras de apoio incluem recapeamento e drenagem de estradas, melhorias nos cruzamentos, instalações para pedestres, estacionamentos, instalações de intercâmbio e provisão de pontos de ônibus.

A necessidade de garantir um serviço confiável e consistente no trecho segregado de BRT exigirá a prestação de alguns serviços que funcionam exclusivamente entre Anjo Voador e Magoanine (o trecho segregado). A Tabela 3, seguinte, fornece um resumo do custo do Projecto.

Tabela 3: Resumos dos custos do projecto por componente e outras áreas de gastos

COMPONENTES DO PROJECTO	CUSTOS DO PROJECTO	IDA	GOV	% FINANC
Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria de Transporte Público	20.00			
Melhorias Abrangentes nos Transportes Públicos	160.00			
Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores	65.00			
Gestão, Monitoria e Avaliação do Projecto	5.00			
Resposta a Emergências Contingente	0.00			
TOTAL	250.00			

2.6 BENEFICIÁRIOS DO PROJECTO

Os principais beneficiários e benefícios do projecto encontram-se sumariados na tabela 4, abaixo.

Tabela 4: Esperados beneficiários e benefícios do projectos

BENEFICIÁRIOS	BENEFÍCIOS DO PROJECTO
Departamentos governamentais/ municipais	Reforço das instituições de modo a lhes permitir cumprir os seus deveres legais no domínio dos transportes urbanos.
Passageiros	Serviço mais rápido e fiável; economia de tempo e de custos para a grande proporção de viajantes que dependem dos transportes públicos; maior satisfação do utilizador; Redução de acidentes.
Tráfego em Geral	Redução do congestionamento e acidentes.
Pedestres	Melhor capacidade de caminhada, segurança.
Residentes dos corredores	Redução do ruído e das emissões atmosféricas locais; melhoria da mobilidade e acessibilidade, especialmente para as mulheres, os jovens e os idosos e os viajantes com deficiência.
Mulheres	Melhoria na experiência de passageiros de chapas e “myloves” – que podem incluir o assédio de passageiros femininos – para um serviço de transporte público gerido profissionalmente.
Cooperativas/ Associações	Reforço da gestão dos contratos; formalização de chapas.
Indústria de fornecimento de viaturas	Oportunidades de fornecimento e manutenção de veículos de especificações e normas mais elevadas.
Sector privado	Melhor acesso aos centros de negócios e às empresas de retalho actuais; potenciais oportunidades de investimento no desenvolvimento de terrenos adjacentes a estações e terminais; desenvolvimento de mecanismos inovadores de organização e financiamento para o sector que terão uma aplicação mais ampla.

Em resumo, os principais beneficiários do projecto serão os trabalhadores e residentes ao longo do corredor do sistema rápido de transporte. O corredor estende-se de Magoanine a Zimpeto e segue para Matola através da Estrada Circular. Nota-se uma forte concentração de emprego formal em torno do centro da cidade de Maputo. As áreas mais pobres estão localizadas no interior peri-urbano de Maputo, bem como nas grandes áreas de expansão urbana mais recentes no norte da Matola. Há uma forte concentração de viagens que vão para e do centro de Maputo. As viagens de longa distância ao Centro de Maputo são comuns, especialmente a partir de Marracuene, Matola ocidental e norte e de áreas a norte de Maputo como Zimpeto e Magoanine. Estima-se que 124.000 passageiros por dia serão servidos pelos seis serviços BRT.

Ao nível institucional, os principais beneficiários serão os municípios que fazem parte da AMM e Maputo e Matola. Ao nível operacional, as Cooperativas e Associações beneficiarão de uma regulamentação e apoio melhorados.

2.7 POTENCIAIS TIPOS DE SUBPROJECTOS A SEREM IMPLEMENTADOS

De acordo com as actividades das Componentes do Projecto e seus respetivos objectivos, foram identificados os potenciais tipos de subprojectos a serem intervencionados, descritos adiante. No entanto, as actividades categorizadas pela legislação nacional como A+ e A, bem como intervenções fora das áreas seleccionadas não são legíveis.

Tabela 5: Tipologia dos Subprojectos

ITEM	COMPONENTE	TIPOLOGIAS DO PROJECTO	ACTIVIDADES ASSOCIADAS
1	Componente 2: Melhorias Abrangentes nos Transportes Públicos	<ul style="list-style-type: none"> • Construção e reabilitação Infraestrutura (estações de autocarros, terminais e depósito. • Construção de infraestrutura e instalações associadas. • Construção de infraestrutura para pedestres /Transportes Não Motorizados. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atualização dos projectos executivos. • Construção de infraestruturas temporárias (montagem do estaleiro, escritórios, acampamentos dos trabalhadores, armazéns, sanitários, entre outros). • Trabalhos preliminares (limpeza da área, da vegetação entre outros). • Extração do material de aterro para a construção, • Reabilitação das infraestruturas necessárias. • Acabamentos, limpeza final entre outros. • Identificação de áreas ambientalmente degradadas e eventuais acções de recuperação.
		<ul style="list-style-type: none"> • Construção e reabilitação de passeios e sistema de iluminação pública, tanto no corredor como em ligações seleccionadas para nós residenciais e de actividades adjacentes. • Segurança rodoviária, incluindo pontos de passagem para pedestres e sinalização. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atualização dos projectos executivos. • Construção de infraestruturas temporárias (montagem do estaleiro, escritórios, acampamentos dos trabalhadores, armazéns, sanitários, entre outros). • Trabalhos preliminares (limpeza da área, da vegetação entre outros). • Extração do material de aterro para a construção,

ITEM	COMPONENTE	TIPOLOGIAS DO PROJECTO	ACTIVIDADES ASSOCIADAS
		<ul style="list-style-type: none"> • Reassentamento para regularização da posse de terra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reabilitação das infraestruturas necessárias. • Acabamentos, limpeza final entre outros. • Identificação de áreas ambientalmente degradadas e eventuais acções de recuperação. • Elaboração dos projectos executivos • Construção de infraestruturas temporárias (Montagem do estaleiro, escritórios, acabamentos dos trabalhadores, armazéns, sanitários, entre outros) • Trabalhos preliminares (limpeza da área, da vegetação entre outros) e extração do material necessário • Implantação das infraestruturas e acabamentos da obra, incluindo replantio da vegetação • Proposição e implementação de sistema de gestão integrada dos resíduos sólidos, incluindo melhoria dos sistemas de coleta e triagem de recicláveis
2	Componente 3: Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores	<ul style="list-style-type: none"> • Construção e reabilitação de drenagem lateral ou sistema de drenagem. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atualização dos projectos executivos. • Construção de infraestruturas temporárias (montagem do estaleiro, escritórios, acampamentos dos trabalhadores, armazéns, sanitários, entre outros).

ITEM	COMPONENTE	TIPOLOGIAS DO PROJECTO	ACTIVIDADES ASSOCIADAS
		<ul style="list-style-type: none"> • Construção ou reabilitação de Obras rodoviárias e melhorias de iluminação. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabalhos preliminares (limpeza da área, da vegetação entre outros). • Extração do material de aterro para a construção, • Reabilitação das infraestruturas necessárias. • Acabamentos, limpeza final entre outros. • Identificação de áreas ambientalmente degradadas e eventuais acções de recuperação.
		<ul style="list-style-type: none"> • Construção de sistema de transporte em massa (Terminais intermodais para integração com corredores seleccionados). 	<ul style="list-style-type: none"> • Atualização dos projectos executivos. • Construção de infraestruturas temporárias (montagem do estaleiro, escritórios, acampamentos dos trabalhadores, armazéns, sanitários, entre outros). • Trabalhos preliminares (limpeza da área, da vegetação entre outros). • Extração do material de aterro para a construção, • Reabilitação das infraestruturas necessárias. • Acabamentos, limpeza final entre outros. • Identificação de áreas ambientalmente degradadas e eventuais acções de recuperação.

ITEM	COMPONENTE	TIPOLOGIAS DO PROJECTO	ACTIVIDADES ASSOCIADAS
		<ul style="list-style-type: none"> • Reassentamento para regularização da posse de terra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboração dos projectos executivos • Construção de infraestruturas temporárias (Montagem do estaleiro, escritórios, acabamentos dos trabalhadores, armazéns, sanitários, entre outros) • Trabalhos preliminares (limpeza da área, da vegetação entre outros) e extracção do material necessário • Implantação das infraestruturas e acabamentos da obra, incluindo replantio da vegetação • Proposição e implementação de sistema de gestão integrada dos resíduos sólidos, incluindo melhoria dos sistemas de colecta e triagem de recicláveis

2.8 ARRANJOS INSTITUCIONAIS PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO PROJECTO

A MTC teve poucas operações financiadas pelo Banco Mundial, portanto, sua capacidade de gestão de riscos ambientais e sociais é limitada, principalmente para projetos de alto risco. Pelo contrário, o Conselho Municipal de Maputo tem uma longa experiência de gestão de riscos ambientais e sociais, e estão atualmente a implementar o MUTP (171449) que foi avaliado como satisfatório, desde a sua eficácia em 2020. Os funcionários ambientais e sociais do Conselho Municipal de Maputo serão essenciais na disseminação do conhecimento do QAS em todas as diferentes unidades técnicas do projeto. As lições particulares obtidas até à data da implementação de intervenções nos meios urbanos e na AMM serão incorporadas na concepção das componentes do PMUAMM/BRT e os seus diversos elementos de suporte.

O quadro institucional compreende entidades a vários níveis desempenhando diferentes funções de promoção/facilitação, regulação, prestadores de serviços, entidades públicas e privadas.

Os principais intervenientes relevantes para os transportes públicos são (i) o Ministério dos Transportes e Comunicação (MTC), os Municípios de Maputo, Matola e Boane; ii a Agência Metropolitana de Transportes de Maputo (AMT), a entidade reguladora dos transportes de superfície ('INATTER') e o Fundo de Transportes e Comunicações FTC (FTC); iii a Companhia Nacional de Porto e Caminhos-de-Ferro «CFM») e as Empresas Municipais de Transportes; e (iv) as cooperativas de autocarros privadas que operam no Grande Maputo, as Associações de Minibus, a associação representativa dos transportes rodoviários FEMATRO e o operador ferroviário privado Metrobus.

- No concernente aos governos locais, observa-se o seguinte: O Município de Maputo tem estatuto provincial, que é um nível superior ao das unidades governamentais locais vizinhas, que se situam todos sob a província de Maputo.
- Matola é um Município e o maior município do país em número de habitantes, mas a nível distrital, que é de nível sub-provincial.
- Boane é um Município, criado em 2014, embora com uma população reduzida seja o maior município do país em termos de área e seja efectivamente dentro da estrutura do Distrito de Boane.
- Marracuene (na zona mais a sul e depois da travessia da Baía de Maputo) é categorizado como distrito.

Cada Município tem um Gestor de Transportes (Vereador) e uma estrutura organizacional, em que o Município de Maputo se destaca e que, para além do departamento de mobilidade, transportes e tráfego (DMTT), que inclui a gestão do tráfego, registo e licenciamento, coordenação e gestão de transportes públicos, criou duas empresas municipais com actividades específicas nos transportes (EMTPM) e estacionamento (EMME).

A Agência Metropolitana de Transportes de Maputo (AMT) foi criada pelo Decreto n.º 85/2017, de 29 de dezembro de 2017, como uma "instituição regional com jurisdição sobre os municípios e distritos da Área Metropolitana de Maputo", nomeadamente Maputo, Matola, Boane, Marracuene e distritos vizinhos. O objectivo é o de "coordenar e implementar o Plano Director de Transportes e Mobilidade da Área Metropolitana de Maputo".

No cômputo geral e sobretudo os municípios apresentam limitações em matéria de mecanismos ou obrigações para trabalhar em conjunto aos níveis de planeamento, implementação e desenvolvimento, dado que se trata de entidades autónomas.

Torna-se necessário reforçar a capacidade técnica de liderar e acrescentar valor em todo o sistema urbano de transporte de passageiros, que neste momento é geralmente fraco. Está identificado que é necessário desenvolver a capacidade de conceber, gerir e sustentar o novo modelo de concessão de autocarros ou de contratos, de mobilizar as finanças necessárias e de obter aceitação do sector da indústria para a abordagem que se persegue.

O Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) será a unidade responsável pela implementação do projecto, através da Agência Metropolitana de Transporte (AMT), e atuará como principal agência implementadora e terá a responsabilidade fiduciária e técnica de todas as actividades relacionadas ao projecto, incluindo aspectos relacionados com gestão ambiental e social, sob a orientação técnica, do MTC e a tutela financeira do Ministério da Economia e Finanças (MEF).

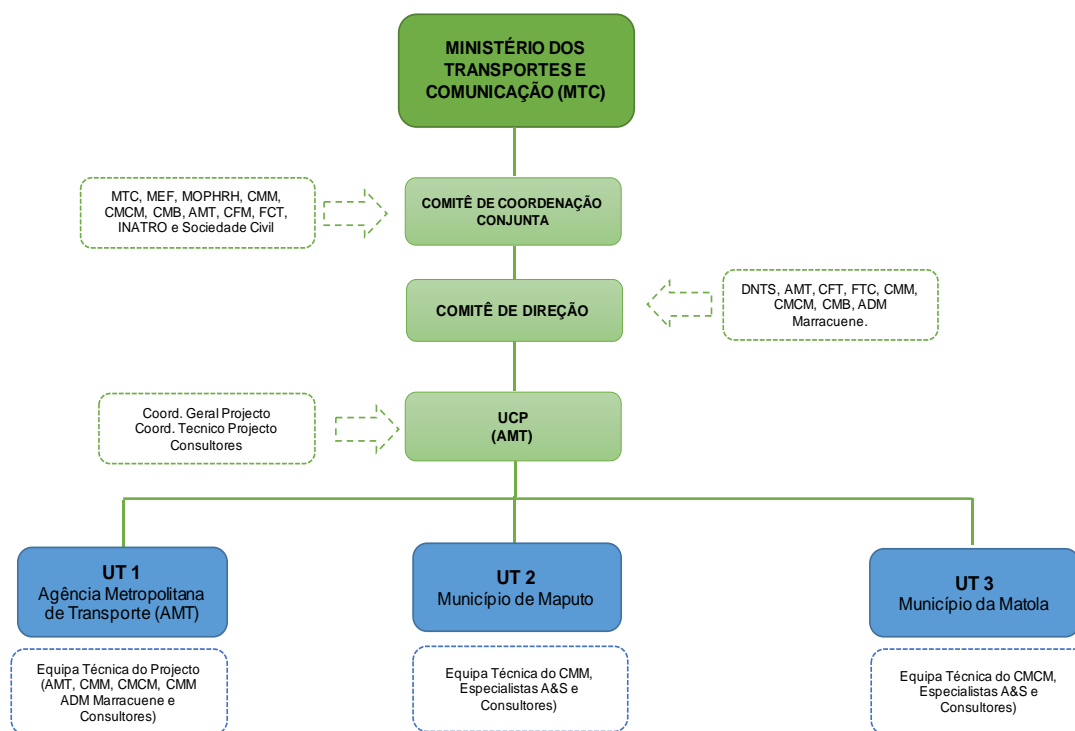
Na AMT será estabelecida uma Unidade de Coordenação do Projecto (UCP) para supervisionar e coordenar tecnicamente as atividades do projeto, bem como realizar todas as tarefas operacionais relacionadas, como M&A, gestão financeira e aquisições, e garantir a coordenação entre municípios e instituições. A UCP também coordenará e gerenciará os aspectos ambientais, sociais, de saúde e segurança (ESHS) gerais em estreita colaboração com as unidades técnicas do projecto (PTUs). As PTUs serão instaladas na AMT (PTU1), Maputo (PTU2) e Matola (PTU3); uma unidade técnica em cada uma dessas três instituições; liderar a implementação técnica de diferentes componentes, incluindo a supervisão da gestão de riscos ambientais e sociais (A&S). As PTUs se reportarão ao coordenador técnico do projeto (PTC) que e colocado na PCU.

No nível da PTU1, o projecto já contratou um (1) especialista ambiental e um (1) especialista social e de reassentamento, actualmente esta em processo o recrutamento de um (1) especialista em VBG. Da mesma forma, para o PTU2 no Município de Maputo, um (1) especialista ambiental (1) e um (1) especialista social já foram contratados no âmbito do Projecto de Transformação Urbana de Maputo (MUTP - P171449) enquanto o cargo de um (1) especialista em VBG ainda esta em recrutamento. Uma PTU3 será criada no município da Matola e ira contratar e contratar um (1) especialista ambiental e um (1) especialista social e de reassentamento. Todos esses cargos devem ser recrutados dentro de 120 dias apos a efetivação do projecto e mantidos durante toda a implementação do projeto.

O apoio técnico do Banco será necessário para garantir a implementação adequada do programa de capacitação, conforme apresentado no QGAS e PCAS, visando fortalecer a capacidade da UCP para gestão dos riscos ambientais e sociais inerentes a este projecto, especificamente em aspectos como aquisição de terras e reassentamento em áreas urbanas. contextos, questões de direitos trabalhistas, segurança no transito gestão, Mecanismo de Diálogo e Reclamações (MDR) eficaz e funcional, riscos VBG/EAS/AS, género e inclusão social e deficiência. O apoio do Banco será necessário para implementar a capacidade durante o projeto. Mais apoio técnico será disponibilizado conforme necessário para preparar instrumentos e estudos em nível de subprojeto. Finalmente, o Banco Mundial fara um esforço extra de supervisão e manterá uma estreita relação de trabalho com a UCP.

As consultas adicionais com partes interessadas importantes nos níveis provinciais, municipais, distritais e comunitário foram realizadas de forma contínua, de acordo com o PEPI elaborado em paralelo a este QGAS. As consultas irão garantir que as ONGs locais, o sector privado e as comunidades em geral, particularmente mulheres, participem da atualização dos planos e estratégias existentes, que esteja de acordo com as intenções gerais do Projecto.

Figura 4: Fluxograma da Estrutura de Implementação do Projecto



Fonte: PMUAMM (2021)

Dentre as várias posições previstas para o projecto, foram contratados dois especialistas (área ambiental e social) para coordenarem todas as actividades ambientais e sociais do Projecto, a nível da UCP. O Projecto contará ainda com especialistas da área ambiental, social e mobilidade urbana, que serão contratados para apoiarem na implementação das acções A&S. Os especialistas (seniores e juniores) estarão baseados nas UCP e UTs, e serão responsáveis em assegurar a implementação da conformidade A&S em todo o ciclo do projecto com base nos instrumentos preparados para o Projecto, incluindo as Normas, Políticas Diretrizes A&S do BM e a legislação Ambiental em vigor no País.

Para além da exigência de conformidade com os princípios e directrizes tanto do GoM como do BM, o alargamento da área de intervenção e o potencial de acumulação de impactos justificam a necessidade de fortalecimento da estrutura técnica³ que será responsável pela gestão e monitoria do projecto. A Tabela 6, ilustra a necessidade do pessoal para o projecto.

³ A UCP foi estabelecida e dois especialistas (ambiental e Social) previstos para o projecto foram contratados.

Tabela 6: Necessidade do Pessoal

ITEM	POSIÇÃO	QTD.	ÁREA DE FORMAÇÃO	LOCAL
1	Coordenador Geral (UCP)	1	MBA, Engenheiro Civil	Maputo
2	Coordenador Técnico (UCP)	1	MBA, Engenheiro Civil	Maputo
3	Especialista de Aquisições (UCP)	1	Formação em aquisições, Economia ou área similar	Maputo
4	Especialista em Monitoria e Avaliação	1	Ciências Sociais, Estatísticas, Gestão Pública, Gestão de Negócios ou similar	Maputo
5	Especialista Financeiro (UCP)	1	Economia, Finanças ou área similar	Maputo
6	Especialista Ambiental	3	Engenheiro Ambiental ou área similar	Maputo, Matola e Boane
7	Especialistas Sociais	3	Estudos em ciências sociais	Maputo, Matola e Boane
8	Engenheiro de Infraestruturas	1	Engenheiro Civil	Maputo
9	Especialista em Género	2	Estudos em ciências sociais	Maputo e Matola
10	Especialista em Saúde e Segurança no Trabalho	2	Engenheiro Civil, ou similar	Maputo e Matola
11	Especialista em Comunicação	1	Estudos em Jornalismo, Comunicação. Ou similar.	Maputo

12	Oficial Ambiental	1	Engenheiro Ambiental ou área similar	Marracuene
13	Oficial Social	1	Estudos em ciências sociais	Marracuene

Fonte: PMUAMM, 2022

Monitoria e avaliação

O projecto através das UTs monitorará o desempenho A&S do Projecto, de acordo com o contrato legal (incluindo o PCAS). O QGAS inclui arranjo institucional para monitorar e relatar as actividades do Projecto.

O BM exigirá que os relatórios de desempenho de monitoria de A&S, (conforme disposto no PCAS) sejam reportados trimestralmente durante o ciclo de implementação do Projecto. Igualmente, todas as Uts que trabalham em estreita colaboração com a UCP deverão enviar relatório de monitoria das actividades sob sua responsabilidade para permitir a compilação do relatório consolidado. Este relatório incluirá informações sobre o envolvimento das partes interessadas conduzidas durante a implementação do Projecto, de acordo com o NAS10. A UCP notificará prontamente ao Banco sobre qualquer incidente ou acidente relacionado ao Projecto que tenha ou possa ter um efeito adverso significativo sobre o meio ambiente, as comunidades afetadas, o público ou os trabalhadores. Com base nos resultados de monitoria, a UCP identificará todas as acções correctivas e preventivas necessárias e as incorporará em um PCAS alterado ou na ferramenta de gestão relevante de uma maneira aceitável pelo Banco. A UCP implementará as acções correctivas e preventivas de acordo com o PCAS alterado ou a ferramenta de gestão relevante, além de monitorar e relatar essas acções.

2.9 CAPACIDADE INSTITUCIONAL PARA A GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL

Moçambique possui uma legislação ambiental abrangente e sólida, embora verifica-se um desafio muito grande na sua operacionalização a nível das empresas Públicas e Privadas no cumprimento dos requisitos e medidas estabelecidas na legislação. De acordo com o estudo ODI18 (2005), considera-se que a implementação de políticas ambientais em Moçambique têm sido um dos grandes desafios tendo em conta que o quadro político e legislativo, é visto como tendo razoável qualidade, mas as suas implementações têm sido condicionadas por vários constrangimentos que se prendem, não só com o sector ambiental, mas também com a administração pública em geral. Em consequência, a operacionalização das políticas e leis ambientais e o desempenho das funções mais básicas, a título de exemplo: a revisão e monitoria de estudos de impacto ambiental (EIA), tem sido limitada devido a falta de clareza e transparência no processo de avaliação técnica dos processos. O MTA apresenta dificuldades a nível da capacidade política e técnica, afetando negativamente no desempenho a respostas das necessidades demandadas na área e fraca coordenação com os diferentes sectores. O estudo recomenda o reforço do diálogo intersectorial sobre questões ambientais (não apenas com o governo, mas também com as agências doadoras, entre outros).

De 2005 ao presente ano, várias acções têm sido levadas a cabo através do MTA e parceiros (BM) para melhorar o desempenho ambiental em Moçambique. Das acções realizadas o destaque vai para as reuniões e consultas realizadas no período de 2010 a 2015 que culminaram com a atualização dos instrumentos estratégicos referente ao processo de avaliação ambiental e a reestruturação do sector do ambiente para responder às demandas existentes. Nos últimos anos os esforços que vêm sendo implementados pelo MTA têm sido notórios, pois embora a persistência de grandes desafios que só se podem melhorar com o tempo. Recentemente um total de 6 Instituições foi avaliado em relação ao cumprimento dos requisitos da legislação ambiental baseando em 5 critérios específicos de acordo com a Tabela 7.

Tabela 7: Classificação de desempenho ambiental

CRITÉRIOS DE DESEMPENHO	MAEFP	MOPHRH	MTA	MEF
Cumprimento da legislação, planos e políticas sobre o meio ambiente.	MS	MS	S	MS
Instrumentos de fiscalização de protecção e preservação ambiental, incluindo os habitantes naturais.	MS	MS	S	S
Avaliação, minimização e mitigação dos riscos e impactos ambientais.	MI	MI	MI	MI
Monitoria ambiental e de sistemas de informação e gestão.	I	I	MS	MS
Envolvimento com a sociedade, controlo social e educação ambiental.	MI	MI	MI	MI
<ul style="list-style-type: none"> ● S – Satisfatório. ● MS - Moderadamente Satisfatório. ● MI - Moderadamente Insatisfatório ● I – Insatisfatório. ● MAEFP – Ministério de Administração Estatal e Função Pública. ● MOPHRH – Ministério das Obras Públicas e Habitação e Recursos Hídricos. ● MTA – Ministério da Terra e Ambiente. ● MEF – Ministério da Economia e Finanças. 				

3. QUADRO LEGAL E NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO BANCO MUNDIAL

No quadro legal do PMUAMM, ficou definido a utilização de regulamentos e políticas relevantes em Moçambique, desde que estejam substancialmente consistentes com as NAS do Banco Mundial. Realçar ainda que, onde os regulamentos e políticas relevantes em Moçambique não cobrirem as lacunas necessárias para normas ambientais e sociais, deverão prevalecer as NAS e as convenções internacionais. O objectivo é garantir que as actividades do projecto e os processos de implementação sejam consistentes com as Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial, e apontar possíveis lacunas na legislação local em vista do total cumprimento dos padrões do Banco Mundial.

A avaliação ambiental e social oferece oportunidades para coordenar responsabilidades e acções sobre temas ambientais e sociais no país, onde será implementado o projecto, de uma forma que ultrapassa os limites/responsabilidades do projecto e, conseqüentemente, quando for possível, deve estar vinculada a outros planos de acção ambientais e sociais e a projectos independentes. Conseqüentemente, contribuindo para o fortalecimento da capacidade de gestão ambiental e social no país, e tanto os Mutuários quanto o Banco são incentivados a aproveitar as oportunidades de usá-la com esse objectivo. No âmbito do PMUAMM, a responsabilidade de implementação será do Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), através Unidade de Coordenação de Projecto (UCP), que será representada a nível da AMT.

Durante a implementação do projecto, as questões ambientais e sociais estarão na responsabilidade do Ministério da Terra e Ambiente (MTA), que também dispõem de representação a nível provincial. Dependendo da natureza dos subprojectos e actividades, os representantes dessas instituições podem fornecer assistência técnica às pessoas focais do projecto na preparação e implementação de EIAs, PGAS e PARs.

3.1 QUADRO LEGAL AMBIENTAL DE MOÇAMBIQUE

Tratamento Constitucional da Matéria Ambiental

A questão ambiental em Moçambique mereceu tratamento a nível constitucional. A Constituição da República de Moçambique fixa como direito de todo o cidadão de viver num ambiente saudável e o dever de o defender (Artigo 90). A importância deste tema levou que, com a última revisão constitucional (2004), fosse reforçado este direito ao ambiente, consagrando-se a possibilidade de todos os cidadãos, seja pessoalmente ou através de associações de defesa do interesse em causa, possam promover a prevenção e a cessação ou perseguição judicial das infrações contra a preservação do ambiente (artigo 81 – acção popular).

Plano Estratégico Ambiental 2015 – 2020

O Plano Estratégico Ambiental 2015 – 2020, elaborado pelo MITADER, atualmente MTA, para orientar as acções deste Ministério, estabelece como visão de o sector do Ambiente “Liderar o País na promoção de um ambiente saudável, no alcance de uma elevada qualidade de vida e um desenvolvimento social, ambiental e económico equilibrado”. O Plano define o papel dos diferentes actores para a garantia da sua operacionalização, cabendo ao sector privado:

- Implementar medidas de mitigação dos impactos negativos no ambiente.

- Promover acções de valorização do ambiente na sua área de actuação.
- Contribuir com recursos para a implementação das acções descritas no plano estratégico.
- Divulgar o plano estratégico ambiental.
- Patrocinar o cumprimento dos objectivos de desenvolvimento do Milénio, das Nações Unidas.

Lei do Ambiente – Lei nº 20 de 1 de Outubro de 1997

A Lei do Ambiente visa a definição das bases legais para o uso e gestão do meio ambiente, de modo a garantir o desenvolvimento sustentável do País. Esta Lei é aplicável a todas as actividades públicas ou privadas que possam, directa ou indirectamente afectar o meio ambiente. Um dos princípios fundamentais da Lei do Ambiente é o Princípio da Precaução, segundo o qual a gestão do ambiente deve priorizar o estabelecimento de sistemas de prevenção de actos lesivos ao ambiente, de modo a evitar a ocorrência de impactos ambientais negativos significativos ou irreversíveis, independentemente da existência de certeza científica sobre a ocorrência de tais impactos.

A Lei proíbe a poluição nas suas mais diversas formas (Artigo 9), incluindo a geração, a disposição e/ou o descarte e/ou o lançamento de quaisquer substâncias tóxicas e poluentes no solo e subsolo, na água ou na atmosfera, bem como a importação de resíduos perigosos para o território nacional, salvo em casos cobertos por legislação específica⁴.

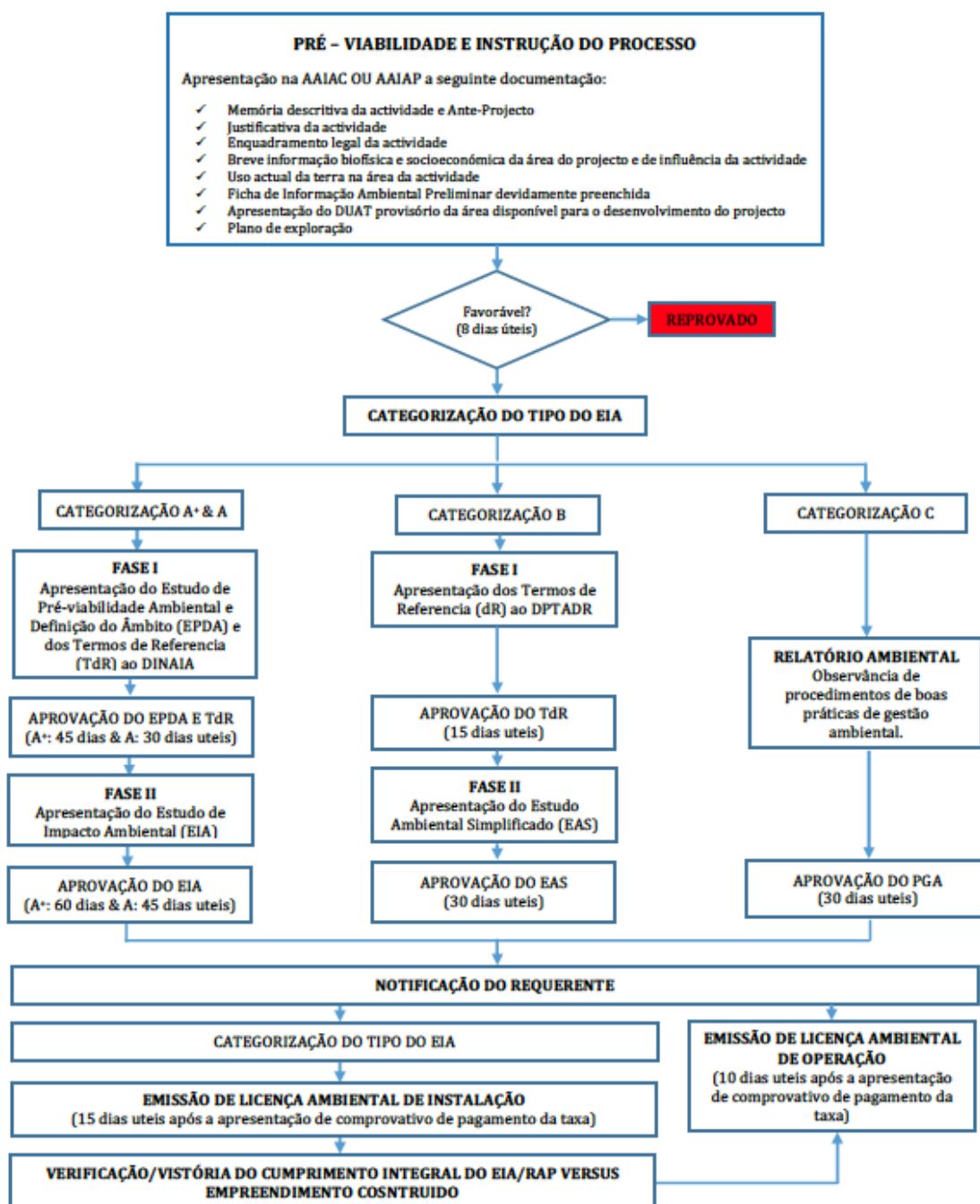
Para o cumprimento da garantia de protecção ambiental, a Lei estabelece a necessidade da Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) da actividade proposta, onde poderão ser estabelecidas condicionantes pelo Órgão licenciador quando da emissão da Licença Ambiental. Esta Licença (Artigo 15) precede quaisquer outras Licenças legalmente exigidas.

Regulamento Sobre o Processo de AIA

O Regulamento sobre o Processo de AIA (Decreto nº 54, de 31 de Dezembro de 2015) aplica-se a todas as actividades públicas ou privadas com influência directa ou indirecta nas componentes ambientais, remetendo para regulamentação específica os estudos de impacto ambiental para as actividades da indústria extrativa de recursos minerais e petrolíferas. O Artigo 4 do Regulamento da AIA apresenta um processo de selecção que define a extensão e o tipo de Avaliação Ambiental necessária (Vide o figura 5, abaixo).

⁴ Os limites de emissão de poluentes estão estabelecidos no Regulamento sobre Padrões de Qualidade Ambiental e de Emissão de Efluentes (Decreto nº 18, de 2 de Junho de 2004 alterado pelo decreto 67 de 2010), mencionado posteriormente no presente capítulo.

Figura 5: Fluxograma do Processo de Avaliação Ambiental



Segundo consta no Artigo 23, somente estão autorizados a realizar Estudos de Impacto Ambiental em Moçambique, consultores individuais e sociedades de consultoria, que estejam devidamente registados nos termos deste Regulamento.

Auditoria Ambiental e Inspeção Ambiental

A Auditoria Ambiental e a Inspeção Ambiental estão regulamentadas, respectivamente, pelo Decreto n.º 25/2011, de 15 de Junho e Decreto n.º 11/2006, de 15 de Julho. De acordo com o Regulamento relativo ao Processo de Auditoria Ambiental, qualquer actividade pública ou privada, que durante a sua fase de implementação, desactivação e restauração, possa impactar nas componentes ambientais, pode ser objecto de auditorias ambientais públicas (realizadas pelo MTA) ou privadas (realizadas por auditores registados pelo MTA). O Regulamento sobre a Inspeção Ambiental define os mecanismos legais de inspeção de actividades públicas e privadas, que directa ou indirectamente são passíveis de causar impactos negativos no ambiente. Este Decreto regula a actividade de supervisão, controlo e fiscalização do cumprimento das normas de protecção ambiental a nível nacional. Este regulamento distingue dois tipos de inspeção ambiental, nomeadamente:

- Inspeção Ordinária - quando realizada no âmbito da implementação do plano de actividades do MTA; e
- Extraordinária - quando realizada para atingir determinados objectivos relativos a qualquer actividade pública ou privada que possa comprometer o equilíbrio do ambiente.

Padrões de Qualidade Ambiental e Emissões de Efluentes

De acordo com a Lei do Ambiente (Lei nº 20/97) “Não é permitida, no território nacional, o lançamento para a atmosfera de quaisquer substâncias tóxicas e poluidoras fora dos limites legalmente estabelecidos”. O Regulamento sobre Padrões de Qualidade Ambiental e de Emissão de Efluentes (Decreto nº 18/2004 emendado pelo Decreto 67/2010) estabelece os padrões de emissão de poluentes para a atmosfera e efluentes líquidos. Já em relação a fontes móveis, o Regulamento define limites máximos de emissão para diferentes categorias de veículos, assumindo determinados consumos de combustível. Ressalta-se que o regulamento considera a possibilidade de emissão extraordinária de poluentes para a atmosfera por circunstâncias não previstas na actividade. No entanto, torna-se necessária uma autorização especial a ser emitida pelo MTA. Com relação a poluição sonora e eventos de vibração, não foram estabelecidos, até a presente data, limites de emissão de ruído e de vibração. No entanto, no Decreto nº 18/2004 foi estabelecido que os limites relativos ao ruído serão estabelecidos pelo MTA.

Gestão de Resíduos Sólidos

A gestão de resíduos em Moçambique é regida pelo Decreto 94/2014, de 31 de Dezembro - Regulamento de Gestão de Resíduos Sólidos Urbanos e pelo Decreto 83/2014, de 31 de Dezembro - Regulamento Sobre a Gestão de Resíduos Perigosos. Os Regulamentos definem processos de segregação, acondicionamento, recolha, movimentação e métodos de deposição e eliminação de resíduos. Os Artigo 3 de ambos Regulamentos excluem a sua aplicação aos resíduos biomédicos, resíduos radioactivos; emissões e descargas de efluentes, bem como águas residuais e outros resíduos perigosos sujeitos a regulamentação específica.

A Legislação estabelece que a recolha de resíduos perigosos é da responsabilidade da entidade produtora e que o seu transporte apenas poderá ser efectuado por entidades licenciadas pelo MTA. No caso específico de resíduos provenientes de Centros de Saúde, clínicas ou Hospitais, a gestão dos materiais é regulamentada pelo Decreto n.º 8/2003, de 18 de Fevereiro, que define a gestão de resíduos biomédicos.

Uso da Terra

No que concerne ao uso da terra, a legislação mais importante está contida nos seguintes Diplomas legais:

- Lei de Terras – Lei n.º 19/97, de 1 de Outubro;
- Regulamento da Lei de Terras – Decreto n.º 66/98, de 8 de Dezembro;
- Alterações ao Regulamento da Lei de Terras (artigos 20 e 39) – Decreto n.º 1/2003, de 18 de Fevereiro; e
- Anexo Técnico ao Regulamento da Lei de Terras – Diploma Ministerial n.º 29/2000-A, de 17 de Março.

De acordo com a referida Lei, a terra é propriedade do Estado e não pode ser vendida ou, por qualquer outra forma, alienada, hipotecada ou penhorada, podendo ser transmitida, exclusivamente, por herança. A ocupação da terra, do ponto de vista jurídico, é titulada pelo “Direito de Uso e Aproveitamento da Terra”, que é adquirido por:

- Ocupação por pessoas singulares e pelas comunidades locais, segundo as normas e práticas costumeiras desde que não contrariem a Constituição.
- Ocupação por pessoas singulares nacionais que, de boa-fé, estejam a utilizar a terra há, pelo menos, dez anos; e
- Autorização de pedido apresentado por pessoas singulares ou colectivas, na forma estabelecida na Lei.

Podem ser sujeitos do “Direito de Uso e Aproveitamento de Terra” as pessoas nacionais, singulares e colectivas, enquanto as pessoas estrangeiras, singulares ou colectivas, somente podem ser titulares do “Direito de uso e Aproveitamento de Terra” desde que tenham projecto de investimento estrangeiro devidamente aprovado e, sendo pessoas colectivas, desde que estejam constituídas ou registadas em Moçambique. Outra forma de ocupação da terra refere-se às zonas de protecção total e de protecção parcial. Nestas zonas não se obtém “Direito de Uso e Aproveitamento da Terra”, mas podem ser emitidas Licenças especiais para o exercício de actividades determinadas.

Sobre Zona de Protecção Parcial

O Decreto 66/98 (Regulamento da Lei de Terras) no artigo 6, refere que a aprovação dos projectos de construção das infraestruturas públicas a seguir indicadas, pelo Conselho de Ministros ou pelas entidades competentes segundo a legislação em vigor, implica a criação automática das zonas de protecção parcial que as acompanham:

- Estradas secundárias e terciárias e a faixa de terreno de 15 metros confinante.
- Estradas primárias e a faixa de terreno de 30 metros confinante.
- Autoestradas e estradas de quatro faixas e a faixa de terreno de 50 metros confinante.
- Instalações e condutores aéreos, superficiais, subterrâneos e submarinos de electricidade, de telecomunicações, petróleo, gás e água, e a faixa de 50 metros confinante.
- Linhas férreas e respectiva estações e a faixa de terreno de 50 metros confinante.
- Aeroportos e aeródromos e a faixa de terreno de 100 metros confinante.
- Instalações militares e outras instalações de defesa e segurança do Estado e a faixa de terreno de 100 metros confinante.
- Barragens e a faixa de terreno de 250 metros confinante com as albufeiras.

O Decreto n.º 109/2014 (Regulamento de Uso de Estradas e Suas Zonas de Protecção) no artigo 6 prevê Permissões à zona da estrada e zona de protecção parcial das estradas, assim sendo a autoridade nacional de estradas pode excepcionalmente permitir a realização de actividades nas zonas de estradas e de protecção parcial, mediante autorização, sujeita a pagamento de taxas, podem ser permitidas no subsolo e espaços aéreos e sempre que possível fora da plataforma de estrada o estabelecimento de condutas adutoras, canalização de água, condutores de energia eléctrica e de telecomunicação.

O Projecto deverá recorrer a posturas municipais (a forma como tem sido aplicadas as ZPP no Município de Maputo e Matola) reconhecidas legalmente e previstas para o espaço urbano e periurbano, considerando que o regulamento da Lei de Terras mencionado acima quase não se aplica a áreas urbanas. No caso específico, sujeito a confirmação legal, serão usadas ZPPs reduzidas, cuja dimensão pode variar conforme a localização da mesma. Os impactos das ZPPs legalmente autorizadas serão devidamente documentados e compensados de acordo com este QPR.

Gestão de Recursos Hídricos

A Lei de Águas (Lei nº 16/91, de 3 de Agosto) define os princípios de gestão de recursos hídricos, estabelecendo os recursos hídricos pertencentes ao domínio público, a necessidade de inventariação de todos os recursos hídricos existentes no país, o regime geral da sua utilização, as prioridades, direitos gerais e obrigações dos utentes, entre outros. Este Instrumento legal tem por base a bacia hidrográfica como unidade para a gestão dos recursos hídricos, o princípio do utilizador-pagador e do poluidor-pagador, bem como o regime de Licenças e Concessões de água (aprovado pelo Decreto no 43/2007, de 30 de Outubro), e a NAS do equilíbrio ecológico. As Administrações Regionais de Águas são as instituições responsáveis pela gestão dos recursos hídricos.

A Resolução nº 46/2007 aprova a Política de Águas e revoga a Política Nacional de Águas aprovada nos termos da Resolução nº 75/95. Esta nova Política visa incluir aspectos considerados pertinentes e não incluídos na política anterior, tais como a melhoria do saneamento nas áreas urbanas, periurbanas e zonas rurais, as redes hidrológicas, desenvolvimento de novas infraestruturas hidráulicas e gestão integrada dos recursos hídricos com a participação das partes interessadas.

Os parâmetros para qualidade da água de abastecimento estão estabelecidos no Diploma n.º 180/2004, de 15 de Setembro, que regulamenta a Qualidade da Água para o Consumo Humano.

É de referir ainda o Despacho do Ministério das Obras Públicas e Habitação, de 7 de Dezembro de 2005, que define medidas estratégicas tendo em vista o aproveitamento da água da chuva. Neste sentido, o Despacho determina que todos projectos de construção de novos edifícios devem ser equipados com sistemas que permitam a captação, armazenamento e uso de água da chuva.

Havendo necessidade de se regular a gestão dos recursos hídricos, nomeadamente o licenciamento ou Concessão do direito de uso e aproveitamento privativo das águas, foi aprovado o Regulamento de Licenças e Concessões de Águas através do Decreto nº 46/2007. Este Regulamento aplica-se exclusivamente às águas interiores que se encontram fora da acção das marés e / ou cujas massas de água se comunicam com o mar somente durante as marés vivas.

Biodiversidade

Lei n.º 16/2014 de 20 de Junho: Lei da Conservação da Biodiversidade alterado e republicado pela Lei n.º 5/2017, de 11 de Maio - tem como objecto o estabelecimento dos princípios e normas básicos sobre a protecção, conservação, restauração e utilização sustentável da diversidade biológica nas áreas de conservação, bem como o enquadramento de uma administração integrada, para o desenvolvimento sustentável do país.

O Decreto n.º 89/2017 de 29 de Dezembro - Regulamento da Lei n.º 16/2014, de 20 de Junho, alterado e republicado pela Lei n.º 5/2017, de 11 de Maio, Lei da Protecção, Conservação e Uso Sustentável da Diversidade Biológica no seu Artigo 6 classifica as zonas de protecção para garantir a conservação representativa dos ecossistemas e espécies e a coexistência das comunidades locais com outros interesses e valores a conservar. As zonas de protecção classificam-se em: Áreas de conservação total; Áreas de conservação de uso sustentável. O

Artigo 8 classifica as áreas de conservação total em: Reserva Natural Integral; Parque Nacional; Monumento Cultural e Natural.

A Lei de Florestas e Fauna Bravia (Lei nº 10, de 7 de Julho de 1999) define os princípios e directrizes para a protecção, conservação e uso sustentável dos recursos florestais e faunísticos. Para tal, o Artigo 5 desta Lei classifica de acordo com o seu potencial, localização e forma de utilização, o património nacional florestal em: Florestas de conservação, Florestas produtivas, Florestas de utilização múltipla.

Património Cultural, Arqueológico e Histórico

No que concerne ao património cultural, os requisitos legais vigentes em Moçambique são:

- Lei da Protecção Cultural (Lei nº 10, de 22 de Dezembro de 1988).
- Regulamento de Protecção do Património Arqueológico (Decreto nº 27, de 20 de Julho de 1994).

A Lei da Protecção Cultural (Lei nº 10/88) foi estabelecida para propiciar a protecção legal dos bens materiais e imateriais do património cultural moçambicano. Para efeitos da Lei, o património cultural define-se como “o conjunto de bens materiais e imateriais criados ou integrados pelo povo Moçambicano ao longo da história, com relevância para a definição da identidade cultural Moçambicana”.

Regulamento de Protecção do Património Arqueológico (Decreto 27/94 de 20 de Julho) determina que o autor de qualquer descoberta fortuita de elementos arqueológicos deve comunicar este facto, num prazo de 48 horas à autoridade local, que notificará aos Órgãos competentes (Artigo 10).

Regulamento do Plano Parcial de Urbanização da Baixa de Maputo

O Regulamento do PPU da Baixa de Maputo, estabelece os princípios e as regras a que deve obedecer a ocupação, uso e transformação do solo na área abrangida pelo PPU Baixa delimitada na Planta de Zoneamento. Assim sendo a elaboração, apreciação e aprovação de qualquer instrumento de planeamento urbanístico de carácter executivo, programa ou projecto, bem como o licenciamento de qualquer obra ou operação de loteamento urbano que implique a ocupação, uso ou transformação do solo na área abrangida pelo PPU Baixa, fica sujeita à disciplina nela prevista, sem prejuízo do que se encontra estabelecido na legislação autárquica. No capítulo 1 referente ao Património e das Condicionantes ao Uso do Solo, estabelece que o património deve ser protegido e valorizado em todas as intervenções, salienta ainda que por protecção e valorização do património entende-se o seguinte: a) A preservação dos elementos determinantes que constituem a sua imagem, sem prejuízo de imperativos da sua adaptação, quando possível, à vida contemporânea; b) O condicionamento da intervenção no seu espaço envolvente. Afirma que é obrigatória a participação imediata às autoridades competentes dos testemunhos arqueológicos encontrados, em domínio público ou particular, incluindo no meio submerso. Considera ainda que as novas intervenções devem ser precedidas de uma análise de contexto da arquitetura do edificado devendo obedecer a um conjunto de normas destinadas a garantir que a sua arquitetura se adapte harmoniosamente às estruturas espaciais e ao ambiente dos conjuntos com interesse patrimonial.

Lei de Trabalho

A Lei de Trabalho (23/2007, de 1 de Agosto) discute os direitos e deveres dos trabalhadores, assim como questões de higiene, saúde e segurança no trabalho. Para empresas que apresentem riscos excepcionais de acidentes ou doenças profissionais, a Lei do Trabalho (n.º 1, do Artigo 217) obriga à criação de Comissões de Segurança no trabalho, devendo os empregadores, em colaboração com os sindicatos, informar ao órgão local competente da Administração do trabalho sobre a natureza dos acidentes de trabalho ou doenças profissionais, suas causas e consequências, após inquérito e registo dos mesmos.

Nos termos do Artigo no 218 da Lei do Trabalho, as normas gerais de higiene e segurança no trabalho constam de Legislação específica, podendo para cada sector de actividade económica ou social serem estabelecidos regimes especiais através de Diplomas emitidos pelos Ministérios do Trabalho, da Saúde e do Sector em causa, ouvidas as associações sindicais e de empregadores representativos. As grandes empresas são obrigadas a providenciar, directamente ou por terceiro contratado para o efeito,

As regras relativas a exames médicos dos trabalhadores ao serviço e os respectivos registos serão definidos em Diploma conjunto dos Ministros da Saúde e do Trabalho, segundo estipula o Artigo 221 da Lei do Trabalho.

Lei de Protecção da Pessoa, do Trabalhador e do Candidato a Emprego Vivendo com HIV e Sida

A Lei no 19/2014, de 27 de Agosto (revoga a Lei no 5/2002, de 5 de Fevereiro), estabelece os direitos e deveres da pessoa vivendo com HIV e SIDA e garante a promoção de medidas necessárias para a prevenção, protecção e tratamento da mesma; bem como os direitos e deveres do trabalhador candidato a emprego na administração pública e noutros sectores públicos ou privados e ao trabalhador doméstico. De acordo com esta Lei, todo o trabalhador que for despedido, por estar infectado com HIV/SIDA é considerado nos termos da Lei do Trabalho como tendo sido despedido sem justa causa e tem direito a uma indemnização, sem embargo para a sua reintegração.

Gestão de Emergência e Redução de Riscos

Reconhecendo a magnitude dos riscos climáticos e de desastres, o GoM fez da prevenção e mitigação de desastres uma prioridade política e obteve melhorias consideráveis em sua política e estrutura institucional de Gestão de Resposta a Desastres, desde sua primeira Política de Gestão de Desastres em 1999 para uma lei de Gestão de Desastres mais abrangente em 2014 (Lei nº 15/2014) 5 Complementada pelo seu regulamento em 2016. A lei também reconhece a necessidade de instrumentos dedicados à protecção financeira. O Programa Quinquenal do Governo 2015 – 2019 do Goma reconhece que a resiliência climática não apenas mitiga o impacto negativo de desastres, mas também está indissociavelmente ligado à redução da pobreza das populações mais expostas a esses desastres.

⁵ O objectivo desta é de estabelecer o regime jurídico da gestão das calamidades, compreendendo a prevenção, mitigação dos efeitos destruidores das calamidades, desenvolvimento de acções de socorro e assistência, bem como as acções de reconstrução e recuperação das áreas afectada.

Reassentamento Involuntário

De acordo com o Decreto no 31/2012, de 8 de Agosto define as balizas para a gestão dos processos de reassentamento em Moçambique. O regulamento sobre o processo de reassentamento aplica-se nos seguintes objectos e âmbitos: i. Estabelecer as regras e princípios básicos a que fica sujeito o processo de reassentamento, resultante de actividades económicas de iniciativas públicas ou privadas, efetuadas por pessoas singulares ou colectivas, nacionais ou estrangeiras, com vista a promoção da qualidade de vida dos cidadãos e a proteção ambiental; ii. É aplicado a todo o território nacional e as pessoas singulares ou colectivas, nacionais ou estrangeiras, públicas ou privadas, envolvidas no processo de reassentamento.

O regulamento exige a elaboração de um plano de reassentamento, no qual deve ser precedida de pelo menos quatro consultas participativas, publicadas nos principais meios de comunicação social existentes e nos locais de intervenção. A participação pública no âmbito da proposta do plano de reassentamento constitui garantia do direito à informação por parte dos cidadãos, em particular das pessoas afectadas ou interessadas.

É da responsabilidade das autoridades do ambiente, supervisionar o processo de reassentamento involuntário e condição para o licenciamento da actividade que tenha impacto sobre o meio ambiente.

Processo de Consulta Pública

O Diploma Ministerial no 130/2006 de 19 de Julho e o Decreto 54/2015 de 31 de Dezembro fazem provisões para o Processo de Consulta Pública. O primeiro define os princípios básicos relacionados à participação do público, metodologias e procedimentos que devem ser utilizados. Este Diploma Ministerial considera a participação pública como um processo interactivo que tem o seu início na fase de desenho do projecto e continua durante toda a vida do projecto. O artigo 15 do Decreto 54/2015 de 31 de Dezembro prevê o processo de consulta pública no contexto do processo de Avaliação de Impacto Ambiental. Ambos esses documentos estabelecem a necessidade de realização de consultas e auscultação públicas com as pessoas afectadas e interessadas que possam ser directa ou indirectamente afectadas por uma actividade ou projecto. Para as actividades de Categoria A+, A e B, são obrigatórias consultas públicas, enquanto para a Categoria C, consultas podem ser efetuadas no contexto de boas práticas de gestão de gestão ambiental e social

3.1 NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO BANCO MUNDIAL RELEVANTES AO PROJECTO

As Normas Ambientais e Sociais estabelecem os requisitos a serem cumpridos pelos Mutuários no que diz respeito à identificação e avaliação de riscos e impactos socioambientais associados com os projectos que o Banco apoia por meio do Financiamento de Projectos de Investimento. Deste modo, o Banco classifica os projectos mediante a magnitude dos seus potenciais riscos e impactes ambientais, sendo estas categorias as seguintes: Alto Risco, Risco Substancial, Risco Moderado e Baixo Risco. Estas categorias são descritas, abaixo:

- Risco Ambiental e Social Alto – as operações, projectos ou actividades que tendem a gerar uma ampla gama de riscos e impactes adversos significativos para as populações humanas e o ambiente como consequência de sua grande escala, natureza perigosa e/ou da sensibilidade de sua localização, cujas medidas de mitigação de impactes possam não ser possíveis ou efetivas.
- Risco Ambiental e Social Substancial – as operações, projectos ou actividades que sejam menos complexas, menores em escala ou menos sensíveis que as de alto risco, que possam ser preparadas e implementadas em ambientes onde a capacidade técnica e as tecnologias de mitigação disponíveis sejam elevadas e o marco regulatório sólido o bastante para assegurar que se podem evitar, minimizar, reduzir ou mitigar seus impactes adversos mais significativos.
- Risco Ambiental e Social Moderado – as operações, projectos ou actividades que ou (i) apresentam um potencial limitado de levarem a riscos e impactes ambientais e sociais adversos, ou (ii) cujos impactes adversos são menores em número, geralmente restritos em sua área de influência, passíveis de serem revertidos por medidas de mitigação amplamente conhecidas ou (iii) apresentam um número muito limitado de riscos e impactes ambientais e sociais adversos que sejam diversos, irreversíveis ou sem precedentes.
- Risco Ambiental e Social Baixo – as operações, projectos ou actividades que apresentam um potencial mínimo ou negligenciável de causarem riscos e impactes ambientais e sociais adversos.

O Banco está empenhado em apoiar os mutuários no desenvolvimento e implementação de projectos que sejam ambientalmente e socialmente sustentável, e para aumentar a capacidade das estruturas ambientais e sociais dos mutuários para avaliar e gerir os riscos e impactos ambientais e sociais dos projectos. Para este fim, o Banco definiu NAS específicos, que são projectados para evitar, minimizar, reduzir ou mitigar os riscos ambientais e sociais adversos e os impactos dos projectos. Os resultados ambientais e sociais desejados pelo BM, aquando do financiamento de projectos são descritos nos objectivos das NAS, e estes devem ser geridos adequadamente pelo Mutuário, com vista ao alcance destes. Os projectos apoiados pelo Banco devem cumprir as seguintes NASs, dispostas na Tabela 8 abaixo.

Tabela 8: Normas Ambientais e Sociais do BM – relevância ao Projecto

NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS	RELEVÂNCIA AO PROJECTO	INSTRUMENTOS SOCIAIS E AMBIENTAIS
<p>Norma Ambiental e Social 1: NAS 1 - Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais.</p>	<p>(Relevante).</p> <ul style="list-style-type: none"> ● A Norma Ambiental e Social NAS1 aplica-se a todos os projectos para os quais é solicitado financiamento do Banco Mundial para Projectos de Investimento e estabelece a importância do seguinte: (a) o quadro ambiental e social do Mutuário em vigor para a gestão dos riscos e impactos do projecto; (b) uma avaliação ambiental e social integrada para identificar os riscos e impactos do projecto; (c) o efectivo envolvimento da comunidade mediante a divulgação de informações relacionadas com o projecto, consultas e comentários eficazes; e (d) a gestão de riscos e impactos socioambientais por parte do Mutuário durante todo o ciclo de vida do projecto. O Banco exige que todos os riscos e impactos socioambientais do projecto sejam abordados como parte da avaliação ambiental e social realizada em conformidade com a NAS1. ● No caso de projectos com múltiplos subprojectos pequenos que são identificados, preparados e implementados durante a implementação do projecto, o Mutuário deverá realizar a necessária avaliação ambiental e social dos subprojectos e prepará-los e implementá-los, da seguinte forma: <ul style="list-style-type: none"> a) Subprojectos de <i>Alto Risco</i>, em conformidade com as NAS. 	<ul style="list-style-type: none"> ● PCAS ● QGAS ● Procedimentos de Gestão da mão-de-obra - Subprojectos das componentes. ● Avaliação Ambiental e Social Estratégica (AASE). ● Avaliação de Impacto Cumulativo (AIC). ● EIAS & PGAS – para Subprojectos das componentes. ● Protocolo de COVID-19. ● Avaliação de Risco de VBG/EAS/AS e respetivo Plano de Acção.

NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS	RELEVÂNCIA AO PROJECTO	INSTRUMENTOS SOCIAIS E AMBIENTAIS
	<p>b) Subprojecto de Risco Substancial, Risco Moderado e Baixo Risco, em conformidade com a legislação nacional e qualquer requisito das NAS que o Banco considere pertinentes para o subprojecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • As actividades a serem financiadas pelo projecto são consideradas de risco alto, sendo necessário elaborar o QGAS. 	
<p>Norma Ambiental e Social 2: NAS 2 - Mão-de-Obra e Condições de Trabalho.</p>	<p>(Relevante).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terá trabalhadores directos, trabalhadores das contratadas (empreiteiros) fornecedores primários e servidores públicos. As reconstruções de infraestrutura podem exigir empreiteiros diferentes em locais remotos. Em suma, uma grande força de trabalho será necessária, e o projecto pode enfrentar dificuldades em promover boas relações entre trabalhadores e gerência e garantir condições de trabalho seguras e saudáveis. A situação é agravada pelas lacunas legislação voltada ao trabalho, saúde e segurança em Moçambique 	<ul style="list-style-type: none"> • Manuais e Planos de Saúde, Segurança e Trabalho. • Procedimentos de Gestão da mão-de-obra. • EIAS & PGAS – para Subprojectos das componentes. • MDR para trabalhadores. • Plano de emergência • Protocolo de COVID-19. • Avaliação de Risco de VBG/EAS/AS e respetivo Plano de Acção.
<p>Norma Ambiental e Social 3: NAS 3 - Eficácia de Recursos e Prevenção e Gestão da Poluição.</p>	<p>(Relevante).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Os conceitos e objectivos da NAS3 são relevantes para o projecto, principalmente devido ao potencial de gerar resíduos perigosos e não perigosos nas fases de implementação dos subprojectos, assim como a eficiência no uso de recursos como água e energia durante a 	<ul style="list-style-type: none"> • QGAS • EIAS & PGAS – para Subprojectos das componentes. • Procedimentos de Gestão da mão-de-obra.

NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS	RELEVÂNCIA AO PROJECTO	INSTRUMENTOS SOCIAIS E AMBIENTAIS
	<p>construção e operação das estruturas financiadas pelo projecto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Plano de Gestão de Resíduos.
<p>Norma Ambiental e Social 4: NAS 4 - Saúde e Segurança Comunitárias.</p>	<p>(Relevante).</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Medidas específicas para proteger a saúde e a segurança da comunidade são relevantes, pois as actividades de construção podem resultar em aumento significativo do movimento de veículos pesados para o transporte de materiais e equipamentos de construção aumentar o risco de acidentes e lesões no trânsito para trabalhadores e comunidades locais, a reabilitação e construção de infraestruturas pode gerar resíduos, bem como lidar com matérias perigos (por ex. asbestos), mas também exacerbando situações de VBG/EAS/AS Violência Sexual, criminalidade e outros riscos associados. 	<ul style="list-style-type: none"> ● QGAS ● Planos de Segurança no Rodoviário. ● EIAS & PGAS – para Subprojectos das componentes. ● Procedimentos de Gestão da mão-de-obra. ● Planos de gestão de tráfego. ● Protocolo de COVID-19.
<p>Norma Ambiental e Social 5: NAS 5 - Aquisição de Terras, Restrições ao Uso de Terras e Reassentamento Involuntário.</p>	<p>(Relevante).</p> <ul style="list-style-type: none"> ● O projecto inclui uma série de intervenções para reabilitar infraestruturas danificadas e construir nova infraestrutura. A reabilitação das infraestruturas pode exigir a ocupação limitada de terras, possivelmente temporária ou em pequena escala, e impacto limitado nos meios de subsistência das pessoas. Esses impactos podem ser rastreados e medidas de mitigação incluídas nos PGASs específicos do local e, quando necessário, nos Planos de Reassentamento Abreviados (PARAs). No entanto, as construções de novas infraestruturas envolverão a 	<ul style="list-style-type: none"> ● Quadro de Políticas de Reassentamento. ● Planos de Reassentamento/Planos de Restauração de Meios de Via – para Subprojectos das componentes

NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS	RELEVÂNCIA AO PROJECTO	INSTRUMENTOS SOCIAIS E AMBIENTAIS
	<p>aquisição de novas terras e pode levar ao reassentamento e impacto nos meios de subsistência costeiros e outros.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Visto que a localização exata da nova infraestrutura e seu projecto técnico ainda não está claro, o Quadro de Políticas de Reassentamento foi reparado para orientar a preparação dos Planos de Acção de Reassentamento / Planos de Acção de Reassentamento para os subprojectos. ● O PAR será elaborado para os subprojectos que resultem em remoções físico ou perdas económicas. O âmbito e o nível de detalhe do plano variam consoante a magnitude do impacto e a complexidade das medidas necessárias para mitigar os impactos adversos. o plano irá descrever a maneira como os objetivos da NAS5 podem ser alcançados e poderá assumir formas diferentes, dependendo dos impactos do subprojecto. ● Estando desta forma previstos Planos de Acção de Reassentamento (PAR) que incluem medidas para abordar o deslocamento físico e/ou perdas económicas, e Planos de Restauração de Meios de Subsistência para os subprojectos que implicarem apenas perdas económicas. 	
<p>Norma Ambiental e Social 6: NAS 6 - Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos.</p>	<p>(Relevante).</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Não são esperadas conversões ou degradações significativas de habitats naturais ou críticos, mas o projecto compreende diversas obras de infraestrutura que possam interferir nos habitats naturais. Algumas 	<ul style="list-style-type: none"> ● Quadro de Gestão ambiental e Social. ● EIAS & PGAS – para Subprojectos das componentes.

NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS	RELEVÂNCIA AO PROJECTO	INSTRUMENTOS SOCIAIS E AMBIENTAIS
	<p>actividades das componentes do projecto podem interferir, ocasionalmente, com áreas remanescentes de vegetação nativa.</p>	
<p>Norma Ambiental e Social 7: NAS 7 - Povos Indígenas/Comunidade Locais Tradicionais Historicamente Desfavorecidas da África Subsaariana;</p>	<p>● Não Relevante</p>	
<p>Norma Ambiental e Social 8: NAS 8 - Patrimônio Cultural</p>	<p>(Relevante).</p> <p>● Não são esperadas descobertas fortuitas ou recursos culturais físicos como parte do QGAS (e PGAS subsequentes, como e quando preparados, mas o projecto compreende diversas obras de infraestrutura que possam trazer descobertas quaisquer recursos culturais tangíveis ou intangíveis significativos. A localização dos subprojectos, ainda não foram definidos e existe a possibilidade de um impacto potencial na componente cultural. Deste modo, as áreas críticas serão rastreadas neste QGAS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Procedimento para descobertas fortuitas como parte do QGAS (PGAS subsequentes, como e quando preparados). ● EIAS & PGAS – para Subprojectos das componentes. ● Planos de Gestão do Património Cultural incluindo procedimentos para achados fortuitos.
<p>Norma Ambiental e Social 9: NAS 9 – Intermediários Financeiros</p>	<p>● Não Relevante</p>	

NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS	RELEVÂNCIA AO PROJECTO	INSTRUMENTOS SOCIAIS E AMBIENTAIS
<p>Norma Ambiental e Social 10: Envolvimento das Partes Interessadas e Divulgação de Informações.</p>	<p>(Relevante).</p> <ul style="list-style-type: none"> • A NAS 10 Esta norma contém disposições que permitem identificar, envolver partes interessadas locais ou outras durante o ciclo de implementação do projecto, divulgação de informação do projecto, reparação de reclamações para as partes interessadas exteriores. Esta NAS Reconhece a importância do processo de envolvimento aberto e transparente das partes interessadas como elemento essencial das boas práticas internacionais. O envolvimento eficaz das partes interessadas pode melhorar a sustentabilidade ambiental e social dos projectos, melhorar a aceitação e oferecer contribuições significativas para a concepção e implementação eficaz do projecto Plano de Envolvimento das Partes Interessadas, Mecanismos de Reclamações e Plano de Consultas Públicas e Participação • As principais partes interessadas consistem em governos provinciais e distrital, conselhos municipais, governos relevantes departamentos, comunidades locais, especialmente grupos vulneráveis, ONGs que operam nos níveis local. A consulta às partes interessadas será uma parte essencial do projecto durante todas as fases do projecto e vai envolver os vulneráveis e desfavorecidos. O Plano de Envolvimento das Partes Interessadas foi preparado durante a aprovação do projecto. Este plano será atualizado durante o primeiro trimestre do projecto para melhorá-lo ainda mais. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Envolvimento das partes interessadas e afectadas. • MDR sensível a VBG/EAS/AS. • EIAS & PGAS – para Subprojectos das componentes.

3.2 COMPARAÇÃO ENTRE AS NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO BANCO E A LEGISLAÇÃO NACIONAL

A legislação moçambicana é desenvolvida e cobre quase todas as áreas abordadas pelas Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial, porém as NAS do BM são muito específicos e detalhistas em alguns pontos e impõe o cumprimento das NASs principalmente em Projectos considerados como sendo de Alto Risco. A legislação nacional fornece bases suficientes para gerir os riscos e impactos ambientais e sociais das actividades propostas pelo projecto. O Governo de Moçambique tem todas instituições relevantes para garantir a implementação e o monitoria eficazes das medidas ambientais e sociais necessárias, em conformidade com a legislação nacional e as Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial. A Tabela 10 compara de forma resumida a Legislação Nacional e as NAS do BM.

Tabela 9: Normas Ambientais e Sociais do BM – relevância ao Projecto

NAS BANCO MUNDIAL	LEGISLAÇÃO NACIONAL	LACUNA OU CONFLITO
<p><i>A Norma Ambiental e Social 1 - Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais, objectiva o seguinte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar, avaliar e gerir os riscos e impactos ambientais e sociais do projecto de modo consistente com as NAS. • Utilizar as instituições ambientais e sociais nacionais, sistemas, leis, regulamentos e procedimentos na avaliação, desenvolvimento e implementação de projectos, quando apropriado. • Exige a triagem dos investimentos do subprojecto para determinar a categoria da EIAS necessária. • Exige o cumprimento das NAS do BM em projectos com riscos e impactos considerados altos e os cumprimentos da legislação de AIA Nacional para projectos de risco substancial, moderado e baixo. 	<ul style="list-style-type: none"> • A Outubro), exige que todos os projectos ou actividades que sejam suscetíveis de causar impactos ambientais e sociais devem realizar a AIA. • O Decreto 54/2015 de 31 de Dezembro, que regula o processo de AIA. Segundo o Decreto, as actividades são classificadas em 4 categorias: A+, A, B e C. As actividades A+ e A deve se realizar o EIA, a actividade de categoria B EIAS e a actividade C deve-se apresentar o instrumento de mitigação dos impactos. • É obrigatório a realização de monitorias, auditorias e suspensões, durante o processo de implantação do projecto e operacionalização (variando de projecto para projecto). • O regulamento exige que nenhuma actividade deve iniciar sem a certificação ambiental. Lei do Ambiente (Lei nr. 20/97 de 7 de 	<ul style="list-style-type: none"> • A NAS1 exige que todos os subprojectos suscetíveis de causar danos ambientais devem realizar o AIA proporcionais ao nível de risco e por sua vez deve ser desenvolvido de acordo com as leis e regulamentos vigentes no País.

NAS BANCO MUNDIAL	LEGISLAÇÃO NACIONAL	LACUNA OU CONFLITO
<p><i>A Norma Ambiental e Social 2 – Mão-de-Obra e Condições de Trabalho, objectiva o seguinte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Necessidade de elaboração do PGMO (Procedimento de Gestão da Mão-de-Obra) claro sobre as condições de contratação e de trabalho, incluindo um mecanismo de resolução de reclamações dos trabalhadores. • As disposições para impedir a Exploração e Abuso Sexual, VBG/EAS/AS e / ou Violência contra crianças (VCC), incluindo o Código de Conduta (CoC) para prevenir VBG/EAS/AS para todos os trabalhadores do projecto • Promover condições de trabalho seguras e saudáveis. • Promover tratamento justo, a não discriminação e a igualdade de oportunidade para os trabalhadores do projecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • A Lei do Trabalho, 23/2007 de 1 de Agosto (artigos 216 a 236) regula todas as exigências contratuais e as respectivas condições para o desenvolvimento das actividades pelos trabalhadores. • Decreto no 63/2013, que regulamenta o Regime Jurídico de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais. 	<ul style="list-style-type: none"> • Não existe nenhum conflito. Porém, os processos referentes a Mão-de-obra e Condições Laborais, serão seguidos os estabelecidos na legislação moçambicana e em casos de lacunas serão cobertos pelos princípios e normas do BM, no seguinte: <ul style="list-style-type: none"> ○ Código de conduta para VBG/EAS/AS ○ Mecanismo de Diálogo e Reclamações para os trabalhadores. ○ Medidas para trabalhadores comunitários nem dos fornecedores primários como parte do projecto principal, focando-se mais nos trabalhadores directos. ○ Controlo de influxo laborar.

NAS BANCO MUNDIAL	LEGISLAÇÃO NACIONAL	LACUNA OU CONFLITO
<ul style="list-style-type: none"> • Proteger os trabalhadores do projecto, incluindo categorias vulneráveis de trabalhadores. • Evitar todas as formas de uso de trabalho forçado e infantil. • Apoiar os princípios de liberdade de associação e negociação colectiva dos trabalhadores do projecto de maneira compatível com a legislação nacional. • Fornecer meios acessíveis aos trabalhadores do projecto para levantar preocupações no local de trabalho. 		
<p><i>A Norma Ambiental e Social 3 – Eficácia de Recursos e Prevenção e Gestão da Poluição, objectiva o seguinte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Promover o uso sustentável dos recursos, incluindo energia, água e matérias-primas. • Evitar ou minimizar os impactos negativos na saúde humana e meio ambiente, evitando ou minimizando a poluição proveniente das actividades do projecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • O Regulamento sobre Padrões de Qualidade Ambiental e de Emissão de Efluentes (Decreto nº 18/2004) define os padrões de emissão de poluentes para fontes fixas e móveis, assim como parâmetros fundamentais que devem caracterizar a qualidade do ar. • O Decreto no 94/2014, de 31 de dezembro, aprovou o Regulamento sobre a Gestão de Resíduos Sólidos Urbanos (“Regulamento”), revogando o Regulamento de Gestão de Resíduos, 	<ul style="list-style-type: none"> • Não existe ainda uma legislação específica sobre gestão de produtos químicos e materiais perigosos (no geral), existindo legislações específicas que não podem ser transpostas. • Para os casos de menor risco e impacto referente ao assunto será aplicada a legislação nacional e em casos de riscos e impactos significativos deve-se conjugar a legislação nacional e normas do BM

NAS BANCO MUNDIAL	LEGISLAÇÃO NACIONAL	LACUNA OU CONFLITO
<ul style="list-style-type: none"> • Evitar ou minimizar os impactos negativos relacionados com o projecto de poluentes de curta e longa duração. • Evitar ou minimizar a geração de resíduos perigosos e não perigosos. • Minimizar e gerir os riscos e impactos associados ao uso de produtos perigosos. 	<p>aprovado pelo Decreto no 13/2006, de 15 de junho.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O decreto sobre a gestão de resíduos perigosos (83/2014 de 31 de Dezembro). 	<p>e compensar os aspectos necessários.</p>
<p><i>A Norma Ambiental e Social 4 - Saúde e Segurança Comunitárias, objectiva o seguinte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Antecipar e evitar impactos adversos na saúde e segurança das comunidades afetadas pelo projecto durante o seu ciclo de vida, tanto em circunstâncias rotineiras, como não rotineiras. • Promover a qualidade e segurança, bem como considerações relacionadas com as alterações climáticas. • Evitar ou minimizar a exposição das comunidades aos riscos de segurança. 	<ul style="list-style-type: none"> • A Lei não é muito clara em relação a este aspecto. • A Lei do Trabalho, 23/2007 de 1 de Agosto (artigos 216 a 236) regula todas as exigências contratuais e as respectivas condições para o desenvolvimento das actividades pelos trabalhadores. • Decreto no 63/2013, que regulamenta o Regime Jurídico de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nenhuma lacuna específica, porém, a NAS 5 é mais abrangente nos assuntos que devem ser levados em conta sobre a saúde e segurança comunitária, sendo assim recomenda-se o seguimento da mesma.
<p><i>A Norma Ambiental e Social 5 - Aquisição de Terras, Restrições ao Uso de Terras e</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Foi criado o Decreto no 31/2012, de 8 de Agosto define as balizas para a gestão dos 	<ul style="list-style-type: none"> • Não existem conflitos entre ambas partes.

NAS BANCO MUNDIAL	LEGISLAÇÃO NACIONAL	LACUNA OU CONFLITO
<p><i>Reassentamento Involuntário, objectiva o seguinte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Evitar o reassentamento involuntário ou, quando inevitável, minimizar o reassentamento involuntário, explorando alternativas de concepção do projecto. • Evitar o despejo forçado. • Mitigar os impactos sociais e económicos negativos inevitáveis ligados a aquisição de terras ou restrições ao uso da terra, mediante as seguintes estratégias: (a) fornecer compensação de forma atempada, pela perda de activos a custo de reposição, (b) ajudar os indivíduos deslocados nos seus esforços para melhorar, ou pelo menos restaurar, os seus meios de subsistências e padrão de vida, em termos reais, aos níveis prevaletentes antes do início da implementação do projecto, o que for maior. • Melhorar as condições de vida dos indivíduos pobres ou vulneráveis, que estão fisicamente desalojados, por meio 	<p>processos de reassentamento em Moçambique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diploma Ministerial nº156/2014, de 19 de Setembro, Directiva Técnica do Processo de Elaboração e Implementação dos Planos de Reassentamento. • Diploma Ministerial nº 181/2003 de Novembro, Directiva sobre o Processo de Expropriação para efeitos de Ordenamento Territorial. • Embora o Decreto sobre o reassentamento não considere o reassentamento económico (só considera o reassentamento físico) e não aprofunda muito em relação a este tema importante, algumas balizas em relação ao processo de compensação são determinadas no Diploma ministerial sobre o processo de expropriação e só considerando para efeitos de Ordenamento Territorial. • O Decreto no 31/2012 e Decreto no 54/2015, exigem uma ampla consulta e participação pública do grupo-alvo e outras intervenientes chaves. 	<ul style="list-style-type: none"> • Existem algumas lacunas na legislação nacional em relação a elaboração de plano de restauração dos meios de vida, que não abrange todas as actividades • Existem algumas diferenças no concernente ao regulamento de reassentamento segundo a qual a terra não deve ser vendida e sim compensada por terra, diferente do que preconiza a NAS 5. • A NAS5 é mais abrangente em relação ao reassentamento físico e económico e estabelecimento de um Mecanismo de Diálogo e Reclamações. • Então, deve-se aplicar a legislação nacional no processo de reassentamento e em casos de lacunas deve-se compensar com os princípios e normas do BM.

NAS BANCO MUNDIAL	LEGISLAÇÃO NACIONAL	LACUNA OU CONFLITO
<p>da provisão de habitação adequada, acesso a serviços e instalações, segurança da posse de terra.</p> <ul style="list-style-type: none"> Garantir que as actividades de reassentamento sejam planeadas e implementadas com divulgação adequada, consulta relevante e participação informada dos indivíduos. 		
<p><i>A Norma Ambiental e Social 6 - Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos objectiva o seguinte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Proteger e conservar a biodiversidade e os habitantes. Aplicar a hierarquia de mitigação e uma estratégia preventiva na concepção e implementação de projectos que possam ter um impacto na biodiversidade. Promover a gestão sustentável dos recursos naturais vivos. Apoiar os meios de subsistência das comunidades, incluindo os povos indígenas, e o desenvolvimento 	<ul style="list-style-type: none"> Existe o Decreto no 89/2017 de 20 de Junho que regula o processo da conservação e uso sustentável da diversidade biológica. Este regulamento define a gestão e os diferentes usos das áreas de protecção. 	<ul style="list-style-type: none"> Não existem conflitos. Existe lacuna da parte da legislação nacional, na medida que não foca em relação a sustentabilidade de implantação de projectos de terceiros. Então, deve-se aplicar os princípios da NAS6 conjugado com a legislação nacional para harmonizar alguns princípios que estejam equilibrados e cobrir o que a legislação não apresenta.

NAS BANCO MUNDIAL	LEGISLAÇÃO NACIONAL	LACUNA OU CONFLITO
económico inclusivo, através da adoção de práticas que integrem as necessidades de conservação e as prioridades de desenvolvimento.		
<p><i>A Norma Ambiental e Social 8 - Património Cultural, objectiva o seguinte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Proteger o património cultural dos impactos negativos das actividades do projecto e apoiar a sua preservação. • Abordar o património cultural como aspecto fundamental do desenvolvimento sustentável. • Promover a consulta relevante com as partes interessadas relativamente ao património cultural. • Promover a distribuição equitativa dos benefícios do uso do património cultural. 	<ul style="list-style-type: none"> • A Lei do Património Cultural (Lei nº 10/88 de 22 de Dezembro), determina a protecção legal dos bens materiais e imateriais do Povo moçambicano, foi concebida para proteger legalmente o património cultural tangível e intangível de Moçambique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Não existem conflitos e nem lacunas. No entanto, deve-se aplicar a legislação nacional e deve-se respeitar o estabelecido na NAS8.
ENVOLVIMENTO DAS PARTES INTERESSADAS E DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO		
A Norma Ambiental e Social 10: Envolvimento das Partes Interessadas e Divulgação de Informações, objectiva o seguinte:	<ul style="list-style-type: none"> • Diploma Ministerial no 130/2006 de 19 de Julho define o processo de consulta pública para o processo de AIA para as categorias A+, A e B, e principalmente em 	<ul style="list-style-type: none"> • A NAS10 prevê envolvimento das partes interessadas e divulgação de informação no contexto de implementação do projecto como

NAS BANCO MUNDIAL	LEGISLAÇÃO NACIONAL	LACUNA OU CONFLITO
<ul style="list-style-type: none"> • Estabelecer uma estratégia sistemática de envolvimento das partes interessadas, que ajudará aos proponentes a criar e manter uma relação construtiva com as partes interessadas e em particular com as partes afectadas pelo projecto. • Avaliar o nível de interesse das partes interessadas e apoio para o projecto e permitir que as suas opiniões sejam consideradas na concepção do projecto e desempenho ambiental e social. • Promover e proporcionar meios para o envolvimento eficaz e inclusivo das partes afectadas pelo projecto durante todo o ciclo de vida do projecto sobre as questões que poderiam afectá-los. • Garantir que informação apropriada sobre os riscos e impactos socioambientais do projecto seja divulgada às partes interessadas de modo atempado, acessível, compreensível e adequado. • Garantir que as pessoas afetadas pelo projecto tenham meios acessíveis e 	<p>actividades que envolvem o reassentamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O mesmo é reforçado no Decreto 54/2015 de 31 de Dezembro, obriga o respeito a opinião dos afetados e criar condições para recolher as reclamações durante este processo. 	<p>prioridade em todas as fases. Por sua vez, o Diploma Ministerial no 130/2006 de 19 de Julho, bem como Decreto no 54/2015 de 31 de Dezembro obriga o processo do envolvimento das partes interessadas e divulgação de informação no contexto de implementação do projecto, no processo de AIAS.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O Regulamento não exige o estabelecimento de um mecanismo de diálogo e reclamações.

NAS BANCO MUNDIAL	LEGISLAÇÃO NACIONAL	LACUNA OU CONFLITO
<p>inclusivos para apresentar questões, e permitir que os proponentes respondam e administrem tais questões e reclamações.</p>		

Os requisitos legislativos moçambicanos são geralmente consistentes com as NAS do BM. No entanto, existem lacunas e diferenciação na classificação de processo, a destacarem a:

- a triagem dos subprojectos, classificados em categorias (A+, A, B e C), enquanto o BM classifica em alto, substancial, moderado e baixo.
- a triagem de subprojectos, onde os locais e potenciais impactos adversos localizados não podem ser identificados antes da avaliação do projecto não está prevista na legislação moçambicana.
- Os requisitos de reassentamento e compensação, o BM inclui até direitos informais e consuetudinários e que ninguém deve ficar em situação pior.
- No âmbito do Mecanismo de Diálogo e Reclamações, o BM tem um mecanismo estabelecido, enquanto Moçambique não tem uma lei distinta que o prevê.

A análise acima revelou algumas lacunas entre a Legislação Moçambicana e as NAS do BM. Sempre que houver tal discrepância, o PMUAMM usará o melhor dos dois sistemas, caso contrário, o projecto usará o processo de triagem ambiental e social, conforme descrito neste relatório.

4. SITUAÇÃO AMBIENTAL DE REFERÊNCIA

A caracterização da situação de referência apresentada baseia-se na análise e descrição da área de abrangência do projecto em análise, tendo-se baseado no levantamento e análise de informações existentes, disponíveis e sistematizadas sobre os diversos aspectos ambientais, obtidas através da consulta de dados e documentos disponíveis.

4.1 CONTEXTO GERAL DO PAÍS

4.1.1 Economia e Sociedade em Geral

Moçambique, é o 35.º maior país do mundo em termos de superfície, possui abundância de recursos naturais e minerais, como gás natural e carvão, extensos recursos hídricos, florestais e faunísticos para além do facto de 62% do seu território ser constituído por terras aráveis das quais cerca de 10% se prestam à agricultura irrigada. Entretanto o país ocupa a posição 102 entre 144 países no que diz respeito ao PIB per capita, em paridade de poder de compra (BM, Abril de 2018).

Os resultados do último Censo da População e Habitação⁷ revelam que entre 2007 e 2017 a população cresceu em média em 3,5% ao ano, tendo passado de pouco mais de 20 milhões de habitantes para 26,8 milhões. Assumindo que a taxa de crescimento se manteve constante nos últimos 5 anos desde o último Censo, a população deve ter atingido cerca de 31.5 milhões neste momento, i.e. Fevereiro de 2022. Alguns dos rankings internacionais importantes do país destacam:

- Índice de desenvolvimento humano (Nações Unidas) - 180 em 189 (2018/198);
- Índice de paz global (Institute for Economics and Peace) - 94 em 163 (2019)⁹;
- Ranking de competitividade global (World Economic Fórum) - 137 em 138 (2018);
- Classificação “Doing Business” (Banco Mundial) - 138 em 190 (2019).

Mais de 70% da população do país depende da agricultura e da pesca de subsistência, sendo as mulheres a maioria. Perto de 46.1% da população vive em situação de pobreza que é analisada através de várias perspectivas e utilizando duas abordagens principais, ou seja a de (i) consumo básico por pessoa dentro de um agregado familiar; e (ii) a relacionada com acesso a bens e serviços com destaque para educação, saúde, habitação e posse de bens duráveis. O acesso à energia eléctrica situa-se em cerca de 34%. Sendo que no quinquénio 2019-2024 a meta é a de atingir os 64%, ou seja, um crescimento de cerca de 30%, que foi o que se atingiu em mais de 44 anos, quando se começa a contagem a partir da independência em 1975.

⁶ WB (April 2018) “Strong but not Broadly Shared Growth”, Mozambique Poverty Assessment. Poverty and Equity Global Practice Africa Region.

⁷ Realizado em Agosto de 2017.

⁸ PNUD (2019) – A revisão do índice foi divulgada a 9 de dezembro de 2019, com dados referentes ao ano de 2018

⁹ Global Peace Index (GPI) é um relatório produzido pelo Institute for Economics & Peace (IEP) que mede a posição relativa da paz das nações e regiões.

As zonas rurais tendem a ser ainda mais pobres (50.1%) do que as urbanas (37.4%). Também se nota maior pobreza nas pessoas e agregados familiares chefiados por mulheres, crianças, idosos, pessoas portadoras de deficiência, pessoas analfabetas do que as que são o oposto.

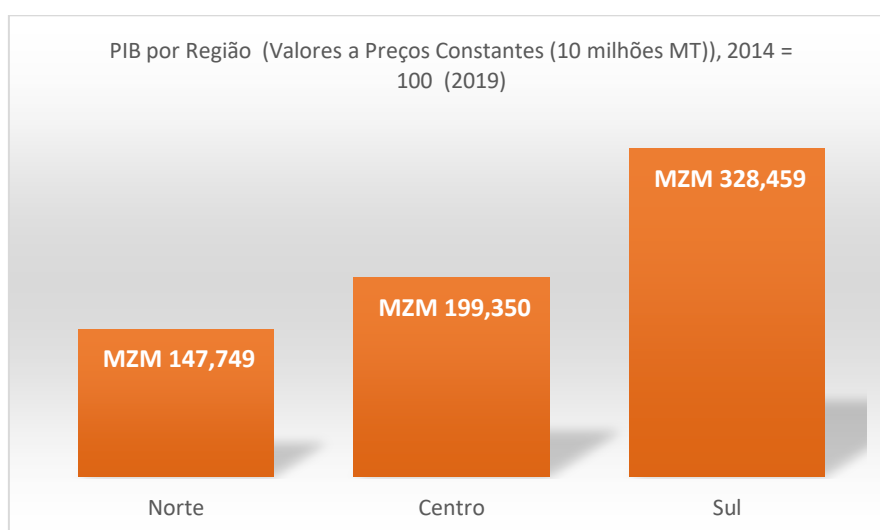
Um dos maiores desafios é a promoção da equidade no desenvolvimento de modo a corrigir os desequilíbrios, especialmente no que diz respeito à diversificação da produção e acesso aos benefícios do desenvolvimento por parte de uma proporção significativa da população.

Investimentos significativos em infraestruturas, como estradas, abastecimento de água e saneamento, energia, telecomunicações, serviços de transporte bem como investimentos na agregação de valor aos produtos dos principais sectores da economia, onde a maioria da população do país está activa (ou seja, agricultura e pescas e nas últimas décadas

actividades informais diversas nas áreas do comércio e pequenas indústrias, que podem ser conjugadas com as primárias) deverão continuar a desempenhar um papel vital na estabilização e eliminação gradual dos desequilíbrios, aumento de oportunidades e na eliminação da pobreza. Em muitas destas o acesso a transporte ocupa uma posição crucial.

Entre outros, os desequilíbrios manifestam-se em função da diferenciação dos rendimentos por região e por província. As três províncias da região sul têm o maior PIB combinado por região apesar de serem de longe as menos favorecidas em matéria de riquezas naturais e população. Elas representam um pouco acima de 48% do PIB total do país, numa medida em que, Maputo Cidade, só por si, representa 18% do PIB nacional, apesar de apenas abranger 5% da população total. A província de Gaza, não tão dotada sob este ponto de vista, representa perto de 6% da população do país e apenas pouco menos de 5% do PIB.

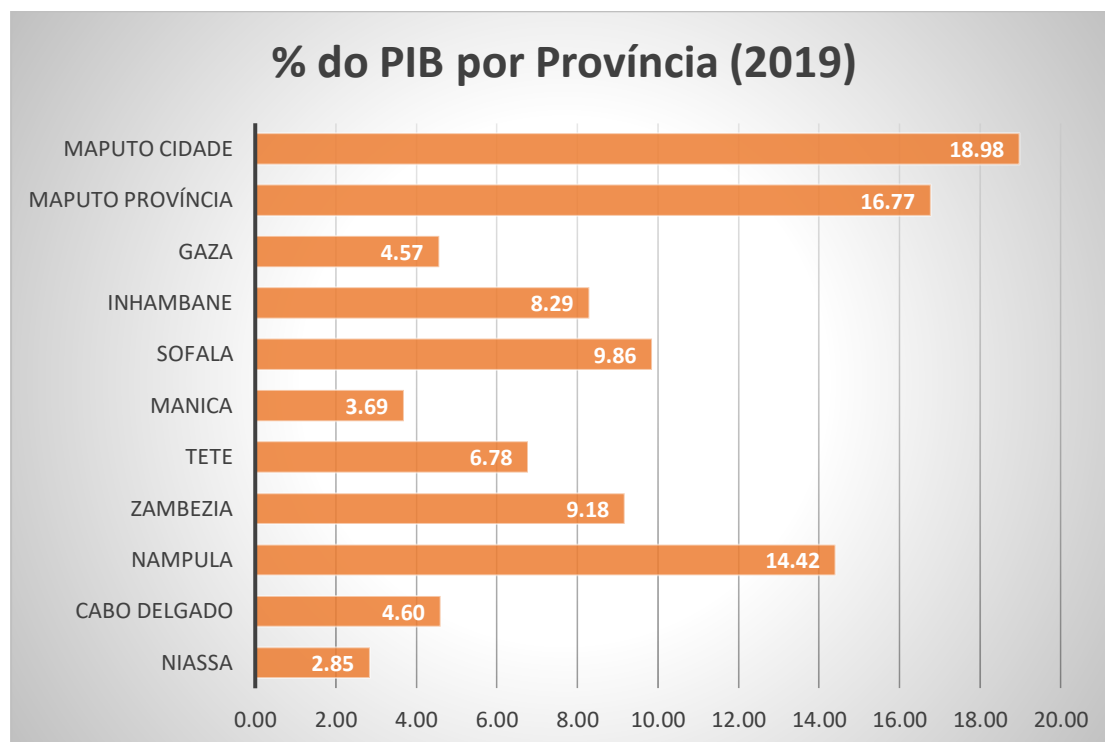
Gráfico 1: PIB por região



Fonte: INE (2020)\

Enquanto a região norte é a menos desfavorecida a análise por província destaca o facto de estarem em causa províncias tais como Niassa (menos de 3% do PIB nacional), Manica (3.69%), Gaza (4.57%), Cabo Delgado (4.60%) e Tete (6.78%).

Gráfico 2: % do PIB por Província



Fonte: INE (2020)

Os desequilíbrios estendem-se para abranger (i) a região costeira que, para além de ser a mais populosa (acolhe cerca de 60% da população total do país) tende a ser mais favorecida do que a do interior (a AMM situa-se eminentemente na zona costeira); (ii) os centros urbanos que tendem a reunir melhores condições do que as zonas rurais; e (iii) entre homens e mulheres como corolário da organização social, valores e práticas subjacentes que oferecem mais oportunidades (por ex. educação e emprego, alívio das lides domésticas (como água, comida, cuidar das crianças e das famílias em geral, etc.)) aos homens e rapazes do que às mulheres e raparigas.

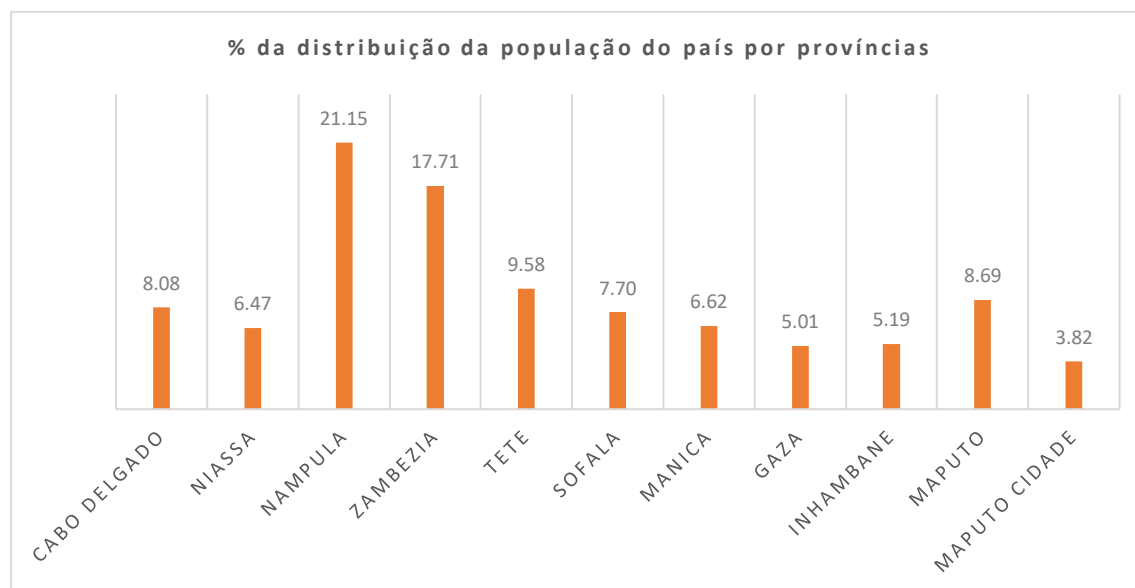
Não obstante as contrariedades, Moçambique continua a ser um país de crescimento positivo e animador. Foi um dos países de maior crescimento por pouco mais de dez anos até 2015-16, altura em que, entre outros factores de desaceleração (por ex. descida dos preços das *commodities*) estalou o escândalo das dívidas ocultas. Em 2019 o país foi assolado por um dos piores ciclones das últimas duas décadas (Idai) que devastou significativamente a região centro e partes da região norte, sendo que no mesmo ano o Ciclone Keneth devastou a região norte, principalmente Cabo Delgado. Pouco depois houve uma significativa retoma, sendo que a pandemia do Covid-19, que

eclodiu a nível mundial, em Março de 2020¹⁰, traduziu-se em nova desaceleração, embora existam razões para acreditar que isto será revertido assim que se estabilizar o controlo desta doença. Apesar de ainda poder levar o seu tempo e de algumas incertezas em torno do assunto (por ex. o surgimento de novas variantes da doença), isto encara-se com cada vez maior optimismo depois da descoberta e uso de uma série de vacinas consideradas efectivas (embora a vacinação em Moçambique continue ainda baixa, i.e. menos de 20% da população adulta (MISAU, 2022) e até da possível entrada da doença na sua fase endémica, que parece ter-se seguido ao surgimento da variante Omicron.

4.1.2 População e Modelos de Subsistência

Conforme mostrado abaixo (**Error! Reference source not found.**) as onze províncias do país eram habitadas por 28.861.863 pessoas em 2017-9 (INE, 2017-19). As províncias de Nampula (6.102.867) e Zambézia (5.110.787) representam cerca de 39% do total, o que deixa as restantes nove a repartir entre si os 61%. Quase 51% da população do país é constituída por mulheres.

Gráfico 3: Distribuição da população do país por províncias



Fonte: INE (2019)

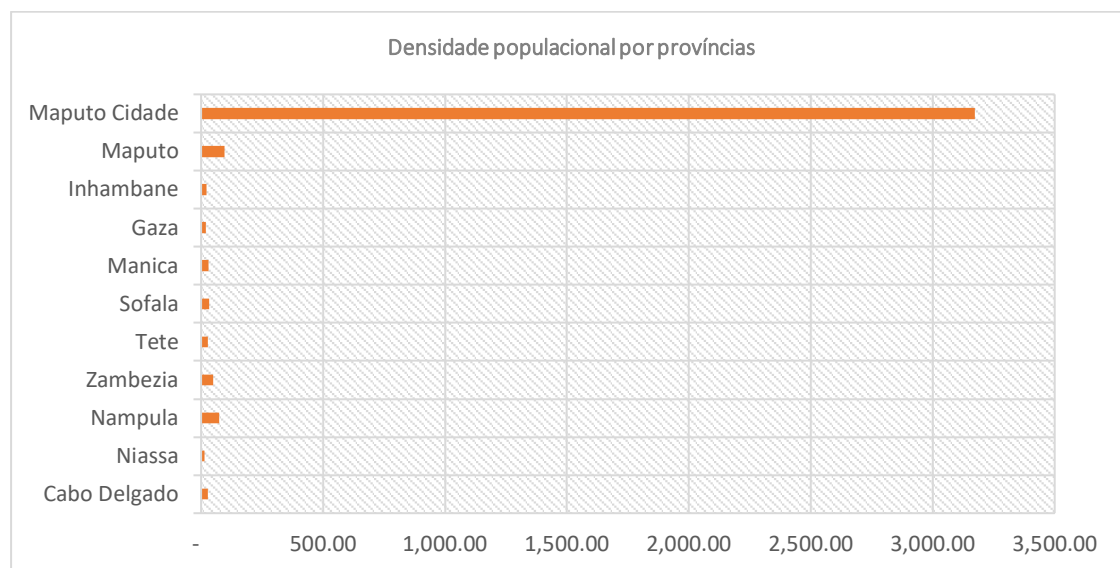
Apesar de ter crescido cerca de três vezes quando comparada com a que existia em 1980, aquando do primeiro recenseamento geral da população e habitação, que se situava em 12 habitantes por km², presentemente a densidade populacional do país é de 35 e continua a ser relativamente baixa. Está, porém, associada a crescentes índices

¹⁰ Os primeiros casos foram registados em finais de 2019, mas foi a 11 de Março que a Organização Mundial da Saúde declarou a doença associada ao Covid-19 como uma pandemia de nível global.

de urbanização, que é apontada como estando cada vez mais perto dos 60%¹¹ e a crescer significativamente.

A Cidade de Maputo (3.173,4) e a Província de Maputo (96,3), são as províncias mais densamente povoadas, conforme mostra o Gráfico abaixo. Nampula (74,7) e Zambézia (48,6) vêm na terceira e quarta posições, respectivamente, enquanto Niassa (14,4) é a província menos densamente povoada.

Gráfico 4: Densidade populacional por províncias



Fonte: INE (2019)

Embora alguns estudiosos possam argumentar que existe pouca correlação entre densidade populacional e desenvolvimento económico, é um facto que certos benefícios podem ser obtidos com o primeiro, inclusive alguns com interesse para o PMUAMM, sobretudo nas intervenções que se relacionam com a promoção de geração de renda e qualidade de vida, incluindo formas mais eficientes de partilhar facilidades:

- Economias de escala em infraestrutura: por exemplo. uma maior densidade populacional ajudará a reduzir os custos médios de uma rede de transporte (energia, estradas, ferrovias, etc.) e aumentar o acesso a outros bens e serviços (por exemplo, acesso a mercados, serviços (já agora transportes, electricidade, abastecimento de água, outras facilidades, etc.)).
- As áreas urbanas/concentradas tendem a ser mais eficientes em termos de energia do que as áreas rurais, que têm uma composição energética per capita mais alta. Enquanto estiverem em áreas remotas, as pessoas terão que percorrer longas distâncias para chegar às lojas/áreas de interesse. Em áreas urbanas densamente povoadas, é provável que os centros e instalações

¹¹ De acordo com as Nações Unidas, Moçambique apresentou em 2007, uma das mais elevadas proporções de população urbana na África Oriental, cifrada em 36% (UNFPA 2007) e prevê-se que cresça para 60% até 2030 (UN 2006). De acordo com esta projecção, poderá haver até 17 milhões de pessoas a viver nas áreas urbanas de Moçambique em 2030.

comerciais e de outros bens e serviços estejam a uma curta distância que se pode percorrer mesmo a pé.

- Maior capital intelectual: à medida que a população aumenta, maior é o espaço de uma sociedade para produzir empreendedores e inovadores, que apresentam tecnologias e negócios aprimorados que ajudam a melhorar os padrões de vida, pois as suas inovações se espalham rápida e facilmente em áreas de concentração de pessoas.

4.1.3 Vulnerabilidade

Como se vai notar ao longo deste texto, o acesso aos serviços de transportes públicos é sensível às questões da vulnerabilidade. O GoM tem estado a tomar uma série de medidas para remover as barreiras que se identificam como interferindo com o alargamento do acesso aos bens e serviços relacionados. Porém, é importante tomar nota dos factores e sobretudo dos grupos sociais que tendem a precisar de medidas concertadas para poder beneficiar de iniciativas com as do PMUAMM de modo a se poder agir em conformidade. São revisitados os aspectos que se consideram que têm maiores relações com o PMUAMM e a sua área geográfica de actuação mais directa.

De acordo com o Quadro Ambiental e Social (QAS) do Grupo Banco Mundial, indivíduos ou grupos menos favorecidos ou vulneráveis referem-se àqueles que têm maior probabilidade de serem afectados negativamente pelos impactos de um projecto e/ou têm maiores limitações na sua capacidade de aproveitar os seus benefícios. Tais indivíduos/grupos também têm mais probabilidade de ser excluídos/incapazes de participar plenamente no processo principal de consulta e engajamento e, conseqüentemente, podem requerer medidas específicas e/ou assistência para esses efeitos. Nessa medida, serão consideradas questões relativas à idade, incluindo idosos e menores, e circunstâncias onde tais indivíduos/grupos podem ser separados da sua família, da comunidade ou de outros indivíduos dos quais dependam. O estatuto de vulnerável pode provir da raça, nacionalidade, origem étnica ou social, cor, sexo, língua, religião, opinião política ou outra, propriedade, idade, cultura, alfabetização, doença, deficiência física ou mental, pobreza ou desvantagem económica de um indivíduo ou grupo, e dependência de recursos naturais únicos.

A situação de pobreza de grande parte da população moçambicana confere por si só um estado de vulnerabilidade social, distinguem-se, porém, grupos ou indivíduos mais desfavorecidos na sociedade, que se apresentam de seguida, identificando-se possíveis barreiras que possam fazer com que não sejam beneficiados ou sejam mesmo discriminados dos benefícios do desenvolvimento económico social geral e/ou em função das intervenções específicas do projecto e outras com ele relacionadas.

Idosos

Nas últimas décadas a população idosa moçambicana, ou seja, pessoas com 65 anos ou mais de idade, tem vindo a aumentar, representando 3,3% de acordo com o Censo de 2017. Apesar de existir uma Política para a Pessoa Idosa e a Estratégia de sua Implementação¹² e Lei de Protecção do Idoso, ocorrem situações de vulnerabilidade em que se pode destacar situações em que o idoso é chefe do agregado familiar, com filhos menores e/ou netos a seu cargo e situações relacionadas com abandono pela família, que os remetem muitas vezes para a rua.

Também existem situações de perseguição a idosos, quando acusados de prática de feitiçaria, o que vem ocorrendo, com relativa frequência, em vários pontos do país.

Notam-se, igualmente, barreiras no acesso à informação dado que o idoso, em geral, não tem acesso a plataformas digitais ou mensagens de teletexto e dependendo da área de residência (agravada em áreas rurais e/ou peri-urbanas remotas), situação de pobreza e nível de escolaridade pode ter dificuldade de acesso à informação difundida pelos meios de comunicação social. Por dificuldades de locomoção, pode ainda ter dificuldades de acesso a reuniões organizadas para os vários fins relacionados com iniciativas e acções de desenvolvimento. Este grupo requer, portanto, uma especial atenção nas estratégias de divulgação, que deverão privilegiar contactos porta-a-porta, com envolvimento directo das autoridades locais, abrangendo aqueles que estão abandonados pela família ou discriminados pela comunidade.

Na fase de implementação de iniciativas e acções de desenvolvimento as barreiras podem estar relacionadas com a dificuldade de acesso aos locais onde tais acções ocorrem (por limitações de mobilidade e/ou limitações financeira para pagar o transporte), mas também pela falta de documento de identificação, comprovativo da idade (principalmente em áreas rurais e/ou peri-urbanas de muitos centros urbanos).

Género

A igualdade de género está consagrada na Constituição de Moçambique e a sua promoção tem estado no topo da agenda de desenvolvimento sustentável para o país. A existência da Política de Género e Estratégia de Implementação (PGEI), que foi recentemente actualizada, os sucessivos Planos Nacionais de Acção para o Avanço da Mulher, que foram operacionalizando a PGEI, assim como as revisões/reformulações de instrumentos legais, como a Lei do Trabalho, a Lei da Família, a Lei sobre a Violência Doméstica e o Código Penal, para fortalecer medidas de protecção e de promoção do equilíbrio em termos de género, e ainda a criação de um Ministério¹³ focalizado sobre as questões do género (e da criança e outros grupos de pessoas vulneráveis), são exemplos desse compromisso.

No entanto Moçambique continua a ter um mau desempenho nesta área, o que é espelhado pelo Índice de Desigualdade de Género (IDG), que reflecte desigualdades neste domínio, em termos de saúde reprodutiva, empoderamento e actividade

¹² Resolução nº 84/2002, de 12 de Novembro

¹³ O Ministério do Género, Criança e Acção Social (MGCAS)

económica, em que Moçambique se situa na 142^a posição num total de 162 países. Em Moçambique, apenas 14,0% das mulheres adultas atingiram pelo menos um nível secundário de educação, em comparação com 27,3% dos seus homólogos masculinos. A participação das mulheres no mercado de trabalho é de 77,5 por cento em comparação com 79,6 por cento para os homens.

Em geral, as mulheres e raparigas não têm conhecimento dos seus direitos legais, e o sistema judiciário não está preparado para lidar com o facto de as mulheres não terem acesso à justiça de uma forma sensível ao género. Isto explica-se, em parte, pela ideia de que "género" é sobre mulheres e não sobre igualdade de direitos e oportunidades ou partilha igual de poderes entre homens e mulheres.

No dia-a-dia, os factores socioculturais continuam a discriminar e excluir as mulheres e raparigas da vida social, política e económica, colocando-as numa situação de desvantagem em relação aos homens e rapazes. Em grande parte, isto decorre das crenças sobre as mulheres como pertencentes à esfera doméstica e reprodutiva, e os homens como pertencentes ao domínio público e produtivo. Isto desemboca numa discriminação da mulher nos processos de tomada de decisão quer familiar quer na sociedade (tanto nas sociedades patrilineares, típicas da região a sul do rio Zambeze, como nas sociedades matrilineares, a norte). São factores agravantes para a discriminação da mulher a pobreza, deficiência física, a idade, o estado civil (principalmente quando viúva ou mãe solteira), o rendimento, a origem geográfica, a língua (no caso de Moçambique isto pode significar "não falar português").

De acordo com IDS 201114, em 32% dos casos, é o esposo que toma a decisão sobre a saúde da mulher, e é só em apenas 22% dos casos, que é a própria mulher que o faz. O poder de decisão das mulheres nesta matéria é directamente proporcional ao nível de instrução e independência económica.

Por outro lado, as mulheres e as raparigas, são as principais vítimas da violência baseada no género, incluindo a exploração e abuso sexual, que são persistentes e generalizadas. Estudos mostram que um terço de todas as mulheres com idades compreendidas entre os 15 e 49 anos sofrem de violência física desde os 15 anos, e 25% sofrem violência frequentemente ou por vezes nos últimos doze meses (DHS 2011). As raparigas adolescentes são particularmente vulneráveis, uma vez que 19% relatam sofrer uma iniciação sexual forçada. 12% das mulheres declararam-se sobreviventes de violência sexual, e 46% afirmaram ser sobreviventes de violência doméstica, sexual, ou emocional dos seus parceiros. E, considerando o estigma que normalmente rodeia estes actos e os baixos níveis de comunicação acerca dos mesmos, uma série de estudos concorre para o facto de que os números reais devem ser ainda mais elevados.

A maior parte da violência contra mulheres e raparigas, que tem lugar tanto na esfera pública como doméstica é perpetrada por um parceiro íntimo. Mais de 33% das vítimas de violência física ou sexual disseram que o perpetrador tinha sido um marido ou parceiro. Sessenta e dois por cento das vítimas de violência física disseram que a experiência física tinha sido cometida pelos seus maridos ou parceiros, com esta

¹⁴ MGCAS, 2016) Perfil de Género de Moçambique

percentagem a subir para 70 por cento entre mulheres casadas. Entre as sobreviventes de violência sexual casadas ou em casal, 45% disseram que o perpetrador foi o marido ou parceiro, e para aqueles que tinham sido separados, em 28% dos casos o antigo marido ou parceiro tinha sido o perpetrador. De acordo com dados da polícia, entre 2015 e 2017, foram comunicados mais de 25.000 casos de violência doméstica em Moçambique.

O fenómeno da violência sexual tem a tendência de bloquear o desenvolvimento de capacidades sociais e minar a autoestima, e pode levar a distúrbios alimentares, depressão, insónia, sentimentos de culpa, ansiedade e tendências suicidas. As vítimas de violência sexual também tendem a sofrer academicamente: as raparigas podem demonstrar mau desempenho, reduzir o seu envolvimento em actividades escolares, ou desistir totalmente devido à baixa autoestima, concentração reduzida e ansiedade, o que agrava e perpetua a vulnerabilidade das mulheres e raparigas.

Agregados Familiares/Indivíduos em Pobreza Extrema

De acordo com os dados de IOF de 2014-15, a pobreza com base no consumo afecta 46% da população moçambicana, sendo a sua incidência muito maior no meio rural, onde metade da população vive abaixo da linha da pobreza, ou seja, sem acesso a um cabaz alimentar básico. A nível regional, a zona Norte é a que apresenta uma maior incidência (55,1%), com particular destaque para as Províncias de Niassa (60,6%) e Nampula (57,1%). A região Sul é a que exibe uma menor incidência (32,8%), influenciada pelas províncias de Maputo e Maputo-Cidade, que apresentam, a nível nacional, as taxas de incidência mais baixas (18,9% e 11,6%, respectivamente).

Porém, a Cidade de Maputo, lado a lado com as cidades e municípios de Tete, Beira, Quelimane e Nampula, figura entre os centros urbanos com forte incidência de pobreza o que pode ser avaliado pelo facto de constarem na lista de cidades beneficiárias das acções de protecção social levadas a cabo pelo Instituto Nacional de Acção Social (INAS)¹⁵

A pobreza nos centros urbanos tende a estar associada ao desemprego, altos custos da alimentação, habitação e terra que inibem os pobres de converterem os progressos feitos na educação e saúde, nas últimas décadas, em rendimento e consumo melhorados. Esta combinação de factores que pode situar-se por detrás da pobreza levou à adopção do conceito de pobreza multidimensional. Este conceito considera outras dimensões para além do consumo, tais como acesso e qualidade da saúde e educação, habitação, posse de bens duráveis, liberdade e muitos outros factores, para determinar a posição das pessoas e das famílias na escala da riqueza ou falta dela. No entanto as abordagens de consumo e multidimensional são complementares¹⁶.

Tradicionalmente as razões por detrás dos elevados índices da pobreza extrema são variadas. Dentre elas destacam-se causas naturais (principalmente secas recorrentes,

¹⁵ INAS, 2021 - Projecto de Protecção Social e Resiliência Económica (P173640), que é também financiado pelo Banco Mundial, para o período 2021-2026.

¹⁶ Nos inquéritos aos agregados familiares feitos nas últimas cerca de três décadas (1996/97, 2002/03, 2008/09 e 2014/15) as cinco províncias do centro-norte (Niassa, Cabo Delgado, Nampula, Zambézia, Tete) apresentam-se consistentemente mais privadas do ponto de vista multidimensional em todos eles.

mas também ciclones/cheias e outros desastres) e fracos investimentos em infraestruturas e fortalecimento de capital social (educação e saúde). Estes aspectos fazem-se sentir de diferentes maneiras em diferentes distritos de cada província. Depois de pouco mais de 20 anos de significativa paz, nos últimos pouco mais de 817 anos os conflitos de natureza política ou decorrentes de outras motivações têm estado a ganhar espaço e a agravar a pobreza e vulnerabilidade. Este último fenómeno tende a ter efeitos indirectos sobre a AMM.

Isto tem vindo a ser agravado por um conjunto de factores inerentes ao contexto socioeconómico. Tais factores explicam que seja expectável que haja um agravamento do nível de pobreza extrema, tanto no meio rural como no meio urbano.

A pobreza extrema tem também associadas a si situações de abandono e discriminação. Por outro lado, a busca por estratégias de subsistência leva ao desinteresse por outros assuntos relacionados com a promoção do desenvolvimento e do bem-estar, incluindo a fraca predisposição para experimentar novas abordagens de vida e sobrevivência. Uma área de destaque pode ser a relutância e/ou a insistência em se manter do lado informal da economia e da sociedade. Este fenómeno está presente na área dos operadores de transportes públicos em que alguns resistem em abandonar a informalidade.

O GoM formulou e tem estado a implementar a Estratégia Nacional de Segurança Social Básica (ENSSB) que visa abordar a pobreza e a resiliência do consumo, capital humano, riscos sociais e capacidade institucional. Os seus principais objectivos são os de: (i) fortalecer o nível de consumo e resiliência das pessoas pobres e vulneráveis; (ii) contribuir para o desenvolvimento do seu capital humano por meio da melhoria da nutrição e do acesso a serviços de saúde e educação; (iii) prevenir e responder aos riscos de violência, abuso, exploração, discriminação e exclusão por meio de serviços sociais; e (iv) desenvolver capacidade institucional para a implementação e coordenação do sistema de assistência social. Trata-se de processos e intervenções em que o PMUAMM tem um papel de peso a desempenhar.

Indivíduos com Deficiência Ou Doença Crónica e Seus Agregados Familiares

Cerca de 2,6% da população moçambicana (727,620 habitantes) é portadora de deficiência, o que, aos 2,8%, apresenta-se ligeiramente superior na população masculina (INE, 2017-19). As principais deficiências são: (i) pernas amputadas (20,7%), (ii) surdez (8,9%), (iii) doença mental (6,8%), (iv) braços amputados (7,25), (v) paralisia (6%), e (vi) outras causas (12%). O Censo identifica ainda pessoas com deficiência relativa, nomeadamente com dificuldade de locomoção (15,3%), dificuldade de ver, mesmo usando óculos (10,8%), dificuldade de ouvir, mesmo usando aparelho auditivo (5,2%), dificuldade de memória ou de concentração (4,5%).

Grande parte das pessoas com deficiência vive nas zonas rurais e peri-urbanas das grandes cidades, onde os níveis de pobreza são mais elevados, os serviços de saúde, educação e outros a eles relacionados são bastantes escassos ou mesmo ausentes, o

¹⁷ Depois dos acordos de paz de 1992, os primeiros sinais do reacender da confrontação violenta entre opositores políticos surgiram em 2013.

que faz com que elas se encontrem no grupo dos mais pobres e vulneráveis. As condições de vida das pessoas com deficiência são geralmente mais precárias do que as do resto da população. São apontadas como causas o baixo nível de escolarização, fraco nível de acesso ao mercado laboral, de fontes de rendimentos, de serviços, da habitação, de informação, de participação social e dificuldades de mobilidade¹⁸.

Este grupo social é muitas vezes discriminado e estigmatizado nas suas comunidades, na sociedade e até mesmo na família. A discriminação, a estigmatização e a vulnerabilidade são mais acentuadas nas mulheres com deficiência por efeito cumulativo. Normalmente, estes indivíduos e seus agregados familiares (cuidadores), requerem uma atenção especial. Sobretudo para atingir estas pessoas nas acções de informação, educação, consulta, engajamento, etc. são necessárias estratégias de divulgação específicas para a população com problemas auditivos, designadamente através da TV e/ou outros meios de comunicação social e/ou apoio no transporte daqueles que têm dificuldades de locomoção.

Indivíduos com Albinismo

O albinismo é uma doença (anomalia) genética relativamente rara, não contagiosa que afecta pessoas em todo o mundo, independentemente de etnia ou género. É resultante do défice significativo na produção de melanina e é caracterizado pela ausência, parcial ou completa da pigmentação da pele, cabelos e olhos. Há poucos dados oficiais sobre o número exacto de pessoas com albinismo em Moçambique, estimando-se que seja de 20.000 a 30.000 pessoas (OIM, 2019¹⁹). Embora se trate de uma condição natural hereditária, as pessoas com albinismo são sujeitas a atitudes de discriminação, exclusão verbal e ataques físicos violentos que podem compreender mesmo a extração de partes do corpo e órgãos, tráfico e assassinato, tal como acontece em outros países da região. Em Moçambique há registo de assassinatos de pessoas com albinismo nas províncias da região norte (Niassa, Cabo Delgado e Zambézia), com maior peso na província de Nampula, mas também na província de Inhambane na região Sul²⁰.

Indivíduos Portadores de HIV

Esta epidemia continua a afectar grandemente o estado de saúde da população moçambicana, apesar de progressos feitos no seu combate. A sua propagação é condicionada pelo desenvolvimento sociocultural do país e muito em especial à situação económica da maioria da população. Outros factores que também estão relacionados com esta doença, como por exemplo os factores culturais e religiosos, determinam, em grande medida, a heterogeneidade da sua distribuição no país. O MISAU tem vindo a desenvolver várias acções, nomeadamente ao nível do aconselhamento e testagem,

¹⁸ Plano Nacional de Acção para a Deficiência – PNAD II 2012 - 2019

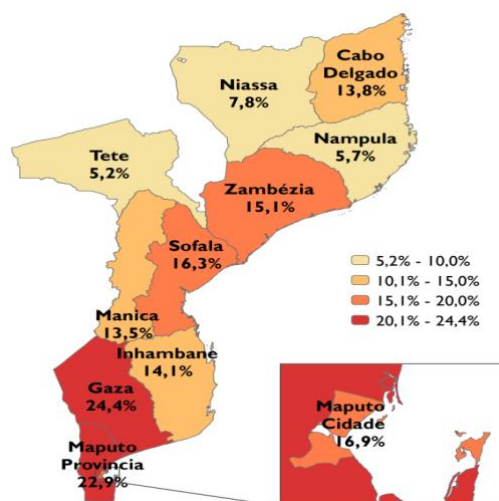
¹⁹ Organização Internacional para as Migrações (2019) “Análise da Situação sobre os Direitos Humanos e Protecção de Pessoas com Albinismo em Moçambique – Especial Enfoque no Tráfico de Seres Humanos”, Maputo, Moçambique.

²⁰ Perschler, V. Análise da Situação sobre os Direitos Humanos e Protecção de Pessoas com Albinismo em Moçambique. Especial Enfoque no Tráfico de Seres Humanos. Ministério Público, OIM2018.

prevenção da transmissão vertical e tratamento antirretroviral (TARV). Apesar dos esforços continua a haver um aumento da prevalência da epidemia de HIV no país.

De acordo com os resultados do IMASIDA²¹, a prevalência de HIV na população de 15 a 49 anos é de 13,2%. A prevalência de HIV é de 15,4% nas mulheres de 15-49 anos e 10,1% nos homens da mesma faixa etária. Os resultados variam muito consoante a área de residência, província, religião, quintil de riqueza e outras características. É mais prevalente em áreas urbanas (16,8%) do que em áreas rurais (11,0%). Em termos provinciais, a prevalência é superior na região sul, principalmente nas províncias de Maputo e Gaza. Segundo o MISAU e conforme ilustrado abaixo a Província de Maputo e a Cidade de Maputo (que comungam entre si a AMM), repartem entre si as taxas mais elevadas de prevalência em todo o país, i.e. 22,9% e 16,9%, respectivamente.

Figura 6: Prevalência de HIV por província (IMASIDA/MISAU 2015)



Fonte: MISAU

Isso faz com que o PMUAMM tenha que prestar atenção a este factor de vulnerabilidade da sua acção.

As pessoas que vivem com HIV/SIDA vêm muitas vezes os seus direitos humanos violados devido ao estigma e discriminação associados à doença, havendo designadamente barreiras ligadas ao sistema de saúde que incluem, por exemplo, atendimento sem cortesia e falta de confidencialidade e privacidade. Estas violações impedem a prevenção, o diagnóstico e o tratamento do HIV e enfraquecem a confiança que as pessoas têm em relação ao sistema de saúde. O MISAU tem vindo a envidar esforços para enfrentar esta situação, envolvendo entidades parceiras, nomeadamente Centro de Colaboração em Saúde (CCS), Fundação para o Desenvolvimento da Comunidade (FDC), Namati Moçambique. Em 2019, 95% das unidades de saúde do SNS ofereciam serviços de TARV, que incluem apoio psicossocial essencial para fazer face aos problemas prevaletentes.

²¹ MISAU e INE. Inquérito de Indicadores de Imunização, Malária e HIV/SIDA. Relatório Suplementar. Incorporando os Resultados de Biodiagnósticos de Antirretrovirais, 2015

4.2 ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO (AMM)

A AMM é, em termos de ordenamento geral, semelhante a outras áreas urbanas (cidades e vilas) de Moçambique.

É relevante afirmar que as áreas urbanas tendem a caracterizar-se por uma predominância das 3 zonas em Moçambique em que quase sempre se distinguem as (a) zonas urbanas consolidadas (de cimento e com um certo nível de ordenamento e serviços básicos); (b) as zonas periurbanas que sendo, também, cada vez mais de cimento²² (os edifícios tendem a ser de paredes de blocos de cimento) exibem níveis elevados de assentamentos desordenados e disparidades na oferta de acesso a infra-estruturas e serviços básicos. Nestas, em alguns casos, nota-se que as chamadas áreas novas (de expansão) tendem a exibir um maior ordenamento, pelo menos em termos de arruamentos, mas mesmo assim se caracterizam por uma grande escassez de infra-estruturas e serviços básicos; e (c) as zonas rurais, logo adjacentes às urbanas e periurbanas o que confere uma mistura de urbano/rural a estes centros.

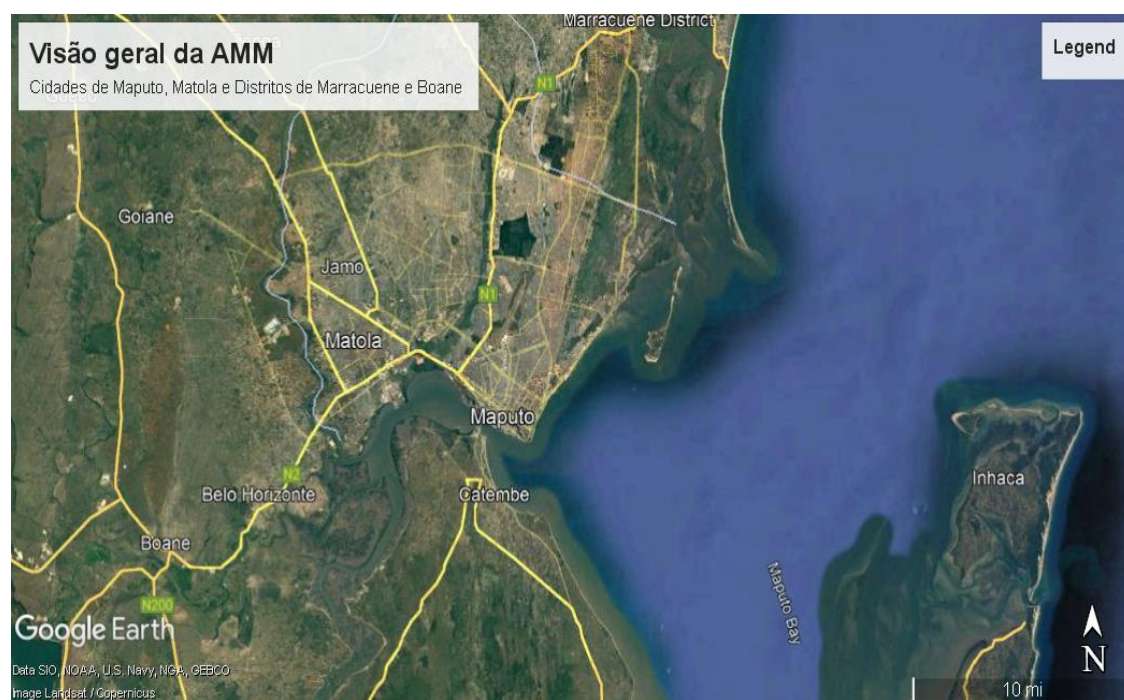
Uma avaliação rápida feita no contexto do Projecto de Desenvolvimento Urbano (em 2018) indicou que perto de 30% das pessoas tendem a viver em zonas congestionadas (a) e (b), na maior parte das cidades e vilas. Normalmente estas são as zonas mais apetecidas por estarem mais perto dos centros urbanos e locais de emprego/negócios. Entre outros viver nessas zonas significa poupar nos transportes e estar perto de outras amenidades (por ex. mercados de oferta e procura de bens e serviços) que não existem nas zonas mais periurbanas e rurais.

A AMM é a área mais expressiva em matéria de concentração de actividades económicas e sociais, rápido crescimento dos principais indicadores (demográficos, económicos e sociais), mudanças estruturais complexas como é o caso de interligações entre jurisdições.

A figura 6, abaixo, apresentam, respectivamente uma visão geral da posição geográfica e alguns dos aspectos que caracterizam as quatro jurisdições da AMM.

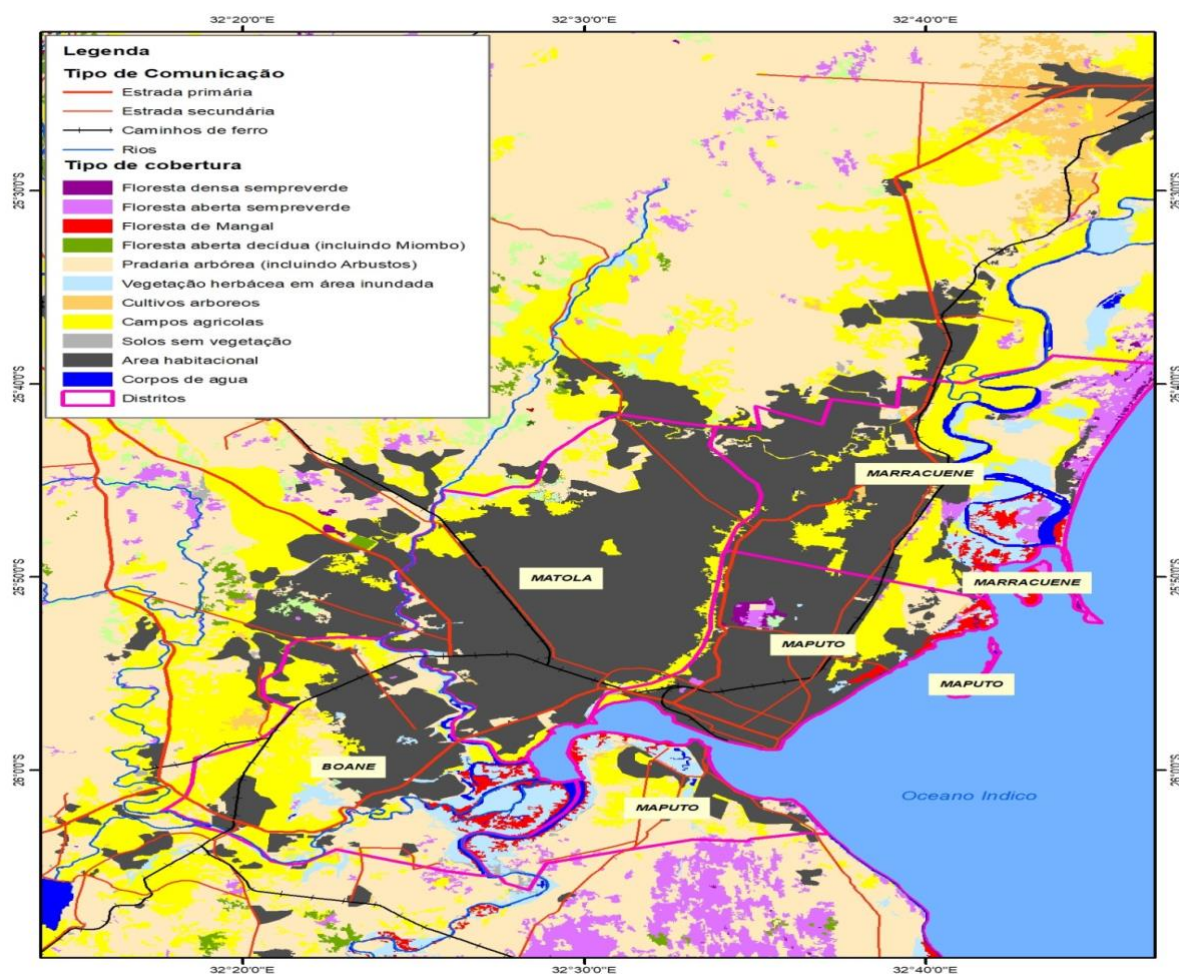
²² Tradicionalmente estas eram as zonas de caniço e/ou de madeira e zinco, que eram os materiais mais usados para edificar as casas e/ou as vedações.

Figura 7: Cobertura vegetal da área do Projecto



A área metropolitana de Maputo (AMM) é caracterizada uma parte pela área terrestre e outra parte pela área da costa. De acordo com o Mapa de uso e cobertura de solo, pode-se notar que a área de intervenção do projecto ao longo do tempo sofreu grandes alterações na transformação da cobertura inicial para a atual, o que pode se dizer que sofrer modificações em todas as componentes de uso e cobertura de solo, embora os distritos de Marracuene e Boane preservam algum potencial original. Igualmente pode-se notar uma elevada transformação da cobertura vegetal por área de habitação na zona terrestre e baixa transformação zona costeira, uma vez que ainda preserva algumas características originais. As alterações da cobertura vegetal na área metropolitana de Maputo, têm se acompanhado com os efeitos das mudanças climáticas (cheias e aumento da temperatura). A figura 6 abaixo, mostra a cobertura vegetal da área do projecto.

Figura 8: Cobertura vegetal da área do Projecto



Fonte: MTC, 2021

Qualidade de Água, Ar, Ruído e Vibrações para a Área Metropolitana de Maputo

A área metropolitana de Maputo, apresenta baixa qualidade de água subterrânea e a água superficial, entretanto, encontra-se contaminada pelas águas residuais orgânicas e bacteriológicas oriundo das latrinas e resíduos sólidos e líquidos. A qualidade das águas pode afectar directamente ou indirectamente os rios existentes e outros tributários naturais, através de canais desprotegidos onde há falta de infraestruturas adequadas.

Em relação à qualidade de ar e ruído, Moçambique não tem estabelecido os seus próprios padrões sobre qualidade de ar, ruído e vibrações. Para tal, os padrões de qualidade geralmente são usados pelos estabelecidos pela Organização Mundial de Saúde (OMS). Dos vários estudos revisados, para a qualidade do ar, constatou-se que o valor da poluição se encontra dentro dos parâmetros recomendados pela OMS medidos em ppm. Os valores obtidos em 5 pontos variam entre (200 a 310) para o Dióxido de Nitrogénio, (150 a 300) para o Dióxido de enxofre e 14 a 22 para o monóxido

de carbono e estando abaixo dos seguintes valores recomendados pelo OMS (400 e 350) respetivamente.

Para a qualidade de ruídos e vibrações constatou-se que os valores estão abaixo dos recomendados pela OMS. Os valores são inferiores a 70 db. Os resultados mostram que durante a noite **os** valores são inferiores quando comparados durante o dia e variando de 50 a 66 para o ruído e vibrações de 30 a 40. Os valores variam de zona para zona tendo em consideração a dimensão da intervenção e a densidade populacional.

Mobilidade Urbana na AMM

A população da AMM aumentou 60 por cento entre 2007 e 2017, de 1,9 milhões para 3,1 milhões, e prevê-se que aumente para quase 4,0 milhões até 2035. A Matola está a crescer a um ritmo mais elevado, duplicando a sua população ao longo de uma década, de 0,68 em 2007 para 1,7 milhões em 2017. Atualmente, os empregos concentram-se principalmente na cidade de Maputo com o crescimento da habitação na periferia das cidades de Maputo, Matola e Marracuene. O crescimento demográfico também foi acompanhado pelo aumento da renda familiar e pelo crescimento exponencial da motorização, especialmente da frota de veículos particulares, uma vez que não há transporte público alternativo de qualidade. A frota de veículos ligeiros (principalmente usados como veículos particulares) na província e cidade de Maputo cresceu mais de 332 por cento entre 2009 e 2019. Em 2019, a frota de automóveis do país continua concentrada na cidade e província de Maputo com 42,2% e 37,3% da frota nacional, respetivamente.

A crescente demanda por transporte não foi acompanhada pelos investimentos necessários em sistemas de transporte e medidas de gestão da demanda, enquanto as externalidades negativas continuam a crescer. Embora várias obras de infraestrutura urbana tenham sido realizadas nos últimos anos (por exemplo, a estrada circular, a ponte Maputo-Katembe, etc.), a taxa de crescimento da urbanização e da motorização supera a da infraestrutura de transporte e da oferta de serviços de transporte público. Para ser capaz de sustentar o ritmo de maior crescimento económico, as áreas urbanas precisam desenvolver sistemas de transporte integrados com políticas de desenvolvimento urbano, que podem levar a uma melhor acessibilidade urbana, melhor desempenho do sector de transporte e gestão de externalidades (emissões, congestionamento e tráfego rodoviário fatalidades e lesões). No caso da Área Metropolitana de Maputo, 45 por cento da população da AMM (1,3 milhões de pessoas) não têm acesso aos serviços de transporte porque vivem a mais de 500 metros das paragens de autocarro / transportes públicos. A acessibilidade por transporte público mostra grandes disparidades entre os bairros:

- A acessibilidade a empregos mostra a dificuldade da AMM em ligar áreas periféricas de baixa densidade ao centro da cidade de Maputo.
- A acessibilidade a instalações de saúde e educação na população mais pobre de Maputo é uma das mais baixas de África, abrandando o desenvolvimento do seu capital humano.

- A mudança climática está tendo um impacto direto na acessibilidade ao interromper os serviços de transporte durante a intensa estação de chuvas.
- O acesso aos serviços de transporte é ainda mais difícil para as mulheres e pessoas com deficiência na Área Metropolitana de Maputo devido às suas diferentes características de transporte e necessidades.

Para MTC (2020), os serviços públicos de transporte de passageiros nas principais cidades moçambicanas são prestados essencialmente por pequenos operadores do sector privado, que utilizam viaturas comumente conhecidas como 'chapas', na sua maioria mini-autocarros de 15 lugares, e um menor número de veículos de 25 lugares.

Estes funcionam sem obedecer a um horário e param onde quer que os passageiros peçam para embarcar ou desembarcar, transportam um número superior a capacidade designada de passageiros, concentram-se no lucro fácil, evitando circular em rotas de menor procura, mantêm as viaturas em mau estado (pois a manutenção realizada tem por objectivo manter os veículos em condições mínimas de circulação e a sua má condução causa desconforto e insegurança aos passageiros).

Além destes factores, a capacidade limitada do transporte público, a necessidade de se fazer várias viagens e os preços relativamente altos, fazem com que as pessoas mais pobres gastem acima de 30% do seu orçamento mensal no transporte.

Vale destacar que no transporte público formal e informal não há grande distinção quanto à qualidade dos serviços prestados, sendo que ambos necessitam de melhorias em várias áreas.

Um dos factores que contribui para que o transporte se encontre neste estado é a fragmentação e desorganização do sector privado. O tipo de viaturas usadas para a maior parte dos serviços não é eficiente nem adequado para o grande volume de passageiros que transportam.

Os municípios da AMM tem uma empresa municipal de autocarros, autónoma. Atualmente, a empresa de Maputo (EMTPM) conta com cerca de 45 autocarros, a empresa Matola (EMT) com 20 autocarros e os outros municípios com apenas alguns autocarros.

Resumindo, o problema básico que está na origem da crise dos transportes públicos a grande diferença que existe entre a oferta e a procura, sendo que a procura superior oferta, e este foi um dos motivos que gerou os actuais transportes informais, mais conhecidos como 'My Love', segundo a Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (USAID).

Conforme referido anteriormente, para além dos operadores municipais, existem serviços de miniautocarros operados em trajectos fixos por Associações de operadores privados. As principais associações são: (i) Associação dos Transportadores Rodoviários de Moçambique (ATROMAP) estabelecida em 1985 e é a maior e mais antiga Associação de Maputo. É uma associação de transportadores rodoviários, incluindo transportadores de passageiros e de mercadorias; (ii) ATHEMAP; e (iii) ASSOTRA. A FEMATRO (Federação Moçambicana dos Transportadores Rodoviários) é uma organização representativa das Associações. Abrange associações de transporte de passageiros (machimbombos chapa), carga /

frete e táxis. As Associações filiadas à FEMATRO por opção, não há obrigação de nenhuma Associação em fazê-lo. No entanto, a FEMATRO é a única Federação reconhecida pelo Governo.

Embora se verifique uma grande crescente em termos de aquisição de transporte, esse por sua vez não tem sido suficiente para suprir a demanda na área metropolitana de Maputo. Desafios enormes têm se verificado para o acesso a transporte semi-colectivo de transportes na hora da ponta, acompanhado pela difícil circulação devido as enchentes de transporte de todos os tipos (particulares e transportes). O desenvolvimento dos transportes de passageiros na área metropolitana de Maputo, não tem sido acompanhado pela inclusão das pessoas com deficiências, o que pode se afirmar claramente que este grupo vulnerável tem sido excluído no acesso ao transporte de transporte e com maior impacto na hora da ponta. Para este projecto, maior atenção deve ser dada a este grupo vulnerável.

4.3 CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJECTO

4.3.1 Cidade de Maputo

Clima

A cidade de Maputo é caracterizada pelo clima tropical húmido, apresentando duas estações (seca e chuvosa). A época húmida e chuvosa verifica-se nos meses de Outubro a Março e a época seca verifica-se de Abril a Setembro. A temperatura máxima média anual dos últimos anos é de 31°C sendo que a mínima é de 13°C e a máxima pode atingir os 40°C. A precipitação varia entre 360mm a 900mm e a humidade relativa média varia de 77 a 80%. Esta porção de terra, nos últimos anos vem sendo assolada pelos efeitos de mudanças climáticas (inundações na época chuvosa e seca na época quente).

Geologia, Topografia, Solos e Cursos de Água

Os solos da cidade de Maputo são distintos por fazerem parte da zona terrestre e costa. Na zona terrestre é caracterizado por solos hidromórficos, com depósitos de quartzo de argila, rico em matérias orgânicas. Na zona terrestre existem áreas pleistocénicas (que se encontram entre os bairros de Maxaquene e Polana Caniço) onde apresentam formações de grés vermelho. Enquanto na zona costeira é caracterizado por 2 tipos de morfologia do solo nomeadamente: a área plana costeira (zonas baixas) e áreas mais elevadas com dunas costeiras. As duas áreas da zona costeira assentam-se sobre plataforma de áreas vermelhas pleistocénicas e alteração com solos aluviais de estrutura pobre nas regiões mais baixas. As condições naturais da morfologia dos solos da cidade de Maputo são propícias para o desenvolvimento de fenómenos como a erosão e sendo influenciado pelo nível crescente de habitantes, tornando assim vulneráveis os solos.

A cidade de Maputo apresenta uma altitude média de 18 metros, sendo que a mínima corresponde a 0 metros e a máxima 85 metros. Este número varia muito nas duas

áreas destinadas. A cidade de Maputo apresenta os seguintes principais cursos de água ou rios: Rio Maputo e Umbelúzi, e Incomáti (sendo considerados permanentes, excepto o Umbelúzi).

Vegetação e Fauna

A cidade de Maputo é caracterizada pela existência da vegetação e fauna da zona terrestre e costeira. Na zona terrestre, a flora e fauna original da região da cidade de Maputo e arredores está profundamente e irreversivelmente alterada pela ocupação humana e todas as categorias taxonómicas existentes foram reduzidos e transformados os seus habitantes naturais em ocupação de assentamentos. Entre tanto as espécies com grande valor comercial e raras e quase inexistentes (para a componente flora e fauna). As espécies predominantes geralmente são árvores com valor económico (fruteiras, de sombra, para a protecção do solo, entre outras). A fauna é dominada por espécies domésticas em alguns casos pode se verificar a existência de cobras mais com pouca frequência

Na zona costeira existe a predominância da vegetação do mangal com um valor biológico e ecológico especial para a cidade de Maputo. Esta vegetação providencia condições adequadas para a reprodução das espécies de camarão, peixe e bivalves. As principais espécies da vegetação do mangal são: Avicénia marinha, Rixophora mucronata, entre outras espécies. A densidade do ecossistema tem sido fortemente influenciada pela pressão humana. Outro ecossistema importante são os tapetes de ervas marinhas que ocorrem em diferentes partes da baía e servem como habitantes para as várias espécies de fauna marinha (peixes, crustáceos, bivalves, pássaros e mamíferos como o dugongo). Esta zona é rica em fauna marinha do que em fauna terrestre.

- Fauna marinha: recifes de corais que ocorrem especificamente na baía de Maputo, existem vestígios de Dugongos na baía de Maputo que se alimentam no tapete das ervas marinhas; tartarugas marinhas que habitam na ilha de inhaca; existência de recursos pesqueiros de grande importância comercial; espécies de golfinhos que tem frequentado a baía de Maputo; espécies de aves (pequeno flamingo, cegonhas, cornos marinhos, pelicano, garças e patos) que ocorrem na baía de Maputo.
- Fauna terrestre: A fauna atual é dominada por espécies domésticas, em alguns casos pode se verificar a existência de cobras mais com pouca frequência.

Áreas de Conservação

De acordo com os limites da cidade de Maputo não existem áreas de conservação total na zona terrestre e áreas de protecção parcial na zona terrestre de acordo com a lei de terras Lei nr. 19/97 de 1 de Outubro (áreas destinadas a actividades de conservação ou preservação da natureza e de defesa e segurança do Estado). Em Moçambique as zonas de protecção parcial são aquelas que se encontram na faixa de orla marítima e no contorno de ilhas, bacias e estuários, medida da linha das máximas preia-mares até 100 metros para o interior do território.

Na zona costeira, existem zonas de protecção total (áreas destinadas a actividades de conservação ou preservação da natureza e de defesa e segurança do Estado) nomeadamente as praças (25 de Junho e praça da independência) e jardins (Tunduro e dos Namorados), Manchas de Mangal, zonas de protecção parcial nomeadamente a faixa de orla marítima e no contorno de ilhas, bacias e estuários.

Caracterização Socioeconómica

O Município de Maputo é a maior cidade do País e a capital administrativa, política, económica e cultural do país. Maputo localiza-se no extremo sul do país, na margem ocidental da Baía de Maputo. A cidade constitui administrativamente um Município com um governo eleito e também tem, desde 1980, o estatuto de província. Está dividida em sete Distritos Municipais, designadamente KaMpfumo, Nihamakulu, KaMaxakeni, KaMubukwana, KaMavota, KaTembe e KaNyaka, os quais por sua vez estão subdivididos em bairros que totalizam 63. Territorialmente a Cidade de Maputo é a menor superfície do país de 346,77 Km².

Em termos demográficos, as cidades de Maputo tinham em 1997, 966.837 habitantes, no censo de 2007 a população era de 1 111 638, dados do censo de 2017 demonstram que houve diminuição para 1 101 170 menos 10468 habitantes ou 0,9%. O crescimento populacional lento em Maputo é resultado da migração para a província de Maputo, principalmente para as zonas de expansão habitacional nos distritos de Boane, Marracuene e cidade da Matola.

Economicamente, o Município de Maputo representa a região mais desenvolvida do país, sendo a área geográfica com os melhores indicadores socioeconómicos, com uma das mais baixas taxas de analfabetismo, em 2009 tinha cerca 12% contra 53% da média nacional (INE, 2012a).

A Cidade possui uma rede de infraestruturas bem desenvolvidas: estradas e sistema de transporte, comunicações, unidades comerciais (lojas), eletricidade, entre outros. As suas características geográficas e a disponibilidade de infraestrutura facilitam a provisão de serviços, no entanto, existem lacunas e desequilíbrios importantes no acesso principalmente ao transporte conforme se apresentará mais adiante. A concentração de serviços faz de Maputo, especialmente o centro da Cidade, uma zona com grande capacidade de captação de trabalhadores e de estudantes das áreas circunvizinhas. Contrastando com o que acontece com a cidade da Matola que têm estado a aumentar a população como residente. Como a maioria dos empregos e serviços está localizada no centro da cidade, e é aqui que todos os importantes

sistemas de transporte metropolitano convergem, milhares de pessoas viajam ou se deslocam pelo centro da cidade em veículos motorizados durante a semana.

Os modos de transporte incluem carros particulares, veículos compartilhados (táxis), veículos de carga, serviços de transporte público, como autocarros (chapas), camiões abertos (mylove) e autocarro. Muitas pessoas chegam ao centro da cidade usando a ferrovia e barco de travessia, para depois serem transferidas para autocarro para chegar a outras áreas da cidade.

A mobilidade pendular, o movimento realizado pela população que se desloca entre determinadas unidades espaciais de origem e destino, no caso específico para actividades laborais, académicas e outras na cidade de Maputo, aumenta grandemente a população de Maputo no período diurno. Esta alta mobilidade urbana diária tem várias consequências na vida do Município. Primeiro em termos ambientais, segundo na utilização dos serviços disponíveis, como os transportes e consequentemente no cálculo das taxas de cobertura administrativas. O crescimento económico e demográfico de Maputo se traduziu em um aumento da motorização e demanda de infra- estrutura e serviços de transporte, pressionando o sistema de transporte limitado. Esses factores aumentaram significativamente o congestionamento do tráfego dentro e ao redor do centro da cidade, criando muitas externalidades associadas negativas, como emissão de carbono, poluição do ar e acidentes de trânsito.

Em termos da mobilidade urbana, a cidade de Maputo apresenta grandes desafios no que concerne aos efeitos de mudanças climáticas, concretamente com os eventos de chuvas que criam cheias e erosão de alguns pontos onde existem estradas. Relativamente às cheias, este fenómeno tem trazido grandes transtornos da circulação de pessoas, bens e passageiros uma vez que as estradas se encontram cheias de água e dificultando a circulação dos transportes e muitas das vezes, dependendo da quantidade e intensidade das chuvas, tem se verificado o abandono da actividade de transporte. Este cenário se repete na cidade da Matola e nos outros distritos com pouca intensidade. Dada a importância deste fenómeno, maior atenção deve ser dada na fase de preparação e implementação do projecto.

4.3.2 Distrito da Matola

Clima

O clima da cidade de Matola é caracterizado pelo clima tropical húmido, apresentando duas estações (seca e chuvosa). A época húmida e chuvosa verifica-se nos meses de Outubro a Março e a época seca verifica-se de Abril a Setembro. A temperatura média anual varia entre 22 a 24°C, sendo que a temperatura mínima corresponde a 13°C e máxima a 31°C. A precipitação média anual varia de 600 a 1000 mm. Nos últimos anos a cidade da Matola vem sendo assolada pelos efeitos de mudanças climáticas (inundações na época chuvosa e seca na época quente), tornando as variações de temperatura mais frio no inverno e mais quente na época seca.

Geologia, Topografia, Solos e Cursos de Água

Os solos da cidade da Matola são distintos por fazerem parte da zona terrestre e zonas com proximidade da costa. Na zona terrestre é caracterizado por formação geológica pleistocénicas que originam geralmente sedimentos conhecidos por arenais e ferrais e fazendo parte dos solos caracterizados pela área vermelha ferríferas. Enquanto nas zonas com a proximidade da costeira é caracterizado por sedimentos não consolidados do Quaternário com a predominância de areia e argila. As condições naturais da morfologia dos solos da cidade da Matola são propícias para o desenvolvimento de fenómenos como a erosão e sendo influenciado pelo nível crescente de habitantes, tornando assim vulneráveis os solos.

A cidade da Matola apresenta uma altitude média de 30 metros, sendo que a mínima corresponde a 0 metros e a máxima 123 metros. Este número varia muito nas duas áreas destinadas. A cidade da Matola apresenta os seguintes principais cursos de água ou rios: Rio Tembe, Umbelúzi e Matola (sendo considerados permanentes, excepto Umbelúzi).

Vegetação e Fauna

A cidade da Matola é caracterizada pela existência da vegetação e fauna da zona terrestre e costeira, caracterizado por diversos tipos de vegetação e fauna, cujas características originais foram profundamente alteradas (com alguma excepção da zona costeira). Na zona terrestre, a flora e fauna original da região da cidade da Matola e arredores está profundamente e irreversivelmente alterada pela ocupação humana e todas as categorias taxinómicas existentes foram reduzidos e transformados os seus habitantes naturais em ocupação de assentamentos. Entre tanto as espécies com grande valor comercial e raras são quase inexistentes (para a componente flora e fauna). As espécies predominantes geralmente são árvores com valor económico (fruteiras, de sombra, para a protecção do solo, nomeadamente a Albizia, Afzelia, Sclerocarya, Stryhnos, Mangifera, entre outras). A fauna é dominada por espécies domésticas, em alguns casos pode se verificar a existência de cobras mais com pouca frequência.

Na zona costeira existe a predominância da vegetação do mangal com um valor biológico e ecológico especial para a cidade da Matola. Esta vegetação providencia condições adequadas para a reprodução das espécies de camarão, peixe e bivalves. As principais espécies da vegetação do mangal são: Avicénia marinha, Rixophora mucronata, entre outras espécies. A densidade do ecossistema tem sido fortemente influenciada pela pressão humana. Outro ecossistema importante são os tapetes de ervas marinhas que ocorrem em diferentes partes da baía e servem como habitantes para as várias espécies de fauna marinha (peixes, crustáceos, bivalves, pássaros e mamíferos como o dugongo). Esta zona é rica em fauna marinha do que em fauna terrestre.

Áreas de Conservação

De acordo com os limites da cidade da Matola não existem áreas de conservação total na zona terrestre e áreas de protecção parcial na zona terrestre de acordo com a lei de terras Lei nr. 19/97 de 1 de Outubro (áreas destinadas a actividades de conservação ou preservação da natureza e de defesa e segurança do Estado). Em Moçambique as zonas de protecção parcial são aquelas que se encontram na faixa de orla marítima e no contorno de ilhas, bacias e estuários, medida da linha das máximas preia-mares até 100 metros para o interior do território.

Na zona costeira ou próximo ao mangal, existem zonas de protecção total (áreas destinadas a actividades de conservação ou preservação da natureza e de defesa e segurança do Estado) nomeadamente as praças e jardins, Manchas de Mangal, bacias e estuários.

Caracterização Socioeconómica

O município tem uma área de 373 km² e uma população de aproximadamente 672 508 habitantes (de acordo com os dados de censo de 2007) representando um aumento de 58,3% em relação aos 424 662 habitantes enumerados no censo de 1997. Apesar do rápido processo de urbanização, em 2009 ainda só 39% da população da Matola vivia na zona urbana, 14% na zona rural e os restantes 47% na zona periurbana ou suburbana. O dinamismo económico aliado à disponibilidade de terra urbanizável levou a que a população do município fosse estimada em 827 mil habitantes no início de 2013, podendo mesmo chegar ao milhão antes do final do ano.

A indústria é base da economia do Município da Matola, o qual possui o maior parque industrial do país, concentrando cerca de 60% da indústria nacional. As mais de 500 unidades industriais que constituem este parque têm um alto grau de diversificação, que vai dos agroindustriais às confecções metalomecânicas e aos materiais de construção. O desenvolvimento da cidade esteve sempre ligado à relação comercial entre Moçambique e a África do Sul, da qual são exemplos o Complexo Portuário da Matola e o Corredor de Maputo (rodo e ferroviário). A Matola surge num processo evolutivo e com personalidade própria, consolidado um carácter agressivo, que só foi paralisado com a sua anexação a cidade do Maputo em 1980.

Na área portuária e industrial da Matola A, estabelecem-se as fábricas de cimento, a companhia industrial da Matola, o complexo mineiro dos CFM, a Shell Company e a Caltex que posteriormente foram transformadas em companhia nacional, denominada Petromoc. O crescimento do fluxo diário de pessoas da cidade da Matola à cidade do Maputo, levou o Estado a criar a companhia de transportes de Moçambique, no bairro da Matola A. No final da década 60 e início da década de 70, a indústria expande-se para o posto administrativo da Machava, nos bairros da Machava Sede e Trevo, verificando-se um acelerar das construções de residências nos bairros próximos como Fomento, Liberdade e Patrice Lumumba, para operários fabris.

Nos transportes, a mais vital infraestrutura logística da Matola é o Porto de Maputo-Matola, que forma um extenso complexo com os portos da capital, especializado no embarque e desembarque de componentes industriais e agrícolas. Há também nas

docas grandes unidades de armazenamento de hidrocarbonetos. O porto de Maputo-Matola detém grande importância graças à rede de transportes que o abastece, que inclui o Caminho de Ferro de Ressano Garcia e o Caminho de Ferro de Goba. A cidade ainda dispõe de uma relativa rede de transportes como a estrada nacional, de conexão com a África do Sul, a estrada N2 (de conexão com o Eswatini) e a R807 (de acesso à Moamba).

4.3.3 Distrito de Marracuene

O distrito de Marracuene é caracterizado pelo clima tropical húmido, apresentando duas estações (seca e chuvosa). A época húmida e chuvosa verifica-se nos meses de Outubro a Março e a época seca verifica-se de Abril a Setembro. A temperatura média anual é de 22.9°C, com temperatura mínima de 19.1°C e máxima de 26 ° C. A precipitação média anual é de 768mm com mínima de 130mm e máxima de 1190mm.

Geologia, Topografia, Solos e Cursos de Água

A morfologia de solos do distrito de Marracuene é caracterizada pelas formações geológicas do tipo rochas sedimentares composto por rochas do Quaternário (93%) e Terciário (7%) dominadas por aluviões recentes (41% da área total do distrito), as dunas interiores (40%) e as áreas costeiras (10%). Todavia na zona costeira, ocorrem as areias de dunas costeiras e grés costeiros e no interior ocorre a área vermelha eólica.

No Distrito de Marracuene predominam solos arenosos (com cerca de 48% da área total do distrito), solos de aluviões (42%), solos de sedimentos marinhos estuarinos (5%) e solos derivados do três vermelho (5%). De referir que nas zonas altas e do interior do distrito encontram-se os solos arenosos e solos derivados de grés vermelho. O risco de erosão do solo é baixo para o distrito de Marracuene, todavia medidas necessárias devem ser acauteladas com vista a mitigar este efeito. O distrito de Marracuene apresenta uma altitude média de 25 metros, sendo que a mínima corresponde a 0 metros e a máxima 96 metros. Este número varia muito nas duas áreas destinadas. A cidade de Maputo apresenta os seguintes principais cursos de água ou rios: Rio Incomáti.

Vegetação e Fauna

O distrito de Marracuene é caracterizado pela existência da vegetação e fauna da zona terrestre e costeira. A vegetação da zona terrestre possui características distintas, porque apresenta um encontro entre as Floras Zambezianas e da África temperada. Nestes termos fazem parte diferentes tipos de vegetação nomeadamente: Matagal (32% da área total do distrito), Pradarias (6%), Floresta densa (1%) e as restantes áreas de cultivo (3%). Entre a zona costeira e o interior fazem parte os seguintes tipos de vegetação: matas e florestas secas semi-diciduas e mosaico de flora aquática ao longo da bacia do rio Incomáti. As principais espécies que ocorrem são:

- Dunas costeiras: *Sesuvium portulacastrum*, *Cyperus maritimus*, *Impoeta Pescaprae*, *Diospyros Rotundifolia*, *Eucleia natalensis*, *Brachylaena discolor*, *Ozoroa obovata*, *Ochna natalitia*, *Vepris lanceolata*, entre outras espécies
- Foz do rio Incomáti (parte que comunica com o mangal): *Rhizophora mucronata*
- Na Região do interior: *Albizia adianthifolia*, *A. Versicolor*, *Azizelia quanzensis*, *Ficus burtt-davyi*, *Sclerocarya birrea*, *Balanites maughami*, *Sideroxylon inerme*;
- Na região sublitoral: *Phragmites australis*, *Cyperus papyrus*, *Typha latifolia*, *Imperata cylindrica*, *Echinochloa*, *Ficus spp*, *Trichilia emetica*, acácia nilótica, *Kraussia*.

A vegetação da zona costeira é composta por mangais e ecossistemas marinhos (corais). As espécies predominantes nos mangais são: *Avicennia marina*, *Ceriops tagal*, *Rhizophora mucronata*, *Bruguiera gymnorrhiza*, *Sonneratia racemosa* e *Xylocarpus granatum*. Estas espécies do mangal são importantes por proporcionarem uma série de serviços ambientais, económicos e sociais de modo a prevenir contra erosão do solo, atenuantes na cheia, combustível lenhoso, construção, na reprodução de outros animais, entre outros. Em termos da fauna terrestre, existem mais de 73 espécies de mamíferos terrestres, incluindo aves, répteis e anfíbios. Em termos da fauna marinha, existem mais de 18 espécies de mamíferos, entre golfinhos, baleias e dugongos, tartarugas marinhas, aves costeiras e marinhas.

Área de Conservação

Segundo a Biofundo (), no distrito de Marracuene encontra-se localizada a Reserva Botânica de Bobole. Esta reserva inicialmente com cerca de 200 Há, foi estabelecida em 1945 (Portaria 5918 de 24 de Fevereiro para proteção das espécies *Raphia australis*. Nos últimos anos a reserva foi devastada pelos agricultores inerentes para agricultura de subsistência e agricultura empresarial de arroz e bananeira, e conta actualmente com apenas 12 Há de área, A reserva encontra-se num estado avançado de degradação.

R. australis é uma espécie quase endémica de Moçambique e da ocorrência natural e estrita a Bobole, no vale do rio Bobole, que apresenta, além do seu valor ecológico, uma utilidade grande para o homem, pelo uso possível das folhas, dos frutos e da repin

Caracterização Socioeconómica

O Distrito de Marracuene encontra-se dividido em dois Postos Administrativos, que por sua vez se subdividem em sete. A sede deste distrito é o Posto Administrativo Marracuene-Sede.

Ocupando uma superfície de 697km², o Distrito de Marracuene alberga uma população total de 84.975 habitantes (ao Censo de 2007), o que representa 1,7% da população total dos distritos costeiros de Moçambique³ e perfaz uma densidade demográfica de 122 hab/km².

A densidade populacional deste distrito é superior à densidade demográfica provincial (53,1 hab/km²) e à densidade populacional nacional (25,3 hab/km²). Saliente-se também que esta é superior à densidade demográfica média dos distritos costeiros de Moçambique (46,4 hab/km²). A maior parte da população deste distrito (87,8%) é considerada rural⁴.

Entre 1997 e 2007 registou-se no Distrito de Marracuene uma taxa de crescimento anual de 5,1%, indicando um ritmo de crescimento superior ao da Província (3,3%) e ao do País (2,1%).

As projecções elaboradas para 2011 indicam uma taxa de crescimento anual para o distrito, nos últimos 4 anos, de 2,4%, evidenciando uma redução no ritmo de crescimento da população deste distrito, que é superior às tendências verificadas para a província (4,1%). De igual modo, este distrito apresenta, para o período em referência, um crescimento populacional superior à taxa média de crescimento anual demográfico calculada para os distritos costeiros de Moçambique (2,6%).

De acordo com as informações do Governo do Distrito de Marracuene (2012), a rede escolar do distrito é constituída por 45 estabelecimentos de ensino, sendo que mais abrangente o nível primário com 41 estabelecimentos de ensino, existindo também 3 escolas do nível secundário⁶, 2 das quais comunitárias. Apenas 1 escola secundária lecciona o segundo ciclo. O distrito conta igualmente com uma escola do Ensino Técnico Profissional.

O distrito de Marracuene está provido de um total de 7 Unidades Sanitárias, sendo 1 Posto de Saúde (localizado em Michafutene), 1 Centro de Saúde Tipo I (localizado na vila sede de Marracuene) e 5 Centros de Saúde Tipo II distribuídos em Matalane, Machubo, Mumemo, Eduardo Mondlane e Ricatla.

As principais vias de acesso no Distrito de Marracuene ocupam uma extensão total de 69,3km (ANE, 2012), sendo que 58,2 km corresponde a estradas classificadas e 11,6km a estradas não classificadas.

À excepção da N1, as restantes estradas não são pavimentadas. Algumas apresentam uma superfície de terra e outras de gravilha. A rede viária existente favorece a ligação entre a Vila de Marracuene e as sedes de distritos vizinhos, bem como as sedes dos postos administrativos deste distrito.

Existem no Distrito transportes públicos e os semi-colectivos. Os transportes públicos fazem duas rotas, nomeadamente, Museu-Marracuene e Praça dos Combatentes e os transportes semi-colectivos operam em cinco rotas (Governo do Distrito de Marracuene, 2012).

4.3.4 Distrito de Boane

Clima

O distrito de Boane é caracterizada pelo clima semi-árido, apresentando duas estações (seca e chuvosa). A época húmida e chuvosa verifica-se nos meses de Outubro a Março e a época seca verifica-se de Abril a Setembro. A temperatura média anual é de 28°C, com temperatura mínima de 23°C e máxima de 32°C. A precipitação anual do distrito de Boane varia entre 530 a 700mm.

Geologia, Topografia, Solos e Cursos de Água

O distrito de Boane apresenta os seguintes tipos de formações geológicas: formações eruptivas contendo o complexo riolítico e basáltico e formações sedimentares do cretácico e do Terciário e formações aluviais e terracos do Quaternário.

O distrito de Boane apresenta diversidades de solos. Os diferentes tipos de solo são: solos mananga com cobertura arenosa e argilosa, solos basálticos vermelhos, solos derivados de grés vermelhos e solos reolíticos.

O distrito de Boane apresenta uma altitude média de 23 metros, sendo que a mínima corresponde a 1 metros e a máxima 95 metros. O distrito de Boane apresenta os seguintes principais cursos de água ou rios: Rio Umbeluze, rio Movene, rio Tembe e o rio Matola. No interior do distrito podem ser encontrados vários cursos de água de menor importância, nomeadamente: chambadejova, xangule, Mecaxuane, Massele, Mahúbe, Litaio e xigubuta. Igualmente, a redores do rio imbeluze, existe uma lagoa artificial com uma superfície de aproximadamente 41 km² e com uma capacidade de armazenamento de 386 mm³.

Vegetação e Fauna

A vegetação do distrito de Boane em particular nativa desapareceu devido ao corte de árvores para combustível lenhoso e a conversão das terras para práticas de agrícolas e áreas habitacionais. Os diferentes tipos de vegetação existente são: vegetação de miombo e mopane, formações arbustivas e ou matagais, vegetação herbácea, incluindo a agricultura itinerante.

Em relação a fauna do distrito, pode-se dizer que fazem parte algumas espécies dos lagos como a tilápia, bem como diversas espécies de aves (as aves mais predominantes são: phalacrocorax africanus, pelecanus sp e ceryle rudis) que ocorrem nas margens da albufeira e nas áreas adjacentes.

Áreas de Conservação

De acordo com os limites do distrito de Boane, não existem áreas de conservação total na zona terrestre e áreas de protecção parcial na zona terrestre de acordo com a lei de terras Lei nr. 19/97 de 1 de Outubro (áreas destinadas a actividades de conservação ou preservação da natureza e de defesa e segurança do Estado). Em Moçambique as zonas de protecção parcial são aquelas que se encontram na faixa de orla marítima e no contorno de ilhas, bacias e estuários, medida da linha das máximas preia-mares até 100 metros para o interior do território.

Caracterização Socioeconómica

O Distrito de Boane localiza-se na zona Sudeste da província de Maputo, sendo que a Norte faz limite com o distrito de Moamba, a Sul e Oeste com o distrito de Namaacha e a Este esbarra-se com a Cidade de Matola e também com o distrito de Matutuine.

A superfície do distrito é de 806 km² e a sua população está estimada em 134 mil habitantes à data de 1/7/2012. Com uma densidade populacional aproximada de 166 hab/km², prevê-se que o distrito em 2020 venha a atingir os 190 mil habitantes.

A estrutura etária do distrito reflecte uma relação de dependência económica, isto é, por cada 10 crianças ou anciões existem 12 pessoas em idade activa. Com uma população jovem (42%, abaixo dos 15 anos), tem um índice de masculinidade de 94% (por cada 100 pessoas do sexo feminino existem 94 do masculino) e uma taxa de urbanização de 23%, concentrada na Matola Rio, Boane e respectivas zonas periféricas semiurbanas.

O distrito de Boane é predominantemente agrícola, nele se encontrando localizada a Estação Agrária de Umbelúzi, uma unidade do Instituto de Investigação Agrária de Moçambique, fundada em 1909. Contudo, recentemente foi instalada uma fundição de alumínio na área de Beluluane, posto administrativo de Matola-Rio, e foi criado, na área adjacente, um parque industrial.

5. IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS E IMPACTOS AMBIENTAIS E SOCIAIS

A adequada preparação e implementação do Projecto trará um conjunto de impactos ambientais e sociais significativos, com destaque para o (i) desafios a nível da capacidade técnico para implementar o primeiro projecto de transporte público em Moçambique, incluindo planeamento, concepção e implementação de infraestruturas, reformas regulamentares e institucionais e profissionalização dos operadores; (ii) a complexidade institucional do projecto que requer um nível significativo de coordenação entre diferentes instituições; (iii) o envolvimento de operadores informais e semi-formais que exigirão consultas significativas, conscientização e capacitação; e (iv) as exigências de reassentamento em área urbana, especialmente na Av. Julius de Nyerere, que, embora não espere afetar a habitação residencial, precisará de uma implementação cuidadosa seguindo o QAS do Banco Mundial..

As metodologias adotadas na avaliação dos riscos e impactos, centrou-se na análise das actividades propostas nas diversas componentes do Projecto (Capítulo 2), numa extensa revisão da literatura dos regulamentos e diretrizes ambientais e sociais relevantes de Moçambique e do BM (Capítulo 3), Caracterização ambiental e social da área de abrangência (capítulo 4), bem como consultas com as principais partes interessadas, que inclui as reuniões e discussões técnicas para a elaboração dos instrumentos ambientais e sociais (Anexo 6).

Este capítulo apresenta os riscos e impactos ambientais e sociais positivos, negativos, indirectos e cumulativos do projecto, no ambiente biofísico, humano e socioeconómico do projecto proposto. Esses impactos são preliminares nesta fase, pois terão que ser trabalhados em detalhes durante a implementação de subprojectos específicos do local e por meio de estudos específicos detalhados (ESIA/ESMPs). Os riscos e impactos para este projecto proposto serão avaliados ao longo e em vários estágios do ciclo do projecto, em três ambientes, a destacar, socioeconómico, biofísico e sociocultural.

As actividades propostas relacionadas com a construção e operação do sistema de BRT e infraestruturas associadas podem gerar alguns impactos adversos relacionados à disposição e gestão de resíduos durante a fase de construção, saúde e segurança ocupacional dos trabalhadores e representam problemas significativos de saúde pública devido a incómodos relacionados à ar e emissões de ruído e poeira. A operação e manutenção de veículos e infraestruturas de BRT podem potencialmente levar à contaminação das águas superficiais e do solo, devido ao derramamento de óleo ou lançamentos em cursos d'água próximos ou terrenos próximos aos canteiros de obras e emissões de CO₂, embora esperadas em baixa escala. Além disso, pode haver a necessidade de explorar instalações auxiliares, como poços de empréstimo e pedreiras, de onde os materiais de construção podem ser adquiridos durante a fase de construção.

Estas actividades irão gerar riscos e impactos indirectos que levará a: (i) (ii) pressão sobre os recursos hidrológicos e hídricos devido à extração múltipla ou aumento da demanda; (iii) aumento da migração que pode levar ao aumento da pressão sobre outros recursos públicos, como parques, áreas de lazer e infraestruturas verdes.

Para apoiar a avaliação dos riscos e impactos, uma extensa revisão da literatura e análise de regulamentos e diretrizes ambientais e sociais relevantes do GoM, Estrutura E&S do Banco Mundial, Diretrizes Gerais de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Grupo Banco Mundial e Notas de Boas Práticas (Abordagem da Violência Baseada no Género, Segurança Rodoviária, Não Discriminação e Deficiência, Avaliação e Gestão dos Riscos e Impactos Adversos nas Comunidades e Influxo de Trabalho, Não Discriminação por Orientação Sexual e Identidade de Género e Avaliação e Gestão dos Impactos Cumulativos) do Grupo Banco Mundial foi feito. Além disso, dados secundários sobre informações biofísicas, culturais e socioeconômicas da AMM (especialmente as cobertas pelo projecto) visadas também foram coletados de várias fontes.

Por outro lado, foram realizadas consultas públicas com às principais partes interessadas a nível municipal e distrital. O processo baseou-se principalmente em discussões abertas, reuniões formais e informais com as partes interessadas relevantes. A interação permitiu que a equipe conhecesse e compreendesse as questões ambientais e sociais existentes, e os desafios que as partes interessadas sentiram fortemente como benefícios, riscos e impactos do projecto proposto no ambiente biofísico, cultural e socioeconômico. Durante as visitas, foram coletados dados e informações críticas de campo que foram utilizados na preparação deste QGAS e outros instrumentos relacionados. Esse processo de interação permitiu que a equipe conhecesse e compreendesse as questões ambientais e sociais existentes, e os desafios que as partes interessadas sentiram fortemente como benefícios, riscos e impactos do projecto proposto no ambiente biofísico, cultural e socioeconômico.

Além disso, uma Avaliação Ambiental e Social Estratégica (SESA) será realizada para identificar e avaliar os impactos potenciais dos projetos técnicos relacionados ao projeto proposto, reformas institucionais e regulatórias do transporte urbano nos níveis de governo nacional, metropolitano, municipal e local, enquanto formula alternativas e delinea medidas de mitigação de forma consistente com a ESS. De salientar que, no âmbito da preparação do SESA foram elaborados os TdR²³, que deve ser avaliação deverá ser concluída, antes do início das actividades das componentes do projecto, com vista a avaliar os potenciais impactos das políticas e programas nacionais relacionados ao PMUMM, formular alternativas e delinear medidas de mitigação. A elaboração do instrumento possibilitará com antecedência e de forma transparente e participativa o tratamento das questões ambientais e sociais que requerem atenção.

Da mesma forma, um Plano de Compromisso Ambiental e Social (ESCP) estabelecendo os compromissos ambientais e sociais para o projeto foi desenvolvido pelo mutuário. O ESCP, inclui aspectos como a necessidade de uma avaliação ambiental e social, tal como CIA e sub-requisitos específicos do projeto, como ESIA, ESMP, RAP, Plano de OHS, incluindo um SESA, que deve ser desenvolvido em consulta com as partes interessadas e aprovado e divulgado pelo Banco.

²³ Os TdRs podem ser vistos, em anexo X

Os riscos e impactos ambientais e sociais do projecto proposto, incluindo a identificação e classificação com base nos impactos, foram capturados das partes interessadas relevantes e realizando observações físicas de campo rápidas, usando a tabela de matriz de impacto.

5.1 POTENCIAIS RISCOS E IMPACTOS AMBIENTAIS E SOCIAIS

O projecto é classificado como substancial do lado ambiental e alto do lado social, nesse caso, o risco global do projecto é classificado como alto. A classificação é fundamentada pelo facto do projecto financiar actividades de construção e reabilitação de infraestruturas em ambiente urbano, densamente povoado que pode levar a aquisição de terras e reassentamento, incluindo riscos associados a saúde e segurança da comunidade, tais como VBG/EAS/AS, disseminação de doenças infecciosas como COVID-19, conflito social e marginalização de grupos vulneráveis. Relativamente a VGB, uma análise detalhada destes riscos e efectuada em paralelo a este QGAS.

Prevê-se que os impactos positivos sejam maiores que os negativos uma vez que o Projecto terá impacto no desenvolvimento económico da AMM e na qualidade de vida da sua população. Os potenciais riscos e impactos ambientais e sociais para o presente projecto serão causados através das actividades das componentes do Projecto (concretamente nas componentes 2 e 3), bem como actividades de AT planeadas no Componente 1. De uma forma geral esperam-se riscos e impactos positivos e negativos sobre o meio biofísico, incluindo alguns impactos cumulativos, que serão aprofundados durante a elaboração do Avaliação Ambiental e Social Estratégica (AASE, o termo em inglês é SESA) e EIAS específicos. Em termos de medidas de mitigação, um dos aspectos centrais a considerar nas infraestruturas a serem construídas e/ou reabilitadas, está relacionada com a necessidade de assegurar o acesso universal.

Portanto, o desenho dos subprojectos deve assegurar acessibilidade universal, onde tecnicamente e financeiramente for viável, incluindo passadeiras e outras infraestruturas.

5.1.1 Potenciais Impactos Positivos do Projectos

O maior ganho que o Projecto irá trazer com as intervenções propostas será a melhoria das infraestruturas essenciais, facilitando a circulação dos serviços e bens a nível da Área Metropolitana de Maputo. Adicionalmente, esta integração será acompanhada um pouco em torno dos bairros seleccionados. As principais acções positivas, serão as seguintes:

- **Acessibilidade:** os esforços de desenvolvimento do projecto, terão múltiplos impactos benéficos, como melhoria na acessibilidade (através da qualidade da estrada) e reconexão na AMM, na redução do custo de transporte e tempo de viagem, na melhoria geral dos padrões de vida das comunidades, acesso aos mercados e recursos, incluindo serviços sociais como educação e instalações de saúde.

- **Empregos:** os subprojectos provavelmente exigirão um número considerável de trabalhadores qualificados e não qualificados. O contratante deve adquirir localmente 100% da força de trabalho não qualificada e dar oportunidades iguais a homens e mulheres para todas as fases do projecto (construção, reabilitação e manutenção). Por outro lado, o projecto deve incentivar a contratação de grupos vulneráveis (**com** destaque às mulheres) para o emprego a nível local, incluindo por exemplo a formação específica e trabalho a tempo parcial.
- **Aprimoramento e transferência de habilidades e conhecimentos:** a estratégia política do governo consiste na maximização do uso da população local para obras de construção, trazendo oportunidades únicas para a transferência de habilidades e know-how técnico na construção e sectores técnicos relacionados, bem como para reduzir o efeito prejudicial do afluxo de trabalhadores. Um número considerável de forças de trabalho empregadas se converterá em operários totalmente qualificados (tanto mulheres quanto homens) em obras como alvenaria, tecelagem de arames de gabião, construção de paredes secas e de fundação, corte e estabilização de taludes, corte de rochas, obras de bioengenharia etc. Essas habilidades não apenas beneficiarão os habitantes locais, oferecendo oportunidades de emprego de longo prazo, mas também contribuirão para o desenvolvimento de recursos humanos locais em regiões que, de outra forma, têm oportunidades restritas. O projecto garantirá que tanto mulheres quanto homens possam se beneficiar dessa transferência de habilidades e know-how técnico.
- **Aprimoramento das questões ambientais das estradas não pavimentadas:** um dos grandes problemas da estrada não pavimentada é a poeira que afecta directamente a saúde das pessoas que vivem no entorno dos empreendimentos rodoviários. Com a construção e melhoria das infraestruturas rodoviárias na área de intervenção do projecto, facilitará o movimento do veículo, reduzindo assim a emissão de quantidades de gás de carbono, óxidos de enxofre e nitrogênio. Assim, a comunidade local da área (com especial atenção às crianças em idade escolar, postos de saúde, áreas de mercado ao longo da estrada, pedestres etc.) serão aliviados do incômodo da poeira.
- **Benefícios Específicos de Género:** as mulheres locais terão oportunidade de serem empregues pela empreitada, contribuindo neste sentido para aumentar a renda familiar. Com a melhoria da qualidade das estradas, espera-se que sistemas de transporte rodoviário mais eficientes sejam implantados, facilitando ou aumentando a mobilidade de e para as áreas visadas. As mulheres, em particular, podem, portanto, obter uma melhor posição para frequentar várias agências de serviços, como hospitais, clínicas de saúde, institutos de treinamento, programas de desenvolvimento de mulheres, etc.
- **Alívio da Pobreza:** a mobilidade alivia significativamente a pobreza, melhorando as oportunidades económicas e o acesso aos serviços. No entanto, os benefícios variaram de acordo com o contexto geográfico, como a economia regional, potencial agrícola, proximidade das redes de transporte, preços de mercado, disponibilidade de serviços, bem como estrutura social e concentração de ativos.

Devido à inacessibilidade ou acesso condicional às áreas produtivas, destruição das actividades económicas, o custo dos produtos aumenta com todos os impactos na pobreza. Portanto, um esforço combinado com a melhoria da mobilidade na AMM e a qualidade das estradas (conectividade) no âmbito do projecto pode contribuir para os esforços contínuos de alívio da pobreza.

- **Segurança Rodoviária:** dentro da AMM, as autoestradas serão também melhoradas ao nível da fluidez do trânsito, gestão da velocidade, sinalização, atendimento pós-acidente, serviços de emergência e desenvolvimento de paragens para descanso que também serão apoiadas pelo projecto. Este é um impacto positivo e com significância moderada que pode ser potencializada ainda mais.
- Redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) resultantes da substituição de modos de transporte mais poluentes por modos de transporte de baixo carbono, como o Bus Rapid Transit (BRT) e o transporte não motorizado (NMT), melhorando a capacidade do transporte público e eficiência.
- Melhoria da resiliência climática da infraestrutura de transporte devido aos investimentos planejados na infraestrutura de drenagem ao longo do corredor BRT e estradas vicinais que reduzirão a ocorrência de inundações recorrentes.
- Considerações sobre mudanças climáticas: o fortalecimento da resiliência climática da infraestrutura de transporte da AMM melhorará a acessibilidade ao emprego e aos serviços sociais, bem como contribuirá para melhorar os meios de subsistência dos residentes da AMM de maneira transformadora, principalmente para pessoas em situação de vulnerabilidade. Por exemplo, o serviço de transporte de baixo carbono resiliente e adaptável ao clima é significativo para a AMM em face dos efeitos exacerbados das mudanças climáticas que a AMM já começou a experimentar (por exemplo, ciclones e inundações mais frequentes e destrutivos).

5.1.2 Potenciais Impactos Negativos e Medidas de Mitigação Comuns Para Todos os Subprojectos

Os impactos ambientais e sociais negativos relacionados com as tipologias do Projecto referente as componentes 2 e 3, bem como actividades de AT planejadas no Componente 1, irão ocorrer principalmente nas fases de preparação e construção, e com menor ênfase na fase da operacionalização das infraestruturas. Nesta fase de desenho do Projecto a avaliação das potências riscos e impactos são limitados uma vez que não se conhece com exatidão as áreas específicas de intervenção do projecto e sendo limitado a área de abrangência das componentes, as tipologias de intervenções e os princípios das NAS, remetendo a estudos específicos após a definição das áreas.

De forma preliminar para o Projecto, serão identificadas pessoas ou grupos vulneráveis que inclui adolescentes com meios de vida precários, trabalhando como poluidores, vendedores informais, manobristas, carregadores, mulheres chefes de família, mulheres idosas e jovens, idosos, pessoas com deficiência, pessoas que

vivem em assentamentos informais zonas periurbanas desprovidas de infraestrutura básica e com baixa escolaridade, mulheres e idosas, crianças órfãs e vítimas de VBG/EAS/AS.

A implementação do projecto requerem implantação espacial, com potenciais riscos e impactos ambientais adversos, que se preveem, relacionados com actividades das componentes 2 e 3, bem como actividades de AT planejadas no Componente 1, designadamente:

A definição das medidas de mitigação propostas, tiveram subjacente a necessidade de assegurar a proporcionalidade com os riscos e impactos identificados para o projecto.

Assegurando que todo processo de gestão de riscos e impactos ambientais e sociais adversos, fossem devidamente identificados e incorporados, sobretudo os riscos e impactos sociais, que foram classificados como Alto, devido a obras civis em um ambiente urbano que podem potencialmente levar a impactos em grande escala devido à aquisição de terras e reassentamento; aumento do volume de tráfego e maior risco de acidentes; conflitos sociais dentro e entre comunidades; disseminação de doenças transmissíveis; trabalho infantil; violência baseada no género/ exploração e abuso sexual, e assédio sexual (VBG/EAS/AS) e mudanças nos padrões de tráfego de veículos e pedestres. Então, a descrição das medidas de mitigação proporcionais aos riscos e impactos A&S, serão apresentados na tabela 10, abaixo.

Tabela 10: Matriz dos potenciais riscos e impactos A&S e medidas de mitigação comum para todos os subprojectos

POTENCIAL RISCO E IMPACTO AMBIENTAL E SOCIAL	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	CLASSIFICAÇÃO DO RISCO E IMPACTO	MEDIDAS DE MITIGAÇÃO	PLANOS/ PROGRAMA DE GESTÃO PREVISTOS	RESPONSABILIDADE
FASE DE PREPARAÇÃO E CONCEPÇÃO					
Exposição a Ruídos e Vibrações devido às actividades que requerem o uso de Máquinas e equipamentos.	Durante esta fase, espera-se que os trabalhadores em suas actividades possam gerar barulho desnecessário, o que pode ser incômodo para os munícipes/residentes que vivem ao redor dos locais do subprojecto. Este é um impacto social e requer medidas adequadas para evitá-lo ou reduzi-lo.	Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Definir directrizes que garantam a prevenção de doenças associadas a ruído e vibrações. As directrizes devem estar de acordo com as boas práticas internacionais, como as Diretrizes SSA (EHS) do Banco Mundial ou OMS. • Desenvolver e implementar Código de Conduta para trabalhadores. • Avisar todos os trabalhadores com antecedência para não fazer barulho desnecessário durante o trabalho no local do projecto. 	Programa de Prevenção de Ruído e Vibrações.	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

<p>Risco de Mudanças Climáticas.</p>	<p>Durante a fase, alguns habitats naturais serão perdidos devido à necessidade de instalações auxiliares de construção (escritórios temporários e parques de campismo, latrinas, etc). Além disso, o uso de combustíveis fósseis, como petróleo em veículos, equipamentos de construção, resultará em emissões de GEEs, como monóxido de carbono, dióxido de carbono, enxofre, metano, óxido nitroso e gases fluorados. Esses gases são responsáveis pelo aquecimento global que pode resultar em mudanças climáticas que causam chuvas fortes/torrenciais, chuvas torrenciais, ventos fortes, ciclones, inundações, secas e incêndios florestais. Se esses gases não forem controlados, os efeitos das</p>	<p>Moderado</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Definição de diretrizes para que todos os projectos de conceção ou planos de negócios que integrem medidas de adaptação a mudanças climáticas, nas diversas tipologias de projectos, tendo em consideração os riscos climáticos na AMM. • Definição de acções de preparação e resposta a eventos climáticos extremos. 	<p>Plano de Resposta a Emergência</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.
--------------------------------------	--	-----------------	--	---------------------------------------	--

		mudanças climáticas podem ser desastrosos para a infraestrutura, terra, plantações e vida humana, bem como para a economia do país.				
Geração de Resíduos Sólidos e Líquidos	de e	Durante esta fase do projeto, serão gerados resíduos sólidos, por exemplo, de papéis de embrulho de alimentos e descarte inadequado de garrafas plásticas, restos de alimentos e latas que um consultor e os assistentes de pesquisa trariam consigo durante os estudos de campo e consulta às partes interessadas. O descarte inadequado desses resíduos sólidos pode poluir o ambiente próximo (solo ou água) ao se decompor, o que pode prejudicar a flora e a fauna humana, aquática ou terrestre.	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Proibir o descarte de resíduos na área do projecto. • Fornecer aos trabalhadores sacolas biodegradáveis (por exemplo, sacolas feitas de pano) onde possam guardar os resíduos sólidos durante as pesquisas de campo antes de descartá-los em um lixão designado. • Remover e eliminar todos os resíduos sólidos que não podem ser reciclados em lixões designados. 	Plano de Gestão de Resíduos e Matérias Perigosos	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

<p>Risco de Saúde e Segurança Ocupacional dos Trabalhadores e Comunidades.</p>	<p>A implementação do projeto pode representar alguns riscos de SSO para a segurança dos trabalhadores e comunidades que vivem ao redor das áreas alvo do projeto. E parte das atividades pode trazer riscos que diminuem a qualidade da saúde dos trabalhadores.</p>	<p>Substantial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Definição directrizes, que garantam que o processo de aquisição visa equipamentos com certificado de qualidade e que e assegurado a devida capacitação do beneficiário para o manuseamento e manutenção. • Antes de iniciar o trabalho, o Empreiteiro deverá identificar os riscos e perigos potenciais para cada tarefa de trabalho. • Provisões para resposta de preparação para emergências, incluindo eventos extremos (por exemplo, ciclones, inundações, chuvas pluviais, etc.) devem ser incluídas no plano de segurança do local da Contratada, que deve incluir a nomeação de uma pessoa que será imediatamente contatada em caso de acidente. 	<p>Plano de Segurança e Saúde Ocupacional</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.
--	---	--------------------	---	---	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver o plano de gestão da segurança rodoviária para os locais do Projecto e para as áreas da comunidade. • Desenvolver uma política disciplinar, por exemplo, progressivamente (oral, advertência escrita, suspensão e demissão do trabalhador). • Desenvolver e implementar penalidades por não conformidades recorrentes de medidas de mitigação e plano de SSO. • Todos os trabalhadores devem assinar o Código de Conduta. • Orientar os trabalhadores da construção civil em relação aos procedimentos e equipamentos de resposta a emergências em caso de acidentes, medidas de saúde e segurança, prevenção de 		
--	--	--	--	--	--

			<p>HIV /AIDS, malária, diarreia e outras doenças relacionadas, bem como o Código de Conduta (incluindo discussão sobre VBG/EAS/AS).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fornecer equipamento de extinção de incêndio e equipamento de resposta de emergência adequado (com base nas actividades de construção em andamento) nas áreas de trabalho e nos acampamentos de construção e trabalhadores. • Educar os motoristas sobre práticas seguras de direção para minimizar acidentes e evitar derramamento de substâncias perigosas e outros materiais de construção, fornecendo coberturas sobre o transporte de camiões basculantes. • Garantir o acesso ao mecanismo de diálogo e reclamações. 		
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Garantir a Instalação de sanitários adequadas (banheiros e áreas de lavagem) para os trabalhadores nas frentes de trabalho. 		
Poluição dos recursos hídricos (água superficial e subterrânea)	A má gestão de resíduos de óleo usado, derramamentos de combustível e águas residuais de instalações de lavagem e áreas onde cimento e areia são misturados no canteiro de obras pode resultar na poluição dos recursos hídricos próximos e afetar negativamente a vida aquática, alguns dos quais são bons indicadores de poluição ambiental. Além disso, as partículas do solo que podem ser drenadas para corpos d'água próximos também podem ser fontes de poluição da água.	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Projetar estruturas para evitar a intrusão abaixo do lençol freático sempre que possível. • Manter os fluxos de água subterrânea. • Evitar impactos significativos nas condições hidrogeológicas. 	Plano de Gestão de Recursos Hídricos	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

<p>Geração de emprego e transferência de habilidades profissionais.</p>	<p>A implementação do projeto pode representar alguns riscos de contratação de mão-de-obra não local, através de influxo destas a área do projecto. No entanto, a mão-de-obra a ser utilizada nas actividades do projecto deve considerar principalmente as comunidades locais.</p>	<p>Substancial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Empregar profissionais moçambicanos registados em instituições e autoridades competentes. • Priorizar a oferta de serviços de consultoria para moradores que se qualifiquem para realizar estudos. • Proporcionar oportunidades iguais de emprego para homens e mulheres. • Juntar trabalhadores qualificados e não qualificados para promover a transferência de habilidades no trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Capacitação e Formação. • Procedimentos de Gestão de Mão-de-Obra 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.
<p>Propagação de Doenças (HIV/AIDS e COVID-19)</p>	<p>Durante esta fase, espera-se que vários trabalhadores sejam empregados no local do projeto para implementar diferentes atividades. Esses trabalhadores estarão recebendo salários e remunerações, o que, conseqüentemente, melhorará sua condição</p>	<p>Substancial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Todos os trabalhadores empossados devem assinar um Código de Conduta sobre comportamento e interação com as comunidades locais. • Sensibilizar regularmente os trabalhadores sobre HIV e AIDS e DTSSs. 	<p>Plano de Gestão de Saúde e Segurança na Comunidade</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>financeira e social na sociedade. Uma vez que alguns dos trabalhadores estarão longe de suas famílias conjugais, alguns podem se envolver em relações sexuais com colegas trabalhadores do sexo masculino/feminino ou homens/mulheres de membros da comunidade em troca de dinheiro, comida e outros itens. Esse tipo de relação sexual pode resultar na disseminação do HIV e AIDS, incluindo ISTs entre os trabalhadores e/ou entre os trabalhadores e a comunidade. Além disso, devido à superlotação e ao trabalho em ambiente confinado durante a execução das actividades, prevê-se que esta situação seja ideal para a propagação do Covid-19 entre os trabalhadores e também entre os trabalhadores e as</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Distribuir informações sobre HIV e AIDS e materiais educativos para os trabalhadores e comunidades. • Proporcionar programas de sensibilização de literacia financeira às comunidades envolventes. • Incentivar os trabalhadores a acederem ao Tratamento Anti-Retroviral (TARV) dos hospitais e centros de saúde. • Empregar pessoas do entorno do projecto para minimizar a promiscuidade. • Sensibilizar os trabalhadores sobre como colocar sua renda em uso produtivo. • O projecto será guiado pelas Directrizes da OMS sobre Água, Saneamento, Higiene e Gestão de Resíduos para o COVID-19, consideração para Quarentena de Indivíduos no Contexto de Contenção para a Doença de 		
--	---	--	---	--	--

	<p>comunidades, incluindo os candidatos a emprego. Isso pode levar ao desenvolvimento da doença Covid-19 em seres humanos, o que pode, conseqüentemente, resultar em mortes humanas.</p>		<p>Coronavírus (COVID-19) e outras orientações.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O projecto deve assegurar o cumprimento de todas as precauções necessárias para preservar a saúde e segurança dos funcionários contratados, sem pôr em causa a saúde da comunidade vizinha e outra. • Comunicar de imediato a MISAU e ao Proponente em caso de suspeita da contaminação de COVID-19 por parte dos trabalhadores e seguir as orientações da OMS e MISAU. • Realizar regularmente reuniões de divulgação dos métodos de prevenção da COVID-19 para os trabalhadores e comunidades. 		
<p>Riscos de VBG/EAS/AS, Abuso Infantil e</p>	<p>Empreiteiros e trabalhadores no local durante a fase de construção podem violar os requisitos legais e cometer</p>	<p>Substancial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver e implementar um procedimento claro de relato de VBG/EAS/AS. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Acção e 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

Trabalho Forçado	crimes e comportamentos ilícitos, como estupro, agressão física, assédio sexual, violência de gênero, discriminação e exploração e abuso sexual, uso de linguagem provocativa e insultuosa, etc. Outrossim, perpetuar trabalho infantil e forçado no projecto. No entanto, o desenho do projecto deve ser considerado principalmente a elaboração e implementação do código de conduta que devem contemplar cláusulas para proteção das questões voltadas a VBG/EAS/AS, trabalho infantil e forçado.		<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver Código de Conduta (CoC) para seus trabalhadores. • Garantir que os trabalhadores devem assinar e aderir ao Código de Conduta (CoC). • Instituir ações disciplinares (demissão de emprego, interdição) contra os autores de VBG/EAS/AS. • Denunciar os perpetradores de VBG/EAS/AS às autoridades relevantes para acusação. 	resposta a VBG/EAS/AS	
Risco de exclusão das necessidades especiais de mulheres, deficientes e crianças no	A implementação do projeto pode representar alguns riscos de exclusão das necessidades especiais de mulheres, deficientes e crianças no desenho do projecto. No entanto, o desenho do projecto deve ser	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Definição de estratégias para promover o envolvimento da mulher, designadamente através da aplicação da metodologia GALS. • Garantir que no desenho, implantação e 	<ul style="list-style-type: none"> • Procedimentos de Gestão de Mão-de-Obra • Plano de Envolvimento das Partes Interessadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

<p>desenho do projecto.</p>	<p>considerado principalmente as necessidades especiais de mulheres e crianças, de modo a garantir as políticas do BM e o Decreto 53/2008 sobre acessibilidade, circulação e utilização dos sistemas e lugares públicos a pessoas com deficiência.</p>		<p>operacionalização do BRT se priorize infraestruturas e transporte inclusivos para as pessoas deficientes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver instrumentos de divulgação de conteúdos de sensibilização para as diferentes partes conhecerem e respeitarem a priorização das pessoas com deficiência no acesso ao transporte; • Observar o cumprimento da legislação nacional (Decreto 53/2008 sobre acessibilidade, circulação e utilização dos sistemas e lugares públicos a pessoas com deficiência) e as demais na implementação dos aspectos referentes à acessibilidade de pessoas com deficiência. • O projecto deve incorporar instalações sanitárias separadas para mulheres, necessidade de facilidade de acesso para deficientes e 		
-----------------------------	--	--	--	--	--

			conveniência de crianças trazidas para as instalações.		
FASE IMPLANTAÇÃO E CONSTRUÇÃO					
Degradação e erosão do solo devido as actividades de construção.	Durante as actividades de construção e reabilitação e melhoria de estradas, a erosão do solo pode ser causada pela exposição do solo à chuva e ao vento, especialmente durante as actividades de limpeza do local, terraplenagem e escavação. Como resultado, as partículas do solo podem ser transportadas para as redes de drenagem superficial e rios, afetando a qualidade dos sistemas naturais de água e, em última análise, os sistemas biológicos que utilizam as águas.	Moderada	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver plano específico que deve ser usado durante a implantação do estaleiro e limpeza da área para dar início a execução da obra. • Em encostas de morros e outros locais potencialmente erodíveis ao longo da estrada, deve ser plantada vegetação nativa apropriada que retarda a erosão. • Tanto quanto possível, as actividades de construção em áreas acidentadas devem ser realizadas apenas durante a estação seca. • Aterros e encostas da estrada devem ser monitorados durante a construção para detectar sinais de erosão, cobertura vegetal deve ser fornecida nas encostas com o 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Limpeza e Restauração da Vegetação 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			<p>plântio de grama nativa e trepadeiras em seções propensas à erosão.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementar uma boa gestão do solo superficial de acordo com as Boas Práticas Internacionais e Diretrizes Sectoriais Internacionais, como as Diretrizes Ambientais para Estradas de Acesso e Passagens de Água; • Reabilitar todos os locais ativos de erosão do solo no local do projecto; • Construir poços de aprisionamento de solo ao redor do local do projecto e inserir gabiões em todas as áreas inclinadas • Os pátios e escritórios dos trabalhadores devem ser construídos em terreno plano. • Todos os solos soltos devem ser compactados firmemente 		
--	--	--	--	--	--

			<p>por um empreiteiro para reduzir a erosão do solo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plante espécies de gramíneas de cobertura do solo (por exemplo, gramado) em todos os locais de erosão do solo perturbados e ativos. • Adotar e implementar nos desenhos técnicos, as Diretrizes Sectoriais Internacionais como as Diretrizes Ambientais para Vias de Acesso e Passagens de Água. • Implementar uma boa gestão do solo superficial de acordo com as Boas Práticas Internacionais e Diretrizes Sectoriais Internacionais, como as Diretrizes Ambientais para Estradas de Acesso e Passagens de Água. 		
Poluição dos Recursos Hídricos	A má gestão de resíduos de óleo usado, derramamentos de combustível e águas	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecer estruturas para evitar a intrusão abaixo do 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Gestão de 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

<p>(superficial e subterrânea)</p>	<p>residuais de instalações de lavagem e áreas onde cimento e areia são misturados no canteiro de obras pode resultar na poluição dos recursos hídricos próximos e afetar negativamente a vida aquática, alguns dos quais são bons indicadores de poluição ambiental. Além disso, as partículas do solo que podem ser drenadas para corpos d'água próximos também podem ser fontes de poluição da água.</p>		<p>lençol freático sempre que possível.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manter os fluxos de água subterrânea. • Evitar impactos significativos nas condições hidrogeológicas. • Monitorar e registrar o uso de água para maximizar a eficiência do uso da água e minimizar o desperdício. • Garantir a realização da reutilização da água será realizada onde for prático e seguro. • Fornecer estrutura de dispersão de fluxo adequada para manter a direção natural do fluxo e evitar a concentração de fluxo em locais específicos. • Proteger a superfície sensível (margem do rio adjacente à estrutura de drenagem) com cobertura morta ou tecidos, 	<p>Recursos Hídricos</p>	
------------------------------------	---	--	--	--------------------------	--

			<p>enrocamento de pedra, gabiões, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evitar o despejo e o acúmulo de entulho nas margens dos rios e nas encostas. • Separar os drenos de águas pluviais dos drenos de águas residuais para evitar a poluição da água. • Fornecer aos trabalhadores homens e mulheres instalações sanitárias móveis adequadas. • Inspecionar regularmente veículos, plantas e maquinários para verificar eventuais vazamentos de óleo e vedar imediatamente quaisquer vazamentos identificados. • Armazenar óleo e produtos betuminosos em local confinado, longe da linha de drenagem e de forma adequada. 		
--	--	--	--	--	--

Poluição do Ar.	Os trabalhos de construção que envolvem limpeza de terrenos, escavação de terra e escavação de fundações, incluindo a mistura de areia, pedras de pedreira e cimento, resultarão no aumento das emissões de poeira. A emissão de poeira resultará na poluição da qualidade do ar no local do projeto e nas áreas circundantes. A poluição do ar pode causar doenças respiratórias como tosse, agravamento da asma, irritação das vias respiratórias, dificuldade em respirar, incluindo batimentos cardíacos irregulares. Além disso, emissões excessivas de poeira podem levar à ocorrência de acidentes automobilísticos devido à baixa visibilidade dentro do local do projeto e ao longo das vias de acesso.	Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Todos os equipamentos de construção e veículos devem ter certificações válidas indicando conformidade com os padrões de emissão de veículos. • A localização das unidades de mistura de concreto, de britagem e outras instalações que causam alta emissão de poeira e / ou gases devem estar a pelo menos 500 m de assentamentos e outros receptores sensíveis (escolas, hospitais, etc.). • Definir limites de velocidade aos veículos de construção para minimizar a emissão de poeira ao longo das áreas onde os receptores sensíveis estão localizados (casas, escolas, hospitais, templos, etc.). • Posicionar quaisquer fontes de emissão estacionárias (por exemplo, geradores a diesel 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Gestão e Controle da Emissão Atmosférica 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.
-----------------	--	----------	--	---	--

	<p>Além disso, a emissão de gases de efeito estufa e de material particulado de máquinas de construção e veículos como resultado da combustão do motor pode levar à emissão de dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), dióxido de enxofre (SO₂), óxidos de nitrogênio (NO_x), hidrocarbonetos (HC), compostos orgânicos voláteis (VOCs) e partículas (PM₁₀) na atmosfera. Esses gases e material particulado podem causar poluição do ar, que levam ao surto de doenças respiratórias e contribuem para a chuva ácida e o aquecimento global, o que resulta em mudanças climáticas.</p>		<p>portáteis, compressores, etc.) o mais longe possível de receptores sensíveis.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fornecer a todos os trabalhadores equipamentos de proteção individual (EPI); • Erguer uma barreira temporária em torno do canteiro de obras ativo para proteger a propagação de poeira; • Pulverizar com água periodicamente em solos soltos e em montes de solo para suprimir as emissões de poeira; • Preparar e implementar as melhores práticas de gestão das emissões de poeiras; • Armazenar e manusear areia e cimento com cuidado para limitar as emissões de poeira; • Compactar firmemente solos soltos no canteiro de obras para suprimir a poeira; 		
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none">• Reutilizar o solo não utilizado removido durante a escavação para aterramento e reabilitação de poços de empréstimo e pedreiras abandonadas;• Dirigir devagar os caminhões que transportam esses materiais de construção (brita, pedreira e areia de rio) para evitar a geração de poeira sobre as comunidades e moradias;• Materiais inertes para projecto devem ser adquiridos de empresas de extração licenciadas ou fornecedores artesanais licenciados com boas práticas ambientais e sociais.• Identificar e minimizar a fonte de geração de poeiras, através de medidas específicas como proteção com lonas o material armazenado ou transportado.		
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Assegurar a emissão dos níveis de vibração e ruído até os níveis máximos estabelecidos pelo OMS. 		
Exposição a Ruídos e Vibrações devido às Actividades que Requerem o Uso de Máquinas e equipamentos.	As atividades de construção/reabilitação e melhoria de estradas geralmente requerem o uso de máquinas pesadas. O ruído e as vibrações associados ao desenvolvimento têm quatro fontes principais (veículos (motores, transmissão, escapamento e suspensão; atrito entre os pneus dos veículos e a superfície da estrada; comportamento dos motoristas/trabalhadores (buzinas excessivas, música alta, gritos uns com os outros, fazendo com que o pneu cante por frenagem ou aceleração repentina); e Instalações associadas (por	Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Níveis de ruído não superiores a 55 dB durante o dia e 45 dB à noite em áreas residenciais e 70 dB em áreas industriais durante todo o dia, dia e noite; • Nenhum funcionário exposto a um nível de ruído superior a 85 dB(A) por um período superior a 8 horas por dia sem proteção auditiva; • Identificar e avaliar precocemente as instalações associadas ao Projecto e propor medidas de mitigação para lidar com o ruído e as vibrações que emanam dessas instalações; • Identificar e avaliar precocemente as instalações associadas ao Projecto e 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Prevenção de Ruído e Vibrações. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>exemplo, pedreiras, gravilha, compactação do solo, etc.).</p> <p>Embora as atividades de construção sejam intermitentes e localizadas, elas contribuem para quantidades significativas de ruídos e vibrações durante a operação do equipamento. O aumento do nível de ruído pode ter impacto nos trabalhadores da construção/reabilitação e nas áreas residenciais próximas. No entanto, a maior parte do impacto será limitada à fase de implementação das obras e terminará quando as obras estiverem concluídas.</p>		<p>propor medidas de mitigação para lidar com o ruído e as vibrações que emanam dessas instalações;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adquirir suprimentos primários (por exemplo, cascalho, pedreira e areia) de fornecedores licenciados para minimizar os riscos e impactos ambientais e sociais indiretos associados a essas atividades; • Todos os equipamentos e maquinários pesados devem estar equipados com dispositivos de controle de poluição sonora (ou seja, silenciadores) que estejam operando de forma correta e eficiente. • Os misturadores de asfalto devem ser colocados sobre uma camada de solo betuminoso para reduzir o ruído e as vibrações das usinas em áreas sensíveis. 		
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Forneça a todos os trabalhadores EPI (por exemplo, silenciadores de ouvido) em áreas de alta exposição a ruídos. • Considere erguer barreiras de ruído construindo cercas temporárias ou plantando arbustos/sebes nas proximidades de áreas sensíveis (por exemplo, escolas e unidades de saúde). • Orientar e treinar os maquinistas sobre as boas práticas de condução (por exemplo, gestão da velocidade, desligar o motor dos veículos e máquinas não utilizadas). • Otimizar a movimentação de veículos e máquinas para reduzir o ruído. • Desligar o equipamento quando não estiver em uso. 		
--	--	--	---	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Conscientizar o pessoal sobre a importância de minimizar o ruído e as medidas necessárias a esse respeito. 			
Geração de Resíduos Sólidos e Líquidos	de e	<p>Durante a fase de construção, resíduos sólidos e líquidos, incluindo topo e subsolo escavados, sacos de cimento e cal usados, folhas de plástico de embalagem de alimentos, garrafas plásticas, pedaços de sucata, lascas de madeira, vidraça quebrada, concreto úmido não utilizado, agregados não utilizados /pedreira e areia, resíduos verdes, recipientes de tintas e alimentos, restos de comida, óleos usados, lixo e águas residuais de instalações de lavagem e banho, cozinha etc. deverão ser gerados durante a fase de construção. O armazenamento e descarte indiscriminado desses resíduos sólidos e líquidos no</p>	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver um plano robusto de gestão de resíduos para incluir auditorias anuais de resíduos • Desenvolver e implementar plano de gestão de resíduos perigosos. • A(s) Contratada(s) deve(m) desenvolver medidas/procedimentos apropriados para armazenamento e uso adequados de resíduos sólidos e líquidos. • O(s) contratado(s) deve(m) desenvolver procedimentos para descarte de resíduos sólidos e líquidos antes do início de qualquer trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Gestão de Resíduos e Matérias Perigosos 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>local do projeto pode levar ao aumento dos riscos de saúde e segurança ocupacional, lesões, odor, multiplicação de pragas (por exemplo, ratos) e, conseqüentemente, surtos de doenças como diarreia e disenteria quando a água do local do projeto está contaminada por produtos químicos tóxicos, líquidos e águas residuais provenientes do local do projeto. O mau odor também pode ser incômodo para os trabalhadores e comunidades locais que vivem ao redor do local do projeto. Além disso, produtos químicos tóxicos e águas residuais provenientes do local do projeto devido à má disposição de resíduos sólidos e líquidos podem levar à poluição ambiental.</p> <p>O Projeto lidará profissionalmente com materiais perigosos em todas</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Implementar uma política de triagem, reciclagem e reutilização de resíduos. • Armazenar todos os materiais perigosos em piso impermeável (concreto ou plástico conforme aprovado pelo engenheiro) com drenagem e fossa coletora para reter vazamentos e derramamentos • Evitar a gestão inadequada dos resíduos sólidos e líquidos. • Elaborar o plano de colecta regular dos resíduos, com inclusão do processo de segregação destes. • Todas as áreas, incluindo os acampamentos de construção / trabalhadores, devem receber colectores de resíduos com tampas. • Proibir o descarte de resíduos sólidos em canais, rios, outros 		
--	---	--	--	--	--

	<p>as fases (construção e operação). Materiais como cimento, óleo, combustível e resíduos sólidos e líquidos em geral serão armazenados corretamente e descartados com segurança em um aterro registrado durante a fase de construção.</p>		<p> cursos d'água, campos agrícolas e áreas públicas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proibir a queima de resíduos de construção e domésticos. • Os recicláveis devem ser recuperados e vendidos para recicladores. • Resíduos e resíduos perigosos devem ser descartados em locais de descarte aprovados pelas autoridades locais. • Certifique-se de que os resíduos não sejam despejados ao acaso dentro do local do projecto e áreas adjacentes. • Efluentes de águas residuais de oficinas de empreiteiros e pátios de lavagem de equipamentos passarão por leitos de cascalho / areia e todos os contaminantes de óleo / graxa serão removidos 		
--	--	--	--	--	--

			<p>antes que as águas residuais sejam descartadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resíduos de óleo e graxa devem ser armazenados em tambores hermeticamente fechados. Esses resíduos devem ser descartados de acordo com os regulamentos nacionais e locais. • Treinar o pessoal de construção relevante no manuseio de combustíveis e outras substâncias perigosas, bem como controle de derramamento e procedimentos de limpeza. • Elaborar o plano de gestão dos resíduos sólidos e líquidos. 		
Perda de Terras e Propriedades	Espera-se que a implementação das atividades de construção/reabilitação de infraestruturas de estradas tenha um impacto na	Alto	<ul style="list-style-type: none"> • Obras de reabilitação e melhoria de estradas sejam feitas dentro da reserva de estradas, a fim de evitar ou minimizar o reassentamento. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planos de Reassentamento e Planos de Restauração de Meios de Vida 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>aquisição de terras e perda de propriedade (por exemplo, barracas de venda, casas, minimercados, etc.), incluindo o reassentamento de pessoas, especialmente aquelas que invadiram as reservas rodoviárias. O projecto pode exigir a aquisição de terrenos para modernização e reabilitação dos troços de estrada visados ao longo do troço do projecto. Este projeto desenvolveu um RPF para fornecer procedimentos para todas as questões de reassentamento, aquisição de terras e compensação.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver e implementar o Plano de Acção de Reassentamento para os sub-projectos que requerem reassentamento e incluir MDR e assegurar a sua implementação. • Minimizar a abertura de novas pedreiras e poços de empréstimo. • Obter pedreira e cascalho de locais existentes de fornecedores licenciados que tenham ESMP em vigor. • Realizar reuniões de sensibilização sobre actividades planeadas do projecto e impactos prováveis, incluindo perda de terra/propriedade com comunidades locais direta ou indiretamente a serem afetadas. • Desenvolver e implementar planos de restauração de 		
--	--	--	--	--	--

			<p>meios de subsistência (LRP) para as pessoas afetadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimizar o reassentamento reduzindo o direito de passagem (RoW) para obras de reabilitação e melhoria de estradas. 		
<p>Influxo de Mão-de-Obra Para o Local do Projecto</p>	<p>Prevê-se que durante a fase de construção, o projecto proposto atrairá também candidatos a emprego das províncias e distritos vizinhos. Neste contexto, os residentes locais estarão competindo por trabalho com os migrantes locais e isso pode causar conflitos e brigas físicas entre os candidatos a emprego. O afluxo de mão de obra para o local do projeto também pode levar a uma série de problemas ambientais e sociais, como a construção de cabanas temporárias perto do local do projeto, superlotação, disseminação de doenças</p>	<p>Substancial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A Contratada deve desenvolver e implementar o plano de gestão de mão-de-obra. • Informar regularmente os candidatos a emprego sobre os empregos disponíveis e onde podem ir para serem recrutados. • Envolver as autoridades e líderes locais em cada área de impacto do projecto para auxiliar no recrutamento de trabalhadores semi e não qualificados pelo contratado. • O contratante deve desenvolver e implementar diretrizes para o sistema de 	<ul style="list-style-type: none"> • Procedimentos de Gestão de Mão-de-Obra • Plano de Envolvimento das Partes Interessadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>transmissíveis como Covid-19, HIV e AIDS e DSTs, luta por recursos limitados, como água e serviços de saúde, aumento de casos de furtos e roubos, mas também descarte inadequado de resíduos líquidos e sólidos. Esses problemas podem levar ao surto de doenças transmitidas pela água e transmissíveis, cheiro ou odor fétido, surto de pragas que podem transmitir organismos causadores de doenças.</p> <p>Outro problema que pode ocorrer relacionado ao fluxo de mão de obra para os locais do projeto é o risco de tráfico de pessoas, abuso infantil, assédio sexual de comunidades locais, violência baseada em gênero, exploração e abuso sexual.</p>		<p>recrutamento e emprego de mão de obra que cumpram com a Organização do Trabalho local e Internacional (OIT).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proibir o trabalho infantil (idade mínima de 18 anos) seja para trabalhar direta ou indiretamente no local do projecto. • Implementar um processo de mediação para resolver conflitos que possam surgir entre trabalhadores ou entre trabalhadores e comunidades e/ou empregadores. • Estabelecer um Mecanismo de Diálogo e Reclamações (MDR) para os trabalhadores e um processo de mediação deve ser adotado em caso de conflitos entre trabalhadores e empregador; • Desenvolver e implementar diretrizes robustas para abordar questões de tráfico 		
--	--	--	---	--	--

			<p>humano, VBG/EAS/AS e Abuso Infantil e Trabalho Forçado.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Treinar as instituições locais de governança e a polícia para lidar com questões de tráfico humano, VBG/EAS/AS, Abuso Infantil e Trabalho Forçado; • Conscientizar sobre VBG/EAS/AS e treinar a equipe de UIP de serviços contratados para auxiliar na implementação de medidas de mitigação do risco de influxo de mão de obra relacionado ao risco e impactos de VBG/EAS/AS. 		
<p>Propagação de Doenças (HIV/AIDS e COVID-19)</p>	<p>Durante esta fase, espera-se que vários trabalhadores sejam empregados no local do projeto para implementar diferentes atividades. Esses trabalhadores estarão recebendo salários e remunerações, o que,</p>	<p>Substancial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Todos os trabalhadores devem ser empossados e assinar um Código de Conduta sobre comportamento e interação com as comunidades locais. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Saúde e Segurança na Comunidade 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>consequentemente, melhorará sua condição financeira e social na sociedade. Uma vez que alguns dos trabalhadores estarão longe de suas famílias conjugais, alguns podem se envolver em relações sexuais com colegas trabalhadores do sexo masculino/feminino ou homens/mulheres de membros da comunidade em troca de dinheiro, comida e outros itens. Esse tipo de relação sexual pode resultar na disseminação do HIV e AIDS, incluindo ISTs entre os trabalhadores e/ou entre os trabalhadores e a comunidade. Além disso, devido à superlotação e ao trabalho em ambiente confinado durante a execução das actividades, prevê-se que esta situação seja ideal para a propagação do Covid-19 entre os trabalhadores e</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilizar regularmente os trabalhadores sobre HIV e AIDS e DTSSs. • Distribuir informações sobre HIV e AIDS e materiais educativos para os trabalhadores e comunidades. • Proporcionar programas de sensibilização de literacia financeira às comunidades envolventes. • Incentivar os trabalhadores a acederem ao Tratamento Anti-Retroviral (TARV) dos hospitais e centros de saúde. • Empregar pessoas do entorno do projecto para minimizar a promiscuidade. • Sensibilizar os trabalhadores sobre como colocar sua renda em uso produtivo. • O projecto será guiado pelas Directrizes da OMS sobre Água, Saneamento, Higiene e Gestão de Resíduos para o COVID-19, consideração 		
--	---	--	---	--	--

	<p>também entre os trabalhadores e as comunidades, incluindo os candidatos a emprego. Isso pode levar ao desenvolvimento da doença Covid-19 em seres humanos, o que pode, conseqüentemente, resultar em mortes humanas.</p>		<p>para Quarentena de Indivíduos no Contexto de Contenção para a Doença de Coronavírus (COVID-19) e outras orientações.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O projecto deve assegurar o cumprimento de todas as precauções necessárias para preservar a saúde e segurança dos funcionários contratados, sem pôr em causa a saúde da comunidade vizinha e outra. • Comunicar de imediato a MISAU e ao Proponente em caso de suspeita da contaminação de COVID-19 por parte dos trabalhadores e seguir as orientações da OMS e MISAU. • Realizar regularmente reuniões de divulgação dos métodos de prevenção da COVID-19 para os trabalhadores e comunidades. 		
--	---	--	--	--	--

<p>Risco de Segurança Rodoviária durante a Construção de Estradas.</p>	<p>A Segurança Rodoviária dentro da área do projecto também será aprimorada em termos de fluidez do tráfego, gestão de velocidade, sinalização, que também serão apoiadas pelo projeto.</p>	<p>Substantial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar consultas regulares com as comunidades (fase de construção) para fornecer clareza e promover a transparência sobre o projecto. • Garantir a inclusão do plano de segurança rodoviária, no documento de licitação. • Os locais ativos devem ser isolados do público com fitas e cones reflectivos, onde necessário, bem como devem ser criados desvios rodoviários. • Garantir a implementação de controles de gestão (procedimentos, inspecções, comunicações, treinamento e simulações) para lidar com riscos residuais que não foram prevenidos ou controlados por meio de medidas de engenharia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Directriz Geral para Gestão de Segurança Rodoviária. • Plano de Gestão de Tráfego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.
--	---	--------------------	---	---	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Implementar medidas de controle de velocidade e gestão de tráfego, incluindo redutores de velocidade a serem construídos em locais críticos. • Minimizar a interação de pedestres com veículos de construção. • Garantir a colocação dos sinais de trânsito (padrão) em zonas onde ocorrem colisões com frequência. • Priorizar pontos de travessia de pedestres seguros, níveis de velocidade seguros para pedestres (máximo de 30 km/h), medidas de acalmia de tráfego, trilhas, acostamentos largos, iluminação, pontos de autocarros, faixas separadas para ciclistas e motociclistas, etc. • Considerar: (i) avisos passivos e/ou ativos, incluindo visuais e sonoros; (ii) 		
--	--	--	--	--	--

			<p>iluminação; (iii) vedação; (iv) separação física; (v) barreiras; e, (vi) calmante físico em cruzamentos ferroviários.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir a implementação segura de estruturas temporárias (por exemplo, estradas temporárias, paradas de autocarros, pontes de pedestres), especialmente à noite. • Construir rotas seguras no canteiro de obras para usuários vulneráveis (ou seja, pedestres, idosos, ciclistas deficientes) – com foco em viagens noturnas. • Realizar formações de travessias de segurança para crianças em idade escolar, bem como andar com segurança usando acostamentos. • Fortalecer o mecanismo local de fiscalização, como apoio adicional ao governo em nível 		
--	--	--	---	--	--

			<p>local para monitorar a segurança no trânsito e implementar actividades de conscientização sobre a segurança no trânsito.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir a disponibilização de painéis publicitários e / ou outras informações de conscientização (como em formato de rádio). • Elaborar e difundir o plano de segurança viária. 		
Restrição e Condicionamento de Tráfego	<p>Espera-se que a implementação das actividades de construção/reabilitação de infraestruturas de estradas tenha um impacto na restrição e condicionamento do tráfego devido a natureza e localização das actividades do projecto. No entanto, de modo a garantir uma adequada gestão das actividades, um número de ações a serem estabelecidas</p>	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Para a restrição parcial, deve-se garantir a segurança do tráfego para a parte remanescente. • Em cooperação com as autoridades de trânsito locais, organize adequadamente o transporte de materiais para o projecto para evitar congestionamentos. • Configurar placas de sinalização de tráfego claras e sinais de aviso de tráfego nas 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Envolvimento de Partes Interessadas • Plano de Gestão de Tráfego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • Supervisão: PMUAMM.

	<p>para minimizar a restrição e condicionamento do tráfego.</p>		<p>estradas que entram e saem das estradas e locais de construção de pontes para minimizar o acúmulo de tráfego.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monitorar regularmente as condições de tráfego ao longo das estradas de acesso e do projecto para garantir que os veículos do projecto não estejam causando congestionamento. • Fornecer iluminação suficiente à noite dentro e nas proximidades dos locais de construção. • Implementar medidas de segurança adequadas para minimizar o risco de interações adversas entre as obras de construção e fluxos de tráfego por meio do fornecimento de sinais temporários ou controles de sinalização, iluminação adequada, cercas, 		
--	---	--	--	--	--

			<p>sinalização e desvios de estradas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fornecer acesso temporário a propriedades e negócios afetados pela interrupção de seus acessos permanentes. • Restabelecer acessos permanentes de boa qualidade após a conclusão da construção. • Fornecer acesso seguro para veículos e pedestres nas áreas de construção. • Divulgação antecipada, pelos canais de divulgação do PEPI, as PIAs acerca dos horários e dias de restrição e condicionamento do tráfego, assim como sobre os acessos alternativos. 		
<p>Conflito Social durante a Construção das Infraestruturas.</p>	<p>Conflito social nesta fase ocorre quando o projecto não realiza campanhas de informação e sensibilização e encontrado formas de envolvimento e negociação</p>	<p>Alto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Para cada actividade, uma avaliação social deverá ser levada a cabo por parte dos subprojectos e UTs, antes das obras para providenciar 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Envolvimento de Partes Interessadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>com os munícipes e residentes locais sobre contrapartidas, conforme desenvolvido no Quadro do Processo de Envolvimento. E requerida a definição de Acordos de Compromissos com as comunidades/munícipes/residentes locais nas áreas onde se pretende realizar actividade que geram impactos directos.</p>		<p>informações sobre os aspectos sociais e guia para sua abordagem.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deve-se garantir a implementação do PEPI em todas as fases do projecto através do envolvimento das partes interessadas e afectadas em todo o ciclo do Projecto. • Privilegiar o envolvimento de todas as partes interessadas durante todo o ciclo de implementação do projecto de acordo com o previsto na NAS10. • Envolver a participação da comunidade na tomada de decisão em relação ao subprojecto a ser desenvolvido e as áreas identificadas. • Encontrar alternativas viáveis para as áreas de ocupação de 		
--	--	--	--	--	--

			terra pelas comunidades de acordo com a NAS5 e NAS10.		
Risco de Saúde e Segurança Ocupacional dos Trabalhadores e Comunidades.	A implementação do projeto pode representar alguns riscos de SSO para a segurança dos trabalhadores e comunidades que vivem ao redor das áreas alvo do projeto. E parte das atividades pode trazer riscos que diminuem a qualidade da saúde dos trabalhadores.	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Antes de iniciar o trabalho, o Empreiteiro deverá identificar os riscos e perigos potenciais para cada tarefa de trabalho. • Provisões para resposta de preparação para emergências, incluindo eventos extremos (por exemplo, ciclones, inundações, chuvas pluviais, etc.) devem ser incluídas no plano de segurança do local da Contratada, que deve incluir a nomeação de uma pessoa que será imediatamente contatada em caso de acidente. • Desenvolver o plano de gestão da segurança rodoviária para os locais do Projecto e para as áreas da comunidade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver uma política disciplinar, por exemplo, progressivamente (oral, advertência escrita, suspensão e demissão do trabalhador). • Desenvolver e implementar penalidades por não conformidades recorrentes de medidas de mitigação e plano de SSO. • Todos os trabalhadores devem assinar o Código de Conduta. • Orientar os trabalhadores da construção civil em relação aos procedimentos e equipamentos de resposta a emergências em caso de acidentes, medidas de saúde e segurança, prevenção de HIV /AIDS, malária, diarreia e outras doenças relacionadas, bem como o Código de Conduta (incluindo discussão sobre VBG/EAS/AS). 		
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Fornecer equipamento de extinção de incêndio e equipamento de resposta de emergência adequado (com base nas actividades de construção em andamento) nas áreas de trabalho e nos acampamentos de construção e trabalhadores. • Educar os motoristas sobre práticas seguras de direção para minimizar acidentes e evitar derramamento de substâncias perigosas e outros materiais de construção, fornecendo coberturas sobre o transporte de camiões basculantes. • Garantir o acesso ao mecanismo de diálogo e reclamações. • Garantir a Instalação de sanitárias adequadas (banheiros e áreas de lavagem) para os 		
--	--	--	--	--	--

			<p>trabalhadores nas frentes de trabalho.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiros para acumular todos os canteiros de obras. • Empreiteiros para colocar fita amarela e vermelha de segurança em todas as áreas de escavação. • Realizar reuniões de sensibilização para o público em geral que na estrada, trabalhadores vestidos de laranja e cones laranja significam “desacelerar”. • Instalar sinalização para limitar o acesso. • Aplicar sanções e multas aos condutores de veículos motorizados e não motorizados por excesso de velocidade nas zonas de trabalho. • Os sinais devem ser mantidos limpos e bem 		
--	--	--	--	--	--

			<p>conservados para serem eficazes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comunicados de imprensa e rádio para alertar motoristas e pedestres sobre o que esperar em um local, portanto, deve-se minimizar comportamentos impacientes e perigosos. • Os trabalhadores que controlam o trânsito devem ser devidamente treinados. • Os controladores de tráfego e os trabalhadores rodoviários em geral devem usar roupas visíveis e adequadas para garantir que possam ser vistos pelos motoristas. 		
Descobertas Acidentais dos Recursos Físicos Culturais.	Perda ou perturbação de património cultural, inclui danos ou perturbação em locais com património cultural, incluindo locais sagrados, locais históricos, campas ou achados	Moderada	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar uma triagem para avaliar se o património cultural tangível ou intangível é afetado. • Considerar a exclusão de seções de estradas ou 	<ul style="list-style-type: none"> • Procedimentos de Gestão de Património Físico Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • Supervisão: PMUAMM.

	<p>arqueológicos, e recomendado que se evite actividades junto a locais reconhecidos como de importância cultura, que devem ser previamente mapeados. Deve ser implementado o procedimento de achados fortuitos, conforme definido legalmente.</p>		<p>preparar Planos de Gestão do Patrimônio Cultural para garantir que os impactos e as medidas de mitigação sejam devidamente identificados e avaliados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir que as disposições do PEPI sejam seguidas de forma adequada pelos planejadores do projecto e pelos contratantes. • Evitar realizar as actividades que afectam os recursos provenientes do património cultural físico. • Descrever todas as actividades e locais com suspeitas de existência do património físico e cultural (fase de preparação do subprojecto). • Em caso de existência do património cultural físico, deve-se avaliar o nível de impacto e encontrar alternativas sustentáveis 		
--	--	--	---	--	--

			<p>(fase preparação do subprojecto).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se o risco e impacto for alto deve-se encontrar outras alternativas de localização para a implantação do subprojecto. • Se durante a implantação do subprojecto for encontrado vestígios ou património cultural, de imediato a obra deve ser interrompida (paralisada) e comunicada o PMUAMM. • Em coordenação com todos os intervenientes (líderes locais, comunidades, entidades responsáveis, PMUAMM, BM, entre outros) devem fazer a respectiva avaliação e passos a seguir. • A actividade só pode continuar quando tiver a autorização da entidade 		
--	--	--	--	--	--

			<p>competente e se os riscos e impactos forem mitigados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O empreiteiro pode solicitar a extensão do tempo para realização da obra, fase ou período de interrupção. • As acções a serem desenvolvidas deve-se basear de acordo com a NAS10 em relação a participação e envolvimento das partes interessadas e a legislação nacional. 		
<p>Aumento do Risco de Trabalho Infantil</p>	<p>Diversas oportunidades serão abertas para actividades de varejo entre outras actividades durante o projecto, especialmente nos mercados. É provável que atraia os jovens que correm alto risco de serem exploradas de várias maneiras, incluindo trabalho infantil.</p>	<p>Alto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • O empreiteiro só pode admitir ao trabalho o menor que tenha completado quinze anos de idade, mediante autorização do seu representante legal. • Respeito a lei de trabalho no que concerne ao horário de trabalho na obra, direito a assinatura de contratos pelos trabalhadores, descontos para segurança social. 	<ul style="list-style-type: none"> • Procedimentos de Gestão de Mão-de-Obra. • Plano de Saúde e Segurança na Comunidade. • Plano de Envolvimento de Partes Interessadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • Supervisão:

			<ul style="list-style-type: none"> • Garantir que os salários pagos em conformidade com o salário mínimo estipulado na lei de trabalho 3/2019. • Respeitar o período normal de trabalho do menor entre quinze e dezoito anos, não deve exceder a trinta e oito horas semanais e o máximo de sete horas diárias. • Realizar a sensibilização regular sobre o tema Abuso ou assédio de menores. • Os alunos não devem se envolver em nenhuma actividade relacionada à construção. • Realizar sensibilizações da comunidade sobre o trabalho infantil. • Trabalhar em estreita colaboração com as autoridades locais para deixar de recomendar crianças menores de idade para as 		
--	--	--	---	--	--

			<p>obras de construção do projecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preparar e implementar um plano de acção para gerir os impactos de VBG, EAS e AS. 		
<p>Aumento do Risco Violência Baseada no Género (VBG/EAS/AS).</p>	<p>Existem grandes chances de exploração sexual (em suas várias formas) de mulheres pobres e meninas por trabalhadores da construção e pessoal de implementação do projecto. Se não for corretamente controlada, pode haver também exploração desenfreada de mulheres e jovens no mercado. Avaliação da exposição e acções preventivas adequadas devem ser realizadas para evitar a violência de género a todo o custo. Potencial discriminação de género e marginalização de alguns grupos vulneráveis na região.</p>	<p>Alto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir a proibição de todas as formas de VBG/EAS/AS durante a implementação das actividades do projecto. • Encaminhar às autoridades competentes as formas de VBG/EAS/AS, com vista a garantir a sua responsabilização. • Providenciar um MDR para as áreas de implementação dos subprojectos, incluindo comunidades vizinhas. • Desenvolver e implementar o plano de acção para VBG/EAS/AS. • Garantir que os trabalhadores da obra assinem um código de conduta, que os 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Acção e Resposta a VBG/EAS/AS 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			<p>responsabilize e sancione nos casos de prática VBG/EAS/AS.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir a realização de DSS de sensibilização dos trabalhadores para não praticar VBG/EAS/As. • Realizar indução aos trabalhadores sobre questões culturais locais, matérias sobre VBG/EAS/AS, e a limitação de vagas no projecto para não atraírem mais pessoas para a área e outras questões de relacionamento com a comunidade. • Garantir a disseminação de informações às comunidades locais sobre as políticas e responsabilidades da contratada, incluindo o Código de Conduta da Contratada, VBG/EAS/AS. • Apoiar (na forma de formação, conscientização, etc.) para as autoridades locais para agir 		
--	--	--	--	--	--

			<p>em relação às reclamações da comunidade em relação à VBG/EAS/AS e VCC.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizar formação em VBG/EAS/AS e VCC para membros da comunidade, em particular mulheres e meninas (pode ser feito separadamente para homens e mulheres). • Garantir que os locais dos trabalhadores estejam situados (pelo menos 500m) das escolas e / ou outras áreas onde as crianças se reúnem. 		
Envolvimento das PIAS e Resolução de Reclamações	A implementação do projeto pode representar alguns riscos de risco de exclusão dos PIAS na resolução das reclamações. No entanto, o projecto deve garantir a incorporação e disseminação do PEPI e MDR junto aos contratos, com vista a garantir	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir que as disposições do PEPI sejam seguidas de forma adequada pelos planeadores do projecto e pelos contratantes. • Incluir o PEPI nos editais de contratação das empreiteiras. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Envolvimento de Partes Interessadas. • Procedimentos de Gestão de Mão de Obra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	a aplicação de forma obrigatória.		<ul style="list-style-type: none"> • Garantir que o PEPI, este QGAS, QPR sejam divulgados e consultados. • Garantir que futuros PGAS e PARs, se aplicável, sejam divulgados e consultados. • Garantir que o mecanismo de diálogo e reclamações delineado no PEPI e este QGAS seja compartilhado e consultado com as comunidades locais, uma vez que os trechos das estradas tenham sido identificados. 		
Risco e impacto associado à exclusão dos grupos vulneráveis (famílias chefiadas por mulheres, idosos, pobres aos benefícios do projecto.	A implementação do projeto pode representar alguns riscos de exclusão das necessidades especiais de mulheres, deficientes e crianças no desenho do projecto. No entanto, o desenho do projecto deve ser considerado principalmente as necessidades especiais de mulheres e crianças, de modo a garantir as políticas do BM	Alto	<ul style="list-style-type: none"> • Atenção especial aos impactos sobre pessoas vulneráveis em termos de aquisição de terras. • Garantir que as pessoas vulneráveis sejam incluídas no processo de consulta, incluindo falar com elas separadamente, se desejável. • Garantir que as pessoas vulneráveis sejam incluídas e 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Envolvimento de Partes Interessadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	e legislação nacional relevante.		<p>devidamente avaliadas como parte da Avaliação Social em PIAs, se aplicável.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assegurar que as pessoas vulneráveis façam parte das formações, em particular sobre VBG/EAS/AS, HIV / AIDS e segurança no trânsito. 		
Risco e impacto associado à exclusão de deficientes ao acesso ao transporte e às respectivas infraestruturas.	A implementação do projeto pode representar alguns riscos de exclusão de pessoas com deficientes. No entanto, na construção do projecto deve ser considerado principalmente as necessidades especiais, de modo a garantir as políticas do BM e o Decreto 53/2008 sobre acessibilidade, circulação e utilização dos sistemas e lugares públicos a pessoas com deficiência.	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir que no desenho, implantação e operacionalização do BRT se priorize infraestruturas e transporte inclusivos para as pessoas deficientes. • Desenvolver instrumentos de divulgação de conteúdos de sensibilização para as diferentes partes conhecerem e respeitarem a priorização das pessoas com deficiência no acesso ao transporte; • Observar o cumprimento da legislação nacional (Decreto 53/2008 sobre acessibilidade, circulação e utilização dos 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Envolvimento de Partes Interessadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			<p>sistemas e lugares públicos a pessoas com deficiência) e as demais na implementação dos aspectos referentes à acessibilidade de pessoas com deficiência.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Observar o preceituado na Notas de Boas Práticas sobre a não Discriminação e Deficiência, assim como no PCAS. • Instalar rampa de acesso com inclinação regulamentada. • Garantir que as portas exteriores e interiores tenham larguras regulamentadas. • Instalar fechaduras, manípulos e interruptores com altura adequada. • Instalar sanitários inclusivos, incluindo barras de apoio. 		
Risco de Acidentes e	Incêndios e/ou explosões resultantes da ignição de materiais inflamáveis, estação de energia elétrica,	Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Equipar as instalações com detectores de incêndio, sistemas de alarme e 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Resposta a Emergência. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

Incêndio/ Explosão	instalações de estaleiro do empreiteiro podem levar à perda de propriedade, bem como possíveis ferimentos ou mortes aos trabalhadores do projeto.		<p>equipamentos de combate a incêndio. O equipamento deve ser mantido em boas condições de funcionamento e ser facilmente acessível. Deve ser adequado às dimensões e utilização das instalações, equipamentos instalados, propriedades físicas e químicas das substâncias presentes e ao número máximo de pessoas presentes;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fornecimento de equipamento manual de combate a incêndios de fácil acesso e utilização simples. • Sistemas de alarme de incêndio e emergência que sejam audíveis e visíveis. 		
FASE DE OPERAÇÃO					
Risco de deterioração da integridade estrutural da	Durante a fase, alguns habitats naturais serão perdidos devido à necessidade de instalações	Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Em locais propensos a inundações deve-se garantir infraestruturas integradas, de modo a permitir maior vazão e 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Manutenção de Infraestruturas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

<p>estrada devido às alterações das mudanças climáticas.</p>	<p>auxiliares de construção (escritórios temporários e parques de campismo, latrinas, etc). Além disso, o uso de combustíveis fósseis, como petróleo em veículos, equipamentos de construção, resultará em emissões de GEEs, como monóxido de carbono, dióxido de carbono, enxofre, metano, óxido nitroso e gases fluorados. Esses gases são responsáveis pelo aquecimento global que pode resultar em mudanças climáticas que causam chuvas fortes/torrenciais, chuvas torrenciais, ventos fortes, ciclones, inundações, secas e incêndios florestais. Se esses gases não forem controlados, os efeitos das mudanças climáticas podem ser desastrosos para a infraestrutura, terra, plantações e vida humana,</p>		<p>descongestionamento das águas no período chuvoso.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir a manutenção periódica destas infraestruturas integradas durante a fase de operação. • Projectar o sistema de drenagem levando em consideração as tendências das mudanças climáticas de aumento do risco de inundação. • Realizar o plantio de árvores e grama para protecção de reservas viárias e estabilização de taludes deve ser utilizado, contribuindo para a redução das emissões de GEE. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Resposta a Emergência. 	
--	--	--	---	---	--

	bem como para a economia do país.				
Risco e impacto associado à exclusão de pessoas portadoras de deficiência ao acesso ao transporte e às respectivas infraestruturas.	A implementação do projeto pode representar alguns riscos de risco de exclusão de pessoas com deficientes. No entanto, na construção do projecto deve ser considerado principalmente as necessidades especiais, de modo a garantir as políticas do BM e o Decreto 53/2008 sobre acessibilidade, circulação e utilização dos sistemas e lugares públicos a pessoas com deficiência.	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Divulgação de conteúdos de sensibilização para as diferentes partes conhecerem e respeitarem a priorização das pessoas portadoras de deficiência no acesso ao transporte. • Observar o cumprimento da legislação nacional (Decreto 53/2008 sobre acessibilidade, circulação e utilização dos sistemas e lugares públicos a pessoas com deficiência) e as demais na implementação dos aspectos referentes à acessibilidade de pessoas com deficiência. • Observar o prescrito na Notas de Boas Práticas sobre a não Discriminação e Deficiência e PCAS do projecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Envolvimento de Partes Interessadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			<ul style="list-style-type: none"> • Garantir a utilização da rampa de acesso com inclinação regulamentada. • Garantir que as portas exteriores e interiores tenham larguras regulamentadas. • Instalar fechaduras, manípulos e interruptores com altura adequada. • Instalar sanitários inclusivos, incluindo barras de apoio. 		
Envolvimento das PIAs, Diálogo e Resolução de Reclamações	A implementação do projeto pode representar alguns riscos de risco de exclusão dos PIAs na resolução das reclamações. No entanto, o projecto deve garantir a incorporação e disseminação do PEPI e MDR junto aos contratos, com vista a garantir a aplicação de forma obrigatória.	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir que as disposições do PEPI sejam seguidas de forma adequada pelos planeadores do projecto e pelos contratantes. • Incluir o PEPI nos editais de contratação das empreiteiras. • Garantir que futuros PGAS, PARs, se aplicável, sejam divulgados e consultados. • Garantir que o mecanismo de diálogo e reclamações delineado no PEPI e este 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Envolvimento de Partes Interessadas. • Procedimentos de Gestão de Mão de Obra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			QGAS seja compartilhado e consultado com as comunidades locais, uma vez que os trechos das estradas tenham sido identificados.		
Riscos de Segurança Pública nas Áreas de Intervenção do Projecto.	Espera-se que a implementação das atividades de construção/reabilitação de infraestruturas de estradas tenha um impacto na restrição e condicionamento do tráfego devido a natureza e localização das actividades do projecto. No entanto, de modo a garantir uma adequada gestão das actividades, um número de ações a serem estabelecidas para minimizar a restrição e condicionamento do tráfego.	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Melhorar a sinalização de tráfego, disponibilidade de passeios para pedestres, melhorias nas características da estrada (rotundas, etc.) que reduzirão o risco de perigos para os usuários da estrada. • Garantir o uso de sinalizadores, se possível, para direcionar e garantir a redução das altas velocidades dos veículos nas zonas de trabalho. • Realizar a manutenção eficaz de estradas e recursos relacionados para garantir que sejam mantidos em boas condições de funcionamento. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Saúde e Segurança na Comunidade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			<ul style="list-style-type: none"> • Garantir a implementação de controles de gestão (procedimentos, inspeções, comunicações, treinamento e simulações) para lidar com riscos residuais que não foram prevenidos ou controlados por meio de medidas de engenharia. • Minimizar a interação de pedestres com veículos de operação. • Garantir a colocação dos sinais de trânsito (padrão) em zonas onde ocorrem colisões com frequência. • Priorizar pontos de travessia de pedestres seguros, níveis de velocidade seguros para pedestres (máximo de 30 km/h), medidas de acalmia de tráfego, trilhas, acostamentos largos, iluminação, pontos de autocarros, faixas separadas para ciclistas e motociclistas, etc. 		
--	--	--	---	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Considerar: (i) avisos passivos e/ou ativos, incluindo visuais e sonoros; (ii) iluminação; (iii) vedação; (iv) separação física; (v) barreiras; e, (vi) calmante físico em cruzamentos ferroviários. • Realizar formações de travessias de segurança para crianças em idade escolar, bem como andar com segurança usando acostamentos. • Fortalecer o mecanismo local de fiscalização, como apoio adicional ao governo em nível local para monitorar a segurança no trânsito e implementar actividades de conscientização sobre a segurança no trânsito. 		
Risco de Saúde e Segurança Ocupacional dos	A implementação do projeto pode representar alguns riscos de SSO para a segurança dos trabalhadores e comunidades que vivem ao	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Antes de iniciar o trabalho, o Empreiteiro deverá identificar os riscos e perigos potenciais para cada tarefa de trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Gestão de Segurança e 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

Trabalhadores e Comunidades.	redor das áreas alvo do projeto. E parte das atividades pode trazer riscos que diminuem a qualidade da saúde dos trabalhadores.		<ul style="list-style-type: none"> • Provisões para resposta de preparação para emergências, incluindo eventos extremos (por exemplo, ciclones, inundações, chuvas pluviais, etc.) devem ser incluídas no plano de segurança do local da Contratada, que deve incluir a nomeação de uma pessoa que será imediatamente contatada em caso de acidente. • Desenvolver o plano de gestão da segurança rodoviária para os locais do Projecto e para as áreas da comunidade. • Desenvolver uma política disciplinar, por exemplo, progressivamente (oral, advertência escrita, suspensão e demissão do trabalhador). • Desenvolver e implementar penalidades por não 	Saúde Ocupacional	
------------------------------	---	--	--	-------------------	--

			<p>conformidades recorrentes de medidas de mitigação e plano de SSO.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos os trabalhadores devem assinar o Código de Conduta. • Orientar os trabalhadores da construção civil em relação aos procedimentos e equipamentos de resposta a emergências em caso de acidentes, medidas de saúde e segurança, prevenção de HIV /AIDS, malária, diarreia e outras doenças relacionadas, bem como o Código de Conduta (incluindo discussão sobre VBG/EAS/AS). • Fornecer equipamento de extinção de incêndio e equipamento de resposta de emergência adequado (com base nas actividades de construção em andamento) nas áreas de trabalho e estaleiros. 		
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Educar os motoristas sobre práticas seguras de direção para minimizar acidentes e evitar derramamento de substâncias perigosas e outros materiais de construção, fornecendo coberturas sobre o transporte de caminhões basculantes. • Garantir o acesso ao mecanismo de diálogo e reclamações. • Empreiteiros para acumular todos os canteiros de obras. • Empreiteiros para colocar fita amarela e vermelha de segurança em todas as áreas de escavação. • Realizar reuniões de sensibilização para o público em geral que na estrada, trabalhadores vestidos de laranja e cones laranja significam “desacelerar”. 		
--	--	--	---	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Instalar sinalização para limitar o acesso. • Aplicar sanções e multas aos condutores de veículos motorizados e não motorizados por excesso de velocidade nas zonas de trabalho. • Os sinais devem ser mantidos limpos e bem conservados para serem eficazes. • Comunicados de imprensa e rádio para alertar motoristas e pedestres sobre o que esperar em um local, portanto, deve-se minimizar comportamentos impacientes e perigosos. • Os trabalhadores que controlam o trânsito devem ser devidamente treinados. • Os controladores de tráfego e os trabalhadores rodoviários em geral devem usar roupas 		
--	--	--	--	--	--

			visíveis e adequadas para garantir que possam ser vistos pelos motoristas.		
Risco de VBG/EAS/AS	Existem grandes chances de exploração sexual (em suas várias formas) de mulheres pobres e meninas por trabalhadores da construção e pessoal de implementação do projecto. Se não for corretamente controlada, pode haver também exploração desenfreada de mulheres e jovens no mercado. Avaliação da exposição e acções preventivas adequadas devem ser realizadas para evitar a violência de gênero a todo o custo. Potencial discriminação de gênero e marginalização de alguns grupos vulneráveis na região.	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar a política de local de trabalho VBG/EAS/As já elaborada pelo contratante. • Sensibilizar periodicamente os trabalhadores e as comunidades locais vizinhas sobre os males e consequências da VBG/EAS/AS. • Desenvolver e implementar um procedimento claro de relato de VBG/EAS/AS. • Desenvolver e implementar um Código de Conduta (CoC) robusto para um contratado e trabalhadores. • O contratado e todos os trabalhadores devem assinar e aderir ao Código de Conduta (CoC); 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Acção e Resposta a VBG/EAS/AS 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			<ul style="list-style-type: none"> • Instituir ações disciplinares (demissão de emprego, interdição) contra os autores de VBG/EAS/As. • Denunciar os autores de VBG/EAS/AS às autoridades competentes para serem processadas. 		
<p>Risco de inundações devido a descarga inadequada de material nos sistemas de drenagem a serem construído, no âmbito do projecto.</p>	<p>A má gestão de resíduos e a falta de conscientização dos trabalhadores e munícipes/residentes pode resultar na poluição dos recursos hídricos próximos e afetar negativamente a vida aquática, alguns dos quais são bons indicadores de poluição ambiental. Além disso, as partículas do solo que podem ser drenadas para corpos d'água próximos também podem ser fontes de poluição da água.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • As calhas devem ser regularmente assoreadas. • Sensibilizar as comunidades para não jogar lixo em sarjetas ou outros cursos de água (principalmente na área do mercado). • Definir pontos de colecta dos resíduos nos terminais, bem como garantir a colecta destes regularmente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Manutenção de Infraestruturas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

<p>A poluição das fontes de águas superficiais e subterrâneas pode ocorrer devido à má gestão de resíduos, resultando em resíduos sendo arrastados pelas águas superficiais.</p>	<p>A má gestão de resíduos e a falta de conscientização dos trabalhadores e munícipes/residentes pode resultar na poluição dos recursos hídricos próximos e afetar negativamente a vida aquática, alguns dos quais são bons indicadores de poluição ambiental. Além disso, as partículas do solo que podem ser drenadas para corpos d'água próximos também podem ser fontes de poluição da água.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Comunidades devem ser sensibilizadas sobre questões de gestão de resíduos. • Devem ser providenciados números e tamanhos adequados de colectores. • Fornecer instalações sanitárias adequadas (tamanho e número). 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Gestão de Resíduos e Matérias Perigosas 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.
<p>Riscos de segurança privada em torno das instalações devido à atração de instalações modernas e ao aumento do comércio localizado, clientes,</p>	<p>Devido o risco de perda de património por vandalismos e outros, esta previsto no projecto a existência de segurança privada ou policias. Diante disso, e com intuito de garantir os seguranças das instalações, a segurança privada deve ser capacitada em diversos</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Garantir a existência de polícia ou guardas dentro e ao redor da área do mercado. • Realizar a formação de grupos locais de vigilância de segurança entre os comerciantes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Procedimento de Gestão de Segurança Provada. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

comerciantes e grupos vulneráveis (mulheres, pessoas com deficiência, etc.).	temos voltados aos direitos humanos.				
DESMOBILIZAÇÃO E DESATIVAÇÃO					
Poluição do Ar.	Os trabalhos de construção que envolvem limpeza de terrenos, escavação de terra e escavação de fundações, incluindo a mistura de areia, pedras de pedreira e cimento, resultarão no aumento das emissões de poeira. A emissão de poeira resultará na poluição da qualidade do ar no local do projeto e nas áreas circundantes. A poluição do ar pode causar doenças respiratórias como tosse, agravamento da asma,	Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Fornecer a todos os trabalhadores equipamentos de proteção individual (EPI). • Erguer uma barreira temporária em torno do canteiro de obras ativo para proteger a propagação de poeira. • Pulverizar com água periodicamente em solos soltos e em montes de solo para suprimir as emissões de poeira. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Gestão e Controle da Emissão Atmosférica. • Plano de Saúde e Segurança na Comunidade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>irritação das vias respiratórias, dificuldade em respirar, incluindo batimentos cardíacos irregulares. Além disso, emissões excessivas de poeira podem levar à ocorrência de acidentes automobilísticos devido à baixa visibilidade dentro do local do projeto e ao longo das vias de acesso.</p> <p>Além disso, a emissão de gases de efeito estufa e de material particulado de máquinas de construção e veículos como resultado da combustão do motor pode levar à emissão de dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), dióxido de enxofre (SO₂), óxidos de nitrogênio (NO_x), hidrocarbonetos (HC), compostos orgânicos voláteis (VOCs) e partículas (PM₁₀) na atmosfera. Esses gases e material particulado podem</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Preparar e implementar as melhores práticas de gestão das emissões de poeiras. • Armazenar e manusear areia e cimento com cuidado para limitar as emissões de poeira. • Identificar e minimizar a fonte de geração de poeiras, através de medidas específicas como proteção com lonas o material armazenado ou transportado. • Compactar firmemente solos soltos no canteiro de obras para suprimir a poeira. • Reutilizar o solo não utilizado removido durante a escavação para aterramento e reabilitação de poços de empréstimo e pedreiras abandonadas. • O(s) contratado(s) deve(m) identificar e avaliar os impactos das instalações associadas (por exemplo, 		
--	--	--	---	--	--

		causar poluição do ar, que levam ao surto de doenças respiratórias e contribuem para a chuva ácida e o aquecimento global, o que resulta em mudanças climáticas.		<p>Pedreiras, Poços de Empréstimo não apenas de acordo com NAS3, mas também NAS2, ESS4 e ESS6 para propor medidas de mitigação para garantir a segurança dos trabalhadores.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimizar a quantidade de tempo que o solo solto pode permanecer exposto ao vento; • Respeiar o limite de velocidade máxima de 30 km/h para veículos e máquinas o tempo todo. • Realizar a manutenção regular de veículos, máquinas e equipamentos conforme recomendado nos manuais. • Assegurar a emissão dos níveis de vibração e ruído até os níveis máximos estabelecidos pelo OMS. 		
Exposição a Ruídos e Vibrações	a	As atividades de construção/reabilitação e melhoria de estradas	Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Informar com antecedência as comunidades que vivem ao redor dos locais do projecto 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Prevenção de 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal.

<p>devido às Actividades que Requerem o Uso de Máquinas e equipamentos.</p>	<p>geralmente requerem o uso de máquinas pesadas. O ruído e as vibrações associados ao desenvolvimento têm quatro fontes principais (veículos (motores, transmissão, escapamento e suspensão; atrito entre os pneus dos veículos e a superfície da estrada; comportamento dos motoristas/trabalhadores (buzinas excessivas, música alta, gritos uns com os outros, fazendo com que o pneu cante por frenagem ou aceleração repentina); e Instalações associadas (por exemplo, pedreiras, gravilha, compactação do solo, etc.).</p> <p>Embora as atividades de construção sejam intermitentes e localizadas, elas contribuem para quantidades significativas de ruídos e vibrações durante a operação do equipamento. O</p>		<p>quando ocorrerão actividades ruidosas e de vibração.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Níveis de ruído não superiores a 55 dB durante o dia e 45 dB à noite em áreas residenciais e 70 dB em áreas industriais durante todo o dia, dia e noite; • Identificar e avaliar precocemente as instalações associadas ao Projecto e propor medidas de mitigação para lidar com o ruído e as vibrações que emanam dessas instalações; • Adquirir suprimentos primários (por exemplo, cascalho, pedreira e areia) de fornecedores licenciados para minimizar os riscos e impactos ambientais e sociais indiretos associados a essas actividades; • Todos os equipamentos e maquinários pesados devem estar equipados com 	<p>Ruído e Vibrações.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PMUAMM.
---	--	--	---	---------------------------	---

	<p>aumento do nível de ruído pode ter impacto nos trabalhadores da construção/reabilitação e nas áreas residenciais próximas. No entanto, a maior parte do impacto será limitada à fase de implementação das obras e terminará quando as obras estiverem concluídas.</p>		<p>dispositivos de controle de poluição sonora (ou seja, silenciadores) que estejam operando de forma correta e eficiente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Os misturadores de asfalto devem ser colocados sobre uma camada de solo betuminoso para reduzir o ruído e as vibrações das usinas em áreas sensíveis. • Forneça a todos os trabalhadores EPI (por exemplo, silenciadores de ouvido) em áreas de alta exposição a ruídos. • Considere erguer barreiras de ruído construindo cercas temporárias ou plantando arbustos/sebes nas proximidades de áreas sensíveis (por exemplo, escolas e unidades de saúde). • Orientar e treinar os maquinistas sobre as boas práticas de condução (por 		
--	--	--	---	--	--

			<p>exemplo, gestão da velocidade, desligar o motor dos veículos e máquinas não utilizadas).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Otimizar a movimentação de veículos e máquinas para reduzir o ruído. • Desligar o equipamento quando não estiver em uso. • Conscienciar o pessoal sobre a importância de minimizar o ruído e as medidas necessárias a esse respeito. 		
<p>Degradação e erosão do solo devido as actividades de construção.</p>	<p>Durante as actividades da fase de desativação, a erosão do solo pode ser causada pela exposição do solo à chuva e ao vento, especialmente durante as actividades de limpeza do local, terraplenagem e escavação. Como resultado, as partículas do solo podem ser transportadas para as redes</p>	<p>Moderada</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar a aspersão de água na superfície das estruturas temporárias a serem demolidas no local do projecto. • Garantir o borrife regular das águas no solo e solo não utilizado, areia, concreto e pedra para suprimir a poeira. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Limpeza e Restauração da Vegetação 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	de drenagem superficial e rios, afetando a qualidade dos sistemas naturais de água e, em última análise, os sistemas biológicos que utilizam as águas.		<ul style="list-style-type: none"> • Implementar uma boa gestão do solo superficial de acordo com as Boas Práticas Internacionais e Diretrizes Internacionais do Sector. • Cobrir todos os veículos que transportam entulhos, solo não utilizado e areia para o lixão aprovado designado pelo conselho local com tarpaulinas ou folhas plásticas grossas; e • Reabilitar todos os locais ativos de erosão do solo no local do projecto. 		
Poluição dos Recursos Hídricos (superficial e subterrânea)	A má gestão de resíduos de óleo usado, derramamentos de combustível e águas residuais de instalações de lavagem e áreas onde cimento e areia são misturados no canteiro de obras pode resultar na poluição dos recursos hídricos próximos e afetar negativamente a vida	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • A Contratada deve implementar o plano de gestão de águas residuais de acordo com os regulamentos nacionais. • Armazenar combustível, óleo e óleo usado em recipientes selados. • Abastecer máquinas e veículos a pelo menos 100 m 	Plano de Gestão de Recursos Hídricos	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>aquática, alguns dos quais são bons indicadores de poluição ambiental. Além disso, as partículas do solo que podem ser drenadas para corpos d'água próximos também podem ser fontes de poluição da água.</p>		<p>de distância de qualquer curso de água.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fornecer aos trabalhadores homens e mulheres instalações sanitárias móveis adequadas. • Inspeccionar os veículos e máquinas regularmente para verificar eventuais vazamentos de óleo e vedes imediatamente quaisquer vazamentos, se houver. • Limpar imediatamente qualquer derramamento acidental de óleo e combustível do solo. • Remover imediatamente qualquer solo contaminado e descartar em um lixão designado aprovado pelo conselho distrital. 		
<p>Geração de Resíduos Sólidos e Líquidos</p>	<p>Durante esta fase, resíduos sólidos e líquidos, incluindo topo e subsolo escavados, sacos de cimento e cal</p>	<p>Moderado</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar um plano robusto de gestão de resíduos para incluir auditorias anuais de resíduos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Gestão de Resíduos e 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>usados, folhas de plástico de embalagem de alimentos, garrafas plásticas, pedaços de sucata, lascas de madeira, vidraça quebrada, concreto úmido não utilizado, agregados não utilizados /pedreira e areia, resíduos verdes, recipientes de tintas e alimentos, restos de comida, óleos usados, lixo e águas residuais de instalações de lavagem e banho, cozinha etc. deverão ser gerados durante a fase de construção. O armazenamento e descarte indiscriminado desses resíduos sólidos e líquidos no local do projeto pode levar ao aumento dos riscos de saúde e segurança ocupacional, lesões, odor, multiplicação de pragas (por exemplo, ratos) e, conseqüentemente, surtos de doenças como diarreia e disenteria quando a água do local do projeto está contaminada por produtos</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Implementar uma política de triagem, reciclagem e reutilização de resíduos. • Proibir jogar lixo no canteiro de obras. • Cubra os veículos que transportam entulhos com lona para evitar que se espalhem no chão e na estrada. • Fornecer banheiros móveis para funcionários masculinos e femininos. 	<p>Matérias Perigosos</p>	
--	--	--	---	---------------------------	--

	<p>químicos tóxicos, líquidos e águas residuais provenientes do local do projeto. O mau odor também pode ser incômodo para os trabalhadores e comunidades locais que vivem ao redor do local do projeto. Além disso, produtos químicos tóxicos e águas residuais provenientes do local do projeto devido à má disposição de resíduos sólidos e líquidos podem levar à poluição ambiental.</p> <p>O Projeto lidará profissionalmente com materiais perigosos em todas as fases (construção e operação). Materiais como cimento, óleo, combustível e resíduos sólidos e líquidos em geral serão armazenados corretamente e descartados com segurança em um aterro registrado durante a fase de construção.</p>				
--	--	--	--	--	--

Propagação do Covid-19		Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar diariamente a temperatura corporal de cada trabalhador. • Aconselhar os trabalhadores a lavarem regularmente as mãos com bastante água e sabão ou usarem desinfetantes para as mãos se água e sabão não estiverem disponíveis no local do projecto. • Incentivar os trabalhadores a cobrir a boca e o nariz ao tossir usando lenços ou lenços de papel limpos ou cotovelo flexionado. • Fornecer máscaras faciais a todos os trabalhadores e garantir que eles a usem o tempo todo. • Aconselhar os trabalhadores a manter distância social entre si o tempo todo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Protocolo de COVID-19 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilizar regularmente os trabalhadores para não tocarem uns nos outros, rostos, bocas, narizes e olhos e evitar apertos de mão; e • Qualquer trabalhador que apresente sintomas associados à pandemia de Covid-19 deve se auto-isolar para reduzir a possível propagação do vírus. 		
Propagação do HIV e AIDS e DSTs		Moderado	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar a Política de Local de Trabalho de HIV e AIDS existente. • Sensibilizar regularmente trabalhadores e comunidades locais sobre HIV e AIDS e DTSS. • Distribuir informações sobre HIV e AIDS e materiais educativos para trabalhadores e comunidades locais. • Mobilizar e coloque preservativos em locais 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Saúde e Segurança na Comunidade. • Plano de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

			<p>estratégicos onde os trabalhadores possam ter acesso fácil.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permitir que os trabalhadores infectados tenham acesso ao Tratamento Anti-Retroviral e DTSS (ART) de hospitais e centros de saúde. • Fornecer programas de sensibilização de alfabetização financeira para as comunidades locais do entorno. • Empregar pessoas do entorno do projecto para minimizar a promiscuidade. • Sensibilizar os trabalhadores sobre como colocar sua renda em uso produtivo. 		
Risco de Saúde e Segurança Ocupacional dos Trabalhadores e Comunidades.	A implementação do projeto pode representar alguns riscos de SSO para a segurança dos trabalhadores e comunidades que vivem ao redor das áreas alvo do	Substantial	<ul style="list-style-type: none"> • Antes de iniciar o trabalho, o Empreiteiro deverá identificar os riscos e perigos potenciais para cada tarefa de trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Saúde e Segurança na Comunidade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>projeto. E parte das atividades pode trazer riscos que diminuem a qualidade da saúde dos trabalhadores.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Provisões para resposta de preparação para emergências, incluindo eventos extremos (por exemplo, ciclones, inundações, chuvas pluviais, etc.) devem ser incluídas no plano de segurança do local da Contratada, que deve incluir a nomeação de uma pessoa que será imediatamente contatada em caso de acidente. • Desenvolver o plano de gestão da segurança rodoviária para os locais do Projecto e para as áreas da comunidade. • Desenvolver uma política disciplinar, por exemplo, progressivamente (oral, advertência escrita, suspensão e demissão do trabalhador). • Desenvolver e implementar penalidades por não 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional. 	
--	--	--	--	---	--

			<p>conformidades recorrentes de medidas de mitigação e plano de SSO.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos os trabalhadores devem assinar o Código de Conduta. • Orientar os trabalhadores da construção civil em relação aos procedimentos e equipamentos de resposta a emergências em caso de acidentes, medidas de saúde e segurança, prevenção de HIV /AIDS, malária, diarreia e outras doenças relacionadas, bem como o Código de Conduta (incluindo discussão sobre VBG/EAS/AS). • Fornecer equipamento de extinção de incêndio e equipamento de resposta de emergência adequado (com base nas actividades de construção em andamento) nas áreas de trabalho e nos estaleiros de construção. 		
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Educar os motoristas sobre práticas seguras de direção para minimizar acidentes e evitar derramamento de substâncias perigosas e outros materiais de construção, fornecendo coberturas sobre o transporte de camiões basculantes. • Garantir o acesso ao mecanismo de diálogo e reclamações. 		
Aumento do Risco Violência Baseada no Género (VBG/EAS/AS).	Existem grandes chances de exploração sexual (em suas várias formas) de mulheres pobres e meninas por trabalhadores da construção e pessoal de implementação do projecto. Se não for corretamente controlada, pode haver também exploração desenfreada de mulheres e jovens no mercado. Avaliação da exposição e acções preventivas adequadas	Substancial	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar a política de local de trabalho VBG/EAS/As já elaborada pelo contratante. • Sensibilizar periodicamente os trabalhadores e as comunidades locais vizinhas sobre os males e consequências da VBG/EAS/AS. • Desenvolver e implementar um procedimento claro de relato de VBG/EAS/AS. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de Acção e Resposta a VBG/EAS/AS 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiro e Fiscal. • PMUAMM.

	<p>devem ser realizadas para evitar a violência de gênero a todo o custo. Potencial discriminação de gênero e marginalização de alguns grupos vulneráveis na região.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver e implementar um Código de Conduta (CoC) robusto para um contratado e trabalhadores. • O contratado e todos os trabalhadores devem assinar e aderir ao Código de Conduta (CoC); • Instituir ações disciplinares (demissão de emprego, interdição) contra os autores de VBG/EAS/As. • Denunciar os autores de VBG/EAS/AS às autoridades competentes para serem processadas. 		
--	--	--	---	--	--

5.1 IMPACTOS CUMULATIVOS E SINEGÍSTICOS

Os impactos ambientais e sociais cumulativos podem ser definidos como mudanças no meio ambiente causadas pelo impacto combinado de actividades humanas e processos naturais passados, presentes e futuros. Eles são o resultado de várias actividades cujos impactos diretos individuais podem ser relativamente menores, mas em combinação com outros resultam em efeitos ambientais significativos. No caso vertente, estes resultarão de impactos incrementais, nas áreas do projecto ou nos recursos utilizados ou directamente impactados pelo projecto, de outros empreendimentos existentes, planejados ou razoavelmente definidos em suas proximidades. A Avaliação Impacto Cumulativa (AIC) é, portanto, o processo de:

- Análise dos impactos e riscos potenciais dos desenvolvimentos propostos no contexto dos efeitos potenciais de outras actividades humanas e factores ambientais e sociais externos nas Componentes Ambientais e Sociais (CASs) escolhidos ao longo do tempo.
- Propor medidas concretas para evitar, reduzir ou mitigar tais impactos cumulativos e riscos na medida do possível.

O objectivo de uma avaliação de impacto cumulativo é determinar como os impactos potenciais de um desenvolvimento proposto podem se combinar cumulativamente, com os impactos potenciais de outros projectos ou actividades humanas, bem como estressores naturais, como secas ou eventos climáticos extremos. A AIC também determinará os impactos que são transfronteiriços, dada a natureza regional do projecto, e o projecto realizará uma avaliação de impacto cumulativo regional durante o período de implementação. Por seu turno, os objectivos e resultados esperados de um processo de Avaliação de Impacto Cumulativo são:

- Identificar as componentes ambientais e sociais valorizados (CASs), como ar, água, solo, etc., que podem ser afectados pelo Projecto e os CASs selecionados nos quais a avaliação se concentrará.
- Identificar os desenvolvimentos existentes e razoavelmente antecipados e / ou planejados, bem como factores ambientais naturais e factores sociais externos, que podem afectar os CASs selecionados.
- Avaliar e / ou estimar a condição futura dos CASs selecionados, como resultado dos impactos cumulativos que se espera que o empreendimento tenha, quando combinados com os de outros empreendimentos razoavelmente previsíveis.
- Avaliar a condição futura dos CASs em relação aos limites estabelecidos ou estimados da condição CAS ou a benchmarks comparáveis.
- Prevenir e minimizar os impactos cumulativos do Projecto nos CASs e Monitoria e medidas de gestão para garantir a viabilidade do CAS ao longo da vida do empreendimento ou seus impactos.

5.1.1 Identificação de Componentes Ambientais e Sociais Valorizados (CASs)

Durante a preparação deste QGAS, uma avaliação preliminar dos impactos cumulativos de vários parâmetros ambientais e sociais foi realizada e alguns parâmetros, tais como mudanças na pressão sobre os recursos hidrológicos e hídricos condições ambientais, incremental das emissões de poluentes no ar, aumento do congestionamento de tráfego e acidentes ao longo das estradas comunitárias, expansão urbana para áreas agrícolas aumento da migração, etc. foram considerados. O QGAS apresenta uma abordagem dos elementos que irão orientar a avaliação dos impactos cumulativos, quando os detalhes específicos dos subprojectos estiverem definidos.

5.1.2 Avaliação de Impactos Cumulativos em CASs

No âmbito das actividades do projecto foi realizado uma análise dos impactos cumulativos, tendo em conta os projecto áreas que alguns outros projetos ainda estão sendo implementados. Alguns se esses projetos existentes incluem, PTUM do CMM e Água Segura do AIAS que estão sendo financiados pelo Banco Mundial. Da análise realizada, espera-se também que o Projeto proposto traga impactos cumulativos positivos para a região devido à melhoria na mobilidade dos municípios na AMM.

No entanto, a avaliação de riscos e impactos mostrou que alguns dos riscos e impactos genéricos desses projetos a serem implementados nesta região incluem, perda de reservas de estradas invadidas, terras e propriedades, erosão do solo, geração de resíduos sólidos e líquidos, poluição da água e do ar em escala localizada, disseminação do HIV e AIDS e DTSS, disseminação de COVID-19 entre trabalhadores e entre trabalhadores e comunidades, Influxo de trabalho e riscos de Saúde e Segurança Ocupacional entre outros. As medidas de mitigação propostas incluem avaliar e identificar riscos e impactos associados às instalações associadas (por exemplo, pedreiras, poços de empréstimo, desvios/desvios, etc.), introduzir penalidades para não conformidades recorrentes de implementação de medidas de mitigação e requisitos ambientais e sociais, fornecer a todos os trabalhadores EPIs, trabalhadores migrantes para buscar oportunidades de emprego no projecto, fornecer preservativos aos trabalhadores, entre outros.

Porem, uma avaliação de riscos e impactos cumulativo detalhada será objecto do Estudo de Impacto Ambiental e Social Específico (EIAS), cujos TdR²⁴ foram elaborados. Esta avaliação deverá ser concluída, antes do início das actividades das componentes do projecto, com vista a avaliar os potenciais impactos das políticas e programas nacionais relacionados ao PMUAMM, formular alternativas e delinear medidas de mitigação. A elaboração do instrumento possibilitará com antecedência e de forma transparente e participativa o tratamento das questões ambientais e sociais que requerem atenção.

5.2 RISCOS E IMPACTOS ASSOCIADOS À ASSISTÊNCIA TÉCNICA

A Nota Consultiva do OESRC (Banco Mundial, 2019), estabelece que a maioria das actividades de assistência técnica (AT) não tem impactos ambientais ou sociais adversos directos (embora algumas exceções a esta declaração de aplicação geral). Os resultados da AT, podem ser subsequentemente implementados pelo Mutuário, ao ter importantes

²⁴ Vide o TdR do ESIA, em anexo XVII

implicações ambientais e sociais no futuro. Para a Nota em apreço, as actividades de AT apoiadas por projectos de investimento assumem uma ampla variedade de formas, que podem ser agrupados em três amplas categorias, tendo em mente que qualquer actividade de AT pode se enquadrar em mais de uma dessas categorias²⁵.

Para este fim, o capítulo foi elaborado para a gestão dos riscos associados às actividades da componente 1, que necessitam de AT. A seguir é apresentado o escopo preliminar das análises que devem ser consideradas nas actividades de assistência técnica a serem apoiadas pelo projecto. O escopo apresentado não é exaustivo, e contempla os pontos mínimos que devem ser considerados durante a implementação das actividades de assistência técnica a serem financiadas no âmbito das componentes 1 (subcomponente 1.1 e subcomponente 1.2).

Uma vez que os detalhes específicos da AT estão definidos, a conclusão deve ocorrer, antes do início das actividades das componentes do projecto, com vista a avaliar os potenciais impactos das políticas e programas nacionais relacionados ao PMUMM, formular alternativas e delinear medidas de mitigação. A elaboração do instrumento possibilitará com antecedência e de forma transparente e participativa o tratamento das questões ambientais e sociais que requerem atenção.

²⁵ Nota Consultiva do OESRC (Banco Mundial, 2019)

Tabela 11: Actividades de Assistência Técnica

ACTIVIDADES	CATEGORIA DE AT	RISCO/ IMPACTOS	RESPONSABILIDADE	SUPERVISÃO
Desenvolvimento do conceito de BRT e projecto detalhado.	Categoria 1: Apoio à preparação de futuros projectos de investimento.	<p>Nesta actividade os riscos são classificados como substancial, e estão associados no seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risco à saúde devido a pandemia COVID-19. • Perda de vegetação e erosão do solo e degradação devido ao desmatamento para alargamento dos corredores. • Emissões de poeira e ruído de veículos de construção levando a impactos na qualidade da água e do ar que podem representar riscos significativos para a saúde pública. • Geração de resíduos perigosos e não perigosos. • Deterioração da qualidade da água de superfície, inundações e obstrução do fluxo dos cursos de água devido a gestão inadequada dos estaleiros do empreiteiro e actividades de construção das infraestruturas. • Risco de saúde, higiene e segurança dos trabalhadores e comunidades. 	PMUAMM	BM

<p>Apoiar nas reformas regulatórias e institucionais, a formulação de estratégias de planeamento abrangentes, directrizes e estruturas para profissionalização de operadores formais e informais.</p>	<p>Categoria 2: Apoiar a formulação de políticas, programas, planos, estratégias ou marcos legais.</p>	<p>Nesta actividade os riscos são classificados como moderados, e estão associados no seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risco à saúde devido a pandemia COVID-19. • Risco de saúde e segurança do trabalhador. • Proliferação de doenças. • Falta de transparência no processo de contratação do pessoal. 	<p>PMUAMM</p>	<p>BM</p>
<p>Apoiar os operadores de transporte para desenvolver sua capacidade organizacional e operacional.</p>	<p>Categoria 3: Fortalecimento da capacidade do tomador de empréstimo.</p>	<p>Nesta actividade os riscos são classificados como mínimos e insignificantes.</p>	<p>PMUAMM</p>	<p>BM</p>

O Mutuário e o Banco podem concordar com ajustes para melhorar processos e eficiência e refletir mudanças e circunstâncias. Embora, em geral, os riscos e impactos previstos sejam localizados (segunda a tabela 9, abaixo), menores e de duração limitada, a classificação de risco ambiental proposta também considera a capacidade do Mutuário e a complexidade e incerteza em torno dos acordos de gestão dentro do MTC e outras agências de implementação. Nas demais tipologias, as actividades de assistência técnica poderão ter implicações ambientais e sociais, indirectas, em diferentes horizontes temporais. Estas actividades poderão induzir a impactos a longo prazo, requerendo a consideração das NAS. A tabela 13, abaixo, determina as medidas para as demais actividades de assistência técnica.

Tabela 12: Medidas de Mitigação Associadas às Actividades de AT

ACTIVIDADE	DESCRIÇÃO DA ACTIVIDADE	IMPACTOS	COMENTÁRIOS E MEDIDAS DE ACÇÃO
<p>Desenvolvimento do Conceito de BRT e Projecto Detalhado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Esta actividade inclui estudos de gestão / planificação de recursos hídricos. • Estudos de gestão de bacias hidrográficas. • Elaboração de uma estratégia para o sector privado para financiar a infraestrutura de transporte, água, estradas e outros. 	<p>Nesta actividade os riscos são classificados como moderados, e estão associados ao seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risco à saúde devido a pandemia COVID-19. • Perda de vegetação e erosão do solo e degradação devido ao desmatamento para alargamento dos corredores. • Emissões de poeira e ruído de veículos de construção levando a impactos na qualidade da água e do ar que podem representar riscos significativos para a saúde pública. • Geração de resíduos perigosos e não perigosos. • Deterioração da qualidade da água de superfície, inundações e obstrução do 	<ul style="list-style-type: none"> • O tipo de estudo (ou actividade) pode ensejar, inclusive, a preparação de estudos de avaliação ambiental e social estratégicos, visando internalizar as NAS na formulação de políticas ou programas de maior alcance. • A avaliação das implicações ambientais dos planos e programas a serem financiados pelo PMUAMM ficarão a cargo da equipe dos especialistas A&S, requerendo a Não Objecção do Banco.

		<p>fluxo dos cursos de água devido a gestão inadequada dos estaleiros do empreiteiro e actividades de construção das infraestruturas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risco de saúde, higiene e segurança dos trabalhadores e comunidades. 	
<p>Apoiar Reformas Regulatórias e Institucionais, a Formulação de Estratégias de Planeamento Abrangentes, Directrizes e Estruturas para a Profissionalização de Operadores Formais e Informais.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planeamento e estabelecimento de um sistema integrado de transporte público metropolitano. • Revisão e implementação de reformas regulatórias relacionadas para racionalizar a prestação de serviços de transporte público e fortalecer a gestão das operações de transporte público. • Fortalecer os arranjos contratuais e estabelecer padrões e procedimentos para monitorar as cooperativas. • Fortalecer a regulamentação, qualidade e segurança dos modos informais. 	<p>Nesta actividade os riscos são classificados como moderados, e estão associados no seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risco à saúde devido a pandemia COVID-19. • Risco de saúde e segurança do trabalhador. • Proliferação de doenças. • Falta de transparência no processo de contratação do pessoal. 	<ul style="list-style-type: none"> • A avaliação das implicações ambientais do processo de elaboração dos instrumentos em apreço, que venham a ser propostos para financiamento pelo PMUAMM ficarão a cargo da equipe dos especialistas A&S do Projecto. • A preparação dos planos deverá considerar as NAS 1, 3 e 5 do BM, e obter a Não Objecção prévia do Banco.

	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboração de políticas e planos estratégicos. 		
<p>Apoiar o Planeamento e Estabelecimento de um Sistema de Transporte Público Integrado e Apoiar os Operadores de Transporte para Desenvolver a Capacidade Organizacional e Operacional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estas assistência técnica envolve estudos técnicos de engenharia (projectos conceituais, básicos ou executivos), preparação de documentos de licitação, estudos de viabilidade, etc., que facilitem a construção de infraestrutura física que pode ou não ser financiada pelo Banco. 	<ul style="list-style-type: none"> • Quando implementado, os resultados destas actividades podem gerar riscos e impactos ambientais mínimos ou insignificantes. 	<ul style="list-style-type: none"> • As actividades de capacitação, embora tenham impacto social ou ambiental mínimo ou nenhum, podem envolver o apoio a instituições na realização ou supervisão de actividades que tenham implicações sociais e ambientais potencialmente significativas. Essas implicações devem ser levadas em consideração na concepção e implementação do suporte de capacidade.

6. COMPONENTE DE RESPOSTA DE EMERGÊNCIA E CONTINGÊNCIA – CERC

A Componente de Resposta de Emergência e Contingência (CERC) permite que o Projecto forneça uma resposta rápida no caso de uma crise elegível ou emergência. Isso é feito redirecionando uma parte dos recursos não desembolsados do Projecto, de outras componentes do Projecto para abordar de imediato necessidades de financiamento de emergência e crise. Isso ajudaria a reduzir os danos à infraestrutura, garantir a continuidade dos negócios e permitir a reabilitação das infraestruturas em tempo útil. O MTC será a 'Autoridade coordenadora' responsável pela coordenação e implementação da Componente.

No caso de uma emergência, não está previsto que uma realocação dos fundos do Projecto venha a causar sérias interrupções na implementação do Projecto. O CERC é ativado sem a necessidade de primeiro reestruturar o Projecto original, facilitando assim a implementação rápida. Uma vez que os requisitos para ativar o CERC são atendidos, os fundos não comprometidos do Projecto são realocados para o CERC e disponibilizados para resposta a crises ou emergências. A preparação do Plano de Resposta de Emergência (PRE) deverá levar em consideração o QGAS e quaisquer instrumentos ambientais e sociais adicionais. Estes instrumentos adicionais exigirão a aprovação do BM antes do início das actividades. É importante ressaltar que o PAE precisará incluir procedimentos para:

- Consulta e divulgação.
- Integração de medidas de mitigação e padrões de desempenho em contratos.
- Medidas de supervisão / monitoria e relatórios para garantir a conformidade.

6.1 NORMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS

Todas as actividades financiadas pelo CERC estão sujeitas às NASs do Banco Mundial. O CERC fará uso das avaliações A&S do Projecto original, assegurando que riscos e medidas de gestão sejam conhecidos em antecipação a uma resposta de emergência. O BM examinará a natureza das actividades propostas, particularmente aquelas envolvendo obras de construção civil, para garantir que:

- As obras não constam na lista negativa.
- O Mutuário está ciente da documentação necessária dos requisitos A&S, antes de iniciar o processo pelo qual as obras propostas serão preparadas e implementadas.

Os seguintes aspetos ambientais e sociais do CERC serão considerados antes do início da sua implementação:

- Confirmar quais actividades podem prosseguir com base nas disposições do CERC-QGAS, sem avaliação ambiental ou social adicional, e quais requerem avaliação (e em que nível) antes de serem iniciadas.

- Avaliar a linha de base A&S das actividades e locais planificados do CERC com base em informações prontamente disponíveis.
- Determinar o sequenciamento e plano de implementação para:
 - Mobilizar assistência técnica e financiamento para preparar quaisquer instrumentos de A&S adicionais (PGAS, PAR, etc.).
 - Preparar os instrumentos A&S e realizar sua análise, revisão, liberação e aprovação do Banco, tendo em conta os riscos e impactos previstos nas NAS do Banco Mundial.
 - Consultas e divulgação.
 - Estabelecer funções e responsabilidades para a implementação e monitoria das dos requisitos A&S.
 - Estimar os custos de preparação e implementação dos aspectos A&S.
 - Será usado a equipa do projecto já existente para operacional os aspectos fudiciários referente a implementação das actividades do CERC. Em caso de necessidade será contratado uma equipa de especialistas para reforçar no atendimento das actividades.

A fim de garantir que as actividades do subprojecto CERC cumpram os requisitos da NAS, uma lista positiva e negativa será desenvolvida para fornecer orientação sobre suprimentos essenciais e / ou para obras, bens ou serviços de emergência que podem ser elegíveis para financiamento.

7. PROCEDIMENTO PARA IMPLEMENTAÇÃO DO QUADRO DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL

7.1 INTRODUÇÃO

Para assegurar que os riscos e impactos ambientais e sociais adversos sejam devidamente geridos, de acordo com a hierarquia de mitigação e que os impactos positivos sejam maximizados, os vários níveis de governação e implementação operacional do projecto serão envolvidos ao longo de todas as fases de implementação.

Todos os subprojectos serão previamente sujeitos a um processo de revisão e triagem ambiental e social, a fim de identificar potenciais riscos e impactos ambientais e sociais, ao longo de todas as fases do subprojecto, e determinar o nível de avaliação ambiental e social e os instrumentos de gestão ambiental e social requeridos.

A triagem é, portanto, um passo crucial para assegurar a devida sustentabilidade ambiental e social do subprojecto. Esta secção do QGAS descreve o processo para assegurar que as questões ambientais e sociais sejam adequadamente abordadas através de procedimentos a implementar ao longo de todo o ciclo do subprojecto, desde a sua identificação, selecção, aprovação, construção e implementação.

Os locais dos subprojectos ainda não estão claramente identificados nesta fase, é importante ter as ferramentas apropriadas para ajudar as agências implementadoras do projecto fazerem a triagem das actividades propostas no que tange a possíveis riscos e impactos ambientais e sociais e fornecer diretrizes para a implementação de medidas para evitar, eliminar, mitigar ou compensá-las. O processo proposto para tratar questões ambientais e sociais no Projecto contém 9 etapas, nomeadamente: (i) triagem do subprojecto em relação a lista de exclusão, (ii) triagem e análise das alternativas do projecto; (iii) avaliação do risco; (iv) elaboração de instrumentos específicos e aprovação; (v) integração dos instrumentos nos contratos; (vi) execução do projecto; (vii) monitoria e avaliação. A Tabela 14 resume as actividades para cada fase e os respectivos responsáveis. Este processo deverá ser seguido por cada uma das unidades de coordenação da UCP para as actividades propostas em cada subcomponente.

Tabela 13: Etapas e responsabilidades (de acordo com o arranjo institucional para a implementação do QGAS)

ETAPAS	ACTIVIDADES	RESPONSABILIDADE	APOIO E SUPORTE	PROVEDOR DE SERVIÇO
Triagem dos subprojectos usando os critérios de elegibilidade ou de exclusão.	<ul style="list-style-type: none"> • Triagem do subprojecto para determinar se faz parte da lista de exclusão /critérios de elegibilidade. 	Especialistas A&S da UCP e UTs.	N/A	N/A
	<ul style="list-style-type: none"> • Triagem do subprojecto com base nas alternativas do projecto dispostas no capítulo 6. 	Especialistas A&S da UCP e UTs.	N/A	N/A
Triagem dos Subprojectos	<ul style="list-style-type: none"> • Identificação e localização do subprojecto. 	Especialistas A&S da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> • Conselho Municipal de Maputo. • Conselho Municipal da Matola. • Conselho Municipal de Boane. • Governo do Distrito de Marracuene. 	N/A
	<ul style="list-style-type: none"> • Triagem do subprojecto usando o formulário e determinação dos instrumentos a serem preparados (EIAS, PGAS, PAR ou outro) 	Especialistas A&S da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> • Conselho Municipal de Maputo. • Conselho Municipal da Matola. • Conselho Municipal de Boane. 	N/A

ETAPAS	ACTIVIDADES	RESPONSABILIDADE	APOIO E SUPORTE	PROVEDOR DE SERVIÇO
			<ul style="list-style-type: none"> • Governo do Distrito de Marracuene. 	
Avaliação e categorização.	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovação da categorização pela Agência Ambiental e pelo Banco Mundial. 	Especialistas A&S da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> • DPDTA (MTA) • BM 	N/A
Elaboração dos instrumentos ambientais e sociais do subprojecto proposto	<ul style="list-style-type: none"> • Preparação, aprovação e publicação dos Termos de Referência (TdR), Contratação. 	Especialistas A&S da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> • DPDTA (MTA) • BM 	Consultores
	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboração dos instrumentos ambientais e sociais, incluindo consulta pública. 		<ul style="list-style-type: none"> • DPDTA (MTA) • BM • Autoridades Locais 	Consultores
	<ul style="list-style-type: none"> • Revisão e validação do documento e obtenção da licença ambiental. 		<ul style="list-style-type: none"> • BM • Autoridades Locais 	Consultores
	<ul style="list-style-type: none"> • Publicação do documento. 		<ul style="list-style-type: none"> • UCP • BM 	<ul style="list-style-type: none"> • Provedores de serviços de comunicação.
Integração das NAS no contrato de execução	<ul style="list-style-type: none"> • Integração no edital de licitação (Documentos do concurso) do subprojecto de todas as medidas da fase contratual de trabalho com o empreiteiro. 	Especialistas do A&S e Procurement da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> • BM (Especialista de procurement) 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreiteiros • Consultores

ETAPAS	ACTIVIDADES	RESPONSABILIDADE	APOIO E SUPORTE	PROVEDOR DE SERVIÇO
	<ul style="list-style-type: none"> Aprovação dos PGAS dos subprojectos. 			
	<ul style="list-style-type: none"> Formação de actores na implementação do PGAS/ QGAS. 	Especialistas do A&S e Procurement da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> UCP BM 	<ul style="list-style-type: none"> Consultores Instituições públicas competentes
Execução do Projecto	<ul style="list-style-type: none"> Execução / implementação de medidas contratuais 	Subprojectos ou Empreiteiros.	<ul style="list-style-type: none"> Especialistas do A&S e Procurement da UCP e UTs. Especialistas Ambientais e Sociais do BM. 	<ul style="list-style-type: none"> Consultores ONGs Outras
Monitoria ambiental e social	<ul style="list-style-type: none"> Monitoria interna da implementação de medidas ambientais e sociais. 	Especialistas do A&S e Procurement da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> Especialista em Monitoria e Avaliação (M&A). DPDTA (MTA) Autoridades locais Banco Mundial. 	<ul style="list-style-type: none"> Contratante
	<ul style="list-style-type: none"> Divulgação do relatório de monitoria interna. 	UCP (Especialistas de Comunicação)	<ul style="list-style-type: none"> E&SS / EIP Comunicação 	
	<ul style="list-style-type: none"> Monitoria externa da implementação das medidas de A&S 	Especialistas do A&S e Procurement da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> Especialista em Monitoria e Avaliação (M&A). DPDTA (MTA) Autoridades locais Banco Mundial. 	<ul style="list-style-type: none"> Consultor Independente / Externo

ETAPAS	ACTIVIDADES	RESPONSABILIDADE	APOIO E SUPORTE	PROVEDOR DE SERVIÇO
	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoria ambiental e social 	Especialistas do A&S e Procurement da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> • Banco Mundial • DPDTA e AQUA (MTA) • ONGs, • Autoridades locais 	<ul style="list-style-type: none"> • Laboratórios / Centros Especializados • ONGs
	<ul style="list-style-type: none"> • Auditoria da implementação dos ESIA/PGAS 	Especialistas do A&S e Procurement da UCP e UTs.	<ul style="list-style-type: none"> • Banco Mundial • DPDTA e AQUA (MTA) • ONGs, • Autoridades locais 	<ul style="list-style-type: none"> • Auditores externos

7.2 CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE PARA EXCLUSÃO DE SUBPROJECTOS

O processo de triagem destina-se a determinar o grau do potencial das actividades dos subprojectos propostos de causar impactos ambientais e sociais negativos significativos com vista a evitar, eliminar mitigar os riscos com medidas apropriadas e garantir a sustentabilidade ambiental dos subprojectos. Este será realizado usando um formulário de triagem apresentado no Anexo VIII, neste QGAS com o propósito de identificar os riscos ambientais e sociais que o subprojecto representa, e determinar se o presente QGAS será suficiente para mitiga-los ou se será necessário desenvolver mais instrumentos.

Porém, ainda na fase de planeamento há actividades que podem ser excluídas da triagem, mediante a verificação do subprojecto se cumpre com os critérios de elegibilidade ou se faz parte da lista de exclusão. Todos os subprojectos que a priori não são sustentáveis a curto, médio e longo prazos devido a sua localização de risco ou por representarem riscos e impactos não mitigáveis nem compensáveis não serão financiados pelo projecto. Isto permitirá manter o foco das actividades prioritárias do projecto que produzem resultados sustentáveis. Sendo assim, as actividades que estiverem nas condições listadas na Tabela 15 não são elegíveis para serem financiados por este Projecto.

Tabela 14: Lista de exclusão das actividades do Projecto

ITEM	DESCRIÇÃO
1	Projectos ou actividades que envolvam a transformação ou degradação de habitats naturais críticos e possam resultar na perda de biodiversidade, incluindo quaisquer áreas naturais protegidas oficiais, como parques nacionais e outras áreas protegidas ou degradação de habitats críticos.
2	Projectos localizados em áreas identificadas como de risco de cheias, subida do nível das águas, deslizamento de terras, ravinas, incêndios, etc.
3	Projectos ou actividades que danificariam propriedade cultural não replicável – por exemplo recursos de importância arqueológica, paleontológica, histórica, arquitetónica, estética, religiosa (incluindo cemitérios e locais de enterros).
4	Projectos ou actividades que envolvam formas prejudiciais ou exploradoras de trabalho forçado / trabalho infantil prejudicial.
5	Projectos que envolvem construções ou que, pelas emissões atmosféricas significativas, efluentes nocivos, produção de ruído acima de padrões internacionais que envolvem, ou pelos potenciais riscos físicos, químicos, biológicos e radiológicos, ou qualquer ameaça para a saúde e segurança da comunidade que não podem ser mitigados pelos instrumentos ambientais e sociais propostos neste QGAS.

ITEM	DESCRIÇÃO
6	Projecto que não seja possível assegurar aplicações do QAS do Banco Mundial e suas Normas Ambientais e Sociais (NAS 1 a 10) nem a implementação deste QGAS, assim como projectos que não cumprem com a legislação nacional vigente aplicável.
8	Projectos com condições de operação que ameaçam a Saúde e a integridade dos trabalhadores.
9	Projectos que, pela sua natureza, potencial de geração de impactos ambientais e sociais irreversíveis, não permitam que o projecto/subprojecto alcance objectivos substancialmente consistentes com as NAS, bem como aqueles subprojectos classificados como de categoria A e B de acordo com a legislação ambiental nacional vigente aplicável (Decreto nº 54/20015 de 31 de Dezembro).
10	Projectos que envolvem grandes construções ou que, pelas emissões atmosféricas significativas, efluentes nocivos, produção de ruído acima de standards internacionais, que envolvem, ou pelos potenciais riscos físicos, químicos, biológicos e radiológicos, ou qualquer ameaça para a saúde e segurança da comunidade, sejam classificados como de categoria A+ e A na legislação angolana (Decreto 54/2015, de 31 de Dezembro), exceto nos casos em que já tenha sido aprovada uma Decisão favorável pelas autoridades competentes e já exista um plano de gestão ambiental e social compatível com o NAS do BM.

7.3 TRIAGEM AMBIENTAL E SOCIAL

O objectivo da etapa de Triagem Ambiental e Social é assegurar que os subprojectos propostos sejam sujeitos ao tipo e extensão adequados de avaliação ambiental e social, proporcional aos potenciais riscos e impactos do subprojecto. Tal como discutido anteriormente, o processo de licenciamento ambiental, regulado pelo Regulamento sobre o Processo de Avaliação de Impacto Ambiental RAlA, tem também início com esta etapa.

A triagem dos subprojectos (começará no momento da identificação do projecto, quando os detalhes básicos do subprojecto forem conhecidos, incluindo natureza, âmbito e localização proposta, entre outras informações disponíveis. Esta será em geral realizada pelos Especialistas de Ambiente e Social (EA&S) baseado na UCP e UTs de nível municipal e distrital.

Neste processo os EA&S da UCP irão articular com os restantes técnicos da equipa do projecto nos municípios e distrito, a fim de ter um bom entendimento da proposta técnica. A triagem será baseada em visita de reconhecimento ao local proposto para o subprojecto, análise do plano de negócios / projecto de concepção e no preenchimento da Ficha de Triagem Ambiental e Social (Anexo VIII). A Ficha de Triagem é composta por seis secções, como se segue: 1. Identificação do sub-projecto

2. Descrição das actividades (apoiada por quadros específicos para diferentes tipos de projectos no Anexo da Lista de Controlo - Edifícios, Estradas, Agricultura, Silvicultura e Recursos Florestais, Pecuária, Aquacultura, Turismo, Actividade de Processamento) 3. Descrição do local (condições ambientais e sociais) 4. Envolvimento das partes interessadas 5. Triagem inicial dos impactos, riscos e gestão ambiental e social 6. Classificação do risco e impacto do subprojecto.

A Ficha de Triagem fornecerá, portanto, informações sobre as actividades propostas para o subprojecto (tipo e escala), as condições ambientais e sociais da área proposta para o subprojecto e quaisquer preocupações/expectativas identificadas pelas partes interessadas. É de referir que em casos em que o plano de negócios / projecto de concepção incluir mais do que uma das actividades, deverão ser preenchidas fichas relativas a cada uma das actividades proposta.

A informação da Ficha de Triagem apoiará na identificação da natureza e magnitude dos potenciais riscos e impactos ambientais e sociais, que por sua vez serão a base para a classificação do risco do subprojecto pela Equipa de Ambiental e Social do projecto. A Equipa Ambiental e Social, da UCP irá rever a Ficha de Triagem, verificando se foram utilizadas a(s) ficha(s) adequadas e se foi preenchida toda a informação requerida, solicitando se necessário qualquer informação/esclarecimento adicional, necessário para a avaliação do nível de risco e impacto e definição dos instrumentos de avaliação e gestão requeridos.

Nos casos em que o proponente ainda não tenha licença ambiental do subprojecto proposto, deve ser desencadeada a instrução do processo de avaliação de impacto ambiental na Autoridade Ambiental (nível da cidade e provincial), tal como estabelecido no RAIA. Nestes casos, a Ficha de Triagem fornecerá dados para completar a Ficha de Informação Ambiental Preliminar constante no RAIA, base para a instrução do processo de avaliação de impacto ambiental na Autoridade Ambiental provincial, em vista do licenciamento ambiental da actividade, a ser observado no Decreto nº 54/2015 de 31 de Dezembro - Regulamento sobre o processo de AIA.

Na Ficha de Triagem, os potenciais riscos e impactos serão classificados entre Significativo (S) - risco ou impacto é susceptível de ser significativo Não Significativo (NS) - o risco ou impacto existe, mas não é significativo; Não há Risco ou Impacto (N) - nenhum risco ou impacto notório ocorreria; ou Risco ou Impacto Desconhecido (?) - se desconhecido.

Tendo em consideração que o quadro legal de avaliação de impacto ambiental e social de Moçambique, não apresenta lacunas relevantes, comparativamente com a NAS1 (ver Secção 4.3), neste QGAS considera-se que são aplicáveis as tipologias de instrumentos de avaliação e de gestão de impacto ambiental e social previstos no RAIA, designadamente Estudo Ambiental Simplificado (incluindo Plano de Gestão Ambiental) ou um Manual de Boas Práticas Ambientais e Sociais (MBPAS) para actividades de Categoria B e C, respetivamente Estes instrumentos responderão aos requisitos da NAS1, desde que abranjam todos os potenciais riscos e impactos ambientais e sociais constantes das NAS2 a 10 e que sejam considerados relevantes para o subprojecto proposto.

Assim, os casos em que maioritariamente não há risco/impacto e que caso ocorram estes serão considerados não significativos, serão ser equipados a projectos de Categoria C do RAIA, requerendo apenas um Manual de Boas Práticas Ambientais e

Sociais (MBAS). Caso sejam preponderantes situações em que se prevê que ocorram impactos e que possam mesmo vir a ser significativos será requerida a preparação de um Estudo Ambiental e Social Simplificado, com Plano de Gestão Ambiental e Social. Poderá, contudo, haver situações em que a Autoridade Ambiental classifica um subprojecto como Categoria C, requerendo apenas a elaboração do MBPAS, enquanto para responder ao QGAS, seja requerida a elaboração de um PGAS, que terá de ser realizada para cumprimento do presente QGAS.

Poderá, contudo, haver situações em que a Autoridade Ambiental classifica um subprojecto como Categoria C, requerendo apenas a elaboração do MBPAS, enquanto para responder ao QGAS, seja requerida a elaboração de um PGAS, que terá de ser realizada para cumprimento do presente QGAS. A Equipa dos especialistas Ambientais e Sociais do Projecto apresentará os resultados da triagem ambiental e social ao Banco Mundial, propondo uma classificação de nível de risco e impactos expectáveis e instrumentos de avaliação ambiental e social e de gestão ambiental e social a serem preparados (Estudo Ambiental Simplificado, Plano de Gestão Ambiental e Social ou Manual de Boas Práticas).

Esta ficha permite também a identificação de potenciais riscos e impactos ambientais e/ou sociais, incluindo a identificação de medidas de mitigação, a integrar na proposta inicial do subprojecto e no estudo de viabilidade subsequente, a fim de evitar ou mitigar impactos adversos e/ou aumentar os impactos positivos. É necessária e necessária desde o início uma estreita colaboração entre a equipa responsável pela preparação da proposta do subprojecto e a equipa de especialistas ambientais e sociais.

7.4 INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL

A preparação dos instrumentos de avaliação de risco e impacto ambiental e social e/ou gestão ambiental e social, devem ser precedidos de uma definição de âmbito, que assegure que os instrumentos sejam focados, nos riscos e impactos identificados como potencialmente significativos. Para estes riscos e impactos será requerida a identificação de medidas de mitigação a integrar no Plano de Gestão Ambiental e Social. A Ficha de Triagem irá apoiar na definição do âmbito e consequentemente na preparação de Termos de Referência para os instrumentos requeridos.

Nesta fase deverão ser consultadas as tabelas de potenciais riscos e impactos ambientais e sociais e possíveis medidas de mitigação, apresentadas no capítulo 5, por tipologia de subprojecto.

Após analisar os dados contidos no formulário de triagem ambiental e social e depois de atribuir uma categoria ambiental e um nível de avaliação necessário, a UIP fará uma recomendação para elaboração dos instrumentos ambientais e sociais dependendo da situação, nos termos descritos nas secções abaixo.

Aplicação do QGAS

Esta situação será aplicável a muitas actividades da Componente 2 e 3. Nesse caso, o guia de boas práticas deve ser adaptado pela UCP para esses subprojectos. Este documento deve conter uma compilação de medidas básicas de mitigação ambiental e social a serem implementadas durante a construção e operação de um subprojecto

classificado como Categoria C de acordo com o decreto no 54/2015 de 31 de Dezembro - Regulamento sobre o processo de AIA ou Risco Baixo de segundo a NAS1.O PGAS ou Guia de Boas Práticas ambientais e sociais, preparado pela UCP, deve ser incluído nos Documentos de Licitação e anexado ao Contrato, assim como o Código de Conduta do Empreiteiro. O PGAS deve fornecer informações relacionadas ao projecto, bem como as condições ambientais e sociais do local, medidas práticas de mitigação para gerir os impactos identificados na Lista de Verificação de Triagem, identificando claramente as responsabilidades pela sua implementação.

Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Social - EIA.

Esta situação será aplicável também nas actividades do Componente 2 e 3 do projecto. Para as actividades classificadas como Categoria A pela DPDTA/DINAB ou Risco Substancial/Alto segundo a NAS1, a Equipe de especialistas de AIAS deve preparar Termos de Referência para a contratação de um consultor independente para realizar o Estudo de Impacto Ambiental e Social (EIAS), que deve incluir o PGAS. Em Moçambique, apenas consultores licenciados pela Autoridade de Avaliação Ambiental (MTA) podem realizar estudos de avaliação ambiental (Art. 23 - Decreto 54/2015).

O Estudo de Pré-viabilidade e Definição de Âmbito (EPDA) deverá ter a estrutura e informação conforme estabelecido no nº 2 do Artigo 10, e os Termos de Referência que acompanham o EPDA devem conter os requisitos apresentados no nº 5 do Artigo 10 do Decreto 54/2015. A estrutura e o conteúdo do EIA devem estar de acordo com os requisitos detalhados no Artigo 11 do mesmo Decreto. O Processo de Participação Pública seguirá a Diretiva Geral do Processo de Participação Pública (Diploma Ministerial nº 130/2006). Os EPDA, TdR e o relatório do EIAS devem cumprir com os requisitos do Banco Mundial e devem ser submetidos ao especialista ambiental e social do Banco Mundial para análise e emissão de um parecer favorável antes da submissão às autoridades ambientais. O Empreiteiro deve demonstrar conformidade com o PGAS, que será incluído nos documentos de licitação e no contrato. O projecto só será iniciado após o pagamento da taxa de licenciamento ambiental e a emissão da licença ambiental para construção.

Elaboração do Estudo Ambiental Simplificado - EAS

Pode ser que algumas actividades do componente 2 e 3 estejam nesta categoria, dependendo da sua localização exacta e riscos identificados durante a triagem. Para as actividades classificadas como Categoria B pela Direcção Provincial de Desenvolvimento Territorial e Ambiente (DPDTA)/ Serviços Provinciais de Ambiente (SPA) ou Risco Moderado segundo a NAS1, a Equipe dos especialistas ambientais e sociais deve preparar Termos de Referência para a contratação de um consultor independente para realizar o Estudo Ambiental Simplificado (EAS), que deve incluir o PGAS. Em Moçambique, apenas consultores licenciados pela Autoridade de Avaliação Ambiental (MTA) podem realizar estudos de avaliação ambiental (Art. 23 - decreto 54/2015).

Os Termos de Referência devem levar em consideração os possíveis impactos e riscos identificados na Lista de Verificação de Triagem e no capítulo 6 deste QGAS, e deve conter os requisitos apresentados no nº 2 do Artigo 12 do Decreto 54/2015. A estrutura e o conteúdo do EAS devem estar de acordo com os requisitos detalhados no nº 3 do Artigo 12 do Decreto Nº54/2015. O Processo de Participação Pública seguirá a Directiva Geral do Processo de Participação Pública (Diploma Ministerial nº 130/2006).

Os Termos de Referência para a EAS bem como o relatório do EAS devem cumprir com os requisitos do Banco Mundial e devem ser submetidos ao especialista ambiental e social do Banco Mundial para análise e emissão de um parecer favorável antes da submissão às autoridades ambientais. O Empreiteiro deve demonstrar conformidade com o PGAS, que será incluído nos documentos de licitação e no contrato. O projecto só será iniciado após o pagamento da taxa de licenciamento ambiental e a emissão da licença ambiental para construção.

Manual de Boas Práticas de Gestão Ambiental e Social

O Manual de Boas Práticas de Gestão Ambiental e Social (ver anexo IV) contém uma compilação de medidas básicas de mitigação ambiental e social a serem implementadas durante a construção e operação de um subprojecto classificado na triagem como de baixo risco e como de Categoria C pela Autoridade Ambiental. Este instrumento será adaptado pelo PMUAMM para cada subprojecto, com uma introdução que sublinha os impactos potenciais identificados e inclui qualquer medida de mitigação adicional necessária. Serão consideradas as directrizes gerais e específicas em matéria de ambiente, saúde e segurança. Antes de ser submetido à Autoridade Ambiental para aprovação, o MBPAS será enviado ao BM para não objecção. O MBPAS elaborado pelo PMUAMM será incluído nos Documentos de Concurso para obras de construção civil e será anexado ao Contrato, bem como o Código de Conduta do Empreiteiro.

7.5 INTEGRAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DO QAS NA LICITAÇÃO E CONTRATO DE EXECUÇÃO

Os Instrumentos de Gestão Ambiental e Social descritos acima fornecerão a base para a preparação dos requisitos Ambientais, Sociais, de Saúde e Segurança (SSMS) a serem incluídos nos Documentos de Licitação de Obras, conforme o Documento Padrão de Aquisição do BM, com exemplo, as Diretrizes Gerais de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Grupo Banco Mundial e Notas de Boas Práticas (Abordagem da Violência Baseada no Género, Segurança Rodoviária, Não Discriminação e Deficiência, Avaliação e Gestão dos Riscos e Impactos Adversos nas Comunidades e Influxo de Trabalho, Não Discriminação por Orientação Sexual e Identidade de Género e Avaliação e Gestão dos Impactos Cumulativos), que o projecto deve considerar (https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/sustainability-at-ifc/policies-standards/ehs-guidelines).

O PGAS ou o Guia de Boas Práticas será anexado aos Documentos de Licitação, bem como um modelo com as cláusulas de Saúde e Segurança que devem ser incluídas no Código de Conduta do licitante. Os Termos de Referência para Obras especificarão a necessidade de abordar as medidas de Saúde, Segurança e Meio Ambiente /SSMA)

contidas nesses documentos. A responsabilidade de elaborar o código de conduta de SSMA do empreiteiro será do próprio empreiteiro, e será aplicado a todos os seus subempreiteiros e os seus trabalhadores.

Este código deverá ser submetido a UCP, conforme aplicável, para aprovação assim que o empreiteiro for selecionado. O Anexo VIII fornece um conjunto das cláusulas contratuais recomendadas a serem incluídas nos contratos do contratado. Os documentos que se seguem devem ser anexados ao contrato após a selecção do subprojecto:

- **Plano de Gestão Ambiental, Social, Saúde e Segurança (PGASSS) do subprojecto Aprovado:** O Concorrente deverá enviar Planos de Gestão de SSMA bem como o respectivo plano de execução/implementação para gerir os principais riscos ambientais, sociais, de saúde e segurança, incluindo um Plano de gestão de tráfego para garantir a segurança das comunidades locais em relação ao tráfego resultante das obras; um plano de protecção de recursos hídricos para evitar a contaminação da água potável; uma protecção contra biodiversidade e uma estratégia para obter consentimentos / permissões antes do início de trabalhos relevantes, como abrir uma pedreira ou uma cova de empréstimo.
- **Código de Conduta de VBG/EAS/AS do subprojecto aprovado:** O Concorrente deverá enviar seu Código de Conduta que se aplicará ao projecto, para informar e prevenir a ocorrência de casos de VBG/EAS/AS, nos termos do contrato. Igualmente, o CoC ira gerir os riscos associados ao afluxo de trabalho, disseminação de doenças transmissíveis, assédio sexual, violência de gênero, envolvimento sexual com **menores**, comportamento e crime ilícitos e manutenção de um ambiente seguro, entre outros identificados pelo contratado. O Concorrente deverá detalhar como este Código de Conduta será implementado, incluindo como será introduzido nas condições de emprego / contratação, que formações será fornecido, como será monitorado e como o Empreiteiro se propõe a resolver quaisquer violações.

Uma vez que o projecto ira financiar diferentes actividades, em locais com escala e sensibilidade variadas ou ainda, em áreas com densidade populacional variada, após a triagem ambiental e social destes, a equipa dos especialistas ambientais e sociais em função dos resultados do processo de triagem ira propor a elaboração de outros planos, listados abaixo. Os detalhes referentes ao prazo de execução, estão dispostos no PCAS e são inescrupulosamente da responsabilidade da UCP, UTs e Contratadas.

- Plano de Ação e Resposta a VBG/EAS/AS, com inclusão de Gênero e Grupos Vulneráveis.
- Planos de Gestão de Saúde e Segurança Comunitária.
- Plano de Engajamento das Partes Interessadas.
- Procedimentos de Segurança e Saúde Ocupacional.
- Código de Conduta.
- Mecanismo de Diálogo e Reclamações.
- Diretrizes Gerais para o Pessoal de Segurança.

- Plano de Gestão de Resíduos e Materiais Perigosos.
- Directriz Gerais sobre Trânsito e Segurança Rodoviária.
- Plano de Resposta a Emergência.
- Procedimento de Mão-de-Obra.
- Plano de Gestão de Tráfego.

7.6 SUPERVISÃO E MONITORIA AMBIENTAL E SOCIAL

Arranjos institucionais adequados, sistemas e recursos serão colocados em prática para monitoria do QGAS. O objectivo da monitoria e inspecção é garantir que as actividades das subcomponentes cumpram os planos e procedimentos estabelecidos no QGAS, através da medição da taxa de sucesso das actividades, determinação da eficiência das intervenções nos impactos negativos, determinação da necessidade de incorporação de outras intervenções e a determinação da necessidade de extensão da monitoria em outros elementos do projecto. Cabe à UCP, a responsabilidade da realização das monitorias e actividades de inspecção, relacionada com o projecto e a implementação, conforme estabelecido neste QGAS, bem como o PEPI e MDR. O Coordenador da UCP será globalmente responsável pela implementação das medidas de mitigação ambiental e social, bem como pela monitoria e inspecções para conformidade.

A monitoria ambiental e social durante a implementação dos subprojectos deve conter informações sobre os principais aspectos ambientais e sociais dos subprojectos, seu impacto no meio ambiente, as consequências sociais dos impactos e a eficácia das medidas tomadas para mitigar as consequências. A monitoria será realizada por especialistas ambientais e sociais da UCP, e técnicos ou especialistas do Ministério da Terra e Ambiente (MTA). O objectivo da monitoria é verificar os principais pontos de conformidade com o QGAS e PGASs específicos dos subprojectos, o progresso da implementação, o escopo das consultas públicas e a participação das comunidades locais. A lista de verificação padrão será usada para o relatório.

O Banco Mundial irá igualmente supervisionar e avaliar o desempenho ambiental e social por meio da revisão dos relatórios de monitoria trimestrais e por meio de visitas regulares ao local. A frequência será determinada pela necessidade, mas espera-se que seja mais frequente nas fases iniciais da implementação do projecto. O MDR ajudará ainda mais a rastrear reclamações e a eficácia das intervenções, incluindo aquelas com impactos ambientais e sociais. Anualmente e no final do projecto, uma auditoria independente deve ser realizada para monitorar a situação dos aspectos ambientais, sociais e de saúde e segurança do projecto. As auditorias são necessárias

para garantir que: (i) o QGAS foi devidamente implementado e (ii) as medidas de mitigação são identificadas em PGASs específicos do subprojecto e implementadas em conformidade. A auditoria será capaz de identificar quaisquer alterações ao QGAS para melhorar sua eficácia.

A supervisão do EIAS/PGAS, juntamente com outros aspectos do projecto, incluirá monitoria, avaliação e elaboração de relatórios para alcançar, entre outros, os seguintes objectivos:

- Determinar se o projecto está sendo realizado em conformidade com a NAS e acordos legais.
- Identificar problemas à medida que surgem durante a implementação e recomendar meios para resolvê-los.
- Recomendar mudanças no conceito / design do projecto, conforme apropriado, à medida que o projecto evolui ou as circunstâncias mudam.
- Identificar os principais riscos para projetar a sustentabilidade e recomendar estratégias apropriadas de gestão de riscos.

Plano da Monitoria

A implementação de medidas de mitigação ambiental e social é monitorada pelos especialistas ambientais e sociais da UCP (incluindo UTs). O sistema de monitoria ambiental e social começa, desde as fases de preparação e implementação da concessão até a fase de operação, a fim de prevenir os impactos negativos do projecto e garantir a eficácia das medidas de mitigação. Este sistema ajuda o Banco Mundial e o projecto, a avaliar o sucesso da mitigação como parte da supervisão do projecto e permite tomar uma acção quando necessário. O sistema de monitorização fornece assistência técnica e supervisão quando necessário, detecção precoce das condições relacionadas às medidas de mitigação, acompanha os resultados da mitigação e fornece informações sobre o andamento do projecto.

A monitoria ambiental e social a ser implementada pela UCP (incluindo as UTs) deve fornecer informações sobre os principais aspectos ambientais e sociais dos subprojectos, particularmente nos impactos ambientais e sociais e a eficácia das medidas de mitigação, especificadas nos respectivos PGASs específicos do subprojecto. Essas informações permitem que a UCP (incluindo as UTs) avalie o sucesso da mitigação como parte da supervisão do projecto e permite que acções correctivas sejam implementadas, quando necessário. A este respeito, o Plano de Monitorização identifica os objectivos de monitoria e especifica o tipo de monitorização e sua ligação com os impactos e medidas de mitigação.

Especificamente, a secção de monitoria do PGAS fornece: (a) uma descrição específica e detalhes técnicos das medidas de monitorização, incluindo os parâmetros a serem medidos, métodos a serem usados, locais de amostragem, frequência das medições; e, (b) procedimentos de monitoria e relatório para: (i) garantir a detecção precoce de condições que requerem medidas de mitigação específicas, e (ii) fornecer informações sobre o progresso e os resultados da mitigação.

Responsabilidades da Monitoria

O desempenho ambiental do projecto deve ser monitorado, documentado e relatado regularmente. No caso de dados de monitorização instrumental, os registos originais dos resultados da monitoria ambiental instrumental, exigido também devem ser apresentados em um arquivo separado para registos.

Para os subprojectos que exigirem a preparação de PGASs, recomenda-se que os beneficiários, com a assistência dos especialistas ambientais e sociais do projecto, desenvolvam uma lista de verificação para inspeções locais antes e durante a implementação dos subprojectos. A lista de verificação deve conter uma lista das medidas de mitigação a serem implementadas nos locais, o estado de sua implementação e algumas explicações sobre o estado de implementação, conforme necessário.

Trimestralmente, os beneficiários apresentarão relatórios curtos sobre a implementação do PGAS a UCP do projecto. A lista de medidas que são verificadas pelos especialistas ambientais e sociais da UCP, quando visitarem o local deve corresponder às medidas especificadas nos respectivos PGASs específicos do subprojecto. Com base nos relatórios recebidos dos donatários, a UCP preparará um relatório anual sobre a implementação do QGAS e do PGAS, que será uma parte integrante dos relatórios de progresso a serem submetidos ao Banco Mundial. As secções de monitorização do PGAS específico do subprojecto refletirão:

- Detalhes da metodologia de monitorização, incluindo parâmetros a serem medidos.
- Procedimentos de monitorização e relatório: para (i) garantir a identificação precoce das condições que requerem medidas de mitigação; e (ii) fornecer informações sobre o progresso e resultados de mitigação.

Se quaisquer problemas identificados pela monitoria ambiental e social, o Planos de Acção Correctiva (PAC) deve ser desenvolvido. O PAC deve conter informações sobre um subprojecto, status das obras físicas, tipos de impacto e a avaliação dos impactos ambientais e sociais observados e medidas de mitigação propostas (se necessário, além das especificadas pelos respectivos PGASs). O PAC deve ser preparado pelo beneficiário do subprojecto e aprovado pela UCP. A UCP do projecto, sendo responsável por relatórios ambientais e sociais para o Banco Mundial, irá:

- Registrar e manter os resultados da supervisão e monitoria do projecto ao longo da vida do projecto. Ele apresentará relatórios de progresso resumidos sobre a implementação do QGAS / PGAS e os aspectos ambientais e sociais dos subprojectos semestralmente ao Banco Mundial. Isso incluirá atualizações sobre quaisquer reclamações / comentários recebidos, durante o período do relatório, e sobre como eles foram tratados.
- Preparar relatórios semestrais sobre o progresso da implementação das disposições do QGAS e medidas propostas pelos PGASs específicos do subprojecto.

- De acordo com o PEPI, informar regularmente as partes interessadas sobre o status da implementação do projecto e o desempenho ambiental e social do projecto.

Cronograma e Responsabilidade da Monitoria

Um plano de supervisão ambiental apropriado será desenvolvido com o objectivo de garantir a implementação bem-sucedida do PGAS. A monitoria do projecto seguirá o seguinte cronograma, funções e responsabilidades.

Mensalmente ou Conforme Necessário

A extensão da Unidade de Implementação do Projecto a nível municipal ou distrital em colaboração com as autoridades relevantes, será responsável por visitar regularmente os locais dos subprojectos para monitorar a conformidade das medidas de mitigação estabelecidas no QGAS e nos planos de gestão associados à actividade. A monitoria da conformidade compreende a inspeção no local das actividades de construção para verificar se as medidas apresentadas no PGAS e incluídas nas cláusulas contratuais estão sendo implementadas. Esse tipo de monitoria é semelhante às tarefas normais de supervisão técnica, garantindo que o Empreiteiro alcance os padrões e a qualidade do trabalho exigidos.

Trimestralmente

A equipe dos especialistas A&S monitorará a implementação das medidas de mitigação ambiental identificadas durante a aprovação do sub-projecto para determinar a situação de conformidade. Um relatório de monitoria deve ser emitido após a visita ao local e o empreiteiro deve ser informado sobre qualquer desvio identificado. O relatório de auditoria trimestral deve ser submetido ao Banco Mundial.

Os relatórios trimestrais fornecem atualizações breves sobre actividades relacionadas a questões ambientais e sociais, identificadas na triagem; acções de mitigação realizadas; capacitação implementada; partes interessadas envolvidas; resultados de EIAs e PGASs específicos do local de actividade; não conformidade com PGAS ou QGAS; e eles sinalizarão possíveis desafios e permitirão ajustes imediatos e assistência na implementação do QGAS, incluindo o MDR.

Anualmente

A UCP desenvolverá uma avaliação global do desempenho do subprojecto no tocante a Gestão Ambiental, social, saúde e segurança como parte do programa geral de monitoria do Projecto. Um relatório anual de monitoria deve ser submetido à agência responsável pela execução e ao Banco Mundial com o objectivo de: (i) fornecer o registo das transações entre o projecto e subprojecto; (ii) registo de experiências e problemas que ocorrem ano a ano em todo o projecto, que pode ser usado para identificar dificuldades e melhorar o desempenho; e (iii) Informações práticas para realizar uma revisão anual. O Anexo X fornece conteúdo recomendado para o relatório anual.

Além disso, a UCP fornecerá uma revisão anual da implementação do QGAS com o objectivo de: (a) avaliar o desempenho do projecto em conformidade com os procedimentos do QGAS, aprender lições e melhorar o desempenho futuro; e (b) avaliar a ocorrência e o potencial de impactos cumulativos devido às actividades financiadas pelo projecto. Além disso, os dados do MDR serão analisados e apresentados. Esses relatórios serão a principal fonte de informação para as missões de supervisão do Banco Mundial e autoridades nacionais, conforme necessário.

Auditorias de Meio-Termo

Uma auditoria ambiental e social independente de meio-termo será realizada. A equipe de auditoria reportará à Coordenação do Projecto e ao BM, que liderará a implementação de quaisquer medidas corretivas necessárias. Essa auditoria garantirá que (i) o QGAS e instrumentos de gestão ambiental e social estão sendo implementados adequadamente, (ii) as medidas de mitigação estão sendo identificadas e implementadas.

A auditoria será capaz de identificar as alterações que o QGAS deve sofrer para melhorar sua eficácia. Também fornecerá um forte incentivo ao projecto para garantir que o QGAS seja implementado e que os PGAS individuais sejam desenvolvidos e implementados

Indicadores de Monitoria Ambiental e Social

A equipe dos especialistas A&S do projecto deve considerar os indicadores ambientais e sociais que requerem medição de acordo com a ficha de triagem do subprojecto bem como o PGAS específico. Uma lista de propostas iniciais é fornecida abaixo. Usando essa lista de critérios, um conjunto de indicadores pode ser integrado a partir dos formulários de triagem usados no processo de aprovação do subprojecto; isso garantirá flexibilidade no estágio de concepção do projecto, integração de considerações de monitoria ao longo do ciclo do projecto, bem como uma abordagem participativa do monitoria ambiental e social.

As principais questões a serem consideradas no monitoria de subprojectos incluem: o monitoria de parâmetros de qualidade da água; áreas perturbadas; saúde; e influxo populacional; nível de consciência ambiental entre os trabalhadores do empreiteiro; numero e tipo de incidentes de saúde, segurança e ambiente; reclamações da comunidade e capacidade de resposta; reclamações da massa laboral do empreiteiro e capacidade de resposta; caso de VBG/EAS/AS; casos de assédio sexual reportados; acidentes de trânsito na comunidade; Multas aplicadas; pessoas afectadas pela aquisição de terra do subprojecto; etc. Monitoria e vigilância de micro-subprojectos ocorrerão em uma base de "verificação no local". As verificações no local consistem em confirmar o estabelecimento de medidas de mitigação. Sugere-se não colectar grandes quantidades de dados, mas basear o monitoria nas observações dos técnicos do projecto e das partes afectadas para determinar as tendências nos indicadores. Os indicadores para monitorar o processo de participação envolvido nas actividades do projecto são:

- Número e percentagem de famílias afectadas consultadas durante a fase de planeamento.

- Nível de participação das pessoas afectadas na tomada de decisão.
- Nível de entendimento dos impactos e mitigação do projecto pelas partes.
- Eficácia das autoridades locais na tomada de decisões.
- Frequência e qualidade das reuniões com os afectados.
- Grau de envolvimento de mulheres ou grupos desfavorecidos nas discussões.
- Número de reclamações levantadas e tratadas pelo projecto.

Recomenda-se que todos os parâmetros ambientais mencionados acima sejam monitorados durante as etapas de implementação e operação e quaisquer impactos devem ser mitigados, assim que possível (Vide abaixo a tabela 15), com detalhes dos indicadores de monitoria). Os subprojectos e a UCP devem monitorar diariamente, e durante o monitoria, quando quaisquer impactos significativos forem detectados, o monitoria a equipe deve se reunir e resolver o problema. Todos os membros da equipe devem manter.

Tabela 15: Parâmetros ambientais de monitoria

QUESTÃO	MÉTODO DE MONITORIA	ÁREAS DE PREOCUPAÇÃO	INDICADOR POSITIVO	FREQUÊNCIA	AGÊNCIA RESPONSÁVEL NO TERRENO
Solos	<ul style="list-style-type: none"> Os técnicos devem fazer uma inspeção das actividades de movimentação de terra, e garantir que os taludes sejam devidamente estabilizados. Assim que a actividade estiver concluída, a UCP deve monitorar as medidas de restauração implementadas pela Contratada, como a revegetação. 	<ul style="list-style-type: none"> Erosão do solo. Actividades de conservação. Gestão de Rangelands. 	<ul style="list-style-type: none"> Ausência de riachos, ravinas ou outras características de erosão do solo. 	Mensalmente	<ul style="list-style-type: none"> UCP UTs
Vegetação	<ul style="list-style-type: none"> Os subprojectos devem garantir somente a limpeza da área identificada para o trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> Área afectada com limpeza do projecto e perturbação dos animais. Flora e fauna. 	<ul style="list-style-type: none"> Nenhuma vegetação desnecessária deve ser limpa. 	Mensalmente	<ul style="list-style-type: none"> UCP UTs.
Ruído	<ul style="list-style-type: none"> A monitoria de ruído deve ser realizada em uma base ad-hoc pelos técnicos ambientais ou especialistas da UCP para estabelecer os níveis de ruído nas áreas de trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> Níveis de ruído. 	<ul style="list-style-type: none"> Os níveis de ruído no receptor sensível mais próximo seriam mantidos no mínimo. 	Mensalmente	<ul style="list-style-type: none"> UCP UTs.

Recursos Hídricos	<ul style="list-style-type: none"> Os recursos hídricos devem ser bem administrados. O Subprojecto deve testar a qualidade da água dos furos na área para verificar a adequação para consumo humano. 	<ul style="list-style-type: none"> Cursos de água e represas. Qualidade da água de superfície. Qualidade da Água Subterrânea. Distâncias recomendadas de cursos de água. 	<ul style="list-style-type: none"> Água disponibilizada para questões ambientais. Poluição dos recursos hídricos monitorada / detectada precocemente e medidas corretivas tomadas a tempo. Testes de poluição da água a serem realizados. 	Mensalmente	<ul style="list-style-type: none"> UCP UTs.
Panorama Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> A UCP deve fazer uma inspeção visual das obras de terraplenagem para garantir que não haja escavação excessiva. A triagem temporária pode ser apropriada em alguns casos. 	<ul style="list-style-type: none"> Intrusões visuais. Estética. 	<ul style="list-style-type: none"> Alteração da paisagem reduzida ao mínimo. 	Mensalmente	<ul style="list-style-type: none"> UCP UTs.
Reclamações	<ul style="list-style-type: none"> A UCP deve fiscalizar o registo das reclamações feitas pelos moradores locais, a ser mantido pelas UTs do projectos, e deve verificar se as ações são tomadas rapidamente e se o número de reclamações não aumenta significativamente. UCP deverá igualmente monitorar o número de reclamações ligadas a 	<ul style="list-style-type: none"> Reclamações 	<ul style="list-style-type: none"> O número de reclamações diminui. Evolução ou diminuição do número de reclamações relativas a Exploração e Abuso Sexual e Assédio Sexual (EAS/AS, em relação ao número total de reclamações 	Mensalmente Trimestralmente	<ul style="list-style-type: none"> UCP UTs

	Exploração e Abuso Sexual e Assédio Sexual (EAS/AS.		apresentadas num determinado período.		
Governança Local	<ul style="list-style-type: none"> • As autoridades locais devem garantir a seguinte conformidade com o desenho do projecto: • Oportunidades de emprego e recrutamento são transparentes. • A alocação de terreno é ao mar. • Os valores culturais são respeitados. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alocações de terras. • Questões socioculturais. • Governança local. • Aspectos sociais. • Direitos à terra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Disputas por terras reduzidas. • A cooperação da liderança local é garantida. • Moradores empregados nos projectos. 	Mensalmente	<ul style="list-style-type: none"> • UCP • UTs
Saúde	<ul style="list-style-type: none"> • A UCP deve garantir que as campanhas de educação e conscientização sejam implementadas. As autoridades locais, deve realizar campanhas de conscientização sobre doenças relacionadas aos animais, doenças transmitidas pela água e realizar métodos de controle de vectores, como a pulverização regular de locais de reprodução em potencial (tanques). 	<ul style="list-style-type: none"> • Saúde pública. • Certifique-se de que água estagnada seja borrifada para destruir as larvas do mosquito. • Gestão de resíduos nos locais do subprojecto. • Surto de doença devido à concentração de pessoas nos locais do Subprojecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Redução do número de casos de doenças como gripe aviária, febre aftosa, doenças relacionadas a AIDS / DST registados em hospital e clínica médica • Redução do número de doenças como a malária e cólera. 	Programa funcionando perfeitamente.	<ul style="list-style-type: none"> • UCP • UTs

		<ul style="list-style-type: none"> • Surto de doenças devido à poluição de poeira e água. • Controle e manejo de diversas doenças animais. 			
Arqueologia	<ul style="list-style-type: none"> • Devem ser tomadas providências para permitir que os arqueólogos estejam presentes no local durante os períodos de escavação, se assim o desejarem. A UCP deve inspecionar todas as escavações e, onde forem encontrados vestígios arqueológicos, o trabalho deve parar até que a UCP dê autorização para prosseguir. A UCP deve entrar em contato com as autoridades do museu no caso de uma descoberta arqueológica significativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Descobertas arqueológicas 	<ul style="list-style-type: none"> • Vestígios arqueológicos não escavados, perturbados ou destruídos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mensalmente 	<ul style="list-style-type: none"> • Departamento de Cultura. • UCP • UTs
Energia	<ul style="list-style-type: none"> • O Desenvolvedor deve inspecionar as disposições feitas pela Contratada para fornecer energia à força de trabalho e garantir que a lenha não esteja sendo colectada. O Departamento de Meio Ambiente deve fazer cumprir a 	<ul style="list-style-type: none"> • Tipos de fontes de energia utilizadas no projecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Energia fornecida por gerador elétrico ou outra fonte adequadamente. • Desmatamento e erosão resultante 	<ul style="list-style-type: none"> • Mensalmente 	<ul style="list-style-type: none"> • UCP • UTs

	<p>legislação que proíbe o corte de árvores.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O Departamento Ambiental, UCP e liderança local (cultural e política) devem sensibilizar os trabalhadores contra o corte de árvores. 		controlados e reduzidos.		
Poluição do ar	<ul style="list-style-type: none"> • As observações devem ser feitas sobre o nível de poeira gerado durante a implantação da actividade agropecuária pelo técnico ambiental do subprojecto ou UCP. • Umedecimento deve ser realizado se os níveis forem inaceitáveis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Níveis de emissões de poeira 	<ul style="list-style-type: none"> • A deposição de poeira nas superfícies deve diminuir com o aumento do amortecimento. 	Mensalmente	<ul style="list-style-type: none"> • UCP • UTs

7.7 RELATÓRIO DE EMERGÊNCIA

O reporte dos incidentes do PMUAMM terá como base as Ferramentas de Relatório de Incidentes Sociais e Ambientais (ESIRT) do Banco Mundial. As disposições da ferramenta devem ser respeitadas pelas partes envolvidas, particularmente quando surgirem questões de riscos de acidente ou incidente, ou dentro de instalações ou sites associados ao projecto. Nessa ordem de ideias, o PMUAMM deve garantir que os contratos e códigos de conduta das contratadas (empreiteiros e outros) do projecto sejam incorporados como requisitos, a elaboração e submissão de relatório de acidente ou incidente para o UCP, permitindo que o PMUAMM tenha as informações necessárias exigidas para atender aos requisitos BM.

Assim, quando um incidente ou acidente ocorre no local de trabalho, precisa ser imediatamente relatado ao UCP, de modo com que o PMUAMM reporte com urgência ao Banco. O UCP ao receber o relatório deve garantir que:

- O Empreiteiro toma todas as medidas necessárias para garantir a segurança dos trabalhadores e da comunidade, bem como fornece atendimento imediato.
- As ações são tomadas para lidar com as consequências imediatas dos impactos do incidente.
- As medidas de mitigação são implementadas para evitar futuros incidentes semelhantes.

Para incidentes e acidentes ambientais ou sociais, os especialistas ambientais e sociais da UCP e UTs, devem receber o relatório com detalhes do incidente ou acidente ambiental ou social (por exemplo, fatalidades, incidentes com perda de tempo, derramamentos ambientais, etc.) dentro de 48 horas, por sua vez, a UCP ou UTs irá também reportar dentro de 48 horas ao Banco Mundial. Por outro lado, a UCP apresentará um relatório de incidente ou acidente, incluindo ACR (Análise da Causa Raiz), precauções e medidas de compensação tomadas no prazo de 30 dias úteis. Para todos os incidentes graves e graves, o UCP deve preparar um Relatório de Incidente, incorporando as seguintes informações:

- Classificação de Incidente Preliminar (ou seja, Grave / Grave).
- Tipo incidente.
- Descrição dos acidentes.
- Data e local do incidente.
- As condições ou circunstâncias em que ocorreu o incidente (se conhecido).
- Estágio de atendimento do incidente.
- Gravidade dos acidentes (perda de vida ou dano grave envolvido).
- Acções tomadas pela Contratada até o momento.

8. CAPACIDADE INSTITUCIONAL PARA A IMPLEMENTAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DO QGAS

A AMM (instituição subordinada do MTC) será agência líder responsável pela coordenação geral e implementação do projecto, com responsabilidade em assegurar a avaliação e gestão adequada dos riscos e impactos ambientais e sociais de todos os subprojectos, por forma a garantir que sejam sustentáveis em termos ambientais e sociais.

Constatou-se que o país avançou consideravelmente nos processos institucionais, legais e regulatórios relacionados às questões de gestão ambiental e social. No entanto, a coordenação e a aplicação da lei continuam a ser um sério desafio.

A avaliação institucional e as necessidades de capacitação para o projecto foi realizada em estreita colaboração com MTC para garantir a implementação bem-sucedida do PMUAMM. No entanto, para garantir a implementação foi conferida ao projecto uma UCP a nível da AMT para coordenação geral do projecto, bem como UTs, a nível da AMT e municipal para realizar o processo de implementação, monitoramento e avaliação dos instrumentos ambientais e sociais ao nível do ESMF e do subprojeto.

O Projeto contratará pessoal adicional para a implementação do Projeto, da seguinte forma para garantir a coordenação, gestão, implementação e monitoramento eficazes do QGAS e outros instrumentos ambientais e sociais para atingir as metas do projeto, conforme estipulado nos TdR:

- Nível da Unidade de Coordenação do Projecto (UCP - UT1)
 - Um (1) Especialista Ambiental.
 - Um (1) Especialista Social e de Reassentamento.
 - Um (1) Especialista VBG/EAS/AS.
 - Um (1) Engenheiro de Construção (Especialista Rodoviário).
 - Um (1) Especialista em Saúde e Segurança (Especialista em Segurança Rodoviária).
 - Um (1) Especialista em Comunicação (produção e gestão de campanhas de segurança rodoviária).

- Nível das Unidades Técnicas (UT2 e UT3)
 - Dois (2) Especialista Ambiental.
 - Dois (2) Especialista Social e de Reassentamento.
 - Dois (2) Especialista VBG/EAS/AS.
 - Dois (2) Especialista em Saúde e Segurança.

O MTC deverá construir capacidades em matéria de reassentamento, recrutando pessoal adequado, necessitará de apoio técnico para supervisionar a conservação do património cultural, gestão de mão-de-obra, saúde da comunidade e segurança, gestão de riscos de VBG/EAS/AS bem como aspectos de higiene e segurança. Estas recomendações devem ser acompanhadas pelo estabelecimento de uma Unidade A&S e de Reassentamento com pessoal adequado para supervisionar a implementação dos aspectos A&S.

8.1 ACORDOS INSTITUCIONAIS

As questões relativamente complexas a serem abordadas requerem um arranjo institucional bem elaborado para conduzir os processos de avaliação de impacto ambiental e social, reassentamento e licenciamento ambiental. Na busca de respostas eficazes esse arranjo poderá nem sempre coincidir com o que está legislado, como é o caso de manter a recepção, revisão e aprovação dos EIAS e PGAS ao abrigo deste projecto. As seguintes instituições foram envolvidas e continuarão a ser envolvidas na implementação, monitorização e avaliação dos EIAS e PGAS:

- Entidades de nível central:
 - UCP como principal promotor do projecto e em última análise dos subprojectos com impacto ambiental e social que precisam de ser avaliados e licenciados.
 - Ministério da Terra e Ambiente que por intermédio das suas principais direcções nacionais, i.e., as do (i) Ambiente, e Acção Climática; e (ii) Prevenção e Avaliação de Impacto Ambiental serão responsáveis pela avaliação de impactos e licenciamento ambiental dos subprojectos assim como pela observância dos requisitos da sua boa gestão em observância da legislação em vigor acerca destas matérias.
- Administrações dos Municípios/Autarquias e Distritais relevantes.
- Direcções provinciais relevantes, bem como serviços de representação do estado nas províncias.
- Comissões municipais de acompanhamento e supervisão dos projectos.
- As autoridades locais e comunidades.
- Entidades Públicas afectadas.
- Organizações da sociedade civil.
- O processo deve ser prático, embora devidamente inclusivo e participativo. Terão de ser claramente definidos e articulados os papéis e responsabilidades entre as várias partes. A distribuição geral de responsabilidades deve ser a seguinte:
- Comité de Pilotagem/Directivo do Projecto - composto por ministérios directamente ligados a actividades de projecto (Construção, Indústria, Transporte, Economia, Finanças, Comércio e Meio Ambiente) e com a

supervisão do MTA, supervisionará as actividades do projecto e o seu andamento:

- para fornecer orientação política e estratégica e facilitar a coordenação intersectorial das actividades que não são da responsabilidade directa do UCP.
 - propor o Plano de Acção e o orçamento do projecto para a UCP.
 - rever o relatório anual do projecto e fornecer a informação necessária para resolver os problemas identificados.
 - coordenar a gestão do projecto e os aspectos fiduciários de acordo com as normas e requisitos do Banco.
 - gerir o projecto com base nos documentos legais, o PAD (documento de avaliação do projecto), Acordo Legal e o Manual de Operações do Projecto (POM). A UCP dependerá das equipas das UTs, sediadas nos municípios e distrito. A UCP incluirá especialistas em construção civil, estradas, comunicações e A&S (meio ambiente e social), e um gestor de subsídios e um especialista técnico. Também estará incluído um especialista / equipe de monitoria e avaliação (M&A), um especialista e assistente sênior de aquisições, um especialista e assistente sênior de gestão financeira, dois contadores e outros cargos relevantes para projectos a serem determinados.
- Outras partes Interessadas: inclui doadores, ONGs, instituições financeiras, instituições de pesquisa, universidades e sector privado. Estes poderão participar de discussões estratégicas ao nível central, municipal e distrital, participariam de plataformas de diálogo público/privado e actividades de apoio.
 - Unidade de Coordenação de Projecto: esta vai supervisionar e implementar o projecto nas autoridades municipais e distritais, liderados pela AMT. Esta unidade vai incluir uma equipe descentralizada representando e reportando à UCP. As unidades técnicas irão mobilizar e convocar o Comitê Consultivo, compreendendo organizações da sociedade civil, representantes da comunidade empresarial local e de governos locais para assessorar / auxiliar os beneficiários potenciais do projecto e investimentos em infraestrutura. Serão organizados acordos e reuniões de cooperação entre o MTC e UTs para apoiar a implementação do projecto. Os especialistas de gestão ambiental e social da UCP estarão a cargo do processo de triagem dos subprojectos e assegurar que os respectivos documentos do QGAS do projecto, sejam elaborados, aprovados e implementados correctamente. As autoridades ambientais, como responsáveis pela avaliação de impacto ambiental, farão parte do conselho consultivo. As organizações da sociedade civil, representantes da comunidade empresarial local e de governos locais e outros farão parte do conselho consultivo para assessorar / auxiliar os beneficiários potenciais do projecto e investimentos em infraestrutura.
 - As Unidades Técnicas – estas irão assegurar que as actividades sejam integradas e harmonizadas na planificação e desenvolvimento, e irão trabalhar no sentido de reforçar a participação de todas as entidades envolvidas, garantindo que o processo seja facilitado e gerido de forma adequada.

A equipe de coordenação da UCP do projecto será baseada a nível central, a fim de ser capaz de interagir com os pontos focais de outras agências governamentais envolvidas no desenvolvimento do sector de transporte em Moçambique. Outras agências relevantes incluem o Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, Ministério dos Transportes e Comunicações, e Ministério da Terra e Ambiente, que supervisiona a conformidade ambiental dos projectos e aprova estudos ambientais.

8.2 CAPACITAÇÃO E FORMAÇÃO

O sucesso da implementação do Projecto dependerá, entre outros, da implementação efectiva das medidas de gestão ambiental e social delineadas nos instrumentos ambientais e sociais (QGAS, PEPI, QPR e PGMO) do projecto, e capacidades técnicas nas temáticas de avaliação e gestão de riscos e impactos ambientais e sociais por parte de todos os principais intervenientes.

Conforme apresentado na secção anterior, a implementação destes instrumentos ambientais e sociais (QGAS, PEPI, QPR e PGMO), requiere o envolvimento de diversos intervenientes, sendo essencial o devido alinhamento dos conceitos, princípios, diretrizes e procedimentos a implementar no âmbito do projecto.

Apesar de nos últimos anos ter havido progresso considerável nos processos institucionais, legais e regulamentares relacionados com a gestão ambiental e social em Moçambique. No entanto continua a haver capacidades limitadas nesta matéria, principalmente ao nível distrital.

Por se tratar de um projecto, cujo risco ambiental e social foi classificado em “Alto” se requer que o MTC proponha, adopte um programa de capacitação em gestão de risco ambiental e social que deverá incluir os temas propostos na tabela 17, abaixo. De salientar que, estratégia de capacitação proposta para o projecto, esta dividida em dois níveis (trabalhadores e comunidades), que encontra devidamente reflectida no PCAS que contém responsabilidades claras, especificas adstritas a cada uma das UTs incluído o cronograma da sua efetivação.

Tabela 16: Temas a ter em conta para os Formações e Capacitações

ITEM	MODULO	GRUPO-ALVO	MÉTODO DO ENVOLVIMENTO	RESPONSÁVEL	CUSTO ESTIMADO
1	<ul style="list-style-type: none"> • Normas Ambientais e Sociais. • QGAS, QPR, EIAS, PGAS, PAR, PGMO, e plano de desenvolvimento social a ser preparado com base na avaliação social. • Plano de Ação VBG/EAS/AS e Respectiva Mitigação de riscos VBG/EAS/AS. • Plano de resposta a emergências. • Protocolo de COVID-19. • Triagem Ambiental e Social dos Subprojetos. • Plano de Saúde e Segurança Ocupacional e Comunitária. • Plano de Segurança Viária e de Trânsito. • Procedimento de gestão de achados casuais. • Plano de Gestão de Resíduos e Materiais Perigosos. • Procedimento de Gestão de Mão-de-Obra. • Elaboração e implementação do PAR/CP. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comitê de Direção do PMUAMM. • Coordenador da UCP e UTs. • Especialistas da UCP e UTs. • Gestores da MTC. • Funcionários do MTC, envolvidos no projecto. • Gestores das administrações municipais e distritais. 	<p><i>Formações, Capacitações e Workshops</i></p>	<p>BM Consultores Independentes</p>	<p>USD 150.000,00</p>

ITEM	MODULO	GRUPO-ALVO	MÉTODO DO ENVOLVIMENTO	RESPONSÁVEL	CUSTO ESTIMADO
	<ul style="list-style-type: none"> Mecanismo de Diálogo e Reclamações (MDR). Gestão de Conflitos. 				
2	<ul style="list-style-type: none"> Conscientização e prevenção da Covid-19. Conscientização e prevenção da VBG/EAS/AS. MDR conforme descrito em PEPI/QGAS/EIAS/PGAS. Sensibilização para a segurança rodoviária. Medidas de gestão do afluxo de mão-de-obra. Procedimentos de resposta a emergências. Doenças transmissíveis/HIV e AIDS/DTSSs/. Conscientização e prevenção e questões de segurança e sua gestão 	<ul style="list-style-type: none"> Munícipes e residentes da comunidade 	<i>Formações e Capacitações</i>	UCP UTs	USD 70.000,00
					USD 220.000.00

9. CONSULTA PÚBLICA E PROCESSO DE DIVULGAÇÃO DOS INSTRUMENTOS

9.1 INTRODUÇÃO

As consultas públicas às PIAs relevantes do projecto são importantes em todas as etapas (concepção, implementação e desativação) do projecto, com maior atenção nas actividades de planeamento e triagem ambiental e social dos subprojectos. As consultas às PIAs, durante a preparação do QGAS, o plano para futuras consultas e a respectiva divulgação serão discutidos nas seções subseqüentes.

As consultas públicas às PIAs são requisitos nacionais e internacionais na concepção, implementação e desativação de qualquer projecto de desenvolvimento. No entanto, o objectivo das consultas públicas para divulgação do projecto e QGAS é colectar feedback, comentários e sugestões de diferentes PIAs, incluindo projectos afectados e partes interessadas.

Os instrumentos ambientais e sociais subseqüentes para subprojectos específicos no âmbito do projecto serão divulgados no País (através do site do MTC e AMT) e no site externo do Banco Mundial. As cópias dos instrumentos ambientais e sociais (QGAS, QPR e PEPI) serão disponibilizadas ao público em locais acessíveis em Português e Inglês, através do UCP.

9.2 OBJETIVO DA CONSULTA

Esta consulta fornece uma estrutura para alcançar o envolvimento efectivo das PIAs e promover uma maior conscientização e compreensão das questões, de modo que o projecto proposto seja realizado de forma eficaz, dentro de um orçamento e tempo especificados para a satisfação de todas as PIAs. Os principais objectivos das consultas são:

- Reunir as opiniões das PIAs sobre os programas e registar o nível de conscientização, atitudes e opiniões destas, em relação ao Projecto proposto.
- Fornecer informações a todas as PIAs do projecto sobre as actividades do projecto, impactos potenciais e respectivas medidas de melhoria e mitigação.
- Acomodar as preocupações das PIAs, durante a implementação do projecto.
- Estabelecer as implicações sociais do projecto nas diferentes PIAs.
- Manter os direitos de participação das PIAs contactadas com relação às políticas e projectos, que afectam seus meios de subsistência, de acordo com os requisitos da política nacional e do BM.

9.3 CONSULTA DAS PIAs NO PROJECTO

Com o surto e a disseminação da Pandemia da COVID-19, as pessoas foram aconselhadas ou impostas para exercer distanciamento social e, especificamente, para evitar reuniões públicas para prevenir e reduzir o risco de transmissão do vírus. Os países adoptaram várias medidas de restrições, algumas impondo restrições sobre reuniões públicas, aglomerações e movimento de pessoas, e outros aconselhando contra eventos de grupos públicos.

Ao mesmo tempo, o público em geral tornou-se cada vez mais consciente e preocupado com os riscos de transmissão, particularmente através de interações sociais em reuniões. O processo de consulta e divulgação do QGAS seguiu as orientações da Nota Técnica: *Public Consultations and Stakeholder Engagement in WB-supported operations when there are constraints on conducting public meetings*”, elaborada pelo Banco Mundial em Março de 2020.

Durante a preparação deste QGAS, foram realizadas reuniões de consulta sobre os instrumentos ambientais e sociais (QGAS, QPR e PEPI) do projecto na Área Metropolitana de Maputo (Município de Maputo, Município de Matola, Município de Boane e Distrito de Marracuene), com a participação de membros da administração municipal, incluindo representantes da administração distrital, autoridades locais, sociedade civil e sector privado.

As reuniões de consulta tiveram lugar de 14 a 29 de Dezembro de 2021²⁶, e dada à situação da pandemia do novo corona vírus e em cumprimento do Decreto Presidencial, que dentre outras disposições obriga ao isolamento social e veda aglomerações de pessoas, as reuniões de consulta foram realizadas respeitando o número máximo de participantes, excepto para alguns locais em que o número foi excedido e a equipa não teve outra alternativa, tendo privilegiado o distanciamento social de pelo menos 1, 5 metros entre os presentes. Mas para prevenir do Covid-19, todos os participantes foram obrigados a usar máscaras e a desinfecção de mãos com água e sabão e outros casos com álcool gel. A tabela 1 apresenta as datas das reuniões, locais e número de participantes.

²⁶ Vide a acta das reuniões e a lista de participantes constam do Anexo II.

Tabela 17: Lista das Consultas Públicas Realizadas

ITEM	ADMINISTRAÇÃO LOCAL (DISTRITO/MUNICÍPIO)	GRUPO-ALVO	LOCAL	DATA	Participantes		
					H	M	Total
1	Município de Matola	Sector Privado e ONGs, Instituições do Governo, Estrutura comunitária local e Público em geral	Sala de Reunião do Conselho Municipal de Matola	14/12/2021	20	5	25
2	Município de Maputo	Sector Privado e ONGs, Instituições do Governo, Estrutura comunitária local e Público em geral	Escola Secundária Força do Povo (Distrito Municipal KaMavota)	16/12/2021	36	19	55
3	Distrito de Marracuene	Sector Privado e ONGs, Instituições do Governo, Estrutura comunitária local e Público em geral	Sala de Reunião de SDAE de Marracuene	17/12/2021	23	4	27
4	Município de Boane	Sector Privado e ONGs, Instituições do Governo, Estrutura comunitária local e Público em geral	Sala de Reunião do Conselho Municipal de Boane	29/12/2021	23	6	29

De salientar que, uma vez que os PIAs conhecem melhor seus arredores econômicos, sociais e biofísicos, a consulta é útil na formulação de medidas de mitigação ambiental ou opções de reassentamento que equilibram as necessidades e capacidades das PIAs, com os requisitos técnicos das opções. No entanto, as PIAs do projecto devem ser continuamente consultadas pela Gestão do Projecto (incluindo supervisão e monitoria de pessoal) para identificar as próximas necessidades, restrições e prioridades e discutir as necessidades de sucesso / mobilidade, bem como os níveis e tipos de serviços necessários, ou que tipo de medidas corretivas ambientais precisam ser buscadas durante as diferentes fases da implementação do projecto.

9.4 CONSTATAÇÕES DAS CONSULTAS PÚBLICAS

Durante o processo das consultas com várias PIAs foi possível observar as seguintes constatações do processo da consulta pública foram:

- A satisfação das PIAs – esta constatação associa-se ao processo de envolvimento das PIAs na fase de preparação do projecto. De forma unanime mostraram que a estratégia do projecto, constitui um elemento diferenciador em relação aos outros projectos.
- A participação activa das mulheres nas consultas comunitária – esta constatação é fundamentada pelo número de mulheres nas reuniões, bem como a abertura nas contribuições valiosas para o projecto.
- A participação dos idosos nas reuniões de consulta – esta fundamenta-se pela participação dos idosos nas consultas, bem como as contribuições voltadas com a transmissão das experiências vividas e seus conhecimentos em relação a disposição de infraestruturas rodoviárias na AMM.
- Mecanismo de Diálogo e Reclamações – esta fundamenta-se pela disponibilização de um mecanismo específico do projecto que servira de base para diálogo e apresentação das reclamações.
- Reassentamento – esta fundamenta-se pelas contribuições dos participantes no tocante ao processo de reassentamento, que tem sido uma experiência desgastante em outros projectos. De forma unanime, as PIAs solicitaram que a prática não fosse repetida neste projecto).

9.5 CONCLUSÕES DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS

- Durante as consultas com várias PIAs, os participantes indicaram que estão dispostos a apoiar o projecto, uma vez que oferece vários benefícios para os membros da comunidade dentro e ao redor da área do projecto. As PIAs apreciaram a importância do PMUAMM, visto que contribui para a melhorar e facilitar a mobilidade e acessibilidade ao longo do corredor seleccionado na Área Metropolitana de Maputo. Os beneficiários consultados e respectivas partes interessadas, incluindo os membros da comunidade, fizeram as seguintes recomendações / sugestões: projecto - O retorno positivo das PIAs relativamente ao facto de terem sido consultados na fase de preparação, para as PIAs é algo positivo e diferenciador em relação aos outros projectos, e esperam que as consultas de facto aconteçam nas outras fases do projecto, inclusive na fase de desenho dos subprojectos. Mas também agradecem ao governo pelo facto de preocupar-se com a mobilidade urbana visto que é um assunto muito sério na AMM.
- Desenho do Projecto- Houve contribuições acerca das questões arquitetónicas do projecto, como é o caso da inclusão de algumas rotas como alimentadores, adição de paragens no sistema e referiu-se à acessibilidade das pessoas com deficiência na

construção das infraestruturas no projecto em si, no que tange a existência de locais propícios para este grupo com necessidade especial.

- Benefício Directos do Projecto – O projecto foi caracterizado como de relevo, pois tratará benefícios de mobilidade em todo troço abrangido pelo projecto (Maputo província, cidade, Boane e Marracuene). A comunidade está satisfeita com o projecto e principalmente com a inclusão dos pareceres deles no projecto e salientaram que não pode ser como outros projectos onde mesmo sendo feito as consultas a ideia inicial do projecto é que conta.
- Potenciais impactos ambientais e sociais: O primeiro impacto social que deve ser acautelado é o de desenvolvimento humano, pois muitos projectos não contemplam este aspecto, não respeitam esta questão. Mas também foram deixadas considerações sobre alastramento de estradas, construção de valas de drenagem para evitar vários danos no ambiente e na estrutura ou resistência da própria estrada.
- Reassentamento: os intervenientes, principalmente ao nível comunitário, revelaram-se preocupados em relação às condições do reassentamento que será adoptado, por isso a necessidade de se fazer um trabalho de base, através de entrevista e outros métodos científicos de análise para perceber da comunidade base o quão importante este projecto é para eles e se é viável ou não. Portanto ele tem noção que serão eles que vão perder as suas machambas, residências e outros bem importante, o que necessitam fazer uma análise de cus

10. ORÇAMENTO PROPOSTO

A estimativa de custos para a preparação, supervisão e implementação dos instrumentos ambientais, sociais, saúde e segurança no Projecto (incluindo pessoal e equipamentos) está estimado em USD 3.090,000.00 conforme detalhado na Tabela 18. Essa é uma estimativa e precisará ser atualizada após a finalização dos estudos de viabilidade em curso.

Tabela 17: Estimativa do orçamento para a implementação do QGAS

ITEM	ACTIVIDADE	DESCRIÇÃO						TOTAL
			2022	2023	2024	2025	2026	
1	Equipa Chaves da UGFP	Especialistas Ambientais	72,000.00	72,000.00	72,000.00	72,000.00	72,000.00	360,000.00
		Especialista Sociais	72,000.00	72,000.00	72,000.00	72,000.00	72,000.00	360,000.00
	SUB-TOTAL		144,000.00	144,000.00	144,000.00	144,000.00	144,000.00	720,000.00
2	Equipa das UCP e Uts	Especialistas Ambientais	36,000.00	36,000.00	36,000.00	36,000.00	36,000.00	180,000.00
		Especialista Sociais	36,000.00	36,000.00	36,000.00	36,000.00	36,000.00	180,000.00
			72,000.00	72,000.00	72,000.00	72,000.00	72,000.00	360,000.00
3	Suporte Técnico	Aspecto Regulatório	15,000.00	15,000.00	10,000.00	10,000.00	10,000.00	60,000.00
		Aspectos Ambiental	30,000.00	25,000.00	25,000.00	15,000.00	10,000.00	105,000.00
		Aspectos Sociais - Reassentamento	25,000.00	25,000.00	20,000.00	20,000.00	15,000.00	105,000.00
	SUB-TOTAL		70,000.00	65,000.00	55,000.00	45,000.00	35,000.00	270,000.00
4	Elaboração dos Instrumentos Operacionais	Preparação dos EIAS, PGAS e Outros para os subprojectos	200,000.00	175,000.00	150,000.00	75,000.00	30,000.00	630,000.00
		Taxas de Licença Ambiental	20,000.00	15,000.00	10,000.00	10,000.00	5,000.00	60,000.00
		Monitoria e Avaliação	50,000.00	50,000.00	50,000.00	50,000.00	25,000.00	225,000.00
	SUB-TOTAL		270,000.00	240,000.00	210,000.00	135,000.00	60,000.00	915,000.00
5	Custos Operacionais dos Escritorios	Custos dos Escritorios	45,000.00	45,000.00	45,000.00	45,000.00	45,000.00	225,000.00
		Mecanismo de Queixas	25,000.00	20,000.00	15,000.00	10,000.00	5,000.00	75,000.00
			45,000.00	45,000.00	45,000.00	45,000.00	45,000.00	225,000.00
6	Treinamento e Capacitação Ambiental e Social	Abordagem Metodológica dos Instrumentos Ambientais e Sociais	75,000.00	75,000.00	50,000.00	50,000.00	25,000.00	275,000.00
		Saúde e Segurança no Trabalho	25,000.00	25,000.00	20,000.00	20,000.00	10,000.00	100,000.00
	SUB-TOTAL		100,000.00	100,000.00	70,000.00	70,000.00	35,000.00	375,000.00
7	Auditorias	Auditorias Anuais	30,000.00	30,000.00	30,000.00	30,000.00	30,000.00	150,000.00
		Auditoria do Final do Projecto	0.00	0.00	0.00	0.00	75,000.00	75,000.00
	SUB-TOTAL		30,000.00	30,000.00	30,000.00	30,000.00	105,000.00	225,000.00
TOTAL							3,090,000.00	

11. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AIAS, Novembro 2014, Estudo de Impacto Ambiental - Obra da Reabilitação do Sistema de Drenagem Pluvial da Cidade da Beira;

AIAS, Jan-2017, Manual de Implementação: Projecto Cidades E Mudanças Climáticas- Programa Piloto Para Resiliência Climática, Vol III

AIAS, Novembro 2014 Plano de Gestão Ambiental (PGA) - Obra da Reabilitação do Sistema de Drenagem Pluvial da Cidade da Beira;

AIAS, 2013, Estudo Ambiental Simplificado do Projecto de Reabertura do Rio Chiveve;

AIAS, 2014, Environmental Management and Implementation Plan - Drainage Rehabilitation Works for the Chiveve River in the Beira City;

Centro de Estudos de Agricultura e Gestão de Recursos Naturais, Abril 2015, Mapeamento de Habitats de Moçambique

Gabinete de Reconstrução Ciclone Pós-Idai (GREPOC), Dezembro 2019, Programa de Alojamento Pós Ciclone (PALPOC)

Gabinete de Reconstrução Ciclone Pós-Idai (GREPOC) – Agosto 2019, Quadro De Recuperação De Calamidades

Governo de Moçambique, Maio 2019, Moçambique Ciclone Idai - Avaliação de Necessidades Pós Desastre (PDNI)

Governo de Moçambique, Agosto de 2018, Plano Nacional De Prevenção E Combate À Violência Baseada No Género - 2018-2021

INE, Abril 2019, IV Recenseamento Geral Da População E Habitação 2017

MAE e AIAS -Quadro de Políticas de Gestão Ambiental e Social (QPGAS) – Projecto Cidades e Mudanças Climáticas, Ministério da Administração Estatal –, Revisão 2016;

MOPHRH, Maio 2020, Manual de Operações do Projecto - Projecto de Resiliência e Recuperação de Emergência pós Ciclones Idai e Kenneth

MOPHRH, August 2019, Disaster Recovery Framework- DRF

Guião de Salvaguardas Ambientais e Sociais, que compõe o Manual Operacional de Implementação das Subvenções de Desenvolvimento Municipal – Componente 1 do Projecto Cidades e Mudanças Climáticas

World Bank (2008), Environmental and Social Management Framework for World Bank Project with Multiple Small-Scale Subprojects - A Toolkit, Africa Region, Report 48893

World Bank, 2017, Standard Procurement Document. Request for Bids Works (Without Prequalification).

12. ANEXOS

ANEXO I: PROCEDIMENTO DE GESTÃO DA MÃO-DE- OBRA (PGMO)

INTRODUÇÃO

A Área Metropolitana de Maputo está a entrar numa fase de transição visto que a área urbana cresceu da cidade de Maputo para Municípios e Distritos vizinhos. O concelho vizinho da Matola quase duplicou a sua população nos últimos dez anos, com grande parte do crescimento a ocorrer em áreas que ainda não são servidas por estradas asfaltadas.

A densidade urbana diminuiu e as novas áreas de cultivo carecem de uma rede viária completa e integrada com capacidade suficiente para suportar o transporte público. Embora várias obras de infraestrutura urbana tenham sido realizadas nos últimos anos (por exemplo, a estrada circular, a ponte Maputo-Katembe, etc.), a taxa de crescimento da urbanização e da motorização supera a da infraestrutura de transporte e da oferta de serviços de transporte público. Então, as tentativas do Governo de coordenar o planeamento da área metropolitana e melhorar as operações de transporte público estão em um estágio inicial e requerem um fortalecimento considerável para sustentar os esforços iniciais.

O Governo de Moçambique (GoM), atualmente, está a elaborar o Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo (invariavelmente referido por “PMUAMM” ou “Projecto”), que se encontra sob a tutela do Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), com objectivo de melhorar a mobilidade e acessibilidade ao longo do corredor selecionado na Área Metropolitana de Maputo.

Este Projecto concorre para o financiamento do Banco Mundial (BM) por meio de Financiamento de Projectos de Investimento (FPI), sendo necessária à sua concepção e execução de acordo com as Normas Ambientais e Sociais (NAS) do Quadro Ambiental e Social (QAS) do Banco Mundial. É neste âmbito que se apresenta o atual Procedimento de Gestão da Mão-de-Obra, que objectiva estabelecer princípios, directrizes e procedimentos para avaliar de forma abrangente os riscos laborais ou de trabalho associados ao projecto.

O PGMO permite identificar os principais requisitos trabalhistas e os riscos a ele associados e ajudar o Mutuário a determinar os recursos necessários para tratar das questões trabalhistas, assim como, detalha o tipo de trabalhadores que provavelmente serão implantados pelo projecto e sua gestão.

OBJECTIVOS

O Procedimento de Gestão da Mão-de-Obra (PGMO) é um dos instrumentos ambientais e sociais exigidos pelo Quadro Ambiental e Social (QAS) do Banco Mundial.

Os requisitos enunciados no presente PGMO são aplicáveis ao PMUAMM, e serão incorporados nos contractos entre a Unidade de Coordenação de Projecto (UCP), e todos os trabalhadores para executar quaisquer actividades no contexto do presente Projecto.

O PGMO será preparado com base na avaliação dos potenciais riscos para a mão-de-obra e das medidas de gestão associadas, por forma a cumprir a legislação relevante do país e as Normas Ambientais e Sociais (NAS) do Banco Mundial, particularmente a norma ambiental e social referente a mão-de-obra e as condições de trabalho (NAS2).

Este documento é dinâmico, podendo ser modificado sobre aprovação (não objeção) do Banco Mundial, de acordo com a mudanças ou melhor clareza do escopo das actividades, bem como pode ser customizado (personalizado/adequado) para responder as necessidades específicas (ex. municipais, distrital e outros) com aprovação da UCP. Nos subprojectos aplicáveis, durante a elaboração de Manual de Boas Praticas ou Planos de Gestão Ambiental poderá se customizar igualmente para atender as características e riscos dos subprojectos específicos e fazer constar como anexo do Manual/Plano.

O PGMO tem como propósito de estabelecer procedimento claro de gestão de mão-de-obra (PGMO) para todos os trabalhadores do Projecto, alinhado com os requisitos da legislação laboral moçambicana e a NAS 2 do Banco Mundial. Os objectivos do PGMO são:

- Promover condições de trabalho seguras e saudáveis.
- Promover o tratamento justo, a não discriminação e a igualdade de oportunidades para os trabalhadores do projecto.
- Proteger os trabalhadores do projecto, incluindo categorias vulneráveis de trabalhadores, como mulheres, indivíduos com deficiências, crianças (em idade laboral, em conformidade com esta NAS) e trabalhadores migrantes, trabalhadores contratados, trabalhadores comunitários e trabalhadores de fornecimento primário.
- Evitar o uso de todas as formas de trabalho forçado e infantil
- Apoiar os princípios de liberdade de associação e negociação coletiva dos trabalhadores do projecto de maneira compatível com a legislação nacional.
- Fornecer meios acessíveis aos trabalhadores do projecto para levantar preocupações no local de trabalho.

A NAS2 reconhece a importância da criação de emprego e geração de renda na busca da redução da pobreza e do crescimento econômico inclusivo. Os mutuários podem promover relacionamentos sólidos entre trabalhadores e gestão e aumentar os benefícios de desenvolvimento de um projecto tratando os trabalhadores do projecto de forma justa e proporcionando condições de trabalho seguras e saudáveis.

O escopo de aplicação da NAS2 depende do tipo de vínculo empregatício entre o Mutuário e os trabalhadores do projecto. No entanto, o presente PGMO fornece diretrizes para a gestão de trabalhadores diretos, trabalhadores contratados e trabalhadores de fornecimento primário durante a implementação do projecto.

Consequentemente, para além do capítulo sobre o contexto e os objetivos do PGMO, o relatório apresenta os procedimentos de gestão de mão-de-obra do projecto, que giram em torno de doze (12) pontos essenciais que são apresentados a seguir:

- Visão geral da utilização de mão de obra nas áreas visadas pelo projecto;
- Avaliação de potenciais riscos relacionados ao trabalho;
- Visão geral da legislação trabalhista: termos e condições;
- Panorama da legislação trabalhista: saúde e segurança ocupacional;
- Pessoal responsável;
- Políticas e procedimentos;
- Idade de emprego;

- Termos e Condições;
- Mecanismo de gestão de reclamações;
- Gestão de fornecedores e prestadores de serviços;
- Trabalhadores dos principais fornecedores.

VISÃO DE TRABALHADORES DO PROJECTO

Esta secção descreve o tipo de trabalhadores que o “Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM)” irá utilizar, de acordo com as actividades previstas nestas diferentes componentes.

A implementação do projecto mobilizará recursos humanos para cobrir a coordenação do projecto, incluindo gestão financeira, aquisição, gestão ambiental e social, monitoria e avaliação, bem como para cobrir as necessidades do projecto a nível de estudos e concepção, construção, fiscalização de obras, entre outras.

O Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) será a instituição responsável pela implementação do projecto, através da Agência Metropolitana de Transporte (AMT). Na AMT Será estabelecida uma Unidade de Coordenação do Projecto (UCP) com autonomia de gestão administrativa e financeira para fornecer orientação política e planeamento dos serviços. Junto a UCP será estabelecida uma Unidade Técnica (UT1) para se ocupar pelas questões técnicas de desenvolvimento do projecto, sendo que nos Municípios de Maputo e Matola serão estabelecidas Unidades Técnicas (UT2 e UT3), com responsabilidade de liderar a vertente de infraestruturas.

A UCP trabalhará em estreita colaboração com as agências governamentais comumente conhecidas como “entidades executoras” responsáveis pelo transporte e meio ambiente, bem como outras partes interessadas.

A NAS 2 categoriza os trabalhadores em: trabalhadores directos, trabalhadores contratados, e trabalhadores primários. O PMUAMM usará apenas as categorias de trabalhadores directos, trabalhadores contratados e trabalhadores de fornecimento primário.

TIPOLOGIA DE TRABALHADORES

Trabalhadores Directos

São aqueles empregados ou contratados diretamente pelo projecto para apoiar a Unidade de Coordenação do Projecto (UCP) e as Unidades Técnicas (UTs) específicas do Projecto, bem como os consultores internos e técnicos a serem contratados para apoiar a implementação do Projecto, em todos os níveis.

O projecto será implementado pela AMT, por meio da UCP, que assegura a coordenação, gestão e acompanhamento da implementação das actividades do Projecto. Actualmente a UCP dispõe de dois especialistas, um ambiental e outro social, com capacidade de implementar os instrumentos ambientais e sociais a serem preparados para o projecto. Espera-se que especialistas adicionais sejam contratados no âmbito do projecto para a UCP e UTs.

Para a implementação do projecto, na UCP e UTs serão instaladas equipes de suporte a todos os níveis, que incluirá coordenadores do projecto, especialistas do sector de administração e finanças, especialistas do sector de construção e transporte, especialistas da área ambiental e social, especialistas de comunicação e especialista de M&A. Além disso, o projecto conta com uma equipe de apoio composta por auxiliar administrativo, agente de atendimento, motorista, etc.

A tabela a seguir fornece a estimativa de trabalhadores que a PCU e UTs irão mobilizar²⁷ até a data efetiva do financiamento.

Tabela 1: Categorias de mão-de-obra a serem usadas pelo Projecto²⁸

ITEM	POSIÇÃO	QTD.	ÁREA DE TREINAMENTO	LOCAL
1	Coordenador Geral	1	MBA, Engenheiro Civil	UCP
2	Coordenador Técnico	1	MBA, Engenheiro Civil	UCP e UT1
3	Especialista em Compras	1	Formação em aquisições, Economia ou área similar	UCP
4	Especialista em Monitoria e Avaliação	1	Ciências Sociais, Estatística, Gestão Pública, Gestão Empresarial ou similar	UCP
5	Especialista Financeiro	1	Economia, Finanças ou área similar	UCP
6	Especialistas de Meio Ambiente	3	Engenheiro Ambiental ou área similar	UTs
7	Especialistas sociais	3	Ciências Sociais	UTs
8	Engenheiro de Infraestrutura	1	Engenheiro civil	UT1
9	Especialista em Gênero/GBV/EAS/AS	3	Ciências Sociais	UTs
10	Especialista em Saúde e Segurança no Trabalho	2	Engenheiro Civil, ou similar	UT1 e UT2

²⁷ Como todo o pessoal do projecto ainda não estava mobilizado no momento da elaboração do PGMO, foram tidas em conta as previsões em termos de perfis a recrutar pela UCP e UTs.

²⁸ Project Procurement Strategy for Development (MTC, 2022)

11	Especialista em Comunicação	1	Estudos em Jornalismo, Comunicação ou semelhante.	UT1
12	Arquitetura	1	Arquitetura	UT1

Trabalhadores Contratados

Os trabalhadores contratados serão contratados, conforme o caso, por empresas contratadas, subempreiteiros e outros intermediários, cujos detalhes (sobre a quantidade, modalidade e período do projecto) serão conhecidos no início da implementação das actividades. Certamente, as actividades dos subprojectos, principalmente a construção e reabilitação de infraestrutura de transporte, serão realizadas por empresas construtoras (micro, pequenas e médias). Os trabalhadores que farão parte da categoria de contratados serão todos aqueles vinculados às empresas construtoras (empreiteiro e subempreiteiro) que realizarão as obras, e aos prestadores de serviços (consultores para implementação de treinamentos específicos, visibilidade do projecto, etc.) e organizações não governamentais (ONGs) que fornecerão serviços de parceria e apoio à implementação.

Trabalhadores de Fornecimento Primários

As pessoas empregadas ou contratadas pelos principais fornecedores do projecto, que, de forma contínua, fornecem diretamente ao projecto os insumos ou materiais necessários para o desempenho de suas funções essenciais. Estes incluem fornecedores de materiais de reabilitação de estradas, como cascalho. Isso também inclui empresas que prestam serviços de segurança privada e transporte.

As categorias de trabalhadores para os principais suprimentos esperados no projecto seriam manipuladores de material de construção, fornecedores de serviços de abastecimento para obras do projecto, etc.

PERÍODO DE COBERTURA DE NECESSIDADES DA FORÇA DE TRABALHO

A mobilização de recursos humanos no âmbito do projecto é flexível. Actualmente, a UCP mobilizou dois trabalhadores, especialista de meio ambiente e especialista social. A restante equipe da UCP e UTs, conforme apresentado na Tabela 1, será mobilizada durante a implementação do projecto.

Os trabalhadores contratados serão recrutados a partir de concursos (com base em termos de referência e especificações) e do estabelecimento de contractos de prestação de serviços. A metodologia será também aplicada as empresas responsáveis pela construção das infraestruturas de transporte previstas no projecto.

Sob contractos de obras civis, é provável que a maioria dos trabalhadores seja do sexo masculino (semi-qualificados ou qualificados). No entanto, 25% da força de trabalho será incentivada a ser feminina (semi-qualificada ou qualificada). Espera-se que a maioria da

mão-de-obra seja contratada localmente com alguns trabalhadores qualificados migrantes nacionais e internacionais.

No geral, a mobilização dos trabalhadores necessários para a implementação do Projecto estará de acordo com o cronograma contido no Plano de Compromisso Ambiental e Social (PCAS) do Projecto, que discute todos os compromissos a serem cumpridos pelo Governo de Moçambique, diante do Banco Mundial.

SÍNTESE DA LEGISLAÇÃO DE TRABALHO

LEGISLAÇÃO NACIONAL RELEVANTE

O desenvolvimento social, económico e político do país exigiu uma reestruturação do quadro jurídico do trabalho, emprego e segurança social, nos termos do n.º 1 do artigo 179.º da Constituição da República. As fontes do Direito do Trabalho são a Constituição da República, os instrumentos normativos da Assembleia da República e do Governo, os tratados e convenções internacionais, bem como os instrumentos de regulamentação colectiva do trabalho. A presente lei aplica-se às relações legais de trabalho entre empregadores e trabalhadores, nacionais e estrangeiros, em todos os ramos de actividade, que exerçam a sua actividade em Moçambique.

A Lei do Trabalho de Moçambique nº 23 de 1 de Agosto de 2007 é a lei fundamental destinada a regular todas as questões laborais que surjam em Moçambique. Em caso de contradição entre norma da presente lei e outros diplomas que regulem as relações laborais, prevalece a interpretação que esteja de acordo com os princípios definidos na lei do trabalho.

A Legislação moçambicana estabelece as relações jurídicas de trabalho entre o empregador e o trabalhador (também designado por termos e condições) e, as medidas a adoptar sobre Saúde e Segurança Ocupacional. Na tabela abaixo é sintetizado o quadro legal moçambicano aplicável. A Lei do Trabalho (2007) aborda:

- Condições de trabalho e emprego, incluindo salários e pagamentos, estabelecimento de procedimentos de negociação coletiva, emprego de jovens, benefícios de maternidade, horas de trabalho e licenças;
- Saúde, segurança, higiene e bem-estar, e compensação por lesões e
- sindicatos e relações laborais.

Detalhes relativos a legislação relevante pode ser observados, na tabela 2, abaixo.

Tabela 2: Síntese da legislação nacional do trabalho

LEGISLAÇÃO	DESCRIÇÃO	OBRIGAÇÃO
<p>Lei do Trabalho (Lei nº 23/2007)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Esta lei aplica-se às relações jurídicas de trabalho subordinado estabelecidas entre empregadores e trabalhadores nacionais e estrangeiros, de todas as actividades no país. • A lei faz disposições especiais para as mulheres trabalhadoras, trabalho infantil e saúde, segurança e higiene no local de trabalho. • O quadro legal em Moçambique para este último vai além da Lei do Trabalho e inclui a Constituição de 2004, as Convenções da OIT relacionadas com a matéria e outros regulamentos como o Regime Judicial de Acidentes de Trabalho e Doenças Relacionadas ao Trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> • O empregador e o trabalhador devem respeitar e fazer respeitar as disposições legais, os instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho, os códigos de conduta e colaborar para a obtenção de elevados níveis de produtividade da empresa. • O trabalhador deve prestar o trabalho com zelo e diligência • O trabalhador deve comparecer ao serviço com pontualidade e assiduidade • O trabalhador deve obedecer ordens legais a instrução do empregador • O trabalhador deve utilizar correctamente os bens e equipamentos de trabalho • O empregador deve respeitar os direitos e garantias do trabalhador. • O empregador deve pagar uma remuneração justa em função da qualidade e quantidade do trabalho prestado • O empregador deve permitir ao trabalhador o exercício de actividade sindical, não o prejudicando pelo exercício de cargos sindicais
<p>Regulamento do Estatuto Geral dos Funcionários e Agentes do</p>	<ul style="list-style-type: none"> • O regulamento aplica-se subsidiariamente, com as necessárias adaptações, ao funcionário e agente do Estado sujeitos a estatuto específico. 	<ul style="list-style-type: none"> • Em caso de destacamento para outras funções, o regime do destacamento tem duração de 3 anos prorrogáveis uma única vez por igual período, sem prejuízo da duração do mandate, devendo ser sempre no interesse e iniciativa da Administração Pública. Em

LEGISLAÇÃO	DESCRIÇÃO	OBRIGAÇÃO
Estado Decreto nº 5/2018		<p>caso de prorrogação do destacamento é aberta a respectiva vaga no quadro de pessoal.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todo o funcionário e agente do Estado em regime idêntico de prestação de serviço tem direito a receber vencimento igual por trabalho igual. • O funcionário e agente do Estado deve apresentar-se periodicamente nos pólos de registo para efeitos de prova de vida. • Todos os que tiverem conhecimento de que um funcionário ou agente do Estado praticou infracção disciplinar devem participá-la ao superior hierárquico do arguido. O funcionário ou agente do Estado autor da participação feita de boa-fé não pode ser, de qualquer modo, prejudicado. • O sindicante deve convidar toda a pessoa que tenha razão de reclamação ou reclamação contra o regular funcionamento dos serviços sindicados, a apresentar-se a ele ou submeter a reclamação por escrito, devendo esta conter os elementos de identificação do Reclamantes.
Lei do Voluntariado Lei no. 7/2011	<ul style="list-style-type: none"> • A Lei estabelece o regime jurídico do voluntariado e de realização de actividades afins prestadas por pessoa singular ou colectiva, de direito público ou privado, que tenha em vista o interesse público. 	<ul style="list-style-type: none"> • O voluntariado não gera vínculo laboral ou afim, mas o prestador pode ser ressarcido junto à entidade promotora, pelas despesas que comprovadamente realizar no desempenho do serviço voluntário. As despesas a serem ressarcidas ao voluntário devem ser comprovadas junto à entidade promotora.

LEGISLAÇÃO	DESCRIÇÃO	OBRIGAÇÃO
		<ul style="list-style-type: none"> • O voluntário deve observar as normas que regulam o funcionamento da entidade promotora na qual presta colaboração e dos respectivos programas ou projectos. • Entre a entidade promotora e o voluntário deve constar a definição do âmbito do serviço voluntário, os critérios de participação nas actividades por ela promovidas, a sua duração, as formas de cessação, e o modo de resolução de conflitos entre a entidade promotora e o voluntário.
Lei de Protecção dos trabalhadores com HIV/SIDA Lei nº 5/ 2002	<ul style="list-style-type: none"> • Esta lei estabelece os princípios gerais que visam assegurar que todos os empregados e candidatos a emprego não sejam discriminados no local de trabalho ou quando se candidatam a empregos, por estes serem suspeitos ou por terem HIV/SIDA. 	<ul style="list-style-type: none"> • É proibida a testagem de HIV/SIDA aos trabalhadores, candidatos a emprego, candidatos para avaliar o treinamento ou candidatos a promoção, a pedido dos empregadores, sem o consentimento do trabalhador ou candidato a emprego. O empregador deverá treinar e reorientar todos os trabalhadores ou candidato a emprego infectados com HIV/SIDA, que sejam capazes de cumprir os seus deveres no trabalho, levando-o para um emprego compatível com as suas capacidades residuais.
Lei de Protecção a Pessoa, Trabalhador ou Candidato ao Emprego vivendo com HIV/SIDA, Lei	<ul style="list-style-type: none"> • Estabelece os direitos e deveres das pessoas, trabalhadores ou candidatos a emprego vivendo com HIV/SIDA, incluindo pessoas em risco de contaminação como o pessoal médico. 	<ul style="list-style-type: none"> • O acesso a oportunidades de emprego, assim como a integração na empresa deve-se basear no princípio de igualdade e não discriminação aos indivíduos seropositivos. • É dever do empregador assegurar a manutenção da assistência médica do trabalhador com HIV/SIDA. Deverá também criar um programa de combate e

LEGISLAÇÃO	DESCRIÇÃO	OBRIGAÇÃO
no 19/2014 de 27 de Agosto		prevenção ao HIV/SIDA, assim como implantar normas de saúde e segurança ocupacional que evitem ou diminuam o risco de infecção ocupacional.
Regulamento que Estabelece o Regime Jurídico de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais Decreto no 62/2013 de 4 de Dezembro	<ul style="list-style-type: none"> • Caracteriza os acidentes de trabalho e doenças profissionais, as responsabilidades dos empregadores e trabalhadores em matéria de saúde e segurança no trabalho; incluindo as instituições competentes em matéria de acidentes e doenças profissionais. 	<ul style="list-style-type: none"> • O empregador é obrigado a garantir as condições de saúde e segurança ocupacional aos trabalhadores para a prevenção de acidentes de trabalho. Deverá ainda desenvolver acções de treinamento aos trabalhadores sobre as normas de prevenção de acidentes e doenças profissionais na fase de construção e operação do projecto.
Regulamento sobre Inspeção Geral do Trabalho Decreto nº 45/2009	<ul style="list-style-type: none"> • O regulamento estabelece as regras relativas às actividades de inspecção, no âmbito do controle da legalidade do trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> • O empregador deve cumprir com as exigências. No caso de uma inspecção o empregador deve ajudar a fornecer toda informação necessária para os inspectores. • O papel dos inspectores do trabalho inclui: • Assegurar que os direitos dos representantes dos trabalhadores no local de trabalho sejam garantidos. • Garantir que as empresas cumpram não apenas a lei, mas também seus regulamentos internos e acordos coletivos de trabalho. • Supervisionar a saúde e a segurança no local de trabalho.

LEGISLAÇÃO	DESCRIÇÃO	OBRIGAÇÃO
		<ul style="list-style-type: none">• Assegurar instalações e capacidades adequadas de primeiros socorros.• Assegurar a consulta e disponibilização de informações e instruções e formação dos trabalhadores e seus representantes.• Supervisionar a exigência legal de treinamento profissional e transferência de conhecimento de trabalhadores estrangeiros para trabalhadores locais.• Assegurar o cumprimento do INSS.• Intervenção em conflitos trabalhistas.

DISPOSIÇÕES LEGAIS TRABALHISTAS RELEVANTES EM MOÇAMBIQUE

A Lei do Trabalho deve ser interpretada e aplicada de acordo com, entre outros princípios, o princípio do direito ao trabalho, da estabilidade e estabilidade do emprego, da mudança das circunstâncias e da não discriminação em razão da orientação sexual, raça ou HIV e AIDS e DSTs. De acordo com a lei laboral moçambicana, existem 3 tipos de contratos de trabalho:

- contrato de trabalho a termo;
- contrato de trabalho a termo certo; e
- contrato de trabalho sem termo.

Os contratos a termo só são permitidos para o cumprimento de tarefas temporárias, por exemplo. substituição temporária de trabalhador, execução de tarefas exigidas por aumento excepcional ou anormal da produção, bem como para o exercício de atividade sazonal; desempenho de atividades que não se relacionem com as necessidades permanentes do empregador; execução de obra de construção, projeto ou outra atividade específica e temporária, incluindo execução, gestão e fiscalização de obras de construção civil, obras públicas e reparações industriais, mediante contrato; e prestação de serviços complementares a esta última, nomeadamente serviços de subcontratação e outsourcing.

Os contratos a termo têm uma duração máxima de dois anos. Podem ser renovados duas vezes por acordo das partes. As pequenas e médias empresas estão isentas deste requisito, podendo livremente celebrar contratos a termo certo, independentemente da limitação das renovações para os primeiros 10 anos de actividade.

Os contratos de trabalho a termo só são admissíveis quando não seja possível prever com certeza a data da cessação, mediante justa causa. Considera-se que tais contratos se convertem em contrato de trabalho sem termo se o trabalhador se mantiver ao serviço após notificação da rescisão ou, na sua falta, após sete dias após o regresso do trabalhador substituído ou conclusão da actividade, serviço, construção trabalho ou projeto para o qual foi contratado.

Salários, Deduções e Benefícios

Remuneração é aquela a que o trabalhador tem direito em contrapartida do seu trabalho, nos termos do contrato individual de trabalho ou convenção colectiva de trabalho e prática costumeira. A remuneração compreende o salário base e todos os pagamentos regulares e periódicos efectuados direta ou indiretamente, em dinheiro ou em espécie (artigo 108.º).

Durante a vigência do contrato de trabalho não podem ser retidas ou efectuadas quaisquer deduções à remuneração do trabalhador, para além das que o trabalhador tenha expressamente autorizado por escrito. No entanto, o disposto acima não se aplica às deduções a favor do Estado, da Segurança Social ou de outras entidades, desde que tais deduções sejam previstas por lei, por decisão judicial transitada em julgado ou por sentença arbitral, ou por aplicação de coimas aplicadas por infrações disciplinares no âmbito do trabalho lei. De acordo com o artigo 114.º, empregadores e trabalhadores podem convencionar outras deduções, nos instrumentos de regulamentação coletiva do trabalho. No entanto, o montante total das deduções não pode, em caso algum, ser superior a um terço da remuneração mensal do trabalhador.

Horas De Trabalho, Descanso Por Semana

Os limites do horário normal de trabalho estão previstos no artigo 85.º e estipulam que, o horário normal de trabalho não deve exceder quarenta e oito horas por semana e oito horas por dia. Sem prejuízo do disposto no número anterior, o horário normal de trabalho diário pode ser alargado para nove horas diárias, desde que seja concedido ao trabalhador meio dia de descanso semanal suplementar, para além do dia de descanso semanal. De acordo com os instrumentos de regulamentação coletiva do trabalho, a jornada normal diária de trabalho pode ser aumentada em casos excepcionais até um máximo de quatro horas, desde que a jornada semanal de trabalho não exceda cinquenta e seis horas. Apenas o trabalho excepcional e as horas extraordinárias realizadas por motivos de força maior não contam para este limite. Todos os trabalhadores têm direito a um descanso semanal de, pelo menos, vinte horas consecutivas em dia que normalmente é domingo (artigo 95.º).

Direito a Licença

Os trabalhadores têm direito aos seguintes períodos de férias anuais pagas de acordo com o artigo 99:

- um dia por cada mês de serviço efetivo, durante o primeiro ano de serviço;
- dois dias por cada mês de serviço efectivo, durante o segundo ano de serviço;
- trinta dias por cada ano de serviço efectivo, a partir do terceiro ano.

Não Discriminação, Igualdade de Oportunidades

A contratação de trabalhadores do projecto será livre de qualquer tipo de discriminação prevista na Lei do Trabalho em Moçambique. O artigo 4º da lei do trabalho prevê, entre outros princípios, o princípio do direito ao trabalho, da estabilidade e estabilidade do emprego, da mudança das circunstâncias e da não discriminação em razão da orientação sexual, raça ou HIV/SIDA. Todo empregador deve pagar aos empregados com salário igual por trabalho de igual valor, sem discriminação de qualquer tipo.

Identificação de Perigos

Um ambiente de trabalho seguro e saudável para as pessoas no trabalho é necessário para evitar a perda de vidas ou lesões pessoais. A segurança e a saúde dos trabalhadores são importantes para a conclusão bem-sucedida de qualquer projeto. Uma diretriz de segurança desenvolvida com as devidas considerações e identificações de perigos no local de trabalho e implementada será adequada e eficaz no controle dos percalços e acidentes. Os riscos de segurança geralmente surgem dos seguintes aspectos do trabalho durante a construção de estradas, como terraplenagem, escavação, pedreira, enchimento, compactação, uso de máquinas e veículos pesados, trabalhos a quente, uso de materiais perigosos, como asfalto, etc.

Medidas Preventivas Covid-19

A seguir, algumas das medidas de prevenção ao Covid-19 no local de trabalho

- Sempre que possível, organize reuniões ao ar livre.
- Certifique-se de que todos tenham máscaras e estejam bem usados.
- As interações presenciais ou reuniões devem obedecer ao número máximo de pessoas legislado pelo decreto em vigor sobre o Covid-19.
- Incentivar os trabalhadores suspeitos de contaminação a não comparecer ao trabalho ou ter qualquer interação com o membro do projeto e relatar imediatamente ao supervisor do local.
- Incentive o uso da etiqueta da tosse.
- Aconselhe todos os trabalhadores positivos para COVID 19 a permanecer em casa, reportar imediatamente ao supervisor e não participar de nenhuma atividade do projeto.
- Pratique o distanciamento físico, mantendo 1,5m entre os participantes. Para reuniões de pequenos grupos, planeje maneiras de realizar reuniões que permitam que o grupo mantenha o distanciamento social, mas continue a funcionar como um grupo, por exemplo, arranjos de semicírculo.

Treinamento

A formação profissional é um direito fundamental dos cidadãos e dos trabalhadores, devendo o Estado e os empregadores permitir que este direito seja exercido através de ações que visem a sua efetivação. A formação profissional, o aperfeiçoamento, a reciclagem e a requalificação dos trabalhadores, sobretudo dos jovens, visam desenvolver as capacidades e a aquisição de conhecimentos e facilitar o acesso ao emprego e a níveis profissionais mais elevados, com vista a promover a realização pessoal e a promoção de desenvolvimento social e tecnológico do país (artigo 238).

Comunicação de Incidentes

O empregado ou outra pessoa deve comunicar a ocorrência de qualquer acidente de trabalho ou doença ocupacional, bem como suas consequências ao empregador. As instituições de saúde têm a obrigação de comunicar a morte de qualquer trabalhador acidentado aos tribunais do trabalho e à pessoa a quem o trabalhador lesionado se encontrava (artigo 227.º).

Remédios para Lesões, Morte

Todos os trabalhadores ao serviço da entidade patronal têm direito à reparação em caso de acidente de trabalho ou doença profissional, salvo se resultar de embriaguez, estado drogado ou intoxicação voluntária da vítima. O direito à reparação por acidente de trabalho ou doença profissional pressupõe que o empregador se esforce para colocar o trabalhador lesado num emprego compatível com a sua capacidade residual (artigo 229.º). De acordo com o artigo

233.º, quando um acidente de trabalho ou doença profissional resultar na perda da capacidade para o trabalho, o trabalhador tem direito a:

- pensão, em caso de invalidez permanente total ou parcial;
- indenização, em caso de invalidez temporária total ou parcial.

A indemnização adicional será atribuída às vítimas de acidente de trabalho ou doença profissional, de que resulte incapacidade, que necessitem de assistência constante de outra pessoa. Se o acidente ou doença profissional resultar na morte do trabalhador, é atribuída uma pensão de sobrevivência.

Cobertura de Todos os Trabalhadores

De acordo com o artigo 231.º, os empregadores devem ter um seguro colectivo para os seus trabalhadores, para cobertura de acidentes de trabalho e doenças profissionais. Para as atividades cujas características apresentem um risco profissional específico, as empresas devem dispor de um seguro coletivo específico para os trabalhadores expostos a esse risco (artigo 232.º).

Acesso a Cantinas, Instalações de Higiene, Áreas de Descanso

Toda unidade com mais de 25 trabalhadores deve dispor de refeitório e refeitório com instalações de água potável. Isso também garante a segurança, a saúde dos funcionários e a capacidade de resolver qualquer tipo de disputa e injustiça.

NAS 2: TRABALHO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

Esta Norma Ambiental e Social 2 (NAS2) fornece os requisitos do Banco Mundial sobre segurança e saúde ocupacional para todos os programas. Esta NAS introduz procedimentos de gestão de mão de obra; realça a não discriminação e a igualdade de oportunidades; prevê o tratamento de trabalhadores directos, contratados, de fornecimento primário e funcionários públicos. Também prevê a proteção de trabalhadores vulneráveis, como mulheres, pessoas com deficiência e crianças do trabalho.

As estipulações do Banco Mundial em relação ao trabalho estão descritas em sua NAS2. A agência de implementação deve promover relações de trabalho e gestão sólidas e proporcionar condições de trabalho seguras e saudáveis.

A NAS2 se aplica aos trabalhadores do projeto, incluindo trabalhadores em tempo integral, meio período, temporários, sazonais e migrantes. Quando funcionários públicos do governo estiverem trabalhando em conexão com o projeto, seja em tempo integral ou meio período, eles permanecerão sujeitos aos termos e condições de seu contrato ou acordo de emprego no setor público existente, a menos que tenha havido uma transferência legal efetiva de seus empregos ou envolvimento no projeto. A NAS2 não se aplicará a funcionários públicos do governo.

Condições de trabalho e gestão das relações de trabalho. A Agência Implementadora desenvolverá e implementará os procedimentos internos de gestão do trabalho aplicáveis ao projeto. Esses procedimentos estabelecerão a forma como os trabalhadores do projeto serão gerenciados, de acordo com os requisitos da lei nacional e da NAS 2. Os procedimentos abordarão a maneira pela qual esta ESS será aplicada a diferentes categorias de trabalhadores do projeto, incluindo trabalhadores diretos, e trabalhadores contratados.

Os trabalhadores do projeto receberão informações e documentação claras e compreensíveis sobre seus termos e condições de emprego. A informação e a documentação estabelecerão seus direitos de acordo com a legislação trabalhista nacional e os requisitos da NAS (que incluirão acordos coletivos), incluindo seus direitos relacionados a horas de trabalho, salários, horas extras, remuneração e benefícios. Essas informações serão fornecidas no início da relação de trabalho e quando ocorrerem mudanças materiais.

Visão Geral do Uso de Mão-de Obra no Projeto

O PGMO se aplica a todos os trabalhadores do Projeto, sejam em tempo integral, meio período, temporários, sazonais ou trabalhadores migrantes. O PGMO é aplicável, conforme ESS2 ao Projeto da seguinte maneira:

- Pessoas empregadas ou contratadas diretamente pela AMM, incluindo funcionários do governo, destacados para trabalhar especificamente em relação ao projecto.
- Pessoas empregadas ou contratadas por empreiteiras para a execução de trabalhos relacionados à função principal do projecto, independentemente do local.
- Pessoas empregadas ou contratadas pelos principais fornecedores da Contratada.

Tipo de Trabalhadores

A NAS 2 categoriza os trabalhadores em: trabalhadores diretos, trabalhadores contratados, trabalhadores comunitários e trabalhadores de suprimentos primários. O projecto abrangerá as seguintes categorias de trabalhadores: trabalhadores directos, trabalhadores contratados e trabalhadores primários. Devido à natureza técnica do projeto, o projecto não prevê a contratação de agentes comunitários na obra. Os membros locais da comunidade podem ser contratados pelos Empreiteiros que os colocam na categoria de Trabalhadores Contratados.

AVALIAÇÃO DOS PRINCIPAIS RISCOS RELACIONADOS AO TRABALHO

Esta seção descreve possíveis riscos trabalhistas e medidas para abordá-los durante a implementação do projecto.

PRINCIPAIS RISCOS RELACIONADOS AO TRABALHO

A execução das actividades previstas no âmbito do projecto apresenta um conjunto de riscos e potenciais impactos na força de trabalho mobilizada. Esses riscos e impactos são apresentados na tabela a seguir.

Tabela 3: Riscos e impactos potenciais da força de trabalho

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
1	Condições de trabalho e emprego	<ul style="list-style-type: none"> • Desrespeito aos direitos dos trabalhadores em termos de tempo de trabalho, salários, horas extras, remuneração e benefícios sociais, etc. • Incumprimento dos períodos de descanso semanal, férias anuais e por doença, licença de maternidade e licença por motivos familiares. • Incumprimento de avisos de despedimento e indemnizações por despedimento. 	Todas as componentes	Todos (directo, contratados e fornecimento primário)	<ul style="list-style-type: none"> • Implementação e acompanhamento do PGMO e contracto de trabalho padrão de acordo com as disposições nacionais e NAS 2. • Disponibilização de contracto de trabalho, código de conduta, código de ética e estatuto interno no acto da assinatura do contracto. Depois de assinados, uma cópia fica com cada uma das partes. • Assinatura do contracto de trabalho pelos trabalhadores. • Obrigação dos subcontratados de respeitar este PGMO. 	UCP, UTs e Contratadas ³⁰ .

²⁹ Detalhes das categorias podem ser vistos no capítulo 2 deste PGMO

³⁰ A implementação das medidas está na responsabilidade dos especialistas sociais das UTs e Engenheiros de saúde, segurança e meio ambiente das contratadas.

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
2	Discriminação e desigualdade de oportunidades, violência	<ul style="list-style-type: none"> • Discriminação no recrutamento e tratamento dos trabalhadores do projecto com base em características pessoais alheias às necessidades inerentes ao cargo em questão • Desrespeito ao princípio da igualdade de oportunidades, tratamento justo, medidas disciplinares e acesso à informação • Discriminação contra pessoas vulneráveis (mulheres, pessoas com deficiência, trabalhadores migrantes e crianças em idade de trabalhar) • Discriminação e Violência Baseada em Género (VBG) Abuso e Exploração Sexual (EAS) / Assédio Sexual (AS) e Violência Contra Crianças (VCC). 	Todas as componentes	Todos (directo, contratados e fornecimento primário)	<ul style="list-style-type: none"> • Implementação e acompanhamento do PGM. • Assinatura de um código de conduta pelos trabalhadores. • Cumprimento das obrigações do código de conduta e das penalizações no caso de violação do cumprimento. • Implementação de Plano de Ação para gestão da VBG /EAS/AS preparado para o projecto. <ul style="list-style-type: none"> ○ Os C-EIAS/PGAS para cada subprojecto devem incluir ações de Mitigação de Risco de VBG/EAS/AS. ○ Disponibilização e divulgação do mecanismo de diálogo e reclamação (MDR) e garantir assistência e resolução de todos os 	UCP, UTs e Contratadas.

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
					<p>casos relacionados a VBG/EAS/AS.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sensibilizações frequentes sobre VBG/EAS/AS e desencorajamento da sua prática visto ser uma violação brutal as políticas do Projecto. ○ Garantir a inclusão do Plano de Ação de VBG/EAS/AS no documento de licitação ou contratação dos prestadores de serviços. 	
3	Organização dos trabalhadores	<ul style="list-style-type: none"> • Desrespeito ao papel das organizações de trabalhadores • Falha em fornecer informações oportunas para negociações construtivas. • Discriminação ou retaliação contra trabalhadores do projecto que participam ou desejam participar de organizações de 	Todos os componentes	Todos (directo, contratados e fornecimento primário)	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboração, implementação e acompanhamento do PGMO. • Informação e consulta de sindicatos de trabalhadores empregados em empresas de construção. 	UCP, UTs e Contratadas.

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
		trabalhadores e negociação coletiva ou outros mecanismos.				
4	Trabalho infantil	<ul style="list-style-type: none"> • Contratação de crianças que não atingiram a idade mínima (18 anos), prescrita de acordo com os regulamentos nacionais. • Condições que podem representar um perigo para trabalhadores de 18 anos, prejudicando a educação ou desenvolvimento físico, mental, espiritual, moral ou social. 	Componente 2 e 3	Contratados e fornecimento primário	<ul style="list-style-type: none"> • Implementação e acompanhamento deste PGMO. • Obrigação dos subcontratados de respeitar as regras de proteção à criança. • Proibição da contratação de menores em idade laboral, 18 anos de idade, sem a aprovação dos responsáveis do menor e do projecto. • Os EIAS/PGAS para cada subprojecto devem incluir ações de Mitigação de Risco de Trabalho Infantil. <ul style="list-style-type: none"> ○ Capacitação sobre questões relacionados ao trabalho infantil e violência contra criança (VCC) e o seu desencorajamento. 	Contratadas com supervisão das UTs.

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
					<ul style="list-style-type: none"> ○ Capacitação dos trabalhadores (trabalhadores directos, contractados, comunitários e de fornecimento directo) para que não se envolvam e não promovam o trabalho infantil. ○ Disponibilização e divulgação do código de conduta e explicação do mesmo sobre sanções para casos de uso de mão de obra infantil. ○ Garantir a certificação da idade dos trabalhadores, utilizando documentos legalmente reconhecidos, como bilhete de identidade ou certidão de nascimento. Este processo deve ocorrer com supervisão da UTs. 	

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
5	Trabalho forçado	<ul style="list-style-type: none"> Serviço exigido sob a ameaça de qualquer sanção e para o qual a(s) pessoas(s) em causa não se tenham oferecido voluntariamente. Trabalho de uma vítima de tráfico humano. 	Componente 2 e 3	Contratados e fornecimento primário	<ul style="list-style-type: none"> Implementação e acompanhamento do PGMO. Obrigações dos subcontratados de respeitar as regras sobre trabalho forçado. Proibição estrita do trabalho forçado ou acções que levam ao trabalho forçado. Disponibilização de MDR para encaminhamento de casos de trabalho forçado. Disponibilização de contractos escritos com todos os trabalhadores em todos os níveis (incluindo trabalhadores temporários), definindo tarefas, responsabilidades, duração do contracto, horas de trabalho, salário e outros aspectos relevantes. Os C-EIAS/PGAS para cada subprojecto devem incluir 	Contratadas com supervisão das UTs.

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
					ações de Mitigação de Risco de Trabalho Forçado.	
6	Saúde e segurança ocupacional (SSO)	<ul style="list-style-type: none"> Exposição dos trabalhadores a substâncias potencialmente perigosas (tintas, diluentes, vernizes, hidrocarbonetos). Acidentes, doenças, deficiências, mortes e outros incidentes de trabalho Falta de apoio e assistência aos trabalhadores vítimas de acidentes de trabalho Uso de máquinas em mau estado Incêndios em caso de manuseio inadequado de produtos inflamáveis. Exposição a COVID-19 Propagação de DTSS e HIV/AIDS em comportamentos sexuais de risco 	Todos os componentes	Todos (directo, contratados e fornecimento primário)	<ul style="list-style-type: none"> Implementação e acompanhamento do PGMO. Implementar o Protocolo de COVID-19 do projecto (Anexo II) Adoção por empresas e subcontratados de um Plano de Segurança e Saúde Ocupacional para as obras e operação da infraestrutura do projecto. <ul style="list-style-type: none"> Os C-EIAS/PGAS para cada subprojecto devem incluir ações de Mitigação de Risco de Segurança e Saúde Ocupacional. Devem ser garantidas formações e capacitações em diferentes níveis sobre o manuseio de substâncias, 	UCP, UTs e Contratadas

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
		<ul style="list-style-type: none"> • Propagação de doenças ligadas à falta de respeito pelos princípios de higiene. • Exposição a ruídos altos e vibrações. • Exposição a secreções ou substâncias venenosas. 			<p>equipamentos e materiais perigosos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Devem ser realizadas formações (com os corpos de bombeiro) sobre prestação de primeiros socorros e a identificação de responsável em prestar os primeiros socorros. ○ Implementação de código de conduta (proibição de uso ou consumo de álcool, drogas ou outras substâncias, ações ilegais, comportamento irresponsável e falta de cuidado no local de trabalho). ○ Implementar ações e medidas de mitigação para ruído e vibração. ○ Implementar ações e medidas de mitigação para manuseio de substâncias perigosos. 	

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
7	Natureza dos contractos	<ul style="list-style-type: none"> • Procedimentos de gestão trabalhista não levados em consideração em contractos de terceiros. • Inacessibilidade do mecanismo de reclamações para trabalhadores contratados. 	Todos os componentes	Todos (directo, contratados e fornecimento primário)	<ul style="list-style-type: none"> • Implementação e acompanhamento do PGMO • Adoção por subcontratados das regras e padrões do PGMO 	UCP, UTs e Contratadas.
8	Conflitos e tensões sociais	<ul style="list-style-type: none"> • Agressões pelas comunidades (insatisfação na implementação de projectos anteriores ou falha na comunicação). • Conflitos entre consultores internos e funcionários públicos. 	Todos os componentes	Todos (directo, contratados e fornecimento primário)	<ul style="list-style-type: none"> • Consultar e envolver as PIAS nas actividades do projecto. • Divulgar o MDR. • Implementar o PEPI. • Definição clara das tarefas e responsabilidades exercidas por cada trabalhador do projecto. • Treinamentos sistemáticos, motivação e sensibilização aos trabalhadores em temáticas associadas a trabalho em equipe, importância de ambos aprenderem e empreenderem no Projecto. 	UCP, UTs e Contratadas.

ITEM	ASPECTO/TEMA	PRINCIPAIS RISCOS NO TRABALHO	COMPONENTE E SUBCOMPONENTES DO PROJECTO	CATEGORIA ²⁹	MEDIDAS DE GESTÃO	RESPONSÁVEL
					<ul style="list-style-type: none"> Assinatura e cumprimento do código de conduta e código de ética por todos trabalhadores em todos os níveis. 	

MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

As principais medidas de mitigação a implementar para reduzir os riscos e consequências na saúde e segurança no trabalho são da responsabilidade dos empregadores que terão de planear e aplicar planos de prevenção de riscos, de acordo com a NAS 2 e regulamentos relevantes de Moçambique. Além disso, os empregadores devem ter um sistema que lhes permita, em consulta com todos os trabalhadores e seus representantes, identificar perigos, avaliar riscos de saúde e segurança e aplicar medidas de controle no local de trabalho, seguindo a ordem de prioridade:

- eliminar o perigo;
- controlar o risco na fonte, nomeadamente através de medidas de substituição e controlos técnicos;
- reduzir o risco tanto quanto possível, projetando sistemas para garantir a segurança no trabalho;
- na medida em que o risco persista, fornecer equipamentos de proteção individual, incluindo roupas de proteção, em vários tamanhos, sem custo para eles, adequados para mulheres e homens e adotar medidas para garantir seu uso e manutenção.

Para efeito do acima exposto, o empregador deve estabelecer, aplicar e manter práticas comprovadas que visem assegurar a implementação dos seguintes pontos: a) identificação de perigos; b) avaliação de risco; c) controle de risco; d) procedimento de monitoria e avaliação da eficácia dos pontos acima mencionados. Para além destas disposições específicas, o empregador deve implementar uma estratégia de antecipação e mitigação dos riscos identificados através de:

- vigilância regulamentar através da aplicação estrita das disposições legislativas e regulamentares relevantes de moçambique;
- integração e acompanhamento das disposições de saúde e segurança no trabalho nos contratos dos prestadores de serviços;
- substituição ou eliminação de condições ou substâncias perigosas para os trabalhadores;
- estabelecimento de procedimentos no local de trabalho para permitir que os trabalhadores do projecto relatem condições de trabalho que eles acreditam ser inseguros ou insalubres;
- estabelecimento de um sistema de avaliações regulares de desempenho na área de segurança e saúde ocupacional.

PESSOAL RESPONSÁVEL

Esta seção identifica as pessoas que, dentro do projecto, são responsáveis por determinadas actividades, incluindo o recrutamento e gestão de trabalhadores e contratados, saúde e segurança ocupacional e tratamento de reclamações.

RESPONSÁVEL PELA MOBILIZAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS

O Ministério dos Transportes e Comunicações e a UCP são responsáveis pelo recrutamento e gestão dos trabalhadores do projecto. A UCP será responsável pela gestão geral e coordenação do projecto, incluindo o cumprimento dos requisitos ambientais e sociais, particularmente no que diz respeito à proteção ambiental e social, de acordo com os requisitos do Banco Mundial, particularmente em termos de trabalho e condições de trabalho. A UCP contratará, sempre que necessário, consultores especializados em questões ambientais, sociais, de saúde e segurança ocupacional para responder as necessidades do projecto na área em epigrafe.

A UCP será diretamente responsável pelas seguintes tarefas de trabalho e condições de trabalho:

- Realizar a implementação global do Projecto em conformidade com as disposições sobre trabalho e condições de trabalho;
- Contratar e gerir os contratados/subcontratados, de acordo com este PGMO e regras de contratação aplicáveis;
- Garantir que os contratados preparem seus procedimentos de gestão de trabalho (Planos de Higiene, Saúde e Segurança do Contratado), que cumpram este PGMO e o C-PGAS / PSST do Contratado (incluindo disposições relativas à saúde e segurança ocupacional) antes que o contratado seja autorizado a entrar em campo;
- Garantir que os contratados/subcontratados respeitem suas obrigações para com os trabalhadores contratados conforme discutido no PGMO e C-PGAS/PSST do contratado e nas cláusulas ambientais, de saúde e segurança;
- Controlar os riscos potenciais de trabalho infantil, trabalho forçado e sérias preocupações de segurança para os trabalhadores primários;
- Acompanhar a formação dos trabalhadores afetados pelo projecto;
- Garantir que o mecanismo de diálogo e reclamações para os trabalhadores do projecto seja estabelecido e implementado e que os trabalhadores sejam informados;
- Certifique-se de que o Engenheiro encarregado da fiscalização das obras contratará um especialista trabalhista para garantir o cumprimento do PGMO e C-PGAS/PSST;

- Acompanhar a implementação do Código de Conduta para todos os trabalhadores e quaisquer outras medidas destinadas a abordar os riscos VBG/EAS/AS.
- Reportar ao Banco Mundial sobre desempenho no trabalho e saúde e segurança ocupacional.

Além disso, a UCP, apoiada pelas UTs e consultores encarregados do controle e fiscalização das obras, será responsável pela fiscalização dos contratadas das obras, bem como pelo acompanhamento do cumprimento dos instrumentos de salvaguarda. Estes supervisionarão diariamente o desempenho em termos de mão de obra e condições de trabalho em nome da UCP, que será definido explicitamente em seu contrato. Para isso, essas UTs e consultores empregarão especialistas qualificados para essa fiscalização e reportará o desempenho à UCP.

As construtoras, por outro lado, serão responsáveis pelo seguinte:

- empregar ou nomear um ou mais especialistas qualificados em meio ambiente, social e saúde e segurança ocupacional para gerir questões de saúde e segurança ocupacional;
- Preparar e implementar os procedimentos de gestão da força de trabalho relacionados ao seu contrato e ao C-ESMP / PSST (incluindo as disposições de SST que serão aplicadas aos trabalhadores sob contrato sob o projecto. Esses procedimentos e planos serão submetidos à PCU para revisão e aprovação antes que o contratado seja permitido ir ao campo;
- Supervisionar a aderência de seus subcontratados aos procedimentos de gestão da força de trabalho dos principais fornecedores e ao Plano de SSO.
- Manter registos de recrutamento e emprego de trabalhadores contratados (incluindo subcontratados) com verificação de idade para evitar o trabalho infantil.
- Fornecer indução e treinamento regular aos trabalhadores contratados sobre questões ambientais, sociais, de saúde e segurança ocupacional.
- Exigir que o fornecedor principal identifique e trate os riscos de trabalho infantil, trabalho forçado e sérias preocupações de segurança, bem como os riscos de equidade e discriminação para os trabalhadores do fornecedor principal.
- Desenvolver e implementar um mecanismo de reclamação para trabalhadores contratados, incluindo a garantia de que as reclamações recebidas de trabalhadores contratados sejam resolvidas prontamente e relatar o status de reclamações e resoluções;

- Garantir que todos os trabalhadores contratados e subcontratados entendam e assinem o código de conduta antes do início do trabalho e tomem todas as outras medidas para lidar com os riscos de VBG/EAS/AS, conforme especificado nos procedimentos de gestão da força de trabalho do contratado e supervisionar a implementação de tais medidas.
- Reportar periodicamente à PCU sobre o desempenho de segurança e saúde ocupacional.

Tabela 4: Papel e responsabilidades na gestão do PGMO

ACTIVIDADE	RESPONSÁVEL
Engajamento e gestão de trabalhadores do projecto	Coordenador UCP do projecto
Engajamento e gestão de contratadas/subcontratadas, incluindo arranjos para coordenação e relações entre contratadas	Coordenador UCP e UTs do projecto
Saúde e segurança no trabalho	Especialistas ambientais e sociais das UTs.
Gestão de reclamações de trabalhadores	Especialistas ambientais e sociais da UTs do projecto. Especialistas sociais das contratadas.
Monitoria para evitar o trabalho infantil forçado	Especialistas ambientais e sociais da UTs do projecto. Especialistas sociais das contratadas.
Treinamento em SSO e conformidade com o Código de Conduta	Especialistas ambientais e sociais da UTs do projecto. Especialistas sociais das contratadas. Especialistas de saúde, segurança e meio ambiente da contratada.
Recrutamento de pessoal do local Estabelecimento de procedimentos de SSO Responsável pelas medidas de segurança e saúde ocupacional	Especialistas sociais das contratadas. Especialistas de saúde, segurança e meio ambiente da contratada.
Monitoria, supervisão e relatórios sobre questões de saúde e segurança ocupacional	Especialistas ambientais e sociais da UTs do projecto. Especialistas sociais das contratadas.

MONITORIA E SUPERVISÃO

Monitoria, supervisão e relatórios estarão relacionados a questões de saúde e segurança relacionadas ao projecto, incluindo aspectos relacionados com a gestão dos resíduos.

A UCP, informará o Banco Mundial sobre qualquer evento significativo (questões sociais, de saúde e segurança) dentro de 48 horas da ocorrência do evento. Tais eventos incluem greves ou outras manifestações de trabalhadores. A PCU preparará um relatório sobre o evento e as medidas corretivas e o enviará ao Banco em até 30 dias úteis após o evento.

A monitorização permite verificar e avaliar a eficácia, eficiência e eficácia da implementação das medidas de higiene, saúde e segurança do UCP, contidos neste PGMO.

A supervisão a nível central será assegurada pelos especialistas em Ambiente, Social e VBG/EAS/AS da UCP. Durante as operações relativas à prestação de serviços (fornecimento de bens e serviços), a fiscalização local será realizada pelas UTs.

O acompanhamento externo nacional/local será efectuado pelo ministério da Terra e Ambiente, e Ministério de Trabalho e Segurança Social, com base nas disposições de saúde e segurança relativas ao projecto.

ACORDOS DE COORDENAÇÃO E RELATÓRIOS ENTRE CONTRATADAS

Para atender aos requisitos de relatórios do Banco Mundial, a UCP produzirá relatórios trimestrais de monitoria ambiental e social abrangendo aspectos de saúde e segurança ocupacional que serão compartilhados com a equipe de supervisão do Banco Mundial.

CONSCIENTIZAÇÃO E TREINAMENTO DOS TRABALHADORES PARA MITIGAR OS RISCOS DE INFECÇÃO E PROPAGAÇÃO DE EPIDEMIA

Para os trabalhadores do Projecto, um plano de conscientização sobre o Covid-19 será integrado ao plano de saúde e segurança ocupacional (PSST) a ser produzido pelas empresas de construção. As campanhas de conscientização por meio de reuniões no local, cartazes e eventos se concentrarão em:

- Malaria e modos de transmissão e prevenção.
- HIV e modos de transmissão e prevenção.
- Covid-19 e modos de transmissão e prevenção.
- Práticas de higiene individual e coletiva, bem como lavagem das mãos com sabão após o uso do banheiro, periodicamente, após contato com terceiros, manuseio de ferramentas de trabalho, etc.
- A distribuição e uso de equipamentos e produtos de proteção individual.

- Avaliação de conhecimentos, atitudes e práticas de medidas de proteção.
- O procedimento para acionar o alerta “saúde e segurança” no local de trabalho.

As medidas técnicas coletivas de prevenção fornecerão aos trabalhadores as informações necessárias sobre a doença (sinais, modo de transmissão), as medidas de proteção e prevenção recomendadas (limpeza, cartazes, procedimentos), mas também garantirão a desinfecção regular dos locais de trabalho.

As medidas de prevenção técnica individual vão desde a proteção coletiva até a proteção individual com uso de EPI.

PLANO DE AÇÃO DE VIOLÊNCIA DE GÊNERO E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO PARA RISCOS RELACIONADOS A VBG/EAS/AS

O projecto deve garantir ações de combate aos riscos VBG/EAS/AS. É neste espírito que um Plano de Ação de Violência Baseada em Género (volume separado no PGMO) foi elaborado e será implementado no âmbito do projecto. Sua execução será baseada na avaliação dos riscos de VBG/EAS/AS relacionados às actividades planeadas do projecto. Um Código de Conduta (Anexo 1 deste PGMO) é elaborado para que os trabalhadores do projecto o subscrevam (trabalhadores da UCP e todo o pessoal que trabalha no Projecto, incluindo trabalhadores comunitários).

O código de conduta é a primeira ação relevante, que o projecto deve tomar para prevenir a VBG/EAS/AS. Será desenvolvido pelo Especialista em Género/VBG/EAS/AS e assinado pelo pessoal da unidade de coordenação do projecto e pelos parceiros de implementação. Será exigido nos documentos de aquisição, PGMOs do projecto. Igualmente, o código de conduta fará parte do C-PGAS e será assinado por todos os trabalhadores antes do início dos trabalhos, inclusive para a gestão da Empresa.

Com efeito, o protocolo de prevenção da VBG/EAS/AS no quadro da implementação do projecto assenta essencialmente no desenvolvimento e adoção de um Código de Conduta que abrange o compromisso e responsabilidade do projecto (código de conduta colectivo, comprometendo o Projecto como entidade), mas também o pessoal da UCP, UTS e todas as outras pessoas envolvidas na sua implementação.

- Pessoal do projecto;
- Consultores, pessoal das empresas responsáveis pelas obras e seus subcontratadas, e outros prestadores de serviços, comissões de gestão de reclamações, etc.;
- Serviços e prestadores de serviços médicos, psicossociais, jurídicos/judiciais, de segurança (força de segurança).

Além disso, o Projecto fortalecerá a conscientização regular sobre a VBG/EAS/AS, além do mecanismo de reclamação sensível à VBG/EAS/AS, que será monitorado e relatado.

POLÍTICAS E PROCEDIMENTOS

Esta seção descreve brevemente as políticas e procedimentos para lidar com os principais riscos relacionados ao trabalho identificados no Capítulo 6.

GESTÃO DOS DIREITOS DOS TRABALHADORES

Conforme especificado na Lei do Trabalho, a contratação de trabalhadores do projecto será baseada nos princípios de não discriminação e igualdade de oportunidades. Não haverá discriminação em relação a quaisquer aspectos da relação de trabalho, incluindo recrutamento, remuneração, condições de trabalho e termos de emprego, acesso a treinamento, promoção ou rescisão do contracto de trabalho.

A maioria dos impactos ambientais e sociais dos subprojectos resultantes de actividades diretamente sob o controle dos contratados serão mitigados diretamente pelos mesmos contratados. Como tal, garantir que os contratados efetivamente mitiguem os impactos relacionados às actividades do projecto é o cerne da abordagem do projecto. A projecto através da UCP irá incorporar cláusulas ambientais e sociais padronizadas na documentação do concurso e nos documentos do contracto, para que os potenciais licitantes estejam cientes dos requisitos de desempenho ambiental e social que devem ser esperados deles, sejam capazes de refletir isso em suas propostas e obrigados a implementar as cláusulas de vigência do contracto. A UCP fará com que as contratadas cumpram essas cláusulas.

Como requisito contratual central, o contratado deve garantir que toda a documentação relacionada à gestão ambiental e social, incluindo o PGMO, esteja disponível para inspeção a qualquer momento pelos agentes nomeados pela projecto. Os acordos contratuais com cada trabalhador do projecto devem ser claramente definidos de acordo com a legislação nacional. Todos os requisitos ambientais e sociais serão incluídos nos editais de licitação e contractos nos instrumentos ambientais e sociais do projecto.

Em nenhuma circunstância o MTC, o UCP, os Contratadas, fornecedores ou subcontratadas irão empregar trabalho forçado. Trabalho forçado inclui trabalho escravo (trabalhando contra uma dívida impossível), limitações excessivas de liberdade de movimento, períodos de aviso prévio excessivos, retenção da identidade do trabalhador ou outros documentos emitidos pelo governo ou pertences pessoais, imposição de taxas de recrutamento ou de emprego pagáveis no início do emprego, perda ou atraso de salários que impeçam o direito dos trabalhadores de terminar o emprego dentro de seus direitos legais, multas substanciais ou inadequadas, punição física, uso de segurança ou outro pessoal para forçar ou extrair trabalho dos trabalhadores do projecto, ou outras restrições que obrigam um projecto trabalhador a trabalhar de forma não voluntária.

SAÚDE E SEGURANÇA OCUPACIONAL

O projecto compromete-se a:

- Cumprir a legislação e outros requisitos aplicáveis relacionados com os riscos de saúde e segurança ocupacional.
- Permitir a participação ativa na eliminação de riscos de S&SO através da promoção de habilidades, conhecimentos e atitudes apropriados em relação aos perigos.
- Melhorar continuamente o desempenho e o sistema de gestão de SSO.
- Comunicar esta declaração de política a todas as pessoas que trabalham no projecto, com ênfase nas responsabilidades individuais de SSO.
- Disponibilizar esta declaração de política a todas as partes interessadas nas instalações e locais do projecto.

A UCP e UTS terão um especialista de SSO designado para implementação do subprojecto. No mínimo, o representante deve:

- Identificar perigos potenciais;
- Em colaboração com o empregador, investigar a causa dos acidentes de trabalho;
- Inspeccionar o local de trabalho, incluindo instalações, máquinas e substâncias, com vistas a averiguar a segurança e a saúde dos trabalhadores, desde que o empregador seja informado sobre o objetivo da inspeção;
- Acompanhar um inspetor enquanto esse inspetor estiver exercendo suas funções no local de trabalho;
- Participar das reuniões do comitê de segurança e saúde do qual esse representante de segurança e saúde é membro;
- Sujeito a (g), fazer recomendações ao empregador sobre questões de segurança e saúde que afetem os trabalhadores, por meio de um comitê de segurança e saúde;
- Quando não houver comitê de segurança e saúde, os representantes de segurança e saúde devem fazer recomendações diretamente ao empregador em relação a quaisquer questões de segurança e saúde que afetem os trabalhadores.

FLUXO DE TRABALHO, VGB/EAS/AS

Para minimizar o afluxo de mão de obra, o projecto exigirá que o empreiteiro recrute preferencialmente mão de obra não qualificada nas comunidades locais e, em particular, nas áreas de trabalho. Todos os trabalhadores contratados serão obrigados a assinar o código de conduta (ver Anex1 deste PGMO), como parte de seus contratos de trabalho, antes do início do trabalho, que inclui uma disposição sobre o risco de violência baseada no gênero/exploração e abuso sexual, assédio sexual (VGB/EAS/AS). O código de conduta rege tanto o comportamento no local (com colegas) quanto a conduta na comunidade.

Treinamentos relevantes serão fornecidos aos trabalhadores, como sessões de orientação e discussões diárias sobre o kit de ferramentas delineando a conduta e os valores esperados da comunidade local. Uma cópia do CoC deve ser exibida em um local de fácil acesso ao cidadão. Deve ser fornecido nos principais idiomas de melhor compreensão dos trabalhadores. Os contratados devem abordar o risco de violência de gênero por meio de:

- Treinamento obrigatório e conscientização da força de trabalho sobre a abstenção de condutas inaceitáveis em relação aos membros do município, especificamente às mulheres. O treinamento pode ser repetido;
- Informar os trabalhadores sobre as leis nacionais que tornam o assédio sexual e a violência de gênero uma ofensa punível que é processada;
- Adote uma política para cooperar com as agências de aplicação da lei na investigação de alegações de violência baseada em gênero.

O Código de Conduta deve ser um documento resumido, escrito em linguagem simples. Deve estar disponível em português e, se for o caso, em inglês, e deve ser explicado oralmente ao trabalhador nos idiomas locais da região do subprojecto antes de sua assinatura. Será também objecto de debate nas acções de formação/formação interna promovidas pela entidade empregadora.

O código individual deve ser assinado por cada trabalhador, preferencialmente na assinatura do contrato, e mantido uma cópia por ambas as partes (trabalhador e empregador). No caso de trabalhadores contratados antes do projecto, eles devem assinar a fase de planejamento e mobilização do subprojecto, ou seja, antes do início das actividades práticas do Projecto. Ao assinar o código de conduta, eles confirmam que:

- Eles receberam uma cópia do Código.
- Eles tinham uma explicação do Código.
- Eles reconhecem que aderir a este Código de Conduta é uma condição de trabalho no projecto.
- Eles reconhecem que as violações do Código podem resultar em sérias consequências, incluindo demissão ou encaminhamento às autoridades policiais.

Um mecanismo deve ser desenvolvido para capturar reclamações/questões relacionadas à violência de gênero, exploração sexual e assédio sexual no local de trabalho. Esse processo deve estar sob o portfólio de uma área designada, que deve identificar e envolver as partes interessadas relevantes nas questões VGB/EAS/AS, e garantir um tratamento justo de todos os funcionários:

- Os procedimentos de recrutamento serão transparentes, públicos e não discriminatórios, e abertos em relação à etnia, religião, sexualidade, deficiência ou gênero.
- As candidaturas a emprego só serão consideradas se submetidas através dos procedimentos oficiais de candidatura estabelecidos pelos contratantes.
- Descrições claras de trabalho serão fornecidas antes do recrutamento e explicarão as habilidades necessárias para cada cargo.
- Todos os trabalhadores terão contratos escritos descrevendo os termos e condições de trabalho e terão o conteúdo explicado a eles. Os trabalhadores assinarão o contrato de trabalho.
- A mão de obra não qualificada será preferencialmente recrutada nas comunidades vizinhas.
- Os funcionários serão informados pelo menos dois meses antes da data prevista de liberação da próxima rescisão.
- Os trabalhadores contratados não serão obrigados a pagar quaisquer taxas de contratação. Se quaisquer taxas de contratação forem incorridas, estas serão pagas pelo Empregador.
- Dependendo da origem do empregador e do empregado, os termos e condições de emprego serão comunicados em dois idiomas, no idioma do estado e no idioma que seja compreensível para ambas as partes.
- Além da documentação escrita, uma explicação oral das condições e termos de emprego será fornecida aos trabalhadores que possam ter dificuldade em entender a documentação.
- Os trabalhadores estrangeiros precisarão de autorizações de trabalho, que lhes permitirão trabalhar na República de Moçambique.
- Todos os trabalhadores terão 18 anos ou mais para obras civis. Este será um requisito nos contratos do MTC com empreiteiros de obras civis.
- O tempo normal de trabalho não deve exceder 48 horas por semana e oito horas por dia. A duração do trabalho diário é determinada pelo regulamento interno de trabalho aprovado pelo empregador após consulta prévia aos representantes dos trabalhadores, respeitando a duração da semana de trabalho estabelecida.

As seguintes Diretrizes Covid-19 serão aplicadas no local de trabalho:

- Sempre que possível, reserve reuniões ao ar livre.
- Certifique-se de que todos tenham máscaras e estejam bem usados.
- As interações presenciais ou reuniões devem obedecer ao número máximo de pessoas legislado pelo decreto em vigor sobre o Covid-19.
- Incentivar os trabalhadores suspeitos de contaminação a não comparecer ao trabalho ou ter qualquer interação com o membro do projeto e relatar imediatamente ao supervisor do local.
- Incentive o uso da etiqueta da tosse.
- Aconselhe todos os trabalhadores positivos para Covid-19 a permanecer em casa, reportar imediatamente ao supervisor e não participar de nenhuma atividade do projeto.
- Pratique o distanciamento físico, mantendo 1,5m entre os participantes. Para reuniões de pequenos grupos, planeje maneiras de realizar reuniões que permitam que o grupo

mantenha o distanciamento social, mas continue a funcionar como um grupo, por exemplo, arranjos de semicírculo.

TERMOS E CONDIÇÕES DE EMPREGO

Os termos e condições de emprego são regidos pela Lei do Trabalho. A lei torna obrigatório que os empregadores forneçam aos seus trabalhadores uma cópia das particularidades escritas do emprego, assinadas por ambas as partes. Para o projecto, os contratados serão obrigados a fornecer a todos os seus trabalhadores os detalhes de emprego por escrito. As contratadas também serão obrigadas a cumprir o regulamento mais atual de salários que é emitido pelo Governo e revisado regularmente. A ordem especifica o salário mínimo, horas de trabalho, pagamento de horas extras, direito a férias e a questão do vestuário de proteção.

O procedimento de gestão trabalhista dos contratados estabelecerá termos e condições para os trabalhadores contratados e subcontratados. Estes termos e condições seguirão, no mínimo, este procedimento de gestão trabalhista, a Lei do Trabalho de Moçambique e especificado nos contractos padrões a serem usados pelo projecto, que serão fornecidos no Manual de Operações do Projecto que seguem este PGMO e o QGAS do projecto.

O procedimento de gestão do trabalho dos contratados estabelecerá termos e condições para os trabalhadores contratados e subcontratados. Estes termos e condições seguirão, no mínimo, este procedimento de gestão trabalhista, a Lei do Trabalho de Moçambique e especificado nos contratos padrão a serem usados pelo projecto, que serão fornecidos no Manual de Operações do Projeto que seguem este PGMO e o QGAS do projeto.

NÃO DISCRIMINAÇÃO E IGUALDADE DE OPORTUNIDADES

A contratação de trabalhadores do projecto será isenta de qualquer tipo de discriminação prevista na Lei que Regula o Trabalho em Moçambique. O artigo 4º da lei do trabalho prevê, entre outros princípios, o princípio do direito ao trabalho, da estabilidade e estabilidade do emprego, da mudança das circunstâncias e da não discriminação em razão da orientação sexual, raça ou HIV/SIDA. Todo empregador deve pagar aos empregados um salário igual por trabalho de igual valor, sem discriminação de qualquer tipo.

CONTRACTOS DE TRABALHO

O empreiteiro, subempreiteiro e cessionários dos contractos devem pagar taxas de salários e observar horários e condições de trabalho que não sejam menos favoráveis do que as estabelecidas em Moçambique. As contratadas e subcontratadas devem ser certificadas de acordo com os Requisitos Governamentais para contratadas governamentais, incluindo que os contratadas certifiquem que os salários e as condições de emprego de todos os empregados pelo empreiteiro na indústria em que o empreiteiro pretende contratar com o Governo são justos e razoável.

Os contractos serão orientados pelo princípio da negociação coletiva aplicável e, quando não houver salário mínimo ou taxas estabelecidas no país, o princípio norteador será de

salários justos e taxas razoáveis compatíveis com o salário mínimo governamental e taxas e condições estabelecidas semelhantes.

O empreiteiro deverá manter registos salariais e folhas de ponto adequados para todos os empregados em relação à execução do contracto, e o contratante deverá apresentar os registos salariais e folhas de ponto para a inspeção de qualquer pessoa autorizada pelo projecto ou pelas autoridades trabalhistas em Moçambique.

As contratadas são obrigadas por lei a afixar as condições de trabalho em locais visíveis, informando os trabalhadores dos seus direitos e condições de trabalho, bem como a cumprir as condições do contracto principal e o empreiteiro principal é responsável pelo cumprimento de todas as condições contratuais.

As contratadas e subcontratadas devem reconhecer o direito dos seus trabalhadores a serem membros dos sindicatos.

SALÁRIO MÍNIMO

Todos os trabalhadores do projecto devem receber um salário igual ou superior ao salário mínimo estabelecido pelo GoM. Os salários serão pagos semanalmente, quinzenalmente ou mensalmente. Cada funcionário tem direito a uma declaração que acompanha o pagamento que discrimina o seguinte: “(a) os salários brutos do funcionário devidos no final desse período de pagamento; (b) o valor de cada dedução de seu salário durante esse período de pagamento e a finalidade para a qual cada dedução foi feita; e (c) o salário líquido do empregado a pagar no final desse período de pagamento.”

De acordo com o artigo 108 da Lei do Trabalho de 2007, o salário mínimo é fixado pelo governo em consulta com a Comissão Consultiva do Emprego. Os salários mínimos são revistos todos os anos em abril. O salário mínimo em Moçambique é definido de forma diferente para onze (11) setores diferentes. A Lei do Trabalho de 2007 não especifica claramente as condições que o governo leva em consideração ao determinar/revisar as taxas do salário mínimo.

HORAS DE TRABALHO

Os trabalhadores do projecto estão proibidos de trabalhar mais de 9 horas por dia, incluindo os períodos de almoço e descanso. Entre outras convenções da organização internacional do trabalho, Moçambique ratificou a Convenção das Horas de Trabalho (Indústria) (1) e a Convenção do Descanso Semanal (Indústria) (14). Assim, a Lei do Trabalho prevê que a jornada normal de trabalho não pode exceder oito horas diárias e 48 horas semanais. O número máximo de horas que um empregado trabalha por dia pode ser aumentado para nove horas se o empregador lhe conceder um descanso adicional de meio-dia por semana. Os dias úteis normais são de segunda a sábado.

ACORDOS DE NEGOCIAÇÃO COLECTIVA

Os instrumentos de regulação coletiva do trabalho podem ser negociados (acordo coletivo de trabalho, acordo de adesão e decisão de arbitragem voluntária) ou não negociados

(decisão de arbitragem compulsória). Os acordos coletivos de trabalho podem ser celebrados por acordo de empresa (assinado por uma associação sindical e um único empregador para uma empresa), acordo coletivo (assinado por uma associação sindical e vários empregadores para várias empresas) ou acordo coletivo (assinado entre associações sindicais e associações patronais).

O cumprimento das taxas do salário mínimo, bem como de outras disposições da Lei do Trabalho, é assegurado pela Inspeção do Trabalho. A Inspeção do Trabalho fiscaliza a legalidade das questões laborais e tem o poder de fiscalizar o cumprimento dos seus deveres por parte de empregadores e trabalhadores. Em caso de violação das disposições relativas ao salário mínimo, os empregadores podem ser multados em até 10 vezes o salário mínimo aplicável por trabalhador vítima da violação. Os sindicatos e associações patronais podem colaborar com a Inspeção do Trabalho, nos termos da lei, no acompanhamento da aplicação da legislação laboral e dos instrumentos de regulamentação colectiva do trabalho.

IDADE DE EMPREGO

A lei da República Moçambicana proíbe qualquer pessoa com menos de 18 anos de exercer um emprego e existem requisitos especiais para licenças, horas de trabalho e outras condições de emprego. O empregador garantirá que nenhum trabalhador da construção civil com menos de 18 anos seja empregado.

Os empreiteiros serão obrigados a verificar e identificar a idade de todos os trabalhadores. Isso exigirá que os trabalhadores forneçam documentação oficial, que pode incluir uma certidão de nascimento, carteira de identidade nacional, passaporte ou registro médico ou escolar. Se um menor abaixo da idade mínima elegível para trabalho for descoberto trabalhando no projeto, medidas serão tomadas para rescindir imediatamente o emprego ou contratação do menor de maneira responsável, levando em consideração o melhor interesse do menor.

A Lei do Trabalho prevê que o empregador pode firmar vínculo empregatício com empregado de 15 anos, desde que obtida autorização de seu responsável legal. No entanto, de acordo com a Lei do Trabalho, o Conselho de Ministros moçambicano pode emitir um regulamento específico estabelecendo a natureza e as condições de trabalho que podem ser exercidos, em circunstâncias excepcionais, por menores com idades compreendidas entre os 12 e os 15 anos. Até o momento, nenhum regulamento desse tipo foi emitido pelo conselho. No entanto, no projecto apenas será considerado trabalhadores com idade igual ou superior a 18 anos.

MECANISMO DE RESOLUÇÃO DE RECLAMAÇÕES PARA TRABALHADORES

Todas as empresas com trabalhadores envolvidos no Projecto devem ter um Mecanismo de Resolução de Reclamações (MRR) interno para seus trabalhadores baseado nos princípios do projecto. O MRR dos trabalhadores deve estar sincronizado com o MDR geral do Projecto e nos níveis de resolução apresentados abaixo.

Em qualquer ambiente de trabalho é essencial que empregadores e empregados estejam totalmente familiarizados com todos os aspectos dos processos disciplinares, os procedimentos de tratamento de reclamações e os requisitos legais e direitos envolvidos. Ao implementar um sistema de gestão de disputas eficaz, deve-se considerar as disputas resultantes do seguinte:

- Ação disciplinar
- Reclamações individuais
- Reclamações coletivas e negociação de reclamações coletivas
- Violência de gênero, exploração sexual e assédio sexual no local de trabalho

PROCEDIMENTO DISCIPLINAR

O ponto de partida para toda ação disciplinar são as regras. Essas regras podem ser implícitas ou explícitas e variam de local de trabalho para local de trabalho. Algumas regras estão implícitas no contracto de trabalho (por exemplo, regra contra roubo do empregador), no entanto, é aconselhável que mesmo regras implícitas sejam incluídas no código disciplinar ou no esquema de infrações.

Em um local de trabalho organizado, essas regras idealmente são negociadas com o sindicato e muitas vezes são incluídas nos Acordos de Reconhecimento assinados pelo empregador e pelo sindicato. Essas regras do local de trabalho devem ser:

- Válido ou razoável.
- Claro e inequívoco.
- O funcionário está ciente, ou poderia estar razoavelmente ciente da regra ou padrão.
- Procedimento a ser aplicado caso o funcionário infrinja alguma dessas regras.

Nessas situações, o MTC estabelecerá um procedimento disciplinar justo e eficaz no local de trabalho, como segue: -

- Realizar uma investigação para determinar se há motivos para uma audiência ser ouvida.
- Se uma audiência for realizada, o empregador deve notificar o empregado das alegações usando um formulário e linguagem que o empregado possa entender.
- O funcionário deve ter tempo razoável para se preparar para a audiência e ser representado por um colega de trabalho ou um representante do sindicato.
- O funcionário deve ter a oportunidade de responder às alegações, questionar o testemunhas do empregador e conduzir testemunhas.
- Se um empregado não comparecer à audiência, o empregador pode prosseguir com a audiência na ausência do empregado.
- A audiência deve ser realizada e concluída dentro de um prazo razoável e deve ser presidida por um representante imparcial.

Em caso de despedimento, o trabalhador deve ser informado dos motivos do despedimento e do direito de apresentar o litígio relativo à equidade do despedimento. Portanto, cabe aos Contratadas garantir que eles tenham um procedimento disciplinar e Código e normas que os trabalhadores estejam cientes. Cada contratante será obrigado a produzir este procedimento para garantir que os trabalhadores não sejam tratados de forma injusta.

PROCEDIMENTO DE RECLAMAÇÃO INDIVIDUAL

Todo empregador, incluindo contratados, deve ter um Procedimento Formal de Reclamações, que deve ser conhecido e explicado ao funcionário. O Código recomenda que tal procedimento deva pelo menos:

- Especificar a quem o funcionário deve apresentar a reclamação.
- Consulte os prazos no Plano de Gestão do Trabalho para permitir que a reclamação seja tratada rapidamente.
- Permitir que a pessoa encaminhe a reclamação para um nível mais alto dentro da organização, se não for resolvida no nível mais baixo.
- Se uma reclamação não for resolvida, o funcionário tem o direito de apresentar uma disputa à UCP.

Todos os contratadas que serão contratados para o projecto deverão apresentar seu procedimento de reclamação como requisito para licitação que cumpram no mínimo esses requisitos. Além disso, as boas práticas internacionais recomendam que os procedimentos sejam transparentes, confidenciais, aderem a práticas de não retribuição e incluam o direito de representação. Depois de contratados, eles serão obrigados a apresentar prova de que cada funcionário foi empossado e assinado que eles foram empossados no procedimento.

RECLAMAÇÕES E DISPUTAS COLETIVAS DECORRENTES DAS NEGOCIAÇÕES DE ACORDOS COLETIVOS

Quando um sindicato é reconhecido, tem o direito de negociar regularmente com o empregador os termos e condições existentes no local de trabalho e o empregador é obrigado a negociar com ele. O procedimento seguido em tais casos geralmente está contido no acordo, que estabelece como as questões são levantadas, o procedimento para as negociações, a composição das partes envolvidas na negociação e o procedimento para lidar com questões que não são resolvidas por consenso. No tipo de litígios, caso o litígio não seja resolvido no local de trabalho, as partes em litígio podem utilizar os mecanismos de resolução de litígios previstos na legislação laboral.

VIOLÊNCIA DE GÊNERO, EXPLORAÇÃO SEXUAL E ASSÉDIO SEXUAL NO LOCAL DE TRABALHO

A UCP irá, com o apoio de consultores, identificar instituições e prestadores de serviços que estejam ativamente engajados na prevenção da violência de gênero, exploração sexual e assédio sexual no local de trabalho, a fim de estabelecer um manual para referenciar quaisquer potenciais sobreviventes.

A UCP, UTs e o contratado não estão preparados para lidar com reclamações ou fornecer serviços relevantes aos sobreviventes, mas encaminharão qualquer pessoa a prestadores de serviços relevantes, incluindo unidades de saúde, unidade de gênero da polícia ou outros, conforme relevante, usando as informações sobre os serviços disponíveis.

Reclamações relacionadas à violência de gênero serão relatadas através do projecto/contratado, a natureza da reclamação será registada juntamente com a idade do reclamante e a relação com o projecto será registada, mas a questão será referenciada às instituições relevantes.

Além disso, no ESIA podem ser identificadas medidas de mitigação adicionais relacionadas ao gênero e tais medidas serão refletidas nos PGAS específicos do local, incluindo os C-PGAS ou Planos de Gestão de Trabalho específicos dos contratados, quando necessário. Isso incluirá o envolvimento com as comunidades sobre riscos relacionados a gênero, Reclamações e medidas de resposta disponíveis, conforme identificado no manual.

Um mecanismo de diálogo e reclamação será fornecido para todos os trabalhadores directos e contratados para levantar preocupações no local de trabalho. Esses

trabalhadores serão informados do mecanismo de reclamação no momento do recrutamento e das medidas implementadas para protegê-los contra qualquer represália pelo seu uso. Este MRR não é o mesmo que o mecanismo de reparação de reclamações a ser estabelecido para as partes interessadas afetadas pelo projecto. O mecanismo de reclamação dos trabalhadores do Projecto não impedirá que os trabalhadores usem o procedimento judicial.

O MRR estará acessível a todos os colaboradores através de vários meios (escrita, telefone, fax, redes sociais, etc.). O registo de reclamações será mantido na UCP, bem como na contratada.

PRINCÍPIO DO MECANISMO

Para garantir a implementação do MDR o princípio pauta em regras básicas como:

- Garantir os meios necessários para os municípios afectados apresentarem as suas reclamações ou sugestões.
- Valorizar o princípio de justiça, confidencialidade da resposta e qualidade no procedimento de atendimento.
- Divulgação ampla os trabalhadores afectadas e facilitar o uso dos serviços do MRR através de números de telefone, recepção dos formulários, correio electrónico entre outros canais.
- Tratamento célere e responsável (flexibilização dos assuntos), através da estipulação de datas para a resolução das questões relacionadas com o MRR.
- Classificação e arquivamento atualizado das reclamações recebida.

ESTRUTURA INSTITUCIONAL E PONTOS FOCALIS DO MRR

Primeiro Nível (Contratada)

A Contratada deve desenvolver e implementar o MRR para resolver as reclamações de todos os trabalhadores do projecto. Um Ponto Focal de Reclamações designado pela Contratada apresentará as reclamações e apelações dos trabalhadores e será responsável por facilitar o tratamento das reclamações. As reclamações serão canalizadas através de canais específicos (caixas de reclamações, chamadas, formulários e outros, e apos da receção o comité criado junto as a área do projecto para analise e decisão da reclamação.

Se o problema não puder ser resolvido ao nível do empreiteiro no prazo de 7 dias úteis, será referido ao nível local da UTs.

Segundo Nível (UTs)

O especialista Social da UTs, servirá como Ponto Focal de Reclamações para apresentar as reclamações e apelações dos trabalhadores do projecto. Ele / Ela será responsável por coordenar com os departamentos / organizações e pessoas relevantes para facilitar o tratamento dessas reclamações. As reclamações serão canalizadas através de canais específicos (caixas de reclamações, chamadas, formulários e outros, e após da receção o comité criado junto as UTs para análise e decisão da reclamação.

Se o problema não puder ser resolvido ao nível da UTs, no prazo de 7 dias úteis, será encaminhado ao nível da UCP.

Terceiro Nível (UCP)

Se houver uma situação em que não haja resposta do nível UTs, ou se a resposta não for satisfatória, os reclamantes e os fornecedores de feedback têm a opção de entrar em contato diretamente com a Pessoa Focal no UCP para acompanhar o problema.

O Coordenador da UCP, dependendo da natureza da questão levantada, será responsável por receber, analisar e tratar em tempo hábil as reclamações, incluindo as preocupações sobre horas de trabalho não contabilizadas e falta de compensação por horas extras, atraso/não pagamento de salários. As reclamações serão canalizadas através de canais específicos (caixas de reclamações, chamadas, formulários e outros, e após da receção o comité criado junto as UCP para análise e decisão da reclamação.

Se o problema não puder ser resolvido UCP dentro de 7 dias úteis, ele será encaminhado para o próximo nível.

Quarto Nível (AMT)

O Diretor da AMT é pelo presente nível, uma situação em que não haja resposta da UCP ou se a resposta não for satisfatória, os reclamantes e os fornecedores de feedback têm a opção de apelar diretamente ao Diretor para acompanhar o assunto. As reclamações devem ser consideradas e o feedback fornecido nos próximos 7 dias úteis.

GESTÃO DE FORNECEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS

A UCP utilizará como critérios de seleção quanto às compras, licitações, fornecedores e contratos, principalmente no que diz respeito aos requisitos trabalhistas e de segurança e saúde ocupacional mais precisamente em:

- O processo de seleção de fornecedores e prestadores de serviços, conforme descrito no parágrafo 31 da NAS nº 2 e sob a nº 31.1.
- Os arranjos contratuais que serão desenvolvidos para a gestão de questões relacionadas à mão de obra empregada por fornecedores e contratados, incluindo questões de saúde e segurança ocupacional, conforme descrito no parágrafo 32 da NAS nº. 2 e sob nº 32.1.
- O procedimento de gestão e acompanhamento do desempenho dos fornecedores e prestadores de serviços, conforme descrito no parágrafo 32 da NAS nº 2 e nº 32.1.
- Estabelecimento de um processo de proteção durante a aquisição, licitação, fornecedores e contratos, para questões de risco de VBG/EAS/AS.

GESTÃO DE FORNECEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS

Para os prestadores de serviços, aplicam-se os procedimentos aplicáveis aos trabalhadores diretos e aos trabalhadores beneficiários do projecto. Além disso, o projecto fará esforços razoáveis para garantir que os terceiros que contratam trabalhadores contratados sejam entidades legalmente constituídas e confiáveis e tenham desenvolvido procedimentos de gestão da força de trabalho adequados ao projecto.

A UCP utilizara os Documentos de Aquisição Padrão de 2018 do Banco para licitações e contratos, especialmente no que diz respeito à mão de obra, requisitos de qualificação e saúde e segurança no trabalho. Os patrocinadores garantirão que os terceiros que contratam trabalhadores contratados sejam entidades legalmente constituídas e confiáveis, tenham as habilidades e tenham desenvolvido procedimentos de gestão da força de trabalho adequados ao projecto.

A qualidade do serviço e o respeito dos prazos serão acompanhados de penalidades aplicáveis em caso de atraso na entrega de equipamentos e insumos ou na aceitação de obras.

Eles assegurarão a gestão e o monitoria do desempenho desses terceiros em relação aos requisitos do NAS 2. Além disso, os responsáveis pelas aquisições terão que integrar esses requisitos nos acordos contratuais com esses terceiros, bem como mecanismos de recurso em caso de incumprimento.

O projecto estabelecerá procedimentos para a gestão e monitoria do desempenho desses terceiros. Além disso, o projecto deve incorporar esses requisitos nos acordos contratuais com esses terceiros, bem como mecanismos de reparação apropriados em caso de descumprimento. Em relação à subcontratação, o projecto exigirá que esses terceiros

incluam disposições equivalentes e mecanismos de reparação em caso de descumprimento de seus acordos contratuais com subcontratados.

GESTÃO DA CONTRATADA

A construção e outros contractos incluirão disposições relacionadas com o trabalho e saúde e segurança no trabalho, conforme previsto nos Documentos de Aquisição Padrão do Banco Mundial e na Legislação Moçambicana.

O projecto irá gerir e monitorar o desempenho dos contratados em relação aos trabalhadores contratados, com foco no cumprimento pelos contratados de seus acordos contratuais (obrigações, representações e garantias) e procedimentos de gestão trabalhista. Isso pode incluir auditorias periódicas, inspeções e/ou verificações no local dos locais do projecto e locais de trabalho, bem como registos e relatórios de gestão de mão de obra compilados por contratadas. Diretrizes para realizar uma Due Diligence para Medidas de Mitigação Social e Ambiental em Contractos também foram fornecidas no Anexo 2.

Os registos e relatórios de gestão de mão de obra dos contratados que podem ser revisados incluem:

- amostras representativas de contractos ou acordos de trabalho entre terceiros e trabalhadores contratados.
- registos relativos às reclamações recebidas e sua resolução; relatórios relativos a inspeções de segurança, incluindo fatalidades e incidentes e implementação de ações corretivas;
- registos relativos a incidentes de incumprimento da legislação nacional; e registos de treinamentos fornecidos aos trabalhadores contratados para explicar os riscos de saúde e segurança ocupacional e medidas preventivas.

A aplicação da gestão da Contratada será proporcional às actividades e ao tamanho do contracto, de forma aceitável para a UCP e o Banco Mundial:

- Condições de trabalho: registos de trabalhadores contratados no Projecto, incluindo contractos, registro de indução de trabalhadores incluindo CoC, horas trabalhadas, remuneração e deduções (incluindo horas extras), acordos coletivos de trabalho.
- Segurança: incidentes registráveis e análise de causa raiz correspondente (incidentes com perda de tempo, casos de tratamento médico), casos de primeiros socorros, quase acidentes de alto potencial e actividades corretivas e preventivas necessárias (por exemplo, análise de segurança do trabalho revisada, equipamentos novos ou diferentes, treinamento de habilidades, etc.).
- Trabalhadores: número de trabalhadores, indicação de origem (expatriados, locais, não locais), sexo, idade com evidência de que não há trabalho infantil envolvido e nível de habilidade (não qualificado, qualificados, supervisores, profissionais, gerenciáveis).
- Formação/indução: datas, número de formandos e temas.

- Detalhes de quaisquer riscos de segurança: detalhes dos riscos aos quais o contratante pode estar exposto enquanto executando seu trabalho—as ameaças podem vir de terceiros externos ao projecto.
- Reclamações dos trabalhadores: detalhes, incluindo data de ocorrência, reclamação e data de envio; ações realizadas e datas; resolução (se houver) e data; e acompanhamento ainda a ser feito - as Reclamações listadas devem incluir aquelas recebidas desde o relatório anterior e aquelas que não foram resolvidas no momento do relatório.

A supervisão dos contratados do Projecto é definida nesta seção. O seguinte procedimento deve ser colocado:

- Garantir que as Contratadas tenham contractos válidos com acordo de nível de serviço claramente definido de acordo com a lei nacional e todas as cláusulas ambientais e sociais, conforme aplicável.
- Indução do contratado aos padrões da MTC e PGMO: UCP, com a participação de outras partes interessadas importantes, como trabalhadores do MTC.
- Envio mensal de registos: Envio da Contratada à UCP,
- Visitas mensais ao local (no mínimo) e relatórios: UCP, UTS e outros oficiais
- Avaliação dos requisitos do contratante. Isso inclui treinamento, arquivos OH&S, certificações, etc.

TRABALHADORES DE FORNECIMENTO PRIMÁRIO

Fornecedores primários são fornecedores que, de forma contínua, fornecerão bens ou materiais diretamente ao Projecto. O projecto exigirá a aquisição de uma quantidade substancial de materiais como areia, pedras, pedra de pedreira, cascalho e outros. O número de fornecedores primários será determinado na fase de implantação das obras civis. Esses fornecedores primários deverão cumprir os requisitos do PGMO.

Dentro do enquadramento do projecto, receia-se uma forte mobilização de colaboradores por parte dos principais fornecedores, nomeadamente no que diz respeito às obras de infraestruturas do projecto.

Portanto, para prevenir a prevenção de trabalho infantil ou trabalho forçado ou de risco grave relacionado a questões de segurança entre os principais fornecedores, tratar-se-á, pois, de referir, na cláusula contratual dos principais fornecedores, a existência de tal risco e o procedimento de monitorização e reporte dos colaboradores dos principais fornecedores.

Quando houver um risco sério relacionado a problemas de segurança relacionados a trabalhadores de fornecedores principais, a UCP e UTs exigirão que o fornecedor principal envolvido desenvolva procedimentos e medidas de mitigação para lidar com o risco. Esses procedimentos e medidas de mitigação serão revisados periodicamente para verificar sua eficácia.

A capacidade da UCP e UTs para gerir esses riscos dependerá do grau de controle ou influência que exerce sobre seus principais fornecedores. Caso não seja possível gerir esses riscos, o projecto substituirá, dentro de um prazo razoável, os principais fornecedores do projecto por fornecedores que demonstrem que atendem aos requisitos pertinentes.

As missões de monitoria de obras ajudarão o Projecto a monitorar esses riscos ao longo da fase de obras.

FORMAÇÃO E CAPACITAÇÃO

A descrição e cronograma da formação estão descritos no QGAS. Prevê-se que em cada município e distrito coberto pelo projecto, serão alocados especialistas e técnicos que devem ser capacitados em diversas matérias, em particular, nas questões trabalhistas. Estes apoiarão o em todas as actividades do campo, principalmente com a interação com os munícipes e residentes locais. Então, o presente PGMO dispõe de um programa de capacitação multifuncional que deve ser aplicado pelo projecto e contratadas. O plano pode ser visto na tabela 3, abaixo.

Tabela 3: Cronograma de Formação Prevista

PESSOAS A SEREM CAPACITADAS	TIPO DE CAPACITAÇÃO	TEMA	FORMADORES	PERIODICIDADE DE CAPACITAÇÃO
<p>Colaboradores da MTC e autoridades municipais e distritais cobertas pelo projecto.</p>	<p>Workshops e seminários.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PGMO e instrumentos operacionais. • Código de Conduta da Contratada. • Plano de Acção Para Mitigação de Risco de Exploração e Abuso Sexual (EAS), Assédio Sexual (AS) e Violência Baseada no Género (VBG). • Mecanismo de Diálogo e Reclamações (MDR). 	<p>UCP e UTs</p>	<p>Trimestral</p>
<p>Pontos focais e técnicos contratados localmente para acompanhamento de campo.</p>	<p>Formação em sala</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PGMO e instrumentos operacionais. • Código de Conduta da Contratada. • Plano de Acção Para Mitigação de Risco de Exploração e Abuso Sexual (EAS), Assédio Sexual (AS) e Violência Baseada no Género (VBG). • Mecanismo de Diálogo e Reclamações (MDR). 	<p>UCP e UTs</p>	<p>Mensal com duração mínima de duas sessões de 4 horas</p>

Contratadas e outros	<ul style="list-style-type: none"> • Workshops seminários. • Formação em sala 	<p>e</p> <ul style="list-style-type: none"> • Higiene e segurança no trabalho nas comunidades. • Plano de qualidade e responsabilidade social. • PGMO e instrumentos operacionais. • Código de Conduta da Contratada. • Plano de Acção Para Mitigação de Risco de Exploração e Abuso Sexual (EAS), Assédio Sexual (AS) e Violência Baseada no Género (VBG). • Mecanismo de Diálogo e Reclamações (MDR). 	UCP e UTs	Semestral
----------------------	---	---	-----------	-----------

REFERÊNCIAS

GOM (2007). Lei do Trabalho 23/2007 1 de agosto de 2007.

OIT (2009), Perfil nacional das condições de trabalho em Moçambique, OIT, Genebra.

Banco Mundial (2008), vencer as probabilidades: Sustentar a inclusão na economia em crescimento de Moçambique, Banco Mundial, Washington DC.

Banco Mundial. (2016). Marco Ambiental e Social do Banco Mundial. Banco Mundial, Washington, DC.

Banco Mundial. (2018). Estrutura Ambiental e Social para Operações da IPF. ESS 2: Trabalho e condições de trabalho. Notas de Orientação para Mutuários. Washington DC.

ANEXOS

ANEXO 1 - Código de Conduta para trabalhadores

Introdução

Nós somos a empresa contratada, implementamos o projecto de Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM) na Cidade de Maputo, Matola, Município de Marracuene e Município de Boane que vai durar aproximadamente XX anos.

Nós, a empresa contratada estamos comprometidas a executar as actividades do projecto respeitando as normas ambientais, sociais, de saúde e segurança (ESHS) de forma a minimizar os impactos negativos ao meio ambiente, às comunidades incluindo os trabalhadores do projecto. Isso será feito e garantindo que as normas apropriadas de saúde, segurança no trabalho (OHS) e medidas de mitigação de risco relacionadas à violência baseada no género (VBG) sejam cumpridas.

Comprometemo-nos a criar e manter um ambiente no qual a Violência Baseada no Género (VBG) e Exploração e Abuso Sexual (EAS), e Assédio Sexual (AS) não são tolerados.

Este Código de Conduta aplica-se a todos os trabalhadores, incluindo pessoal de empresas subcontratadas ou qualquer outro pessoal que auxilie a a empresa contratada na execução das obras. Todas essas pessoas são referidas como "Pessoal da empresa contratada" e estão sujeitas a este Código de Conduta, que define o comportamento que é exigido a todo o Pessoal da empresa contratada.

O nosso local de trabalho é um ambiente em que comportamentos inseguros, criminais, abusivos ou violentos não são tolerados e em que as pessoas devem sentir-se livres de apresentar problemas ou preocupações sem medo de retaliação.

O presente código de conduta é de carácter obrigatório e aplica-se a todo Pessoal da empresa contractada no local de trabalho, indo e voltando do trabalho, em acomodações ou transporte, comunicações, eventos sociais relacionados ao trabalho, em treinamento e viagens de trabalho fornecidos pela empresa contratada.

CONDUTA EXIGIDA

Todo Pessoal da empresa contratada é obrigado a implementar os princípios descritos abaixo.

1. Realizar funções com competência e diligência.
2. Cumprir com este Código de Conduta e todas as leis, regulamentos e outros requisitos aplicáveis de modo a proteger a saúde, a segurança e o bem-estar de outro Pessoal da empresa contractada ou qualquer outra pessoa envolvida no projecto.
3. Manter os locais de trabalho, máquinas, equipamentos e fluxos de trabalho seguros e sem riscos para a SSO.
4. Reportar situações de trabalho que podem não ser seguras ou saudáveis e não se envolver em nenhuma situação de trabalho ou outra que possa apresentar um perigo iminente ou grave.

5. Tratar outras pessoas com respeito, incluindo outro Pessoal da Empresa contractada e membros da comunidade local.
6. Não discriminar outras pessoas com base no status familiar, etnia, raça, género, religião, idioma, estado civil, idade, deficiência (física e mental), orientação sexual, identidade de género, convicção política ou social, cívica, propriedade, local de nascimento ou estado de saúde, incluindo o sero estado para HIV.
7. Usar o equipamento de protecção individual apropriado fornecido pela empresa contractada.
8. Não trabalhar sob influência de álcool ou drogas, incluindo medicamentos que inibem a função cognitiva.
9. Não se envolver em nenhuma forma de violência baseada no género. A VBG é um termo genérico que se refere a qualquer acto prejudicial perpetrado contra a vontade de outra pessoa e que se baseia em diferenças socialmente atribuíveis (ou seja, género) entre homens e mulheres. VBG inclui actos que infligem dano ou sofrimento físico, sexual ou mental, ameaças de tais actos, coerção e outras privações de liberdade. Estes actos podem ocorrer em público ou em privado. O termo VBG é usado para enfatizar a desigualdade sistémica entre homens e mulheres (que existe em todas as sociedades do mundo) e actua como uma característica unificadora e fundamental da maioria das formas de violência perpetradas contra mulheres e raparigas. As diferentes formas de VBG incluem:
 - a. Estupro/violação: penetração fisicamente forçada ou de outra forma coagida — por mais leve que seja - da vagina, ânus ou boca com um pênis, outra parte do corpo ou objecto. Estupro/violação inclui estupro conjugal e estupro/sodomia anal. A tentativa de o fazer é conhecida como tentativa de violação. A violação de uma pessoa por dois ou mais autores é conhecida como violação/estupro colectivo.
 - b. Agressão Sexual: qualquer forma de contacto sexual não consensual que não resulte ou inclua penetração. Exemplos incluem: tentativa de violação/estupro, bem como beijos indesejados, carícias ou toque nos órgãos genitais e nas nádegas.
 - c. Assédio Sexual: vantagens sexuais não desejáveis, pedidos de favores sexuais e outras condutas verbais, não-verbais ou físicas de natureza sexual. O assédio sexual nem sempre é explícito ou óbvio, e pode incluir actos implícitos e subtis, mas sempre envolve uma dinâmica de poder e género na qual uma pessoa no poder usa sua posição para assediar outra com base no seu género. A conduta sexual é indesejável sempre que a pessoa alvo a considera indesejável. Os exemplos incluem olhar para alguém de cima para baixo; beijar, uivar ou fazer sons; ficar muito perto de alguém; assobiar e gritar; em alguns casos, dar presentes pessoais.
 - d. Favores sexuais: é uma forma de assédio sexual e inclui promessas de tratamento favorável (por exemplo, promoção) ou ameaças de tratamento desfavorável (por exemplo, perda de emprego) dependentes de actos

- sexuais - ou outras formas de comportamento humilhante, degradante ou explorador.
- e. Exploração sexual: que significa qualquer abuso real ou na forma ou na forma tentada da posição de vulnerabilidade, poder diferencial ou de confiança, para fins sexuais, incluindo, mas não se limitando a, lucrar financeiramente, socialmente ou aproveitamento político da exploração sexual de outra pessoa. A exploração sexual pode também incluir mentir sobre suas intenções, posição ou influência para fins sexuais.
 - f. Agressão Física: um acto de violência física que não é de natureza sexual. Exemplos incluem: bater, bofetear, sufocar, cortar, empurrar, queimar, atirar ou usar qualquer arma, ataques de ácido ou qualquer outro acto que resulte em dor, desconforto ou ferimentos.
 - g. União forçada: União com fins maritais com uma pessoa contra a sua vontade.
 - h. Negação/privação de Recursos, Oportunidades ou Serviços: recusa de acesso legítimo a recursos/ativos económicos ou oportunidades de subsistência, educação, saúde ou outros serviços sociais. Exemplos incluem rendimentos forçosamente arrancados por um parceiro íntimo ou membro da família, uma mulher impedida de usar contraceptivos ou uma menina impedida de frequentar a escola).
 - i. Abuso psicológico / emocional: inflicção de dor ou lesão mental ou emocional. Exemplos incluem: ameaças de violência física ou sexual, intimidação, humilhação, isolamento forçado, perseguição, assédio, atenção indesejada, observações, gestos ou palavras escritas de natureza sexual e/ou ameaçadora, ou destruição de coisas queridas.
10. Não se envolver em nenhuma forma de violência contra criança que é definida como dano físico, sexual, emocional e/ou psicológico ou tratamento negligente de crianças menores de 18 anos. Nem uma crença equivocada em relação à idade da criança nem a crença de que a criança consente justificam a violência contra crianças. As diferentes formas de violência contra criança que incluem:
- a. Exposição a qualquer ambiente ou circunstância que crie possíveis potenciais ou reais à saúde, sobrevivência, desenvolvimento ou dignidade de uma criança no contexto de uma relação de responsabilidade, confiança ou poder.
 - b. Usar crianças para obter lucro, mão-de-obra, gratificação sexual ou alguma outra vantagem pessoal ou financeira.
 - c. Utilizar computadores, telemóveis, câmaras de vídeo e digitais ou qualquer outro meio para explorar ou assediar crianças ou para aceder à pornografia infantil.
 - d. Sedução, que é qualquer comportamento que torna mais fácil para um agressor aliciar uma criança para fins sexuais. Por exemplo, um agressor

pode construir uma relação de confiança com a criança e, em seguida, procurar sexualizar essa relação. A sedução inclui o aliciamento online, que é o acto de enviar uma mensagem electrónica com conteúdo indecente a um destinatário que o remetente acredita ser uma pessoa com menos de 18 anos de idade, com a intenção de aliciar o destinatário a envolver-se ou submeter-se a uma cactividade sexual com outra pessoa, incluindo, mas não necessariamente, o remetente.

11. Não aceitar presentes ou dinheiro de membros da comunidade local, grupos da sociedade civil ou reguladores.
12. Concluir as formações que serão dadas pela empresa contratada relacionadas aos aspectos ambientais e sociais do Contracto, inclusive sobre questões de saúde e segurança, VBG, VCC e MDR.
13. Usar o MDR para denunciar violações do presente Código de Conduta.
14. Não retaliar contra qualquer pessoa que denuncie violações deste Código de Conduta, seja à Entidade Contratante ou ao Empreiteiro, inclusive através do uso do MDR.

Apresentação de Preocupações

O Pessoal da empresa contratada deve denunciar qualquer comportamento observado que possa representar uma violação deste Código de Conduta, ou que seja de outra forma preocupante. Isto pode ser feito de uma das seguintes formas:

1. Contactar (pessoa responsável pela implementação das medidas de mitigação) ou
2. Ligar para XXX par entrar em contacto com a linha directa da a empresa contratada (se houver) e deixe uma mensagem.

Não haverá retaliação contra qualquer pessoa que levante uma preocupação de boa-fé sobre qualquer comportamento proibido nos termos do presente Código de Conduta. Tal retaliação será considerada uma violação deste Código de Conduta.

Consequências da Violação do Código de Conduta

Qualquer violação do presente Código de Conduta pelo Pessoal da STE pode resultar em consequências graves, incluindo a rescisão de contracto e possível encaminhamento às autoridades legais se houver suspeita de que as leis nacionais foram violadas ou que qualquer perigo para outras pessoas pode ser iminente. Os diferentes tipos de penalizações aplicadas serão proporcionais à gravidade da infracção e alinhados com o estipulado na Lei do Trabalho nacional (23/2007). As penalidades incluem e incluem:

1. Repreensão Verbal.
2. Repreensão escrita;

3. Suspensão do trabalho com perda de remuneração, até dez dias para cada infração disciplinar e até trinta dias por ano civil;
4. Multa de até vinte dias de salário;
5. Suspensão para uma categoria ocupacional imediatamente inferior, por um período não superior a um ano;
6. Demissão;
7. Terminio de contracto

Pessoal da empresa contratada

Recebi uma cópia deste Código de Conduta escrito numa língua que entendo. Recebi formação sobre este Código de Conduta e especificamente sobre VBG e VCC.

Entendo que, se eu tiver alguma dúvida sobre este Código de Conduta, posso entrar em contacto com XXX para pedir explicação.

Cumprirei este Código de Conduta

Evitarei acções ou comportamentos que possam ser interpretados como VBG ou VCC.

Entendo que qualquer acção que não se coaduna com este Código de Conduta ou a não tomada das medidas exigidas por este Código de Conduta pode resultar em acção disciplinar e poderá afectar ou culminar com a rescisão do meu vínculo laboral.

Nome(s): _____

Apelido: _____

Género (marque um apenas): M F

Cargo: _____

Assinatura: _____

Data: (dia mês ano): _____

Anexo 2: Diretriz para realização de Due Diligence para Medidas de Mitigação Socioambiental em Contractos

ETAPA DO PROCESSO CONTRATUAL	DUE DILIGENCE
Antes de licitar	<ul style="list-style-type: none"> • Certifique-se de que os termos de referência definam claramente as responsabilidades do engenheiro de supervisão em relação à supervisão e relatórios sobre fluxo de trabalho e estaleiros de trabalhadores. Para projectos de alto risco, tenha supervisão de salvaguardas independente. • Assegurar que as competências da equipa nos termos de referência incluam claramente pessoal-chave qualificado e experiente na gestão de projectos semelhantes e capacidade demonstrada para gerir questões sociais e ambientais, incluindo questões relativas à saúde e segurança da comunidade. • Assegurar que o MDR do projecto seja estabelecido e seu uso amplamente divulgado.
Preparação de documentos de licitação	<ul style="list-style-type: none"> • Revisar as condições contratuais incluídas nos documentos de licitação para: • Garantir que as medidas de mitigação relevantes no PGAS sejam refletidas e orçadas no contracto. • Garantir que o PGAS faça parte e seja explicitamente mencionado nos documentos de licitação. • Identificar disposições relevantes (trabalhadores, estaleiros, trabalho infantil e forçado, segurança, reparação de Reclamações, etc.) que regulam a responsabilidade do contratado e identificar quaisquer lacunas, inconsistências ou áreas de preocupação que possam ser abordadas por meio de disposições adicionais nas “condições particulares do contracto” e/ou especificações técnicas. • Inclua um requisito de que todos os trabalhadores assinem os "Códigos de Conduta" que regem o comportamento e identifiquem as sanções. • Identifique claramente que os programas de treinamento sobre a implementação dos Códigos de Conduta, etc. serão realizados por fornecedores externos. • Garantir que as condições do contracto especifiquem claramente que tipo de penalidade o

	<p>contratado enfrentará se as disposições do PGAS e do CESMP não forem cumpridas – inclusive por subcontratados. Isso pode incluir incentivos diretos aos contratados na forma de penalidades por mau desempenho em questões sociais e ambientais ou Garantias de Desempenho específicas para conformidade com PGAS e C-PGAS.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir que os documentos de licitação deixem claras as responsabilidades do empreiteiro de preparar e aderir a um C-PGAS baseado no PGAS e que nenhuma obra civil será iniciada até que o C-PGAS tenha sido aprovado pelo engenheiro supervisor. • Garantir que os documentos de licitação detalham como o empreiteiro e o engenheiro supervisor serão obrigados a monitorar e relatar os impactos na comunidade local, questões relacionadas ao fluxo de mão de obra e estaleiros de trabalho. • Propor Indicadores Chave de Desempenho (KPIs) para Gestão de Contractos, refletindo questões e riscos específicos do contracto e do plano de monitoria.
<p>Avaliação da licitação</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Revisar o relatório de avaliação da proposta do Mutuário e solicitar a revisão das propostas, quando apropriado, para verificar para o licitante recomendado se os documentos relacionados ao PGAS, salvaguardar a capacidade de implementação e outras obrigações do contratado que devem ser apresentadas com a proposta são suficientemente detalhados e cobrem os requisitos contratuais. • Exigir que o representante do empreiteiro ou a equipe dedicada de ligação com a comunidade tenham a capacidade de se comunicar no idioma do Mutuário e/ou no idioma local. • Verifique se a estrutura de gestão de contractos identifica claramente as linhas de comunicação e se estas estão formalizadas e se é fornecido um registo consistente. • Garantir que o contratado atenda aos requisitos de SSO do projecto para capacidade e experiência.
<p>Após a assinatura do contracto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Antes de iniciar os trabalhos, o empreiteiro apresenta o(s) C-PGAS(s) específico(s) do local com base no PGAS, que inclui planos de gestão específicos para:

	<ul style="list-style-type: none">○ actividades laborais;○ gestão do tráfego;○ saúde e segurança ocupacional;○ gestão ambiental;○ gestão social; e○ fluxo de trabalho. <ul style="list-style-type: none">● O engenheiro de supervisão revisa e aprova o C-PGAS - com contribuições das agências governamentais apropriadas - antes do início de qualquer trabalho. Para projectos de alto risco, o Banco também deve revisar e liberar o C-PGAS. O Mutuário deve divulgar o C-PGAS aprovado.
--	---

ANEXO II: PROCEDIMENTO DE DESCOBERTAS FORTUITAS DE BENS ARQUEOLÓGICOS

INTRODUÇÃO

A NAS 8 do BM - sobre o Património Cultural reconhece que o património cultural promove a continuidade em formas tangíveis e intangíveis entre o passado, o presente e o futuro, e tem como objetivos: (i) Proteger o património cultural dos impactos negativos das actividades do projecto e apoiar a sua preservação; (ii) Abordar o património cultural como um aspeto fundamental do desenvolvimento sustentável; (iii) Promover a consulta relevante com as partes interessadas relativamente ao património cultural; (iv) Promover a distribuição equitativa dos benefícios de uso do património cultural. A dimensão cultural em Moçambique revela-se um elemento sensível a ser considerado, no que se refere à relação intrínseca entre população e elementos da natureza, constituindo a expressão viva da dinâmica sócio organizativa e territorial estruturante das comunidades tradicionais.

Algumas árvores (tais como o Ntondo e o Embondeiro), florestas e sítios sagrados constituem um foco espiritual e social importante, na vida das comunidades tradicionais e, por vezes, podem ser considerados áreas de protecção (zonas) de uso e de valor histórico e cultural (Lei de Florestas e Fauna Bravia - N° 10/99). A interferência em cemitérios e árvores consideradas sagradas repercute em crenças e valores estruturantes da população residente nessas áreas, e na própria visão solidária dessas comunidades, base de protecção social contra situações como catástrofes naturais (seca e inundações), insegurança alimentar, doenças, orfandade e/ou viuvez. A preservação do património paisagístico (natural) e a relação de elementos naturais como estratégia de preservação sustentável na região são ainda fonte de orgulho, educação, preservação da herança familiar ancestral ou dos laços de solidariedade e identidade comunitários. Através da motivação e conscientização crescente, o presente procedimento visa consciencializar o público-alvo sobre a importância de acções de preservação e de resgate do passado histórico-cultural local.

O Procedimento de Prospecção e de Resgate de Bens Culturais busca a valorização do património histórico-cultural da região afectada pelo empreendimento, levando em consideração a especificidade de práticas culturais e costumes locais, voltadas para a responsabilidade sócio-ambiental. Considera ainda, o diálogo e a transparência das acções relativas ao projecto, conduzida mediante a legislação vigente do país e a necessidade de compreensão das dinâmicas sócio-territoriais de convivência e cultura das comunidades tradicionais concentradas no entorno do empreendimento.

OBJECTIVOS

- Disseminar informações sobre a importância de conservação do património cultural local como estratégia de acção educativa e de comunicação socioambiental e cultural, junto aos agentes sociais directa e indirectamente envolvidos no empreendimento.
- Efectivar o controlo e monitorização técnica das NAS de eventuais vestígios de valor histórico-cultural ou arqueológico que poderão ser encontrados durante escavações ou remoções. (Cf. REGULAMENTO DE PROTECÇÃO DO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO-DECRETO N° 27/94 DE 20 DE JULHO. Descoberta Fortuita, artigo 10).
- Contribuir para o desenvolvimento de uma estratégia de manejo do património cultural em zonas de valor histórico-cultural a serem impactadas, incluindo o uso de cemitérios rurais, locais de culto e árvores consideradas 'sagradas', utilizadas pelas comunidades locais.
- Valorização do património histórico-cultural da região afectada, respeitando a legislação vigente e a especificidade de práticas culturais e costumes locais por parte do agente empreendedor.
- Garantir as medidas ambientais e sociais, bem como a monitorização dos bens tangíveis e intangíveis.
- Motivação e interesse crescentes e valorização do património arqueológico, histórico-cultural da região.

CONTROLE E TRATAMENTO DE EVENTUAIS VESTÍGIOS E ELEMENTOS SAGRADOS

Levantamento e Análise de Informações Para Possíveis Vestígios Encontrados

Caso as equipas de obras se deparem com vestígios, será mobilizada uma equipa técnica para o acompanhamento técnico de obras programadas no empreendimento para monitorização das frentes previstas (escavação, remoção ou alargamento de terras ou remoção de objectos submersos ou soterrados), buscando prevenir ou indemnizar possíveis impactos a sítios de valor histórico-científico-cultural que poderão eventualmente ser encontrados na fase inicial de escavação do empreendimento.

Considerando que durante o diagnóstico realizado no EIA não foram identificados indícios da existência de vestígios arqueológicos na área, caso venham a ser identificados, antes da abertura ou da continuação de uma frente de trabalho será realizada uma avaliação prévia dos impactos a possíveis descobertas de vestígios durante as escavações.

Acompanhamento e/ou Verificação Sistemática Periódica/ Monitorização

No caso de serem encontrados vestígios, serão realizadas as seguintes actividades:

- Análise e estudo da cultura material física colectada durante as escavações para Prospecção, salvaguarda de possíveis vestígios;
- Elaboração de texto técnico conclusivo.
- Estudo de casos específicos para a reposição/compensação de elementos sagrados.

Valorização do Património Cultural da Região

Esta linha de acção do programa visa:

- Aumentar o grau de conscientização dos diversos segmentos que compõem o público-alvo a respeito da importância de acções de preservação do património histórico-cultural.
- A disseminação de noções elementares sobre o contexto histórico e cultural regional e sobre a importância de serem preservados.
- A divulgação de informação aos trabalhadores envolvidos na obra sobre a importância da preservação do património natural ali existente, bem como sobre os meios que serão aplicados pela Prospecção e resgate arqueológico, se aplicável.

Acções Voltadas à Sensibilização e Conscientização

- Detalhamento de estratégias e planos de trabalho em conjunto com a equipe de comunicação, articulando com o Plano de Comunicação Social.
- Elaboração de material didáctico informativo-explicativo.
- Realização de palestras para disseminação de noções elementares sobre o contexto histórico e cultural da região e sua importância enquanto património cultural, organizadas com linguagens e abordagens distintas em função dos públicos específicos.

Acções de Incentivo

- Realização de reuniões com representantes governamentais, líderes formais, líderes comunitários e formadores de opinião que actuam na área da cultura.
- Incentivo à integração de acções e projectos já existentes de valorização cultural.
- Incentivo às medidas de educação cultural e fomento ao desenvolvimento e estabelecimento de um Centro Cultural Comunitário nas áreas impactadas.

Procedimento

Se alguém acredita ter encontrado algum material arqueológico, deverá parar imediatamente com o trabalho e seguir o procedimento abaixo:

- Toda actividade de construção nas proximidades da área deve cessar imediatamente.
- A localização da descoberta será gravada (coordenadas) e todos os restos serão deixados intactos no local.
- O arqueólogo do projecto será contactado, ou as autoridades locais serão notificadas.
- A significância potencial dos restos será avaliada e as opções mitigadoras serão identificadas.
- Se o significado dos restos for considerado suficiente para justificar ações adicionais e não haver possibilidades de como evitá-los, o arqueólogo do projecto, em consulta com o representante do Ministério da cultura e Turismo que superintende as questões de Arqueologia determinarão o curso apropriado das acções.
- No caso de restos mortais humanos, se os restos são avaliados como arqueológicos, então o Ministério da cultura e Turismo, que superintende os assuntos de Arqueologia será consultada para determinar como lidar com eles.
- As opções podem incluir evasão ou remoção respeitosa e reincidência.
- Se restos humanos forem encontrados e não forem arqueológicos, os restos mortais serão exumados de acordo com a legislação aplicável.
- As actividades serão paralisadas naquela frente de trabalho até que o trabalho de remoção seja concluído.

ANEXO III: GESTÃO DE RESÍDUOS E MATERIAIS PERIGOSOS

INTRODUÇÃO

A NAS 3 do BM sobre Eficiência de Recursos e Prevenção e Gestão da Poluição estabelece os requisitos para a abordagem da eficácia dos recursos e prevenção e gestão da poluição durante o ciclo de vida do projecto, em conformidade com a NAS 3. Um dos requisitos da NAS 3 é evitar ou minimizar a geração de resíduos perigosos e não perigosos. A gestão adequada de resíduos é fundamental para prevenir a contaminação de solos e recursos hídricos. Esta é também importante para não comprometer a saúde pública das comunidades locais e dos trabalhadores, e para evitar a proliferação de pragas. Entende-se por gestão de resíduos o conjunto de procedimentos implementados de forma sistémica, que abrange todo o “ciclo de vida” dos resíduos associados a uma tarefa ou processo (desde a fase de geração dos resíduos até sua deposição final), de forma a propiciar a adopção de práticas que atendam aos seguintes objectivos e directrizes:

- Minimizar a geração de resíduos.
- Atender aos requisitos da legislação ambiental aplicável.
- Minimizar os custos associados à gestão de resíduos.
- Adoptar procedimentos que minimizem os riscos de degradação ambiental e a consequente formação de passivos ambientais.
- Dotar os funcionários da empresa e a comunidade local de sensibilidade em relação ao trato e disposição dos resíduos sólidos.

DEFINIÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DE RESÍDUOS

Os Decretos 94/2014 e 83/2014 definem: “Resíduos como sendo substâncias ou objectos que se eliminam, que se tem a intenção de eliminar ou que se é obrigado por lei a eliminar, também designados por lixos”. A classificação dos resíduos é ferramenta fundamental à gestão adequada dos resíduos gerados. Além disso, a classificação propicia que essa gestão seja realizada a um menor custo, pois permite que a contaminação seja evitada, não exigindo que sejam implementadas acções de custo elevado para a gestão de resíduos inertes ou não inertes.

A Tabela 1 apresenta os tipos e estimativa de resíduos a serem gerados. Os Decretos 83/2014 e 94/2014 regulamentam a gestão dos resíduos e os separam consoante a sua periculosidade, sendo classificados em perigosos e não-perigosos (sólidos urbanos), respectivamente.

Tabela 1: Classificação de Resíduos segundo os Decretos que regulamentam a gestão de resíduos

<p>RESÍDUOS PERIGOSOS (ver classificação do ANEXO IV do DECRETO 83/2014)</p>	<p>Substâncias ou resíduos sólidos com as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Inflamáveis e / ou explosivos; ● Gases comprimidos liquidificados ou sob pressão; ● De inflamação espontânea; ● Aqueles que tenham reacções secundárias ao contacto com a água e / ou o ar; ● Comburentes ou oxidantes; ● Peróxidos orgânicos; ● Substâncias tóxicas (agudas); ● Substâncias tóxicas com ou sem efeito retardado; ● Corrosivos; ● Substâncias infecciosas.
<p>RESÍDUOS NÃO PERIGOSOS (Decreto 94/2014)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Matéria orgânica; ● Papel ou cartão; ● Entulho; ● Plástico; ● Vidro; ● Metal; ● Têxteis; ● Borracha; ● Resíduos domésticos volumosos; ● Resíduos especiais; ● Resíduos industriais e hospitalares equiparados aos urbanos.
<p>RESÍDUOS BIOÉDICOS – (DECRETO Nº 8/03, DE 18 DE FEVEREIRO)</p>	<p>Resíduos resultantes das actividades de diagnóstico, tratamento e investigação humana e veterinária.</p>

Acções Propostas e Cronograma de Implementação

Em seguida, são apresentadas as diferentes acções previstas na Gestão de resíduos e materiais perigosos e o respectivo cronograma de implementação. A Tabela 2 resume as acções de controlo ambiental e o cronograma para a sua implementação.

Tabela 2: Acções de Gestão de Resíduos

ACÇÃO DE CONTROLO E MITIGAÇÃO	DESCRIÇÃO	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTAÇÃO	
		CONSTRUÇÃO	OPERAÇÃO
Realizar inventário de resíduos gerados no projecto	<ul style="list-style-type: none"> Realizar o inventário de resíduos perigosos e não perigosos e classificá-los (de acordo com os Decretos aplicáveis). Definir volumes e indicar o destino final apropriado para cada tipo de resíduo, tendo em consideração as especificidades da região em causa no que concerne à existência ou não de infraestruturas relacionadas com a gestão de resíduos. 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Verificar a possibilidade de valorização de resíduos (garrafas de vidro ou plástico, embalagens plásticas ou metálicas, restos de madeira e de comida, óleos usados, baterias usadas entre outros); 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Identificar e implementar alternativas de redução da produção de resíduos. 	X	X
Gestão e controlo de resíduos não perigosos	<ul style="list-style-type: none"> Providenciar recipientes de dimensão apropriada (tendo em consideração os volumes definidos no inventário de resíduos) para a deposição de resíduos na área. Estes devem estar devidamente identificados. Estes devem assegurar condições adequadas de estanqueidade e higiene; 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Caso se verifique ser viável a valorização de resíduos, devem providenciar-se recipientes apropriados para cada tipo de resíduo. Estes devem estar devidamente identificados; 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Definir a localização dos recipientes de recolha de resíduos. Estes devem ser posicionados longe de linhas de drenagens pluviais. 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Todos os resíduos produzidos deverão ser segregados de acordo com seu tipo 	X	X

	<ul style="list-style-type: none"> • Sempre que possível e as quantidades assim o justificarem, os resíduos produzidos deverão ser removidos diariamente para local apropriado (aterro existente) usando-se um meio de transporte adequado para cada tipo de resíduo. 	X	X
Gestão e controlo de resíduos perigosos	<ul style="list-style-type: none"> • Providenciar recipientes estanques (hermeticamente selados) de dimensão apropriada (100 ou 200L), para a deposição de resíduos perigosos. Os recipientes deverão ser em material apropriado de modo a não serem danificados pelo seu conteúdo e não se formarem substâncias prejudiciais ou perigosas. 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • Os recipientes devem ser devidamente identificados, e incluir a simbologia definida no Decreto nº 83/2014; 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • Os recipientes devem ser dispostos sobre paletes de madeira ou tinas plásticas para facilitar o seu manuseamento; 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • Definir localização dos recipientes de recolha de resíduos. Estes devem ser posicionados longe de linhas de drenagem; 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • O local onde forem colocados recipientes de recolha de resíduos perigosos deve estar devidamente assinalado e ter acesso restrito (controlo de entradas e saídas). 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • Providenciar à equipa de gestão de resíduos o equipamento de segurança ocupacional necessário para o manuseamento de resíduos perigosos; 	X	X
Gestão e controlo de resíduos perigosos	<ul style="list-style-type: none"> • Todos os resíduos produzidos deverão ser segregados de acordo com seu tipo (definido na lista de características do Anexo I do Decreto nº83/2014) e no correspondente recipiente; 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • Assegurar que os contratos de fornecimento de produtos que depois da sua utilização geram resíduos perigosos (óleo, lubrificantes, baterias e outros) obriguem ao fornecedor a recolha e tratamento destes resíduos; 	X	X

	<ul style="list-style-type: none"> Os resíduos perigosos deverão ter um local para armazenamento temporário. Este local deverá ter condições adequadas para o armazenamento destes resíduos para se evitar a contaminação dos solos e da água, o local deverá estar coberto, sobre plataforma impermeabilizada, devidamente sinalizado e de acesso restrito). A deposição final destes resíduos deverá ser no aterro para resíduos perigosos ou reaproveitados em processos de co-processamento ou outros similares. 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> O manuseamento e armazenamento de substâncias perigosas deverá ser feito de acordo com o Decreto nº83/2014. 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> O transporte de resíduos perigosos, no interior das instalações da entidade produtora, até ao local de armazenamento deverá ser efectuado com recurso a equipamentos ou veículos apropriados e capazes de os conter (estes devem permitir a sua lavagem e desinfeção adequadas). 	X	X
Gestão e controlo de resíduos perigosos	<ul style="list-style-type: none"> O transporte de resíduos perigosos no exterior das instalações da entidade produtora apenas poderá ser efectuado por uma entidade licenciada pelo MTA e deve obedecer às regras e procedimentos básicos estipulados no Anexo VIII do Decreto nº83/2014. 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> No acto da recolha dos resíduos perigosos, deverá ser preenchido um manifesto, em quadruplicado, mencionando as quantidades, qualidade e destino dos resíduos recolhidos (de acordo com Anexo VI do Decreto nº83/2014), dos quais uma cópia deverá ser mantida pela entidade geradora de resíduos, outra cópia pela entidade transportadora de resíduos, a terceira cópia a ser mantida pelo destinatário do produto e a quarta enviada ao MTA; 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> A deposição final destes resíduos deverá ser efectuada em infraestrutura licenciada pelo MTA. 	X	X

	<ul style="list-style-type: none"> Os serviços contratados para a recolha de resíduos, caso não seja o município, deverá ser licenciado pelo MTA para o exercício das actividades. 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> A movimentação transfronteiriça de resíduos perigosos deve obedecer ao estipulado na Convenção de Basileia e de acordo com as instruções do MTA. 	X	X
Indução dos trabalhadores	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilização dos trabalhadores para a necessidade de reduzir ao máximo a produção de resíduos, e promover a utilização de produtos reutilizáveis. 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Capacitação dos trabalhadores para a classificação, correcta segregação, manuseamento e transporte de resíduos, incluindo resíduos perigosos. 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilização dos trabalhadores para o uso do equipamento de protecção individual necessário para o manuseamento de resíduos perigosos. 	X	X

ANEXO IV: DIRECTIVAS GERAIS SOBRE O TRÂNSITO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

INTRODUÇÃO

A implementação de um projecto desta natureza traz consigo riscos de segurança trânsito devido ao uso de veículos e equipamentos. Os acidentes de trânsito tornaram-se uma das causas mais significativas de ferimentos e mortes entre membros do público em todo o mundo. A segurança no trânsito deve ser promovida por todo o pessoal do projecto durante deslocamento de e para o local de trabalho e durante a operação de equipamento de projecto em vias públicas ou privadas.

SEGURANÇA NO TRÂNSITO/RODOVIÁRIA

A Prevenção e o controle de lesões e mortes relacionadas ao trânsito devem incluir a adoção de medidas de segurança que protejam os trabalhadores do projecto e dos utentes da estrada, incluindo os mais vulneráveis a acidentes de trânsito. Iniciativas de segurança rodoviária são proporcionais ao escopo e a natureza das actividades do projecto devem incluir:

- Adoção das melhores práticas de segurança de trânsito/transporte em todos os aspectos das operações do projecto com o objectivo de impedir acidentes e minimizar ferimentos causados pelo projecto aos trabalhadores do projecto e ao público em geral. As medidas devem incluir:
 - Enfatizando os aspectos de segurança entre os motoristas.
 - Melhorar as habilidades de direção e exigir carta de condução.
 - Adotar limites para a duração das viagens e criar escalas para os motoristas para evitar o cansaço excessivo.
 - Evitar rotas e horários perigosos para reduzir o risco de acidentes.
 - Uso de dispositivos de controlo de velocidade (reguladores) em camiões, e monitoria remoto das acções dos motoristas usando tecnologias de car track.
- Manutenção regular de veículos e uso de peças aprovadas pelo fabricante para minimizar acidentes potencialmente graves causada por mau funcionamento do equipamento ou falha prematura. Onde o projecto pode contribuir para um aumento significativo no tráfego nas estradas existentes, ou onde o transporte rodoviário seja um componente de um projecto, as medidas recomendadas incluem:
 - Minimizar a interação de pedestres com veículos de construção.
 - Colaborar com as comunidades locais e as autoridades competentes para melhorar a sinalização, visibilidade e segurança geral de estradas, principalmente ao longo de trechos localizados perto de escolas ou outros locais onde crianças possam estar presentes.
 - Colaboração com as comunidades locais sobre educação sobre trânsito e segurança de pedestres (por exemplo, campanhas de educação escolar).
 - Coordenação com equipas de emergência para garantir que primeiros socorros adequados são fornecidos em caso de acidentes.

- Utilizar materiais de origem local, sempre que possível, para minimizar distâncias de transporte. Localizar instalações associadas tais como acampamentos de trabalho próximos aos locais do projecto e organizar o transporte de trabalhadores em autocarros para minimizar o tráfego externo.
- Utilizar medidas seguras de controlo de tráfego, incluindo sinais de trânsito e sinaleiros personalizados para avisar sobre condições perigosas.

Transporte de Materiais Perigosos

O projecto deve desenvolver procedimentos que garantam conformidade com leis locais e requisitos internacionais aplicáveis ao transporte de materiais perigosos. Os procedimentos para o transporte de materiais perigosos (Hazmats) devem incluir:

- Rotulagem adequada dos recipientes, incluindo a identificação e quantidade do conteúdo, riscos e contato do remetente.
- Fornecer um documento de remessa (por exemplo, manifesto de remessa) que descreve o conteúdo da carga e seus perigos associados, além da rotulagem dos recipientes. O documento de expedição deve estabelecer uma cadeia de responsabilidades usando várias cópias assinadas para mostrar que os resíduos foram adequadamente enviados, transportados e recebidos pela instalação de reciclagem ou tratamento / eliminação.
- Garantir que o volume, natureza, integridade e protecção de embalagens e recipientes utilizados para transporte são adequados ao tipo e quantidade de materiais perigosos e modos de transporte envolvidos.
- Garantir especificações adequadas dos veículos de transporte.
- Formações de funcionários envolvidos no transporte de materiais perigosos relacionados aos procedimentos de transporte adequado e procedimentos de emergência.
- Utilizar etiquetas e letreiros (sinais externos nos veículos de transporte), conforme necessário.
- Fornecer os meios necessários para resposta a emergências de plantão 24 horas / dia.

Preparação e Resposta a Emergências

É importante desenvolver procedimentos e práticas para o manuseio de materiais perigosos, que permitam rapidez e eficiência nas respostas a acidentes que podem resultar em ferimentos ou danos ambientais. O Projecto deve preparar um plano de resposta a emergência que deve cobrir:

- Coordenação de planeamento: deve incluir procedimentos para:
 - Informar as agências de resposta pública e de emergência.
 - Documentar primeiros socorros e tratamento médico de emergência.
 - Tomar ações de resposta a emergências.
- Rever e atualizar o plano de resposta a emergências, refletir sobre mudanças e garantir que os funcionários estejam informados de tais mudanças.
 - Equipamento de emergência: o plano deve incluir procedimentos para usar, inspecionar, testar e manter equipamento de resposta à emergência.
 - Formações: os funcionários devem ser treinados em procedimentos relevantes.

Leitura Adicional

- Para leitura adicional sobre estas directivas aceda a:
 - https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/sustainability-at-ifc/policies-standards/ehs-guidelines.

ANEXO V: AVALIAÇÃO DO RISCO DE VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO/EXPLORAÇÃO E ABUSO SEXUAL/ ASSÉDIO SEXUAL (VBG/EAS/AS)

ABREVIATURAS

ODS	Objectivos de Desenvolvimento Sustentável
CEDAW	Convenção das Nações Unidas para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação Contra Mulheres
DPBA	Declaração e Plataforma de Acção de Beijing
PMUAMM	Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo
VBG	Violência Baseada no Género
ESA	Exploração Sexual e Abuso
AS	Assédio Sexual
CAI	Centro de Atendimento Integrado
US	Unidade Sanitária
MDR	Mecanismos de Diálogo e Reclamações
PrEP	Profilaxia Pré Exposição
PPE	Profilaxia Pós Exposição
ITS	Infecção de Transmissão Sexual
HIV	Vírus da Imunodeficiência Humana
VCC	Violência Contra Criança
CoC	Código de Conduta

CONTEÚDOS

INTRODUÇÃO 309

OBJECTIVOS GERAIS 310

METODOLOGIA 310

REVISÃO DE LITERATURA SOBRE VBG/ESA/AS NAS ÁREAS DO PROJECTO 311

TIPOS DE VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO/ EXPLORAÇÃO E ABUSO SEXUAL/ ASSÉDIO SEXUAL (VBG/EAS/AS) 313

PRINCIPAIS ACHADOS DA AVALIAÇÃO DE RISCO DE VBG/ESA/AS 314

AVALIAÇÃO DE RISCO DE VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO/ EXPLORAÇÃO E ABUSO SEXUAL/ ASSÉDIO SEXUAL (VBG/EAS/AS) 326

MAPEAMENTO DOS SERVIÇOS DE RESPOSTA E CAPACIDADE DE RESPOSTA A VBG/ESA/AS . 329

PLANO DE ACÇÃO PARA PREVENÇÃO E MITIGAÇÃO DE RISCO DE VBG/EAS/AS330

INTRODUÇÃO

A Área Metropolitana de Maputo está a entrar numa fase de transição à medida que a área urbana cresce da cidade de Maputo para os municípios e distritos vizinhos tais como Matola, Boane e Marracuene a sua população quase duplicou nos últimos dez anos, com grande parte do crescimento ocorrendo em áreas que ainda não são atendidas por estradas pavimentadas. Urbano. O Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM) prevê financiamento de pacote integrado e abrangente de investimentos para melhorar o transporte público e infraestrutura rodoviária na área metropolitana de Maputo com financiamento do Banco Mundial. Este projecto compõem 3 (três) componentes nomeadamente:

Componente 1: Apoio ao reforço institucional a nível nacional, metropolitano, municipal e local e profissionalização dos operadores de transportes públicos existentes.

Componente 2: Melhorias abrangentes do Corredor

Componente 3: Infraestruturas rodoviárias

Componente 4: Gestão, Monitoria e Avaliação do Projecto

No entanto, o projecto foi classificado como de alto risco social, tendo potencial de iniciar e/ou exacerbar riscos relacionados à VBG/ESA/AS associado ao afluxo de trabalhadores das obras para comunidades vulneráveis ou áreas de risco acentuado de ocorrência de VBG/ESA/AS na sua fase de mobilização e implementação³¹ especialmente nos componentes 2, 3 e 4 do projecto incluindo;

- Risco de exclusão de famílias mais vulneráveis, risco de Violência Baseada no Género (VBG) e de Exploração, Abuso e Assédio Sexual (EAS);
- Risco de exploração do trabalho infantil;
- Risco de influxo de mão-de-obra e outros riscos laborais;

De acordo com a nota de boas praticas do Banco Mundial³² para abordar os riscos de VBG/ESA/AS em projetos de investimento que envolvem grandes obras de construção financiadas pelo BM e necessário considerar que um grande afluxo de mão de obra pode levar a um aumento de incidência de violência abuso, exploração e assédio sexual incluindo tráfico de seres humanos, pelo qual mulheres e meninas são forçadas ao trabalho sexual. Esses impactos adversos são geralmente amplificados pela baixa capacidade local para absorver e fazer a gestão do afluxo de trabalhadores e, especificamente, quando as obras civis são realizadas em ou perto de comunidades vulneráveis e em outras situações pré-existentes de alto risco podem ser facilmente agravadas pelo afluxo da força de trabalho. O objetivo deste exercício é fornecer o suporte especializado necessário para permitir que o PMUAMM tenha a dispor processos e ferramentas para mitigar e prevenir os riscos potenciais de VBG/ESA/AS. O presente anexo do Quadro da Política de Reassentamento apresenta a Avaliação de Riscos de Violência Baseada no Género/Exploração e Abuso Sexual/ Assédio Sexual (VBG/EAS/AS), nas áreas do projecto irá abranger as seguintes áreas geográficas :

³¹<https://documents1.worldbank.org/curated/en/534431623186083895/pdf/Concept-Environmental-and-Social-Review-Summary-ESRS-Maputo-Metropolitan-Area-Urban-Mobility-Project-P175322.pdf>

³²<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/741681582580194727-0290022020/original/ESFGoodPracticeNoteonGBVinMajorCivilWorksv2.pdf>

Município de Maputo, Município de Matola, Município de Boane e Distrito de Marracuene de acordo com o mapa abaixo (fig. 1).

OBJECTIVOS GERAIS

- Identificar riscos preexistentes de VBG/EAS/AS e que podem ser iniciados /e ou exacerbados pela implementação do projeto;
- Realizar o mapeamento de prestadores de serviços formais e informais de VBG/EAS/AS nas áreas afectadas pelo projeto que possam ser usados pelos beneficiários/ sobreviventes de VBG/EAS/AS;
- Identificar medidas de mitigação para prevenir e mitigar os riscos de VBG/EAS/AS.
-
- Desenvolver um Plano de Acção para mitigar os riscos de VBG/EAS/AS.

METODOLOGIA

- A avaliação baseou-se no método qualitativo, que incluiu essencialmente a revisão de literatura sendo os principais documentos consultados: estratégias sectoriais; documentos do projecto, a avaliação prévia de risco de VBG/EAS/AS do Banco Mundial; material recolhido para avaliações de projectos e áreas similares e estudos recentes sobre questões emergentes (COVID-19) que podem influenciar o aumento ou ocorrência da VBG/EAS/AS.



Figura 9- Rede estrutural de transporte publico da área metropolitana de Maputo (2019)

REVISÃO DE LITERATURA SOBRE VBG/ESA/AS NAS ÁREAS DO PROJECTO

CONTEXTO NACIONAL

A violência baseada no gênero é comum em Moçambique e é perpetrada principalmente contra mulheres. De acordo Inquérito Demográfico de Saúde (IDS 2011) 45,5% das mulheres de 15 a 49 anos sofreram VBG ao longo da vida. As províncias de Gaza, Província de Maputo, registaram as maiores percentagens (39%, 33% respectivamente) de mulheres que, em algum momento, desde os 15 anos, sofreram violência física.

Cruz e Klinger (2011) definem VBG como sendo uma forma generalizada de violência enraizada nas relações de poder desiguais entre mulheres e homens, e reflecte e reforça o estatuto subordinado das mulheres em muitas sociedades. É ainda definida como “violência dirigida contra uma pessoa por causa do gênero dessa pessoa ou violência que afecta pessoas de um determinado gênero de forma desproporcional”. A violência baseada no gênero é cada vez mais usada para definir actos de violência enraizada em alguma forma de “ideologia patriarcal” com o objetivo de manter o poder social dos homens (Conselho da Europa, 2007). Os termos violência contra mulheres e violência baseada no gênero, são frequentemente usadas de forma intercambiável quer na literatura quer pelos defensores dos direitos das mulheres, contudo a VBG/EAS/AS enaltece a dimensão de gênero, mais concretamente a interligação entre (i) o estatuto de subordinação da mulher e; (ii) a crescente vulnerabilidade à violência derivada das relações desiguais de poder e papéis de gênero. A VBG tem efeitos muito negativos para a vítima/sobrevivente, sua família e comunidade uma vez que pode resultar em danos de diferente natureza, tais como física, sexual, económica e psicológica e outras formas de sofrimento para as vítimas, levando muitas mulheres a não gozarem do seu direito de participar e usufruir dos benefícios e iniciativas de desenvolvimento nas suas comunidades. A Constituição da República de Moçambique consagra a igualdade de direitos para homens e mulheres, nas esferas económica, social, política e cultural do País. O Estado Moçambicano aderiu à Convenção das Nações Unidas para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação Contra Mulheres (CEDAW), adoptou a Plataforma de Acção de Beijing e ainda as Declarações relativas à Igualdade de Género e Promoção do Estatuto das Mulheres, a nível do Continente e da Região, respectivamente na União Africana e na SADC. Um dos Objectivos Estratégicos da Declaração e Plataforma de Acção de Beijing (DPBA) é adoptar medidas integradas para prevenir e eliminar a violência contra as Mulheres, estudar as causas e as consequências da violência e a eficácia das medidas preventivas, eliminar o tráfico de Mulheres e providenciar assistência às vítimas de violência resultante da prostituição e tráfico.

Em 2015, Moçambique adoptou os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), os quais alinham-se com o Programa Quinquenal do Governo 2015-2019, contendo objectivos e metas dirigidos à igualdade de gênero e empoderamento da mulher. Moçambique elaborou o seu primeiro Plano Nacional para o Combate e Prevenção da Violência contra a Mulher (2008-2012), cujas acções foram implementadas por instituições do Estado, sociedade civil, instituições religiosas e parceiros de cooperação. Com a implementação do referido Plano, registaram-se progressos destacando-se a aprovação da Lei n.º 29/2009, sobre a Violência Doméstica Praticada contra a Mulher. Para além de criminalizar a violência praticada contra mulher, esta Lei torna esta prática em crime público. Outro marco assinalável foi a

disseminação de informação para a prevenção da violência, a expansão dos serviços de atendimento às vítimas e o estabelecimento do Mecanismo Multisectorial de Atendimento Integrado à Mulher Vítima de Violência, visando melhorar a resposta às necessidades das vítimas, oferecer serviços de qualidade, encorajar a denúncia e a implementação efectiva da Lei. No seguimento do Plano Nacional de Acção para a Prevenção e Combate à Violência contra a Mulher 2008-2012, foram criados os Gabinetes de Atendimento à Famílias e Menores Vítimas de Violência (GAFMVV) os quais foram subordinados ao Ministério do Interior. Mais recentemente foram estabelecidos Centros de Atendimento Integrado (CAI), abrangendo os sectores de Saúde, Acção Social, Interior e Justiça, orientados para a provisão de serviços integrados às vítimas de violência de forma coordenada, apesar de a maioria das unidades sanitárias da cidade de Maputo referirem que oferecem serviços em “paragem única” para vítimas de VBG/ESA/AS.

CONTEXTO DA CIDADE DE MAPUTO

A cidade de Maputo é um dos epicentros da VBG em Moçambique³³. Como o maior centro urbano do país, onde se concentram os serviços e infraestruturas, comparativamente com as outras capitais provinciais, no entanto ainda há desafios na provisão de serviços de saúde/VBG. A elevada densidade populacional nalguns distritos; o longo tempo de espera/permanência nas USs para o acesso aos serviços; as baixas condições socioeconómicas da maioria da população, que condicionam a busca pelos serviços demarcam um cenário complexo em que abundam enormes desafios. A escassez de serviços de VBG especializados condiciona a prestação de serviços com a qualidade desejada, principalmente nos distritos mais populosos (Kambucwane e Kamavota, que detém mais da metade da população da área metropolitana de Maputo, com 29% e 28%, respectivamente), onde a demanda pelos serviços de VBG é maior. Estudos realizados na cidade de Maputo indicam alta prevalência da violência contra a mulher e rapariga em espaços públicos incluindo na rede de transportes estimada em 60.4%. No que diz respeito à violência sexual no espaço público, é mais alta entre as raparigas de idade entre 12 e 18 anos (65.7%) do que em mulheres com mais de 18 anos (54.4%). Cerca de 7 em cada 10 raparigas e cerca de 5 em cada 10 mulheres foram vítimas de violência sexual na cidade de Maputo na altura da realização da pesquisa. A rua, os becos nos bairros, as casas abandonadas, as barracas, a discoteca, o bar, o mercado, paragem, transporte, chapa, a escola nas proximidades dos bares como sendo espaços inseguros. Na rua, via pública, espaços abertos com ou sem iluminação, são considerados os lugares onde mais ocorre a violência psicológica e física que inclui assédio sexual. A violência sexual apresenta-se com maior prevalência no distrito de KaMaxaquene que em KaLhamankulo³⁴.

³³ Diagnostico de Necessidades de Serviços de Violência Baseada no Género na Cidade de Maputo, : medicusmundi e Fórum Mulher, Instituto Nacional de Estatística (INE). Estatísticas de Violência Doméstica, Casos Criminais e Cíveis. 2018.

³⁴ http://www.cecage.uem.mz/images/VCMR-UNWoman-Versao-Final_PT.pdf

TIPOS DE VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO/ EXPLORAÇÃO E ABUSO SEXUAL/ ASSÉDIO SEXUAL (VBG/EAS/AS)

Os dados estatísticos providos pelo Inquérito Demográfico de Saúde (IDS) de 2011, do Instituto Nacional de Estatística (INE) são elucidativos da prevalência da violência, e de forma crítica a violência física e sexual entre cônjuges. Os tipos de VBG/EAS/AS existentes em moçambique, incluem a violência física, violência sexual e violência psicológica.

- **Violência física** - De acordo com o IDS 2011, um terço das mulheres (33%) em idade adulta alguma vez sofreram violência física, independentemente da idade, nível de escolaridade, tipo de emprego, nível de rendimento e estado civil. Entre os homens, esta incidência baixa para 25%. Tendo como referência os últimos 12 meses do Inquérito, a incidência da violência contra as mulheres é 2.3 vezes mais alta (25%) do que entre os homens (11%). Por estado civil, a incidência da violência física para ambos, homens e mulheres, concentra-se nas pessoas que já tiveram uma vida conjunta (viúvos, separados ou divorciados) do que os que se mantêm numa relação (casados de facto ou de júri). A incidência entre os solteiros é a segunda maior. O perpetrador da violência física contra a mulher tende a ser alguém com quem ela teve uma relação amorosa.
- **Violência sexual** - A violência sexual é também uma realidade em Moçambique, mas a sua incidência difere **entre** homens e mulheres³⁵. O IDS 2011 indica que por província, Sofala é que apresenta maior percentagem de casos de violência sexual (13%) para as mulheres. Para os homens, a Província de Cabo Delgado é a que tem a maior incidência (26%).
- **Violência Psicológica** - O IDS 2011, indica que a violência psicológica afecta homens e mulheres sendo que cerca de 30% das mulheres e 37% dos homens, referiram ter sido vítimas de violência psicológica ou emocional. As formas de manifestação frequentes **são** a humilhação (14% para mulheres e 14.5% para homens), ameaças (5.4 para mulheres e 3% para homens) e insultos (24.6 para mulheres e 31.9 para homens).

³⁵ De acordo INDS 2011: 12% das mulheres contra 7% dos homens indicaram terem sido, alguma vez na vida, vítimas da violência sexual. Para a atualidade (últimos 12 meses do inquérito) esta percentagem é de 7% para mulheres e 5% dos homens de 15 a 49 anos de idade. Ela tende a ser mais alta entre as mulheres de 20 a 39 anos de idade. Entre os homens, ela é mais alta a partir dos 25 anos de idade. No que concerne os menores de idade seria necessário ter acesso a informação sobre menores de 15 anos de idade para ter uma visão mais real da situação de violência sexual. Por enquanto, a informação disponível indica que esta abrange 4.5% das raparigas e somente 0.8% dos rapazes dos 15 aos 19 anos de idade.

AVALIAÇÃO DE RISCO DE VBG/ESA/AS

- **As crenças sobre sexo com menores prevenindo ou curando o HIV e a AIDS foram referidas como uma das causas do abuso sexual de menores.** O abuso sexual de meninas e adolescentes por professores é comum nas escolas. Além disso, as mulheres jovens são altamente suscetíveis ao sexo transacional e intergeracional com qualquer homem que esteja em uma posição econômica mais favorável, seja um conhecido, por meio de conhecê-los por meio de suas redes ou com homens desconhecidos por elas que exibem sua "riqueza" em espaços públicos, incluindo as comunidades em que vivem. Os entrevistados alcançados indicaram que tais situações são comuns no contexto de projectos de infraestrutura, desenvolvimento e do sector privado. Essas meninas e adolescentes se envolvem nesses tipos de relacionamento ou estimulados pelos pais a contribuir para a renda familiar, ou por opção, em busca de educação ou de bens de consumo não essenciais.
- **A prevalência do HIV entre as mulheres jovens reflete a vulnerabilidade enfrentada pelas mulheres,** especialmente mulheres jovens devido a sua capacidade limitada de influenciar o uso do preservativo e outros insumos de prevenção incluindo PrEP. Populações mais vulneráveis como raparigas adolescentes na cidade de Maputo são igualmente vulneráveis ao sexo transacional e ao trabalho sexual, especialmente na Baixa da cidade de Maputo onde estas, enfrentam maior risco de violência e abusos por parte da polícia; a falta de acesso a cuidados de saúde e ao sistema judicial.
- **A violência sexual contra menores de 12 anos é especialmente preocupante na cidade de Maputo³⁶ constituindo cerca de 15 % dos casos de violência sexual atendidos na cidade de Maputo.** E segundo a PGR (Procuradoria-Geral da República), em 2018 os casos de violência sexual aumentaram quase 5% sendo a cidade de Maputo um dos locais mais afectados.
- Na idade adulta, as mulheres ainda enfrentam altos índices de analfabetismo. **O espaço em que ocorre a VBG/EAS/AS é mais comum no contexto de violência por parceiro íntimo,** que têm acesso a dinheiro e expressam abertamente suas opiniões sobre questões que importam para eles ou participam na tomada de decisões domésticas. O reflexo da falta de participação das mulheres na tomada de decisões é que os agregados familiares em Moçambique raramente têm planos conjuntos comuns sobre como usar os recursos existentes e potenciais. As mulheres casadas costumam ficar sobrecarregadas por terem muito mais responsabilidades do que seus parceiros.
- **Frequentemente, têm mobilidade limitada** e apoio para fazer mudanças em seu status quo. Muitas dessas instâncias podem ser consideradas como manifestações de VBG/EAS/AS, especialmente quando umas variedades dessas situações são encontradas pelas mulheres, devido ao sofrimento e danos causados. Além disso, as mulheres casadas são vítimas de abuso físico. O espancamento na esposa é frequentemente considerado justificado por motivos como queimar alimentos, sair de casa sem consultar o marido, negligenciar os filhos ou recusar sexo. A evidência anedótica indica que o estupro conjugal não é incomum e é grosseiramente subnotificado. Os rituais de limpeza da viúva são exigidos em algumas partes do país,

³⁶ <https://reliefweb.int/report/mozambique/victims-sexual-violence-you-are-not-alone>

envolvendo o noivado da viúva em relações sexuais ou casamento com o irmão do marido doente ou outro parente do marido falecido.

- Os entrevistados expressaram que **as mulheres só tendem a procurar assistência em casos muito específicos de Violência Baseada em Gênero, como quando precisam de cuidados médicos devido ao impacto da violência física ou sexual**, quando um ponto de inflexão é atingido em uma história de escalada de violência ou, quando afeta seus filhos, por exemplo, quando os pais se recusam a sustentar seus filhos.
- Em Moçambique, **as mulheres geralmente não procuram ajuda da família e dos tutores da lei e da ordem com a intenção de colocar os seus maridos na prisão ou de pôr fim à relação com os seus parceiros, mas sim, com a esperança de pôr fim à a forma de violência para a qual procuraram ajuda**. As mulheres mais velhas podem ser acusadas de bruxaria e, nesses casos, expulsas de suas casas, famílias e comunidades. Os custos da VBG/EAS/AS para mulheres, famílias e a economia são impressionantes, pois as mulheres são incapazes de atingir seu pleno desenvolvimento pessoal, gerar maior renda e contribuir tanto quanto podiam para o desenvolvimento de suas famílias e comunidades.
- Segundo a WILSA (2016), as violências física, psicológica e sexual foram constatadas como as mais frequentes, num levantamento realizado junto às mulheres consultadas no hospital, num período de um ano. Estes indicaram também que, em sua experiência, e em consonância com as evidências internacionais, a violência por parceiro íntimo (VPI) tende a aumentar em momentos de estresse ou dificuldade.
- Foi encontrada discordância entre as opiniões expressas pelos entrevistados alcançadas na atribuição em relação à tendência ao longo do tempo da incidência de VBG/EAS/AS em Moçambique. Alguns indicaram que o aumento das desigualdades econômicas, dificuldades econômicas e o desenvolvimento de estereótipos violentos de gênero resultaram no aumento da VBG/EAS/AS. Outros indicaram que **é cada vez mais comum que casos de VBG/EAS/AS sejam denunciados em esquadras, mas que é provável que o suposto aumento de pessoas que procuram serviços de apoio se deva ao aumento da conscientização das mulheres sobre seus direitos e a existência desses serviços, e não o aumento real na incidência de VBG/EAS/AS**. Apenas uma das pessoas entrevistadas indicou que talvez a violência esteja diminuindo nas comunidades atingidas por ONGs / Ocs. Nenhuma referência foi encontrada na literatura para indicar uma tendência definitiva a esse respeito.
- **Os perpetradores das formas mais comuns de VBG/EAS/AS em Moçambique são geralmente os homens mais próximos das mulheres: pais, maridos, irmãos, outros parentes do sexo masculino e vizinhos**, reforçando a noção de que isto se deve em grande parte a normas sociais preconceituosas profundamente enraizadas nos homens. No entanto, os entrevistados relataram com grande preocupação o recente surgimento de novas formas de Violência Baseada em Gênero em espaços públicos, como estupro coletivo, que em sua opinião podem ser impulsionadas pela impunidade e comportamentos violentos retratados na mídia, vídeos musicais, redes sociais e material pornográfico agora disponível em quase qualquer lugar do país.

RISCOS DE VBG/ESA/AS IDENTIFICADOS

A metodologia de classificação de riscos, e baseada no modelo socio ecológico que considera a complexa interação entre fatores individuais, de relacionamento, de comunidade e sociais e nos permite compreender a gama de fatores que colocam as pessoas em risco de violência ou as protegem de experimentar ou perpetrar a violência. Estes riscos podem emergir na fase de reassentamento, mobilização e implementação do projecto. Uma vez que as equipas de trabalho têm avaliado e estabelecido o nível de risco de VBG/EAS/AS conforme descrito neste documento, eles precisarão considerar uma série de medidas de mitigação para abordar e monitorar esses riscos ao longo da vida do projecto. A Tabela abaixo fornece um resumo das acções propostas para mitigar os riscos de VBG/EAS/AS, com base no risco de VBG/EAS/AS e na fase de preparação ou implementação do projecto. O nível de esforço associado às medidas de mitigação na tabela, geralmente varia de acordo com o risco. Por exemplo, o desenho do MDR pode variar de acordo com o risco de VBG/EAS/AS. As medidas de resposta recomendadas nesta nota se aplicam aos projectos atualmente em preparação, bem como aqueles que começam a ser preparados.

Todos componentes do projecto podem impor riscos de VBG/ESA/AS, no entanto os componentes 2 e 3 tem potencial maior de induzir ao afluxo de trabalhadores.

Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM)

Tabela 18- Relação de riscos, áreas de impacto e medidas de mitigação propostas

NÍVEL	RISCOS IDENTIFICADOS	ÁREA DE IMPACTO – FRENTE DE OBRAS, SITE DE OBRA, COMUNIDADES AFECTADAS PELO PROJECTO.	COMPONENTE	MEDIDAS DE MITIGAÇÃO	RESPONSABILIDADE
Individual	<p>Falta de informação sobre serviços de resposta existentes</p> <p>Estigma</p> <p>Falta de informação sobre MDR</p> <p>Falta de conhecimento sobre direito a participação de mulheres nos processos de planeamento municipal e de como as atividades ou investimentos planeados podem impactar sobre estas.</p>	Comunidades afectadas pelo projecto.	<p>Componente 1</p> <p>Componente 2</p> <p>Componente 3</p>	<p>Desenho de materiais de comunicação adequados as populações mais vulneráveis.</p> <p>Colaboração com associações dirigidas por mulheres (ONG's e OCS) para disseminação de mensagens de prevenção da VBG/AS/ESA.</p>	UCP, UTs e Contratadas ³⁷ .

³⁷ A implementação das medidas esta na responsabilidade dos especialistas sociais da UTs e Engenheiros de saúde, segurança e meio ambiente das contratadas.

Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM)

				<p>Alocar e treinar facilitadores comunitários nos diferentes projectos em matérias de VBG para fazerem a monitoria dos mesmos nas comunidades junto aos beneficiários, encorajar/facilitar a denúncia e seguimento dos mesmos.</p> <p>Capacitar actores da sociedade civil, quanto a VBG/EAS/AS e o MDR específico do projecto, de modo a apoiarem na monitoria do processo.</p>	
Comunitário/ Oferta de serviços	Aumento da mobilidade masculina, por causa das obras	Comunidades afectadas pelo projecto.	Componente 2 Componente 3	Realização de encontros de coordenação e engajamento	UCP, UTs e Contratadas.

	<p>de construção pode aumentar o risco de VBG (assédio, abuso sexual, uniões forçadas/prematuras), incluindo violência por parceiros íntimos que pode resultar de situações de envolvimento dos trabalhadores das obras com mulheres e raparigas locais (incluindo entre trabalhadores da mesma empresa).</p> <p>Fraca oferta de serviços comunitários de apoio a vítima especialmente os de manejo de casos.</p> <p>Falta de provedores formados (alta rotatividade)</p> <p>Falta de medicamentos básicos (como ARVs, pílulas do dia seguinte, outros) para prevenção da transmissão do HIV apos violência sexual</p>			<p>de provedores de serviço viáveis na área no projecto.</p> <p>Inclusão de voucher para transporte e pagamento de custas judiciais nos planos de gestão de casos relacionados ao projecto.</p> <p>Realização de campanhas regulares de levantamento de consciência comunitária sobre os riscos de VBG/ESA/AS relacionados ao projecto através de activistas comunitários.</p>	
--	--	--	--	--	--

Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM)

	<p>(Profilaxia Pos Expositao)</p> <p>Fraca sensibilização na comunitária ou em campanhas contra a VBG nas comunidades na cidade de Maputo</p> <p>Participação desigual entre homens e mulheres nos processos de tomada de decisão</p> <p>Corrupção na polícia</p> <p>Falta de condições de acomodação nas esquadras.</p> <p>Falta de locais de abrigo para vítimas de VBG, principalmente para jovens e adultos;</p> <p>Altos custos de assistência jurídica.</p>				
Familiar	<p>Alta incidência de famílias chefiadas por mulheres com níveis elevados de vulnerabilidade entre raparigas</p>	<p>Comunidades afectadas pelo projecto.</p>	<p>Componente 2</p> <p>Componente 3</p>	<p>Realização de actividades de levantamento de consciência sobre riscos de VBG dirigidos as escolas (cobrindo</p>	<p>UCP, UTs e Contratadas.</p>

Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM)

	adolescentes e mulheres jovens.			raparigas dentro da escola) e em espaços seguros de raparigas criados por ONG's (DREAMS financiado pelo PEPFAR) para raparigas fora da escola Incluir tópicos relacionados a VBG/EAS/AS no contexto de uso de transportes públicos.	
Relacionado ao projecto (Mobilização e Implementação ³⁸⁾	Necessidade de reassentamento. Assédio sexual durante o recrutamento de mão de obra. Interrupção de geração de renda de famílias vulneráveis	Frente de obras Site de obra,	Componente 1 Componente 2 Componente 3	Inclusão de medidas de mitigação de VBG/ESA/AS como assinatura de códigos de conduta e formação de trabalhadores das obras nas fases precoces	UCP, UTs e Contratadas.

³⁸ Os riscos relacionados ao projectos podem variar de acordo com a fase de implementacao do projecto

	<p>Espaços não supervisionados</p> <p>Falta de códigos de conduta claros para que trabalhadores e empresas concessionadas</p> <p>Ausência de meios de resposta imediata a VBG/ESA/AS na rede metropolitana de transporte.</p> <p>Desequilíbrio de poder entre a população e os trabalhadores e outros intervenientes no projecto.</p> <p>Duração do projecto</p> <p>Fraca consciência sobre a VBG por parte de homens e mulheres nas áreas do projecto, pode levar à “neutralização, normalização e silenciamento” dos casos perpetuando os casos, o que pode afectar negativamente os direitos humanos das mulheres e a sua</p>			<p>de implementação do projecto</p> <p>Inclusão de linha verde para reporte de situações relacionadas a VBG/ESA/AS nos transportes públicos que inclua uma resposta imediata em colaboração com a polícia municipal</p> <p>Realização de treinamento a polícia municipal para identificação e referencia de casos e mapeamento de áreas de risco</p> <p>Realização de engajamento e sensibilização de provedores de serviços para fortalecer a rede de</p>	
--	--	--	--	--	--

	<p>participação e benefícios do projecto.</p> <p>Risco de assédio relacionados com o aliciamento das mulheres para beneficiarem-se do (incluindo a tramitação do processo/documentação para a candidatura) sobretudo as mulheres vulneráveis e deslocadas pelo facto de estarem fora das suas comunidades e não possuírem a sua base comunitária normal de apoio.</p>			<p>referências (Provedores institucionais e não institucionais).</p> <p>Aplicação de Códigos de Conduta a todos os trabalhadores e colaboradores, com cláusulas sobre as diversas formas de VBG/EAS/AS.</p> <p>Estabelecimento de canais de reclamações de VBG/EAS/AS e protocolos de encaminhamento de vítimas em tempo real.</p> <p>Monitoria de riscos através de consultas comunitárias regulares e inquéritos de satisfação de uso de MDR e treinamentos</p>	
--	---	--	--	---	--

				<p>em VBG/EAS/AS</p> <p>Sinalização de proibição de VBG/EAS/AS em todas áreas do projeto</p> <p>Realização de sessões de transformação de género na força de trabalho e uso de redes sociais e mensagens de texto para reforçar a divulgação de códigos de conduta</p> <p>Realização de sessões de treinamento e sensibilização dos gestores do projecto, UCP, UTs e contratadas, sobre o Plano de Acção VBG/EAS/AS e requisitos de código de</p>	
--	--	--	--	---	--

Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM)

				<p>conduta das empresas.</p> <p>Divulgação permanente de MDR (Mecanismo de Diálogo e Reclamações) incluído a nível dos secretários dos bairros</p> <p>Envolver o sector privado e meios de comunicação da AMM, no processo de VBG/EAS/AS.</p>	
--	--	--	--	---	--

AVALIAÇÃO DE RISCO DE VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO/ EXPLORAÇÃO E ABUSO SEXUAL/ ASSÉDIO SEXUAL (VBG/EAS/AS)

As obras de construção e melhoria de estradas secundárias e terciárias, drenagens e saneamento, melhoria de iluminação pública, ordenamento do território, regularizações fundiárias podem estar associadas a ocorrência de Abuso e Exploração Sexual devido ao:

- Afluxo de trabalhadores para comunidades vulneráveis e com altos índices de VBG/ESA/AS.
- Benefícios do projecto que podem interferir com as dinâmicas sociais e de género das comunidades afectadas.
- Demarcação de terras e titulação em nome da mulher que propicia a desigualdades de poder e ocorrência de violência por parceiro íntimo.
- Perda de renda que podem aumentar a vulnerabilidade a exploração sexual e abuso especialmente entre raparigas adolescentes e mulheres jovens particularmente e bairros com maior incidência de pobreza urbana.

Estes riscos de VBG/EAS/AS poderá aumentar, especialmente se não forem tomadas em conta medidas de mitigação, prevenção e resposta durante o ciclo do Projecto, nomeadamente identificação, implementação e monitoria e avaliação. Tal poderá incrementar o nível, tanto em termos de consistência entre homens e mulheres sobre a participação na identificação de Projectos de investimentos municipais, quanto em como eles exercem seus direitos e assim reduzir os riscos de VBG/EAS/AS. Constatou-se que as mulheres não têm conhecimento de seu direito de participar dos processos de planeamento municipal e de como as atividades ou investimentos planeados podem impactar sobre elas.

De acordo com a triagem de risco de violência baseada no género (VBG/EAS/AS), o risco de VBG/EAS/AS do Projecto foi classificado como Substancial para o Projecto, uma avaliação de risco abrangente dos riscos de VBG/EAS/AS contextuais e relacionados ao Projecto será concluída com suporte técnico sobre VBG/EAS/AS pela Avaliação do Projecto, considerando os resultados preliminares, o projecto adotará uma estrutura para prevenção, resposta que efetivamente previne a VBG/EAS/AS, protege e facilita acesso a serviços relevantes para sobreviventes e punição dos responsáveis.

A estrutura compreenderia: (i) um Código de Conduta especificamente relacionado à VBG/EAS/AS, aplicável para funcionários, prestadores de serviços e beneficiários do Projecto; (ii) uma estratégia de prevenção abordando os principais Riscos de GBV identificados; (iii) um mecanismo ou protocolo de Resposta à VBG e um; (iv) o Plano de Acção para o Projecto. O código de conduta (CC) irá definir claramente o compromisso do Projecto em prevenir e regular a sua resposta à VBG/EAS/AS, bem como casos de exploração e abuso sexual, e, assédio sexual, que ocorre no contexto das operações do Projecto tanto em termos de protecção de sobreviventes quanto de responsabilização dos perpetradores. O CC deve listar os diferentes tipos de crimes de Violência Baseada em Género e medidas amplas a serem consideradas para cada tipo de ofensa e aplicado a todos os funcionários envolvidos no Projecto operações, prestadores de serviços e beneficiários.

A Estratégia de Prevenção da VBG/EAS/AS deve abranger atividades com o objectivo de reduzir a probabilidade de ocorrência de riscos identificados de VBG/EAS/AS. Principais atividades a serem consideradas na Estratégia de Prevenção pode ser identificada atividades de incluir formações/ conscientização de todas as partes interessadas relevantes e a implementação intensiva do Sistema de Aprendizagem de Acção de Género entre os beneficiários secundários do Projecto.

O Protocolo de Resposta à VBG/EAS/AS teria como objectivo delinear as medidas específicas a serem tomadas em caso de divulgação informal ou relatório formal de um caso de VBG/EAS/AS ao Projecto ou por meio o uso do MDR do Projecto existente, por sobreviventes ou terceiros, no local de trabalho e a nível da comunidade. Terão com base os pontos de entrada comuns para sobreviventes, descritos no mecanismo multisectorial de atendimento integrado à mulher vítima de violência do VBG/EAS/AS, que são as unidades sanitárias Gabinetes de atendimento a família e menores vítimas de violência (GAFMVV) .

No entanto, em locais em que as ONGs nacionais e CBOs fornecem suporte aos sobreviventes, eles também constituem pontos de entrada comuns, assim como os pontos focais da acção social do município dos Distritos Municipais.

O Projecto prevê igualmente um MDR para atendimento específico a casos de VBG/EAS/AS. As vítimas poderão escolher o ponto de entrada de sua preferência, dependendo do tipo de assistência sobre o VBG/EAS/AS que desejam buscar a para e no nível de confiança que têm em cada um dos serviços. O MTC, no âmbito das intervenções integradas do PMUAMM irá incluir actividades ou programas sociais com vista a assegurar inclusão social, a integração da perspectiva e beneficiação de género nas intervenções e o combate a violência baseada no género nos Bairros abrangidos pelo PMUAMM e um Plano de Acção de VBG/EAS/AS que deve listar todas as actividades a serem implementadas no contexto do estrutura de Prevenção, Resposta e Responsabilidade de VBG/EAS/AS para o Projecto e MTC, com cronograma para implementação, custo estimado, alocação de responsabilidades e implementação chave (monitoria) indicadores.

Dadas as vulnerabilidades identificadas e tendo em consideração estes riscos, considera-se que o projeto terá um risco alto (apesar do risco de VBG/EAS/AS) ser considerado substancial, a considerar o escalonamento e intensificação, os efeitos da COVID-19 que tem afectado de forma desproporcional a Cidade de Maputo e Matola. Estes eventos resultaram na deterioração socioeconómica, aumento de deslocados internos, perdas de fontes de vida, aumento da VBG tendo afectado de forma desproporcional mulheres e raparigas, expondo-as a múltiplas vulnerabilidades. Este cenário, poderá contribuir ainda para a exacerbação da VBG sobre as mulheres e raparigas. Na tabela seguinte apresenta-se o racional da avaliação do risco de VBG/ESA/AS

Tabela 19- Racional da avaliação de risco

CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROJECTO	S/N	ESCALA DE RISCO	COMENTÁRIOS
<p>O projecto será implementado numa zona Urbana, peri-urbana ou rural?</p>	SIM	Moderado	<p>O projecto estará focado em zonas urbanas e peri-urbanas, onde a maior parte de Raparigas e Mulheres encontram-se em vulnerabilidade, tem limitado acesso aos recursos, a maior parte não sabem ler e escrever. Elevado Índice de uniões prematuras, normas culturais nocivas à igualdade de género, o que propicia um ambiente para a discriminação da mulher e VBG/EAS/AS, fraco acesso aos espaços de tomada de decisão.</p>
<p>Os provedores de serviços de saúde estão treinados para gerir a VB/EAS/AS como uma resposta no sector de saúde?</p>	Sim	Baixo	<p>No âmbito do mecanismo multisectorial, todos os técnicos que lidam com a questão da VBG/EAS/AS nos sectores beneficiam-se de capacitações promovidas pelo governo, organizações da sociedade civil, Nações Unidas sobre o atendimento às vítimas de VBG/EAS/AS.</p>
<p>Existe um código de conduta para trabalhadores que inclua proibições contra a) assédio sexual; b) exploração sexual; e c) abuso sexual.</p>	Sim	Alto	<p>O projecto dispõe de um código de conduta que será apresentada e assinado por todos os trabalhadores envolvidos no projecto.</p>
<p>O projeto é capaz de fazer a monitoria dos riscos de VBG e Exploração Sexual e Abuso (EAS/AS)?</p>	SIM	Baixo	<p>A estrutura do projecto permitirá criar mecanismos para a monitoria, sobretudo porque usará provedores de serviços especializados em matérias de VBG e ESA, externos ao projecto.</p>

MAPEAMENTO DOS SERVIÇOS DE RESPOSTA E CAPACIDADE DE RESPOSTA A VBG/ESA/AS.

Investimentos importantes têm sido feitos em Moçambique nas últimas décadas no estabelecimento de serviços para sobreviventes de VBG/EAS/AS através de serviços especializados em Unidades Sanitárias (CAI- Centros de Atendimento Integrado, ou paragens únicas de atendimento, e cantos de saúde nas escolas e Serviços Amigos de Adolescentes e Jovens) (MISAU) em GAFMVV- Gabinetes de Atendimento a Família e Menores Vitimas de Violência do Interior (MINT), e assistentes sociais através do Ministério do Género, Criança e Acção Social (MGCAS). As ONGs e OCs também estabeleceram abrigos e serviços de apoio psicossocial e jurídico adicionais, ambos de grande valor para os sobreviventes e estão listados na tabela.

- Para facilitar o processo de atendimento das vítimas, foram mapeados serviços de atendimento às crianças e famílias vítimas de violência na área de implementação do projecto, a destacar: os GAFMVV (Gabinetes e Atendimento a Família e Menores Vitimas de Violência), Postos de Polícia para permitir que mulheres e outros cidadãos apresentem reclamações por situações de VBG/EAS/AS e violência contra crianças (VCC), o Gabinetes de Atendimento a Mulher e Criança Vítima de Violência (GAMCVVs). A informação indica que pelo menos um GAMCVV foi estabelecido em cada distrito do país. No entanto, a nomeação de um posto de polícia para o GAMCVV é geralmente considerada pelos pares como “um castigo” nas respectivas esquadras, visto que a colocação não é considerada um sinal de autoridade e merecimento de respeito. A formação de policiais em relação à VBG/EAS/AS é limitada. Muitos agentes nomeados para os GAMCVVs continuam não defendendo os direitos das mulheres e a lei, mas tratam as reclamações como questões sociais que devem ser resolvidas pela mulher em casa, sendo compreensivo e “obediente” ao seu parceiro.
- Unidades Sanitária (US): os centros de saúde a nível provincial e nas capitais de distrito (e muito poucos além deste ponto) receberam formação para identificar, registar, fornecer tratamento clínico e apoio psicossocial mínimo aos sobreviventes que procuram cuidados médicos. A oferta de serviços para vítimas de VBG/ESA/AS são oferecidos na maior parte das US apesar de tempos de espera longos, rotura frequente de medicamentos para prevenção de transmissão de infecções de transmissão sexual em vítimas de violência sexual. Em algumas US de nível terciário tem disponíveis os CAI (Centros de Atendimento Integrado) nomeadamente CAI do Hospital Geral de Chamanculo e Mavalane, CAI do Hospital Geral José Macamo, CAI do Hospital Provincial da Matola, CAI do Centro de Saude de Ndlavela, CAI do CS de Marracuene. Apenas dois destes funcionam 24 horas por dia (Jose Macamo e Mavalane)
- Assistentes sociais baseados em alguns Serviços Distritais de Saúde, Mulher e Acção Social (SDSMAS, Serviços Distritais de Saúde, Mulher e Acção Social) prestam assistência a sobreviventes. No entanto, esses quadros carecem de formação formal para esse efeito.
- Serviços de apoio psicossocial e jurídico. As ONGs e Ocs nacionais têm desempenhado um papel importante no fornecimento de apoio aos sobreviventes de VBG/EAS/AS nos locais em que operam. Algumas organizações que fornecem este tipo de apoio nas

províncias alvo do projecto incluem MULEIDE, AMMCJ, AMODEIA, AMODEFA, LEMUSICA (Levanta-te Mulher e Segue teu Caminho) e NAFEZA.

- Abrigos. Instalações de moradia temporária foram estabelecidas por ONGs / Ocs e, às vezes, por funcionários em suas próprias casas para mulheres vítimas de violência. Embora pareçam necessários e úteis de uma perspectiva conceitual, as informações fornecidas pelos informantes indicam que eles são usados menos do que o esperado e muitas vezes não atingem a ocupação máxima. As causas para isso podem incluir que o conceito de “abrigo” é estranho para a maioria das mulheres no país. Em segundo lugar, os sobreviventes geralmente tendem a NÃO querer se separar de seus maridos. Em terceiro lugar, porque existem alguns abrigos em todo o país e não estão necessariamente ao alcance das vítimas. Em quarto lugar, por medo de represálias do marido, juntamente com a rejeição de parentes e da comunidade em geral. Alguns dos abrigos existentes fornecem apoio aos sobreviventes no desenvolvimento de atividades de geração de renda. No entanto na cidade de Maputo esta disponível uma casa de Abrigo na Cidade da Matola e um local de abrigo temporario no CAI de Ndlavela na Cidade da Matola.

Os pontos de entrada comuns para sobreviventes são normalmente a polícia. Uma vez iniciada a implementação do projecto, este mapeamento será refinado de modo a identificar serviços de assistência adequados aos quais poderão ser referidos os casos de VBG/EAS/AS que poderão surgir. Este mapeamento, uma vez finalizado, permitirá a articulação de um MDR, que inclua um canal sensível a casos de VBG/EAS/AS.

VBG/EAS/AS

Neste capítulo são apresentados riscos de VBG para o projecto e é apresentado um plano de acção, identificando medidas específicas para cada risco. As medidas de mitigação propostas compreendem em termos gerais: Para que os riscos de VBG/EAS/AS do projecto sejam adequadamente tratados, é necessário ter um "Plano de Acção de VBG/EAS/AS" eficaz, que descreve:

- Como o projecto implementará os protocolos e mecanismos necessários para lidar com os riscos de Violência Baseada em Género;
- Como lidar com quaisquer incidentes de VBG/EAS/AS que possam surgir.
- Estratégia de Conscientização, que descreve como os trabalhadores e as comunidades locais serão sensibilizados para os riscos de Violência Baseada em Género e as responsabilidades do trabalhador sob o CoC;
- Provedores de Serviços para os quais os sobreviventes de VBG/EAS/AS serão encaminhados e os serviços que estarão disponíveis;
- Procedimentos de alegação de VBG/EAS/AS: Como o projecto fornecerá informações aos funcionários e à comunidade.
- Procedimentos de Alegação de Violência Baseada em Género para relatar questões de Violência Baseada em Género a provedores de serviços e internamente para procedimentos de responsabilização de casos que devem estabelecer claramente os requisitos de confidencialidade para lidar com os casos;
- Estrutura de resposta que tem:

- Mecanismos para responsabilizar os supostos perpetradores associados ao projecto;
- Processo de MDR para capturar a divulgação de VBG/EAS/AS;
- Uma via de encaminhamento para encaminhar os sobreviventes aos serviços de apoio apropriados.
- A Estrutura de Responsabilidade e Resposta, a ser finalizada com a contribuição da contratada, deve incluir, no mínimo:

A base do Plano de Acção de VBG/EAS/AS será fornecida como parte do QGAS. A abordagem proposta sobre como implementar e monitorar o Plano de Acção de VBG/EAS/AS, incluindo sanções acordadas para a Estrutura de Responsabilidade e Resposta e o CoC, deve ser fornecida pelo contratante e consultores como parte do QGAS/PGAS. O Plano de Acção de VBG/EAS/AS deve incluir disposições específicas para o projecto através do qual os riscos de VBG/EAS/AS serão tratados.

O 'Quadro de Resposta' descreve a acção disciplinar por violação do CoC pelos trabalhadores. É essencial que tais acções sejam determinadas e executadas de forma consistente com a legislação trabalhista local e os acordos industriais aplicáveis, caso contrário, existe o risco de que o CoC não seja implementado de forma eficaz. É importante notar que, para cada caso, as sanções disciplinares se destinam a fazer parte de um processo que é inteiramente interno ao empregador, é colocado sob o total controle e responsabilidade de seus gestores e é conduzido de acordo com os requisitos da lei nacional do e legislação aplicável ao contrato individual de trabalho do trabalhador. É fundamental que as sanções propostas estejam de acordo com a legislação local, uma vez que podem proibir certos tipos de medidas disciplinares, incluindo a rescisão do contracto do trabalhador.

O consultor de supervisão deve monitorar e relatar a eficácia da implementação do Plano de Acção de VBG/EAS/AS para prevenir e mitigar os riscos associados ao projecto. Os relatórios devem ser feitos mensalmente.

MECANISMOS DE IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE PREVENÇÃO E MITIGAÇÃO DE VBG/ESA/AS

A) Procedimentos e funcionamento do Mecanismo de Diálogo e Reclamações

Segundo a nota de boas praticas do BM, os MDR devem ser centrados na vítima/sobrevivente³⁹ mantendo a privacidade e confidencialidade. Assumindo que para as reclamações de VBG particularmente relacionadas a ESA/SH onde há riscos de estigmatização, discriminação e retaliação contra as vitimas /sobreviventes, seus familiares e outros actores que fazem parte do MDR. Para a composição do MDR centrado na vitima /sobrevivente e adequado ao contexto das áreas de implementação do projecto, às características da população impactada pelo projecto, suas necessidades de informação e tomada de decisão para procurar o MDR e serviços de resposta.

³⁹ Uma abordagem centrada na vitima/sobrevivente é definida pelas Nações Unidas como aquela que busca empoderar o sobrevivente, priorizando seus direitos, necessidades e desejos. Isso inclui garantir que os sobreviventes tenham acesso a serviços adequados, acessíveis e de qualidade.

- **Disposições gerais:** Para implementação efectiva do MDR, deverão ser criados 2 extensões do MDR, uma direccionada ao local de trabalho (MDR dos trabalhadores das obras) e outras dedicada as reclamações e reclamações comunitárias incluindo as reclamações relacionadas a VBG/ESA/As. Tendo em conta a classificação de risco do projecto e o uso de recursos ambos MDR podem ter uma gestão centralizada, no entanto com comités de resolução distintos. Todos membros dos comités de MDR devem assinar códigos de conducta e termos de confidencialidade de forma a contribuir para que a gestão de reclamações e reclamações relacionadas a VBG/ESA/AS sejam centradas na vitima/sobrevivente.
- O MDR, deverá ter pelo menos dois (2) níveis de actuação que serão MDR de primeiro contacto (nível 1) e MDR de recurso (nível 2).
- **Constituição dos comités de MDR:** deverão ser indicados comités de gestão de reclamações e reclamações que deverão estar a cargo de investigação e cumprimento das sanções e penalizações previstas co código de conduta. Estes comités podem ser constituídos da seguinte forma:
 - **MDR Comunitário** (Reclamações Ambientais, Sociais e relacionadas a VBG/ESA /AS: representante da Agência Implementadora (PIU), Provedor de Serviços VBG/ESA /AS, Representante do CL (Comités de Ligação entre o projecto e a comunidade), equipe de fiscalização. Esta composição e mínima, no entanto podem ser acrescentados outros intervenientes de acordo com o contexto de implementação.
 - **MDR dos trabalhadores das obras** (Reclamações relacionadas ao local de trabalho) podem ser constituídos por representante da Agência Implementadora (PIU), Provedor de Serviços VBG/ESA /AS, Representante do CL (Comités de Ligação entre o projecto e a comunidade), equipe de fiscalização, representante dos trabalhadores.

NOTA: as reclamações relacionadas a assédio sexual no local de trabalho que cheguem ao MDR dos trabalhadores da obra deverão ser processados e resolvidos no MDR para reclamações relacionadas a VBG/ESA/AS.

- Procedimentos do MDR, estão sumarizados no diagrama abaixo:

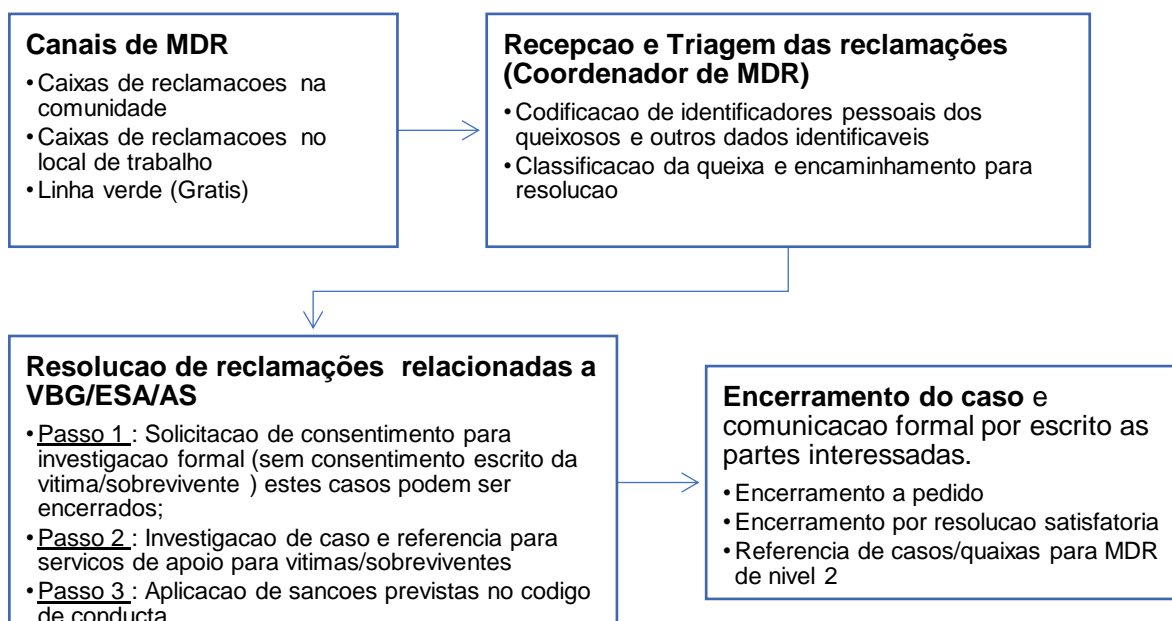


Figura 10 Sumarização de procedimentos de MDR

B) Plano de comunicação e conscientização sobre risco de VBG/ESA/AS

A implementação de um plano robusto e conscientização é essencial para prevenção de riscos de VBG/ESA/AS. Tendo em conta a densidade populacional da cidade de Maputo, e acesso aos meios de comunicação e a baixa cobertura de associações comunitárias e outros actores comunitários que possam apoiar na disseminação de mensagens de prevenção e divulgação de MDR é proposto o seguinte plano de comunicação e engajamento.

Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM)

Tabela 20- Plano de comunicação e conscientização sobre risco de VBG/ESA/AS

GRUPO-ALVO	TÓPICOS	METODOLOGIA	FREQUÊNCIA	RESPONSABILIDADE
População de áreas afectadas pelo projecto e afluxo de trabalhadores	<p>Necessidades do projeto</p> <p>Actividades planeadas</p> <p>Principais riscos de VBG/ESA/AS</p> <p>Medidas de mitigação</p> <p>Funcionamento de MDR (Como aceder, mecanismos de proteção, resolução etc.)</p> <p>Conteúdos gerais dos códigos de conduta dos trabalhadores. / empresas</p> <p>Interação entre HIV e VBG</p> <p>Funcionamento de mecanismos de resposta e onde obter serviços (rede de referências)</p>	<p>Campanhas de conscientização comunitária, com uso de panfletos com ilustrações</p> <p>Programas de rádio comunitária</p> <p>Sinalização comunitária</p> <p>SMS (serviço de mensagens curtas)</p> <p>NOTA: Incluir actividades participativas e de reflexão como story telling e role play.</p>	<p>Mensal – Fase de implantação e construção.</p> <p>Trimestral - Fase de Operação.</p> <p>NOTA: também pode ser aplicada sempre que for necessário.</p>	UCP, UTs e Contratadas ⁴⁰ .

⁴⁰. A implementação do plano estará na responsabilidade dos especialistas de comunicação e social do projecto (UCP/UTs), bem como oficial social das contratadas

Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM)

<p>Trabalhadores das obras / Gestores supervisores / equipe de fiscalização</p>	<p>Principais riscos de VBG/ESA/AS Medidas de mitigação Funcionamento de MDR (Como aceder, mecanismos de proteção, resolução etc.) Conteúdos específicos dos códigos de conduta dos trabalhadores. / empresas Interação entre HIV e VBG Funcionamento de mecanismos de resposta e onde obter serviços (rede de referências)</p>	<p>Sinalização que proíbe VBG/ESA/AS no local de trabalho SMS (serviço de mensagens curtas) com conteúdos do código de conduta Albuns seriados com ilustrações Disponibilização de cópias de códigos de conduta NOTA: Incluir actividades participativas e de reflexão como story telling e role play.</p>	<p>Mensal – Fase de implantação e construção. Trimestral - Fase de Operação. NOTA: também pode ser aplicada sempre que for necessário.</p>	<p>UCP, UTs e Contratadas.</p>
<p>Grupos vulneráveis (raparigas adolescentes e mulheres jovens)</p>	<p>Funcionamento de MDR (Como aceder, mecanismos de proteção, resolução etc.) Funcionamento do sistema de resposta rápida</p>	<p>Sessões nos espaços seguros Panfletos Debates na radio comunitária NOTA: Incluir actividades participativas e de reflexão como story telling e role play.</p>	<p>Mensal – Fase de implantação e construção. Trimestral - Fase de Operação. NOTA: também pode ser aplicada sempre que for necessário.</p>	<p>UCP, UTs e Contratadas.</p>

ANEXO 1 - Plano de Acção Prevenção e Mitigação de Riscos VBG/ESA/AS

NR.	MEDIDAS DE PREVENÇÃO E MITIGAÇÃO DE VBG/ESA/AS	INDICADORES DE EXECUÇÃO	INSTRUMENTO DE REFERÊNCIA	RESPONSÁVEL	TEMPO				ORÇAMENTO ESTIMADO (USD)
					Q1	Q2	Q3	Q4	
1	Desenho de materiais de comunicação adequados as populações mais vulneráveis.	Nº de materiais IEC (Informação Educação e Comunicação) desenvolvidos	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 2,3					8000
2	Colaboração com associações dirigidas por mulheres (ONG's e OCS) para disseminação de mensagens de prevenção da VBG/AS/ESA.	Nº de mulheres que participam das actividades sensibilização para prevenção	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 2,3					3000
3	Realização de encontros de coordenação e engajamento de provedores de serviço viáveis na área no projecto.	Nº de encontros de engajamento e coordenação realizados	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 1,2,3 &4					3800
4	Inclusão de voucher para transporte e pagamento de custas judiciais nos planos de gestão de casos relacionados ao projecto.	Nº de vítimas apoiadas com vouchers de transporte e apoio jurídico	Plano de Acção de VBG do projecto.	Agência Implementadora Componente 2,3					350
5	Realização de campanhas regulares de levantamento de consciência comunitária sobre os riscos de VBG/ESA/AS relacionados ao projecto através de activistas comunitários.	Nº de campanhas realizadas Nº de pessoas alcançadas	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 2,3 e 4					63 000

6	Comunicar previamente os munícipes sobre o projecto (objectivos, áreas de abrangência, duração) incluindo a vinda de pessoas externas e o seu papel (empreiteiros, provedores), bem como sobre a existência de códigos de conduta que regulam o seu comportamento na relação com a comunidade.	Nº de encontros de partilha de informação sobre o projecto com as comunidades.	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 2,3 e 4					12000
7	Divulgação permanente de MDR (Mecanismo de Diálogo e Reclamações) incluído a nível dos secretários dos bairros	Nº de encontros de divulgação de MDR.	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 1, 2,3 e 4					63 000
8	Realização de actividades de levantamento de consciência sobre riscos de VBG dirigidos as escolas (cobrindo raparigas dentro da escola) e em espaços seguros de raparigas criados por ONG's (DREAMS financiado pelo PEPFAR) para raparigas fora da escola.	Nº de encontros de partilha de informação sobre o projecto com as comunidades	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 2,3					101 000
9	Incluir tópicos relacionados a VBG/ESA no contexto de uso de transportes públicos incluído sistema de alerta e reporte de incidentes.	Nº de pessoas alcançadas	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 2,3					3000

10	Implementação de códigos de conduta e formação de trabalhadores das obras nas fases precoces de implementação do projecto	Nº Número de trabalhadores treinados Nº Trabalhadores que assinaram código de conducta	Procedimento de Gestão de Mão-de-Obra	Empreiteiros/ Agência Implementadora Componente 2,3					168 000
11	Inclusão de linha verde para reporte de situações relacionadas a VBG/ESA/AS nos transportes públicos que inclua uma resposta imediata em colaboração com a polícia municipal	Nº Reclamações recebidas e resolvidas em tempo útil	Procedimentos de MDR	Agência Implementadora Componente 1, 2,3 e 4					50 000
12	Realização de treinamento a polícia municipal para identificação e referencia de casos e mapeamento de áreas de risco	Nº Policias municipais treinados	Plano de Acção de VBG do projecto.	Agência Implementadora Componente 2e 3					8000
13	Realização de engajamento e sensibilização de provedores de serviços para fortalecer a rede de referências (Provedores institucionais e não institucionais).	Nº Provedores formados	Plano de Acção de VBG do projecto.	Agência Implementadora Componente 2e 3					3000
14	Elaborar e implementar um código de conduta a ser observado/assinado pelos trabalhadores envolvidos nas	Nº de subprojectos que tem um	Procedimento de Gestão de Mão-de-Obra	Agência Implementadora Componente 1, 2, 3 e 4					6800

	actividades de infraestruturas nos diferentes subprojectos	código de conduta. Nº de trabalhadores que assinam o código de conduta. Nº de subprojectos que tem um código de conduta.							
14	Estabelecimento de canais de reclamações de VBG/EAS/AS e protocolos de encaminhamento de vítimas em tempo real.	Nº de vítimas de acederem serviços de resposta da rede de referencias	Plano de Acção de VBG do projecto.	Agência Implementadora Componente 1, 2, 3 e 4					12000
15	Realização de monitoria de riscos através de consultas comunitárias regulares e inquéritos de satisfação de uso de MDR e treinamentos em VBG/ESA/AS	Nº de consultas comunitárias e inquéritos de satisfação realizados	Plano de Acção de VBG do projecto.	Agência Implementadora Componente 1, 2, 3 e 4					11000
16	Sinalização de proibição de VBG/ESA/AS em todas áreas do projeto	Nº de sinalizações de proibicao de VBG/ESA/AS realizados	Plano de Acção de VBG do projecto.	Agência Implementadora Componente 2 e 3					3000

17	Realização de sessões de treinamento e sensibilização dos gestores do projecto, UCP, UTs e contratadas, sobre o Plano de Acção VBG/EAS/AS e requisitos de código de conduta das empresas.	Nº de ações de sensibilização realizadas. Nº de participantes no processo de sensibilização relativo a VBG/EAS/AS.	Plano de Engajamento de Partes Interessadas. Plano de Acção de VBG do projecto.	Agência Implementadora Componente 1, 2, 3 e 4					4000
18	Incorporar os riscos de VBG/EAS/AS refletidos adequadamente em todos os instrumentos do projecto em todas fases do projecto.	Nº de PMRAS (Planos de Manejo de Riscos Ambientais e Sociais)	Manejo de Riscos Ambientais e Sociais	Engenheiros Fiscais Componente 1, 2, 3 e 4					4000
19	Alocar e treinar facilitadores comunitários nos diferentes projectos em matérias de VBG para fazerem a monitoria dos mesmos nas comunidades junto aos beneficiários, encorajar/facilitar a denúncia e seguimento dos mesmos.	Nº de actores da sociedade civil e fazedores de opinião capacitados em campanhas públicas pelo fim da violência.	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 2 e 3					6000
20	Capacitar actores da sociedade civil, quanto a VBG/EAS/AS e o MDR específico do projecto, de modo a apoiarem na monitoria do processo.	Nr. de facilitadores comunitários alocados aos projectos que monitoram casos de VBG nas comunidades	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 1, 2, 3 e 4					5000

		(desagregado por sexo)							
21	Envolver o sector privado e meios de comunicação da AMM, no processo de VBG/EAS/AS.	Nº de actores das agências do sector privado engajados	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 1					3000
22	Realização de actividades de monitoria de riscos (consultas comunitárias, inquéritos aos trabalhadores) de forma regular e propor modificações	Nº de consultas comunitárias realizadas para monitoria de riscos de VBG Nº de trabalhadores inquiridos	Plano de Engajamento de Partes Interessadas	Agência Implementadora Componente 2 e 3					Incluído
TOTAL									963000

Tabela 21- Lista de Provedores mapeados

Provincia	Distrito	Tipo de servico	Nome do servico	Nome do Ponto Focal	Contacto
Maputo	Matola	Polícia	GFFCVV CAI	Alice da Gloria	845682543
Maputo	Marracuene	Justiça	Help Code	Antonio Matola	84 8918940
Maputo	Matola	Saude	Centro de Atendimento Integrado Marracuene	Dra Quintana	
Maputo	Boane	Ação Social	Serviços Distritais de Saúde Mulher e acção social	Erica Cabrá Laxemichande	845063116
Maputo	Boane	Polícia	Comando Distrital de Boane	Izodia Da Graça Inácio Alfiado	842571682
Maputo	Boane	Justiça Informal	AMCJ	Joao	84454567
Maputo	Marracuene	Ação Social Informal	ASSOMUDE - Associacao Mocambicana Mulher e Democracia	Radhu Simbine	842572924
Maputo	Marracuene	Ação Social Informal	Casa de Refúgio de Mulheres Vítimas de Violência	Radu Simbine	
Maputo	Matola	Justiça	Tribunal Judicial da Provincia de Maputo Seccao de Menores	Adelia Xavier	
Maputo	Matola	Saude	HP Matola	Angelino	
Maputo	Marracuene	Saude	Mali CS	Dra Quintana	
Maputo	Boane	Saude	Boane CS I	Erika Cabrá Laxemichande	845063116
Maputo	Boane	Saude	Campuane PS	Eulália Manhinça	874393558
Maputo	Boane	Saude	Beleluane PS	João Pedro	845623560
Maputo	Boane	Justiça	Tribunal Judicial do Distrito de Boane	Jordão Lino Dingane - Sernic	
Maputo	Boane	Justiça	Procuradoria distrital de Boane	Jordão Lino Dingane - Sernic	842481467
Maputo	Boane	Justiça	Instituto de Patrocínio e Assistência Jurídica	Milton Jose Comé	840652504
Maputo	Marracuene	Polícia	GAFCVV Marracuene	Samuel	
Maputo	Marracuene	Justiça	IIPAJ MARRACUENE		
Maputo	Marracuene	Justiça	Tribunal Distrital		
Maputo	Marracuene	Justiça	Tribunal Distrital		

Maputo Provincia	Matola	Saude	CS Ndlavela	Antónia Manjante	847578585
Maputo Provincia	Matola	Saude	CS Ndlavela	Neura Ernesto Benhe	840241977

Tabela 22- Lista de ONG's Mapeadas

Nome da Organização	Área de actuação	Contacto
Rede HOPEN (Homens pela Mudança)	Sensibilização comunitária, manejo de casos	hopem@hopem.org.mz"
Fundação para o Desenvolvimento da Comunidade (FDC)	Sensibilização comunitária, manejo de casos, apoio jurídico e Legal	"zeliangueze@gmail.com"
Pathfinder Internacional	Sensibilização comunitária, manejo de casos, apoio jurídico e Legal, empoderamento socio económico, referencia para cuidados pós-aborto	"muaciquete@pathfinder.org"
Plan Internacional	Sensibilização comunitária, manejo de casos, apoio jurídico e Legal, cuidados pós violência, aborto seguro	nina.yengo@plan-international.org"
AMULEIDE	Apoio jurídico e Legal	
Associação moçambicana para o Desenvolvimento da Família (AMODEFA)	Cuidados pós violência, aborto seguro s	

Associação da Mulher Moçambicana de Carreira Jurídica (AMMCJ)	Apoio jurídico e Legal	pofumane@yahoo.com.br"
Save the Children	Sensibilização comunitária, manejo de casos	
Women in Law Southern African (WLSA)	Advocacia, pesquisa	Katiataela@gmail.com
Word Vision International-Visão Mundial Moçambique (não entrevistada)	Sensibilização comunitária, manejo de casos	
CCS – Centro de Colaboração em Saúde	Sensibilização comunitária, manejo de casos e cuidados pós violência	brigidamavie@ccsaude.org.mz"
ASCHA – Associação Horizonte Azul	Sensibilização Comunitária e Grupos de Apoio	
Jhpiego	Sensibilização comunitária, manejo de casos e cuidados pós violência	www.jhpiego.org
Médicos Mundé	Sensibilização comunitária, manejo de casos e cuidados pós violência	coordinacion.mozambique@medicosdelmundo.org

ANEXO 2 - Código de Conduta para trabalhadores das obras

Introdução

Nós somos a empresa contratada, implementamos o projecto de Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM) na Cidade de Maputo, Matola, Município de Marracuene e Município de Boane que vai durar aproximadamente XX anos.

Nós, a empresa contratada estamos comprometidas a executar as actividades do projecto respeitando as normas ambientais, sociais, de saúde e segurança (ESHS) de forma a minimizar os impactos negativos ao meio ambiente, às comunidades incluindo os trabalhadores do projecto. Isso será feito e garantindo que as normas apropriadas de saúde, segurança no trabalho (OHS) e medidas de mitigação de risco relacionadas à violência baseada no género (VBG) sejam cumpridas.

Comprometemo-nos a criar e manter um ambiente no qual a Violência Baseada no Género (VBG) e Exploração Sexual e Abuso Sexual e Assédio Sexual não são tolerados.

Este Código de Conduta aplica-se a todos os trabalhadores, incluindo pessoal de empresas subcontratadas ou qualquer outro pessoal que auxilie a a empresa contratada na execução das obras. Todas essas pessoas são referidas como "Pessoal da empresa contratada" e estão sujeitas a este Código de Conduta, que define o comportamento que é exigido a todo o Pessoal da empresa contratada.

O nosso local de trabalho é um ambiente em que comportamentos inseguros, criminais, abusivos ou violentos não são tolerados e em que as pessoas devem sentir-se livres de apresentar problemas ou preocupações sem medo de retaliação.

O presente código de conduta é de carácter obrigatório e aplica-se a todo Pessoal da empresa contractada no local de trabalho, indo e voltando do trabalho, em acomodações ou transporte, comunicações, eventos sociais relacionados ao trabalho, em treinamento e viagens de trabalho fornecidos pela empresa contratada.

CONDUTA EXIGIDA

Todo Pessoal da empresa contratada é obrigado a implementar os princípios descritos abaixo.

15. Realizar funções com competência e diligência.
16. Cumprir com este Código de Conduta e todas as leis, regulamentos e outros requisitos aplicáveis de modo a proteger a saúde, a segurança e o bem-estar de outro Pessoal da empresa contractada ou qualquer outra pessoa envolvida no projecto.
17. Manter os locais de trabalho, máquinas, equipamentos e fluxos de trabalho seguros e sem riscos para a saúde.
18. Reportar situações de trabalho que podem não ser seguras ou saudáveis e não se envolver em nenhuma situação de trabalho ou outra que possa apresentar um perigo iminente ou grave.
19. Tratar outras pessoas com respeito, incluindo outro Pessoal da Empresa contractada e membros da comunidade local.
20. Não discriminar outras pessoas com base no status familiar, etnia, raça, género, religião, idioma, estado civil, idade, deficiência (física e mental), orientação sexual,

identidade de género, convicção política ou social, cívica, propriedade, local de nascimento ou estado de saúde, incluindo o sero estado para HIV.

21. Usar o equipamento de protecção individual apropriado fornecido pela empresa contractada.
22. Não trabalhar sob influência de álcool ou drogas, incluindo medicamentos que inibem a função cognitiva.
23. Não se envolver em nenhuma forma de violência baseada no género. A VBG é um termo genérico que se refere a qualquer acto prejudicial perpetrado contra a vontade de outra pessoa e que se baseia em diferenças socialmente atribuíveis (ou seja, género) entre homens e mulheres. VBG inclui actos que infligem dano ou sofrimento físico, sexual ou mental, ameaças de tais actos, coerção e outras privações de liberdade. Estes actos podem ocorrer em público ou em privado. O termo VBG é usado para enfatizar a desigualdade sistémica entre homens e mulheres (que existe em todas as sociedades do mundo) e actua como uma característica unificadora e fundamental da maioria das formas de violência perpetradas contra mulheres e raparigas. As diferentes formas de VBG incluem:
 - j. Estupro/violação: penetração fisicamente forçada ou de outra forma coagida — por mais leve que seja - da vagina, ânus ou boca com um pênis, outra parte do corpo ou objecto. Estupro/violação inclui estupro conjugal e estupro/sodomia anal. A tentativa de o fazer é conhecida como tentativa de violação. A violação de uma pessoa por dois ou mais autores é conhecida como violação/estupro colectivo.
 - k. Agressão Sexual: qualquer forma de contacto sexual não consensual que não resulte ou inclua penetração. Exemplos incluem: tentativa de violação/estupro, bem como beijos indesejados, carícias ou toque nos órgãos genitais e nas nádegas.
 - l. Assédio Sexual: vantagens sexuais não desejáveis, pedidos de favores sexuais e outras condutas verbais, não-verbais ou físicas de natureza sexual. O assédio sexual nem sempre é explícito ou óbvio, e pode incluir actos implícitos e subtis, mas sempre envolve uma dinâmica de poder e género na qual uma pessoa no poder usa sua posição para assediar outra com base no seu género. A conduta sexual é indesejável sempre que a pessoa alvo a considera indesejável. Os exemplos incluem olhar para alguém de cima para baixo; beijar, uivar ou fazer sons; ficar muito perto de alguém; assobiar e gritar; em alguns casos, dar presentes pessoais.
 - m. Favores sexuais: é uma forma de assédio sexual e inclui promessas de tratamento favorável (por exemplo, promoção) ou ameaças de tratamento desfavorável (por exemplo, perda de emprego) dependentes de actos sexuais - ou outras formas de comportamento humilhante, degradante ou explorador.
 - n. Exploração sexual: que significa qualquer abuso real ou na forma ou na forma tentada da posição de vulnerabilidade, poder diferencial ou de confiança, para fins sexuais, incluindo, mas não se limitando a, lucrar financeiramente, socialmente ou aproveitamento político da exploração sexual de outra pessoa. A exploração sexual pode também incluir mentir sobre suas intenções, posição ou influência para fins sexuais.

- o. Agressão Física: um acto de violência física que não é de natureza sexual. Exemplos incluem: bater, bofetear, sufocar, cortar, empurrar, queimar, atirar ou usar qualquer arma, ataques de ácido ou qualquer outro acto que resulte em dor, desconforto ou ferimentos.
 - p. União forçada: União com fins maritais com uma pessoa contra a sua vontade.
 - q. Negação/privação de Recursos, Oportunidades ou Serviços: recusa de acesso legítimo a recursos/activos económicos ou oportunidades de subsistência, educação, saúde ou outros serviços sociais. Exemplos incluem rendimentos forçosamente arrancados por um parceiro íntimo ou membro da família, uma mulher impedida de usar contraceptivos ou uma menina impedida de frequentar a escola).
 - r. Abuso psicológico / emocional: inflicção de dor ou lesão mental ou emocional. Exemplos incluem: ameaças de violência física ou sexual, intimidação, humilhação, isolamento forçado, perseguição, assédio, atenção indesejada, observações, gestos ou palavras escritas de natureza sexual e/ou ameaçadora, ou destruição de coisas queridas.
24. Não se envolver em nenhuma forma de violência contra criança que é definida como dano físico, sexual, emocional e/ou psicológico ou tratamento negligente de crianças menores de 18 anos. Nem uma crença equivocada em relação à idade da criança nem a crença de que a criança consente justificam a violência contra crianças. As diferentes formas de violência contra criança que incluem:
- e. Exposição a qualquer ambiente ou circunstância que crie possíveis potenciais ou reais à saúde, sobrevivência, desenvolvimento ou dignidade de uma criança no contexto de uma relação de responsabilidade, confiança ou poder.
 - f. Usar crianças para obter lucro, mão-de-obra, gratificação sexual ou alguma outra vantagem pessoal ou financeira.
 - g. Utilizar computadores, telemóveis, câmaras de vídeo e digitais ou qualquer outro meio para explorar ou assediar crianças ou para aceder à pornografia infantil.
 - h. Sedução, que é qualquer comportamento que torna mais fácil para um agressor aliciar uma criança para fins sexuais. Por exemplo, um agressor pode construir uma relação de confiança com a criança e, em seguida, procurar sexualizar essa relação. A sedução inclui o aliciamento online, que é o acto de enviar uma mensagem electrónica com conteúdo indecente a um destinatário que o remetente acredita ser uma pessoa com menos de 18 anos de idade, com a intenção de aliciar o destinatário a envolver-se ou submeter-se a uma catividade sexual com outra pessoa, incluindo, mas não necessariamente, o remetente.
25. Não aceitar presentes ou dinheiro de membros da comunidade local, grupos da sociedade civil ou reguladores.
26. Concluir as formações que serão dadas pela empresa contratada relacionadas aos aspectos ambientais e sociais do Contrato, inclusive sobre questões de saúde e segurança, VBG, VCC e MDR.

27. Usar o MDR para denunciar violações do presente Código de Conduta.
28. Não retaliar contra qualquer pessoa que denuncie violações deste Código de Conduta, seja à Entidade Contratante ou ao Empreiteiro, inclusive através do uso do MDR.

Apresentação de Preocupações

O Pessoal da empresa contratada deve denunciar qualquer comportamento observado que possa representar uma violação deste Código de Conduta, ou que seja de outra forma preocupante. Isto pode ser feito de uma das seguintes formas:

3. Contactar (pessoa responsável pela implementação das medidas de mitigação) ou
4. Ligar para XXX par entrar em contacto com a linha directa da a empresa contratada (se houver) e deixe uma mensagem.

Não haverá retaliação contra qualquer pessoa que levante uma preocupação de boa-fé sobre qualquer comportamento proibido nos termos do presente Código de Conduta. Tal retaliação será considerada uma violação deste Código de Conduta.

Consequências da Violação do Código de Conduta

Qualquer violação do presente Código de Conduta pelo Pessoal da STE pode resultar em consequências graves, incluindo a rescisão de contrato e possível encaminhamento às autoridades legais se houver suspeita de que as leis nacionais foram violadas ou que qualquer perigo para outras pessoas pode ser iminente. Os diferentes tipos de penalizações aplicadas serão proporcionais à gravidade da infracção e alinhados com o estipulado na Lei do Trabalho nacional (23/2007). As penalidades incluem e incluem:

8. Repreensão Verbal.
9. Repreensão escrita;
10. Suspensão do trabalho com perda de remuneração, até dez dias para cada infração disciplinar e até trinta dias por ano civil;
11. Multa de até vinte dias de salário;
12. Suspensão para uma categoria ocupacional imediatamente inferior, por um período não superior a um ano;
13. Demissão;
14. Terminio de contracto

Pessoal da empresa contratada

Recebi uma cópia deste Código de Conduta escrito numa língua que entendo. Recebi formação sobre este Código de Conduta e especificamente sobre VBG e VCC.

Entendo que, se eu tiver alguma dúvida sobre este Código de Conduta, posso entrar em contacto com XXX para pedir explicação.

Cumprirei este Código de Conduta

Evitarei acções ou comportamentos que possam ser interpretados como VBG ou VCC.

Entendo que qualquer acção que não se coaduna com este Código de Conduta ou a não tomada das medidas exigidas por este Código de Conduta pode resultar em acção disciplinar e poderá afectar ou culminar com a rescisão do meu vínculo laboral.

Nome(s): _____

Apelido: _____

Género (marque um apenas): M F

Cargo: _____

Assinatura: _____

Data: (dia mês ano): _____

ANEXO VI: ACTA DA REUNIÃO DAS CONSULTAS PÚBLICAS AS PARTES INTERESSADAS

Neste capítulo serão apresentadas actas das reuniões com detalhes sobre os participantes, data e local de realização da reunião, metodologia e opiniões apresentadas pelos participantes.

ACTA DA REUNIÃO – MUNICÍPIO DA MATOLA

REUNIÃO DE CONSULTA PÚBLICA PARA APRESENTAÇÃO DOS INSTRUMENTOS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

● **Objectivos:**

- Divulgar o projecto e os instrumentos A&S.
- Divulgar o calendário sobre os preparativos das actividades, assim como a população alvo durante os encontros de auscultação.
- Preenchimento da ficha de triagem ambiental e social.
- Recolher contribuições, sugestões e questionamentos para incorporação na versão final dos relatórios a serem submetidos ao Banco Mundial.

● **Informações apresentados na Consulta:**

- Breve descrição das actividades do Projecto.
- Quadro Político e Legal Ambiental e Social de Moçambique.
- Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial.
- Plano de Envolvimento das Partes Interessadas (PEPI).
- Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS).
- Quadro da Política de Reassentamento (QPR).
- Conclusão

SOBRE O CONTEÚDO

- **Tema Proposto/ Justificativa:**

Recolher contribuições, sugestões e questionamentos para incorporação na versão final do relatório a ser submetido ao Banco Mundial.

DETALHES DA REUNIÃO

Data e Local da Reunião	A reunião foi realizada na Sala de Reunião do Conselho Municipal de Matola, no dia 15 de Dezembro de 2021, às 10:00 horas.
Participantes	A reunião contou com um total de 25 participantes dos ambos sexos, dos quais representantes do sector privado e ONGs, instituições do governo, estrutura comunitária local e público em geral.

PRINCIPAIS TÓPICOS DISCUTIDOS

- Na sessão, o director do transporte do Conselho Municipal fez a abertura do encontro, desejando as boas-vindas aos presentes e encorajou a todos a participar activamente no encontro.
- Num segundo momento, o representante da AMT (MTC) fez a apresentação do desenho do projecto, de modo a inteirar os participantes acerca dos diferentes traçados ou estradas a serem reabilitadas ou construídas, as potenciais paragens e o futuro funcionamento integrado do BRT.
- Num terceiro momento, o consultor fez a apresentação da agenda da consulta pública, incluindo os objectos e não havendo comentários da agenda passou-se para a apresentação detalhada do Projecto e seus componentes, bem como e o valor que será desembolsado a implementação de cada componente. Ainda no âmbito das apresentações, o consultor apresentou os instrumentos ambientais e sociais vinculados ao projecto, explicando a razão da sua elaboração e vários aspectos que contempla, desde os impactos positivos e negativos do projecto, medidas para a sua mitigação, vários instrumentos de gestão ambiental e social a serem implantados no projecto, arranjos institucionais e o orçamento de execução.
- Por fim foi aberta a sessão de perguntas e respostas para esclarecimento das matérias apresentadas.

PERGUNTAS E RESPOSTAS RELEVANTES		
NOME	PERGUNTA	RESPOSTAS

<p>Jorge M. Manhiça (Transportador)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Por que os mapas estão com legenda numa língua estrangeira (inglesa)? ● Como serão geridos os preços dos transportes no sistema de trânsito rápido de autocarros (BTR), visto que o governo ou o conselho municipal controlam ou sentam muito no preço de transporte? ● O Governo devia, desde já, experimentar os novos preços antes da implementação do sistema BRT, para que a população se acostume. ● O sistema BRT deve seguir o modelo usado na África do Sul, onde os carros são classificados em locais e outros que vão até as cidades e educar-se a população para integrar-se neste sistema de transporte. ● Sobre as terminais, o governo deve pensar em terminais específicos, que não fazem com que os passageiros apanhem 3 chapas, como exemplo da paragem que será construída ou reabilitada na zona verde, diz que não se enquadra bem para o projecto, devia ser afastada para a primeira rotunda para facilitar a mobilidade de passageiros de Muhalaze e outras zonas circunvizinhas, visto que com a expansão populacional a maior parte de pessoas reside nessas zonas em expansão. 	<ul style="list-style-type: none"> ● A equipa primeiro pediu desculpas pela questão da legenda em inglês, e de seguida agradeceu pela orientação. ● No concernente às novas tarifas, foi esclarecido que o projecto ainda está na fase de preparação, e existe um comité técnico que com base em procedimentos específicos irá se reunir, juntamente com os actores do transporte para decidir a questão dos preços e complementares. Apenas depois disso, será implementado junto às transportadoras.
--	--	--

<p>Alexandre M. Ngove (Munícipe)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Questionou o que realmente são os alimentadores? • Indicou que se deve educar a população acerca dos preços que serão praticados nesse sistema BRT. • Propôs que se deve respeitar os alimentadores, educando a população sobre os carros a apanhar, por exemplo os pequenos servirem de alimentadores e os grandes vão circular no sistema BRT. • Indicou que há falta de coordenação das instituições do estado; por exemplo na Matola estão a ser indicadas terminais que não fazem parte do BRT, como será gerido o assunto? • Em geral e por fim indicou que acha o projecto muito ambicioso e receia que o projecto não avance. 	<ul style="list-style-type: none"> • Num primeiro momento foi explicado que os alimentadores são terminais secundárias (interior dos bairros) que irão transportar a população para as terminais principais. • Relativamente à educação da população foi explicado que, a componente 1 do projecto prevê a educação dos actores do sistema de transporte. Então, essa questão será acautelada, de modo a garantir a conservação do património.
--	---	--

<p>Ernesto Ndjovo (Associação dos Transportadores)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Afirmou que o processo de BRT começou em 2009 na Matola e estranhamente a cidade de Maputo é a que é mais abrangida pelo projecto. ● As reuniões ou as consultas públicas são somente para justificar o processo, as ideias primárias dos executores é que serve no momento de execução, o que faz com que haja conflitos na execução. Elucida que nesses processos é muito importante negociar com os afectados e interessados do projecto, isto é, descer para a base para perceber todas as dificuldades e necessidades dos utentes, analisar e incorporar no projecto o que é imperioso. ● Acrescentou que necessitamos de experiências, antes de implementar o projecto (exemplo: primeiro testar o BRT somente em Maputo e Matola), isto é, precisamos começar este processo aos poucos. ● Finalizou dizendo que estamos a sufocar a população com tantas iniciativas que concorrem para o mesmo projecto ao mesmo tempo, por exemplo o sistema de bilheteira, regras para entrar e sair dos autocarros. 	<ul style="list-style-type: none"> ● De forma geral, os consultores explicaram que o projecto está ainda na fase de aplicação ou preparação para financiamento do Banco Mundial, e para garantir o atendimento das preocupações de todos (incluindo os grupos vulneráveis) está sendo divulgado a todos os níveis.
---	---	---

<p>Benjamim Matlomba (Operador)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Como serão tratados os transportadores da rota (Magoanine – Baixa da cidade) sendo esta a rota especial no BRT? • Acrescentou dizendo se na Zona verde haverá uma terminar, porque não se cria uma rota Zona verde baixa? 	<ul style="list-style-type: none"> • Relativamente à questão foi explicado que o projecto está na fase de preparação e todo contributo ajudará para uma plena operacionalização do projecto. Mostrando o mapa foi elucidada que no projecto existem zonas que o BTR funciona de forma exclusiva, bem como áreas que ira partilhar com outros autocarros. Então, mesmo que nessa rota seja eliminada para transportadores de pequena capacidade, o projecto prevê alocação destes para outras rotas ou mesmo para atendimento das rotas dos alimentadores.
<p>Amisse Passe (Direcção provincial de infraestrutura)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Na rota Zona verde Zimpeto, o BRT vai usar que estrada? • Na Zona Verde foram demolidas infraestruturas para dar lugar a abertura de estradas e alastramento da paragem, mas agora estão sendo erguidas outras construções de raiz, como o projecto vai gerir esse assunto? • O mapa apresentado não faz jus toda área metropolitana de Maputo, haverá redefinição de preços e rotas? 	<ul style="list-style-type: none"> • Como foi dito o projecto esta na fase de preparação por isso estamos no processo de envolvimento das PIAs com vista a melhoria. Então, as lacunas observadas serão apresentadas a equipa técnica com vista a expansão de forma equitativa as áreas de intervenção do projecto. • Para a preparação do projecto, existe um comité técnico, que contempla representantes de cada distrito e municípios que fazem parte da área de intervenção do projecto.

<p>Carlos Maunde (Representante do povo)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Salientou que há desajuste de actividade nas instituições do estado, cada sector ou ministério que tutela e se envolve na mobilidade urbana deve dar crédito no projecto. ● Na Zona Verde foram demolidas infraestruturas para dar lugar a abertura de estradas e alastramento da paragem, mas agora estão sendo erguidas outras construções de raiz, concluiu dizendo que o governo fez aquilo por interesse de um particular, não em prol do que foi referido acima. ● Já foram definidos o número e locais para construção dos terminais? ● A intervenção do projecto abrange os alimentadores ou terminais secundarias? ● As terminais estarão preparadas para atendimento das pessoas portadoras de deficiência e idosos? 	<ul style="list-style-type: none"> ● O consultor numa primeira fase agradeceu pela questão e explicou que o projecto está a ser gerido a nível central pelo Ministério dos Transporte, e com vista ao atendimento dos objectivos do projecto, a administração local da área de intervenção do projecto foi comunicada e inserida no processo de preparação. ● Nessa fase, ainda não existe a definição exacta dos locais e número de terminais a construir. No entanto, a comissão técnica com base nos resultados das reuniões técnicas ira definir os números e locais exactos. ● O projecto será financiado pelo BM, por outro lado o Governo de Moçambique dispõe de dispositivos legais voltados à protecção dos grupos vulneráveis. Então, obrigatoriamente o projecto deve contemplar medidas específicas para atendimentos dos grupos vulneráveis, portadores de deficiência em todo processo do sistema de transporte.
--	--	--

<p>Mário Guambe (Munícipe)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Indicou a existência de lacunas no projecto, deu exemplo da zona verde, coisas que precisam ser tomadas em conta antes do início do projecto. ● Questionou se o financiamento envolve a construção e reabilitação de estradas? ● Questionou sobre os alimentadores, como vão buscar as pessoas nas zonas recônditas, com as estradas existentes? Os municípios já definiram quais são as rotas que servirão de fornecedores para os alimentadores? ● Indicou que os mapas apresentados devem ter mais detalhes, principalmente dos alimentadores 	<ul style="list-style-type: none"> ● Nessa fase, ainda não existe a definição exacta dos locais e número de terminais a construir. No entanto, a comissão técnica com base nos resultados das reuniões técnicas ira definir os números e locais exactos. ● O projecto será financiado pelo BM, e obrigatoriamente o projecto deve contemplar medidas específicas para atendimentos dos grupos vulneráveis, portadores de deficiência em todo processo do sistema de transporte.
<p>FOTOGRAFIAS</p>		



LISTA DE PRESENÇA



CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DA MATOLA
VEREACAO DE INFRAESTRUTURAS MUNICIPAIS
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

Lista de Presenca

N	Nome	telefone	Email
01	Genalva Jose	847540547	
02	Cesar Macinda	847911090	
03	Alfredo Macindane	844770432	
04	António Senere	847152722	
	Tomás A. Capline	875242000	
	Eduardo Maljane	849416274	
7	Dr. Jose Jose	862602687	am32enata@gmail.com
8	Benjamin Duarte José	824186290	benjaminide@gmail.com
9	Jorge Linafanepepe	848862985	
10	BENJAMIN MATOMBE	849350781	
11	Amancio Gulle	846695371	amancio@guile.com
12	Graciano Golema	842486498	
13	Alcides M. Ngole	8466737210	alcidesmngole@gmail.com
14	CARLOS MAURICIO	841216841	CARLOSMAURICIO@gmail.com
15	Jorge V. Yankisa	846627873	ILHAYENI@gmail.com
16	MARIO GUAMBO	8408000848	MARIOGUAMBO@gmail.com
17	JOSE TITCHERA	8720214	

18	ALCINDO GUAMBE	845866003	alcindo23@gmail.com
19	Edilio P. MATSENA	822672475	EDILIO.MATSENA@GMAIL.COM
20	Raimundo Lopes	847322879	

ACTA DA RUNIÃO – MUNICÍPIO DA MAPUTO

REUNIÃO DE CONSULTA PÚBLICA PARA APRESENTAÇÃO DOS INSTRUMENTOS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

● **Objectivos:**

- Divulgar o projecto e dos instrumentos A&S.
- Divulgar o calendário sobre os preparativos das actividades, assim como a população alvo durante os encontros de auscultação.
- Preenchimento da ficha de triagem ambiental e social.

Recolher contribuições, sugestões e questionamentos para incorporação na versão final dos relatórios a serem submetidos ao Banco Mundial.

● **Informações apresentados na Consulta:**

- Breve descrição das actividades do Projecto.
- Quadro Político e Legal Ambiental e Social de Moçambique.
- Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial.
- Plano de Envolvimento das Partes Interessadas (PEPI).
- Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS).
- Quadro da Política de Reassentamento (QPR).

Conclusão

SOBRE O CONTEÚDO

● **Tema Proposto/ Justificativa:**

Recolher contribuições, sugestões e questionamentos para incorporação na versão final do relatório a ser submetido ao Banco Mundial.

DETALHES DA REUNIÃO

Data e Local da Reunião

A reunião foi realizada na Escola Secundária Força do Povo, Em Kamavota, no dia 16 de Dezembro de 2021.

Participantes	A reunião contou com um total de 55 participantes dos ambos sexos, dos quais representantes do sector privado e ONGs, instituições do governo, estrutura comunitária local e público em geral (vide abaixo Lista de participantes, em anexo Y).	
PRINCIPAIS TÓPICOS DISCUTIDOS		
<ul style="list-style-type: none"> ○ Na sessão o vereador de transporte do conselho municipal de Maputo fez a abertura do encontro, desejando as boas-vindas aos presentes e encorajou a todos a participar activamente no encontro. ○ Num segundo momento, o representante da AMT (MTC) fez a apresentação do Layout do projecto, de modo a inteirar os participantes acerca dos diferentes traçados ou estradas a serem reabilitadas ou construídas, as potenciais paragens e o futuro funcionamentos integrado do BRT. ○ Num terceiro momento, o consultor fez a apresentação da agenda da consulta pública, incluindo os objectos e não havendo comentários da agenda passou-se para a apresentação detalhada do Projecto e seus componentes, bem como e o valor que será desembolsado a implementação de cada componente. Ainda no âmbito das apresentações, o consultor apresentou os instrumentos ambientais e Sociais vinculados ao projecto, explicando a razão da sua elaboração e vários aspectos que contempla, desde os impactos positivos e negativos do projecto, medidas para a sua mitigação, vários instrumentos de gestão ambiental e social a serem implantados no projecto, arranjos institucionais e o orçamento de execução. ○ Por fim foi aberta a sessão de perguntas e respostas para esclarecimento das matérias apresentadas. 		
PERGUNTAS E RESPOSTAS RELEVANTES		
NOME	PREGUNTA	RESPOSTA
Rosita A. Ngalungo (Comunidade, residente em Kamavota).	<ul style="list-style-type: none"> ● Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. ● Indicou que a Avenida Julius Nyerere até a Praça dos Heróis há muitos problemas, principalmente a rua do complexo que seria alternativa esta num estado acentuado de degradação. 	<ul style="list-style-type: none"> ● A sugestão foi registada e será compartilhada para a equipa técnica para análise de tomada de decisão.
Armando Machangana (Secretario, residente no distrito municipal Kamavota).	<ul style="list-style-type: none"> ● Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo ● Devemos sempre pensar a longo prazo, o projecto deve ser integrado, incluir os outros tipos de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> ● A sugestão foi registada e será compartilhada para a equipa técnica para análise de tomada de decisão.

<p>Arão Belembe (Comunidade, residente em Kamavota).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. • Questionou se o projecto vai aliviar a questão de engarrafamento do Hulene? 	<ul style="list-style-type: none"> • A sugestão foi registada e será partilhada para a equipa técnica para análise de tomada de decisão. Ainda assim explicou que as rotas disponíveis no mapa resultam do contributo das partes em reuniões formais e técnicas.
<p>Pedro Langa (Comunidade, residente em Laulane).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. • Quer que o projecto recicle os cobradores e os motoristas, isto para minimizar a violência verbal e moral • Gostaria que o projecto inclua se vias alternativas para facilitar a mobilidade; por exemplo as rotas Albazine-Marracuene ou Rua Tecana-FPLM-Milagre Mabote. 	<ul style="list-style-type: none"> • A sugestão foi registada e será partilhada para a equipa técnica para análise de tomada de decisão. Ainda assim explicou que as rotas disponíveis no mapa resultam do contributo das partes em reuniões formais e técnicas. • Relativamente a educação da população foi explicado que, o a componente 1 do projecto prevê a educação dos actores do sistema de transporte. Então, essa questão será acautelada, de modo a garantir a conservação do património.
<p>António Cardoso (Bairro Central B)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Indicou que o projecto deve ter em conta com a parte de desenvolvimento humano, pois muitos projectos não contemplam essa componente, deu exemplo da N4 que ocorrem muitos acidentes. • Qual é a função da agência metropolitana no projecto? 	<ul style="list-style-type: none"> • Relativamente a educação da população foi explicado que, o a componente 1 do projecto prevê a educação dos actores do sistema de transporte. Então, essa questão será acautelada, de modo a garantir a conservação do património. • A AMT é um órgão autónomo de transporte, subordinado ao MTC. Neste projecto, será responsável pela coordenação do projecto.

<p>Eduardo Cuambe (Comunidade, residente em Kanfumo)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Reconhece o problema de transporte na área metropolitana de Maputo, mas esses projectos devem ter em conta a parte de desenvolvimento humano, necessitamos investir em uma linha de desenvolvimento humano e indicar claramente as pessoas que devem ser envolvidas nesse grupo e estabelecer as regras nesse processo. ● Os transportadores que queiram operar nesses sistemas, como serão envolvidos? Será que podem se organizar em associações para facilitar a sua entrada no sistema? Os que não possuírem condições para entrar nesse sistema, como serão tratados? ● Reconhece que há falta de capacidade dos transportadores, portanto o projecto deve ter linhas directoras voltadas ao desenvolvimento de todos envolvidos no sistema. ● Como serão tratadas questões de emprego no projecto? ● O transporte ou terminais irão dispor de condições para atendimento especial dos idosos e portadores de deficiência? 	<ul style="list-style-type: none"> ● Relativamente a educação da população foi explicado que, o a componente 1 do projecto prevê a educação dos actores do sistema de transporte. Então, essa questão será acautelada, de modo a garantir a conservação do património. ● Apesar de estar previsto reformas regulamentares no projecto, o processo de licenciamento de transportadores ira continuar para quem quiser desenvolver essa actividade. ● O projecto será financiado pelo BM, por outro lado o Governo de Moçambique dispõe de dispositivos legais voltados a proteção dos grupos vulneráveis. Então, obrigatoriamente o projecto deve contemplar medidas especificas para atendimentos dos grupos vulneráveis, portadores de deficiência em todo processo do sistema de transporte. ● Relativamente ao emprego, o projecto dispõe de instrumento específico que defende a necessidade de absorção de mão-de-obra local.
<p>FOTOGRAFIAS</p>		



LISTA DE PRESENÇA

LISTA DOS	DISTRITO	MUNICÍPIO	CONTATO
NOME	DISTRITO		
1. Eduardo Nudhaus	Kamavota		844275236
2. Gualterina	Kamavota		840785650
3. Odete Massangue	Kamavota		847151107
4. Ivo Male	Kamavota		842616670
5. Pedro Largo	KA MVOZA		848467187
6. Angelica Lázaro	KAVOTA		842842493
Miguel Afacinto Makurri	Kamavota		845370651
7. José Nguleli	Komovoti		848831503
8. Zaine Anobri	KA MVOZA		847769236
9. Helena	KAMAVOTA		840193494
10. SALVADOR DANIEL	KAMAVOTA		844440627
ANTONIO CILIO JOSÉ	CENTRAL 3		840525667
Xavier Macharice	D. Nº 4		848115130
11. José Marhica	Kamavota		847991181
António João Basso	Kamavota		847910951
12. Cecília Jacinto Billa	Kamavota		847010377
13. Ernesto Cuambe	Kamavota		873154200
14. Albino Louco	Comunidade		84-9009202
15. Feliciano João Sagade	Kampumbe		842932408
16. Arcília Ambrósio	Kamco		848103517
17. Luísa da Natzi nito	Kamavota		845039935
18. Matilde Luís Zérese	Kampumbe		847532648
19. José Manuel Matuê	Kamavota		85319088

Nome	Distrito	contacto
Jose das Castilho	KAMAVOTA	8647410002
Jose Raimundo	KAMAVOTA	847772649
João L. M. Marcelino	Kampfun	847010479
Olga Feliciano	Kamavota	842117925
Maria H. Conceição Diniz	Kamavota	827736650
ARVALDO HELE	KAMAVOTA	844033640
Américo Malheiros	Kamavota	847196661
Eduardo Gêlo	Kampfun	84048817
Affredo Martins	Kamavota	838591900
CONSTANÇO FERNANDES	KAMAVOTA	844655326
Ana Jussab	Kampfun	845001479
SIDIS ZARUCU	PARA C. B	842400300
Elina J. Sigauque	Hulene 8°	848094858
Albert Hevenanduaig	Kampfun	842571480
Luís Mondlane	Kavota	820593627
Maria de Fátima	Kamavota	842381575
João José Hunsou	Mastisei Kamavota	849394757
Rosita A. Naluzo	KAMAVOTA	844479027
Deolinda Brandje	Kamavota	849473946

Nome	Distrito	contacto
Alia Eusebio Oliveira	Kamavota	842656384
Henrieta Vicente	Kamavota	848581018
João Alfredo Brandje	-	846846694
Momade Valente	Kamavota	847855619
Monica Cegeiro	DSP - Hulene A	844955680
ARMANDO J. FERNANDES	-	844807360
Wenceslau C. Trigueira	-	847595668
LUCILA SPORNHO	PARULO ITC	847153370
João Alvaro i'embé	Kamavota	844146619
Amirins Amade	Kamavota	840108187
FELIX FRANCISEL	MALWANJA	84255473
ISABEL MATSINHE	KAMAVOTA	840519662
Adriano Feliberto	Kamavota	826064440

ACTA DA REUNIÃO – DISTRITO DE MARRACUENE

REUNIÃO DE CONSULTA PÚBLICA PARA APRESENTAÇÃO DOS INSTRUMENTOS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

- **Objectivos:**

- Divulgar o projecto e dos instrumentos A&S.
- Divulgar o calendário sobre os preparativos das actividades, assim como a população alvo durante os encontros de auscultação.
- Preenchimento da ficha de triagem ambiental e social.

Recolher contribuições, sugestões e questionamentos para incorporação na versão final dos relatórios a serem submetidos ao Banco Mundial.

- **Informações apresentados na Consulta:**

- Breve descrição das actividades do Projecto.
- Quadro Político e Legal Ambiental e Social de Moçambique.
- Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial.
- Plano de Envolvimento das Partes Interessadas (PEPI).
- Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS).
- Quadro da Política de Reassentamento (QPR).
- Conclusão

SOBRE O CONTEÚDO

- **Tema Proposto/ Justificativa:**

Recolher contribuições, sugestões e questionamentos para incorporação na versão final do relatório a ser submetido ao Banco Mundial.

DETALHES DA REUNIÃO

Data e Local da Reunião	A reunião foi realizada na Sala de reuniões de SDAE de Marracuene, no dia 17 de Dezembro de 2021.
--------------------------------	---

Participantes	A reunião contou com um total de 27 participantes dos ambos sexos, dos quais representantes do sector privado e ONGs, instituições do governo, estruturam comunitária local e público em geral (vide abaixo Lista de Participantes).	
PRINCIPAIS TÓPICOS DISCUTIDOS		
<ul style="list-style-type: none"> ○ Na sessão o Director dos Serviços Distrital de Infraestruturas de Marracuene fez a abertura do encontro, desejando as boas-vindas aos presentes e encorajou a todos a participar activamente no encontro. ○ Num segundo momento, o representante da AMT (MTC) fez a apresentação do Layout do projecto, de modo a inteirar os participantes acerca dos diferentes traçados ou estradas a serem reabilitadas ou construídas, as potenciais paragens e o futuro funcionamentos integrado do BRT. ○ Num terceiro momento, o consultor fez a apresentação da agenda da consulta pública, incluindo os objectos e não havendo comentários da agenda passou-se para a apresentação detalhada do Projecto e seus componentes, bem como e o valor que será desembolsado a implementação de cada componente. Ainda no âmbito das apresentações, o consultor apresentou os instrumentos ambientais e Sociais vinculados ao projecto, explicando a razão da sua elaboração e vários aspectos que contempla, desde os impactos positivos e negativos do projecto, medidas para a sua mitigação, vários instrumentos de gestão ambiental e social a serem implantados no projecto, arranjos institucionais e o orçamento de execução. ○ Por fim foi aberta a sessão de perguntas e respostas para esclarecimento das matérias apresentadas. 		
COMENTÁRIOS E QUESTÕES RELEVANTES		
NOME	PREGUNTA	RESPOSTAS
Evaristo Ribeiro (Presidente da ASTROSM).	<ul style="list-style-type: none"> ● Questionou sobre os alimentadores, qual será o processo ou procedimentos a ser usado? ● Sabendo que os carros que saem de Marracuene para as zonas recônditas não estão em boas condições, como será integrado no sistema? 	<ul style="list-style-type: none"> ● No concernente as novas tarifas, foi esclarecido que, o projecto ainda esta na fase de preparação, e existe um comité técnico que com base em procedimentos específicos ira se reunir, juntamente com os actores do transporte para decidir a questão dos preços e complementares. Apenas depois disso, será implementado junto as transportadoras.

<p>Tomas Cuana (UEAM)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. • Os chapas que saem de Marracuene-Baixa-Boane vão pagar única factura? • As BRT exclusivas vão ser construídas novas estradas? Se não, como serão acomodados os que trabalham nessas rotas? 	<ul style="list-style-type: none"> • No concernente as novas tarifas, foi esclarecido que, o projecto ainda esta na fase de preparação, e existe um comité técnico que com base em procedimentos específicos ira se reunir, juntamente com os actores do transporte para decidir a questão dos preços e complementares. Apenas depois disso, será implementado junto as transportadoras.
<p>David Iseco (Representante da população (membro do Conselho consultivo))</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. • A questão de mobilidade na zona metropolitana é muito seria, deu exemplo sair de Zimpeto para a baixa da cidade. • Será que o projecto esta voltado a troço da circular ou simplesmente a N1, sabendo que a N1 é que necessita mais de alimentadores? • O projecto inclui a parte da linha férrea? • O projecto prevê o controlo de corrupção por parte dos funcionários? 	<ul style="list-style-type: none"> • O projecto não inclui parte da linha férrea, mas a linha pode ser usada como base de sistema integrado. • O projecto prevê um MDR, que estará disponível em toda estrutura do projecto. O MDR permitira que as PIAs possam apresentar as reclamações de forma segura.
<p>Ernesto Chauque (ASTROSM).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Qual será o tratamento das chapas de pequeno porte dentro do projecto? 	<p>Este tipo de transporte será alocado para os alimentadores.</p>
<p>Augusto Mabutana (LOC. SEDE)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Qual é o traçado de Marracuene? • Estamos em condições de monitorar os terminais digitais? • Sabendo que na cidade de Maputo foram montadas algumas paragens sofisticadas, mas o governo não consegue monitorar? • De que forma vai se integrar a terminar (terminar de Massinga) que já existe no projecto? • Será possível o projecto ser estendido para Bobole? 	<ul style="list-style-type: none"> • O projecto esta na fase de preparação, e os traçados estão sendo alocados sempre após a aprovação junto a equipa técnica. então, ainda será definido e incluído. • O projecto ira trabalhar em parceria com os arranjos institucionais do governo para o sector de transporte. Então, juntamente com a UCP que será criada para o projecto, serão criadas condições para a monitoria do Sistema.

<p>Isaiás Cumbane (ACLLN)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. • O projecto prevê inclusão de pessoas com necessidades especiais (velhos, mulheres grávidas e defeituosos)? 	<ul style="list-style-type: none"> • O projecto será financiado pelo BM, por outro lado o Governo de Moçambique dispõe de dispositivos legais voltados a proteção dos grupos vulneráveis. Então, obrigatoriamente o projecto deve contemplar medidas específicas para atendimentos dos grupos vulneráveis, portadores de deficiência em todo processo do sistema de transporte.
<p>Jorge Chirindza (Representante da população (membro do Conselho consultivo))</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quais são os mecanismos de proteção das infraestruturas que serão montados? 	<ul style="list-style-type: none"> • O projecto ira trabalhar em parceria com os arranjos institucionais do governo para o sector de transporte. Então, juntamente com a UCP que será criada para o projecto, serão criadas condições para proteção das infraestruturas do projecto.
<p>Vasco Jorge ()</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Acrescentou que a monitoria das infraestruturas quando é publico e privada a gestão é melhor, o que acho fazível a monitoria. • Salientou que a circulação na cidade de Maputo é muito difícil, apela que a monitoria das infraestruturas de todos interessados e envolvidos no processo 	<ul style="list-style-type: none"> • O projecto ira trabalhar em parceria com os arranjos institucionais do governo para o sector de transporte. Então, juntamente com a UCP que será criada para o projecto, serão criadas condições para proteção das infraestruturas do projecto.
<p>Cláudio Rebene (Membro do CDD)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. • O Município anunciou um sistema de transporte aéreo, será que o BRT tem em conta sistema? • O projecto prevê a construção e integração de terminal de Albazine? • O projecto já observou a questão do traçado de Macaneta? • Como será envolvida a estrada circular no projecto? Visto que somente prevê se o uso da N1 para a parte de Marracuene? 	<ul style="list-style-type: none"> • O projecto esta na fase de preparação, e os traçados estão sendo alocados sempre após a aprovação junto a equipa técnica. então, ainda será definido e incluído.
<p>FOTOGRAFIA</p>		



LISTA DE PRESENÇA



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÃO
 PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO (P175322)

MODELO DE FORMULÁRIO DE REGISTRO

Inscrição: 10:35

1. Província: Maputo
 2. Município: Marracuene
 3. Distrito/Localidade: Marracuene
 Data: 17.1.2021

LISTA DE PARTICIPANTES

NO	NOME	INSTITUIÇÕES	CONTACTO
1.	Isaac A. Sotomayor	SAPT-Marracuene	842789270
2.	Humberto F. Bechtel	SAPT-Marracuene	846863830
3.	Manuel Antunes	MF Maputo	848253339
4.	David Beço	C. Consultora	858225516
5.	Cornélio Alisa	ACLLN	842236619
6.	Irmao Cunha	ACLLN	848386029
7.	Eduardo Paiva	ACLLN	847409627
8.	Tomás Chiana	LIEAH	847611597
9.	Augusto Matizana	Lae. SEGE	842486130
10.	Margarida Inácio	Coop. Sapo Lda	848816688
11.	José Genes Quizora	ACLLN	847095261
12.	Margarida Inácio	Coop. Sapo Lda	848816688



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÃO
 PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO (P175322)

MODELO DE FORMULÁRIO DE REGISTRO

1. Província: Maputo
 2. Município: Marracuene
 3. Distrito/Localidade: Marracuene
 Data: 17.1.2021

LISTA DE PARTICIPANTES

NO	NOME	INSTITUIÇÕES	CONTACTO
1.	DANIEL CHIAMA	ACLLN	846853572
2.	Dionísio E. Sousa	Remédios Jo CDD	847655238
3.	Theresa José	Art. de Helmo 2 Lda	823926610
4.	Ernesto Chirife	ASTROSM	841127320
5.	Robilões Mungo	COOPTRAMAR	840649021
6.	Diogo Bernardino	Conselho Consultivo	843544524
7.	George Chirife	Conselho Consultivo	8471702
8.	Jerónimo António	COOPTRAMAR	846201018
9.	Evandro Ribeiro	ASSOIRAMO	846021219
10.	António António	AROM	817142719
11.	FELIX MALIANA		842554711
12.	Stelvio Lourenço	T.E	846446000

ACTA DA RUNIÃO – MUNICÍPIO DA BOANE

REUNIÃO DE CONSULTA PÚBLICA PARA APRESENTAÇÃO INSTRUMENTOS AMBIENTAIS E SOCIAIS DO PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

● Objectivos:

- Divulgar o projecto e dos instrumentos A&S.
- Divulgar o calendário sobre os preparativos das actividades, assim como a população alvo durante os encontros de auscultação.
- Preenchimento da ficha de triagem ambiental e social.
- Recolher contribuições, sugestões e questionamentos para incorporação na versão final dos relatórios a serem submetidos ao Banco Mundial.

● Informações apresentados na Consulta:

- Breve descrição das actividades do Projecto.
- Quadro Político e Legal Ambiental e Social de Moçambique.
- Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial.
- Plano de Envolvimento das Partes Interessadas (PEPI).
- Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS).
- Quadro da Política de Reassentamento (QPR).
- Conclusão

SOBRE O CONTEÚDO

● Tema Proposto/ Justificativa:

Recolher contribuições, sugestões e questionamentos para incorporação na versão final do relatório a ser submetido ao Banco Mundial.

DETALHES DA REUNIÃO		
Data e Local da Reunião	A reunião foi realizada na Sala de Reuniões do Concelho Municipal de Boane, no dia 29 de Dezembro de 2021.	
Participantes	A reunião contou com um total de 29 participantes dos ambos sexos, dos quais representantes do sector privado e ONGs, instituições do governo, estruturam comunitária local e público em geral.	
PRINCIPAIS TÓPICOS DISCUTIDOS		
<ul style="list-style-type: none"> ○ Na sessão o vereador de transporte do conselho municipal de Boane fez a abertura do encontro, desejando as boas-vindasboas-vindas aos presentes e encorajou a todos a participar activamente no encontro. ○ Num segundo momento, a representante dada AMT (MTC) fez a apresentação do Layout do projecto, de modo a inteirar os participantes acerca dos diferentes traçados ou estradas a serem reabilitadas ou construídas, as potenciais paragens e o futuro funcionamentos integrado do BRT. ○ Num terceiro momento, o consultor fez a apresentação da agenda da consulta pública, incluindo os objectos e não havendo comentários da agenda passou-se para a apresentação detalhada do Projecto e seus componentes, bem como e o valor que será desembolsado a implementação de cada componente. Ainda no âmbito das apresentações, o consultor apresentou os instrumentos ambientais e Sociais vinculados ao projecto, explicando a razão da sua elaboração e vários aspectos que contempla, desde os impactos positivos e negativos do projecto, medidas para a sua mitigação, vários instrumentos de gestão ambiental e social a serem implantados no projecto, arranjos institucionais e o orçamento de execução. ○ Por fim foi aberta a sessão de perguntas e respostas para esclarecimento das matérias apresentadas. 		
COMENTÁRIOS E QUESTÕES RELEVANTES		
NOME	PREGUNTA	RESPOSTA

<p>Abiner Arone (Covane Líder comunitário do B1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo • Agradece igualmente ao município, pois Boane antigamente tinha grandes problemas de transporte, mas com a introdução dos Machimbombos colmatou ou minimizou este problema. • Questionou sobre a nova terminal, que simplesmente esta a favorecer uma parte da população e outros caminham longas distâncias para chegar a paragem e pede que crie um transporte que acomode essas pessoas ou que se constrói um outro terminal do outro lado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Simplesmente foi explicado os objetivos do projecto e recomendado ao vereador dos transportes a encontrar esclarecimentos junto a equipa técnica do projecto.
<p>Armando Machangana (Secretario, residente no distrito municipal Kamavota).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. • Devemos sempre pensar a longo prazo, o projecto deve ser integrado, incluir os outros tipos de transporte. 	
<p>Alfredo Siteo (Vice- presidente da associação de transportadores de Boane)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Questionou se o projecto vai financiar os operadores já existentes? • A estrada de Empala até Boane, que servir até para o presente projecto esta danificada em péssimas condições. 	<ul style="list-style-type: none"> • O consultor agradeceu pela preocupação, de seguida que o projecto ainda se encontra na fase de preparação. Então, todas opiniões são validas e serão levadas a equipa técnica para avaliar a viabilidade.
<p>José Machaieie (SOTRABO)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo e desejou boas-vindas boas-vindas ao projecto. • Há muita reclamação do terminal de Empala, os passageiros sofrem, na vila não há terminal. 	<ul style="list-style-type: none"> • O consultor agradeceu pela preocupação, de seguida que o projecto ainda se encontra na fase de preparação. Então, todas opiniões são validas e serão levadas a equipa técnica para avaliar a viabilidade.

<p>Ángelo Silvestre (Presidente de Assuntos religiosos da localidade)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. ● Comentou que os donos dos Machimbombos estão voltados em dinheiro e não no bem-estar da população, e acrescentou dizendo que o projecto deve chegar no Bairro 25, Ndiza. ● Que tratamento terá a casa ou machamba que cruzar a área identificada para instalação das infraestruturas do projecto. 	<ul style="list-style-type: none"> ● O consultor agradeceu pela preocupação, de seguida que o projecto ainda se encontra na fase de preparação. Então, todas opiniões são validas e serão levadas a equipa técnica para avaliar a viabilidade. ● O projecto prevê deslocamento físico ou económico na área de intervenção. Diante disso, em caso de necessidade do deslocamento será aplicado o QPR desenvolvido para o projecto com vista a minimizar o impacto junto a comunidade.
<p>António Geraldo (ASSATRABO)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo e desejou boas-vindas boas-vindas ao projecto. ● Necessitam de estradas melhoradas e alastradas, por exemplo a zona de expansão de Nssevene há muita gente e não há chapas que vão para la as pessoas devem caminhas várias horas para apanhar transporte público. ● Frisou sobre o tráfego na zona metropolitana, deu exemplo da zona de João Mateus e acha que necessita de uma ponte para que os carros passem da parte de cima e de baixo para descongestionar o trânsito. 	<ul style="list-style-type: none"> ● O consultor agradeceu pela preocupação, de seguida que o projecto ainda se encontra na fase de preparação. Então, todas opiniões são validas e serão levadas a equipa técnica para avaliar a viabilidade.
<p>Miguel Maswanguaume (Presidente da ISSOTROBO)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Enfatiza sobre a nova terminal, acrescenta que Boane é um ponto de convergência. ● Acrescentou dizendo que as estradas devem ser melhoradas e alastradas, deu exemplo que fez acidente do seu carro na tentativa de esquivar um buraco. ● Também falou da nova terminal, pois não tem aspecto de terminal, não tem sombra, casas de banhos e nem água, pede que o governo olhe para o povo. 	<ul style="list-style-type: none"> ● O consultor agradeceu pela preocupação, de seguida que o projecto ainda se encontra na fase de preparação. Então, todas opiniões são validas e serão levadas a equipa técnica para avaliar a viabilidade.

<p>Zeferino Mucande (OJM)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo. • Para a camada jovem que estuda no período nocturno tem sofrido muito nos dois anos, os autocarros que saem de Maputo-Boane até as 19h já não circulam, sabendo que as aulas terminam as 20 ou 21h. • Acrescentou que na zona de João Mateus a partir das 19h há subfacturação dos preços. 	<ul style="list-style-type: none"> • O consultor agradeceu pela preocupação, de seguida que o projecto ainda se encontra na fase de preparação. Então, todas opiniões são validas e serão levadas a equipa técnica para avaliar a viabilidade.
<p>Morriz Amâncio Nuvunga (OJM)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Deve se fazer um trabalho de base, que seja voltado as necessidades da população, através de inquéritos nas regiões onde o projecto vai passar, pois o projecto vai criar impactos no reassentamento, perdas de culturas no processo de construção e outros danos sociais e ambientais • Há uma necessidade dessas informações se levarem as comunidades. 	<ul style="list-style-type: none"> • O consultor agradeceu pela preocupação, de seguida que o projecto ainda se encontra na fase de preparação. Então, todas opiniões são validas e serão levadas a equipa técnica para avaliar a viabilidade.
<p>FOTOGRAFIAS</p>		



LISTA DE PRESENÇA



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÃO
PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO (P175322)

MODELO DE FORMULÁRIO DE REGISTRO

1. Província: Maputo
2. Município: Boane
3. Distrito/ Localidade: Boane Data: 28.1.2021

LISTA DE PARTICIPANTES

NO	NOME	INSTITUIÇÕES	CONTACTO
1	TOMAS GONCALVES	ASSAPABO	87227241
2	Antonio Agostinho	ASSAPABO	846693765
3	JOAO CAMBANE	EMTPB	848702204
4	Marta da Branda	Soda. AMI.	843606909
5	Maria Silinde	M. da S. M. M.	849104239
6	Deolinda Vento	M. B. B. B. M. O. M. R.	842579325
7	João Paulo Santos	O. J. H.	844208750
8	José NACHIEZ	S. T. R. A. B. O.	845837902
9	João Paulo Santos	Município	847527830
10	Carvalho José	S. T. R. A. B. O.	847054557
11	Calisto António	F. M. R. - Fiscal	840513679
12	Zacarias Eugénio Madua	Transportador	842731367



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÃO
PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO (P175322)

CONVITE PARA REUNIÃO DE CONSULTA PÚBLICA

O Ministério dos Transportes e Comunicação (MTC) está a preparar o **Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM)**, com objectivo de **melhorar a mobilidade e acessibilidade ao longo de corredores seleccionados na área metropolitana de Maputo**, com financiamento do Banco Mundial (BM) estimado em 150 milhões de dólares americanos, no período de 5 anos.

Desta forma, para garantir a sustentabilidade ambiental e social, de acordo com as Normas Ambientais e Sociais (NAS) do BM e a legislação ambiental vigente em Moçambique, urge a necessidade de elaborar o Plano de Engajamento de Partes Interessadas (PEPI), o Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS) e o Quadro da Política de Reassentamento (QPR), instrumentos que visam apoiar a gestão dos riscos e potenciais impactos ambientais e sociais associados as actividades do projecto.

Durante a fase da preparação do projecto, está prevista a divulgação de versões preliminares destes instrumentos nas áreas de abrangência do projecto de modo a colher contribuições para melhoria e finalização dos mesmos. Deste modo, **são convidadas todas as pessoas afectadas e/ou interessadas, bem como o público em geral, a participar em reuniões de divulgação de informação sobre potenciais impactos ambientais e sociais ligados as actividades do PMUAMM.**

As reuniões irão ocorrer entre os **dias 9 a 17 de Dezembro de 2021, nos Municípios de Maputo, Matola, Boane e Distrito de Marracuene**. Além disso, outros canais de comunicação alternativos para as consultas serão utilizados, especificamente videoconferências para consultas previamente marcadas, assim como linhas telefónicas e emails serão disponibilizados para se endereçar questões e sugestões.

Dada à situação pandémica do novo coronavírus e em cumprimento do Decreto Presidencial n.º 86/2021, de 25 de Outubro, que dentre outras disposições veta aglomerações de pessoas, as consultas serão efectuadas respeitando o número máximo de 100 participantes. Para mais informações sobre as reuniões por favor contactar o Sr. Albino Lambo, através do celular 849009202 ou por email **P175322.pmuamm@gmail.com**

Sem mais de momento, subscrevemo-nos com elevada estima e consideração.

11433

MODELO DE CARTAS SUBMETIDAS AS PIAS



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
GABINETE DO MINISTRO

Ao
Exmo Senhor (a)

Maputo

Nota nº 1789/DNTS/GM/MTC/020.11/2021

Data: 08 de Dezembro

Assunto: Convite para Reunião de Consulta Pública para Apresentação dos Instrumentos Ambientais e Sociais do Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo.

Permita-nos antes de mais apresentar melhores cumprimentos.

O Ministério dos Transportes e Comunicação (MTC) está a preparar o Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM), com objectivo de melhorar a mobilidade e acessibilidade ao longo de corredores seleccionados na área metropolitana de Maputo, com financiamento do Banco Mundial (BM) estimado em 150 milhões de dólares americanos, no período de 5 anos.

O projecto, compreende quatro componentes: (i) Componente 1 - Apoio ao Fortalecimento Institucional nos Níveis de Governo Nacional, Metropolitano, Municipal e Local e Profissionalização dos Operadores de Transporte Público Existentes; (ii) Componente 2 - Melhorias Abrangentes do Corredor; (iii) Componente 3 - Melhoria da Infraestrutura Rodoviária, Gestão de Tráfego e Estacionamento e (iv) Componente 4 - Gestão, Monitoria e avaliação de projectos.

As intervenções das componentes serão baseadas no melhoramento das infraestruturas de forma integrada, de modo a complementar os investimentos no Projecto de Transformação Urbana de Maputo (P171449) que visa melhorar a infraestrutura urbana e fortalecer a capacidade institucional para a urbanização sustentável em Maputo. Desta forma, para garantir a sustentabilidade ambiental e social, de acordo com as Normas Ambientais e Sociais (NAS) do BM e a legislação ambiental vigente em Moçambique, urge a necessidade de elaborar o Plano de Engajamento de Partes Interessadas (PEPI), o Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS) e o Quadro da Política de Reassentamento (QPR), instrumentos que visam apoiar a gestão dos riscos e potenciais impactos ambientais e sociais associados as actividades do projecto.

Rua Mártires de Inharrim nº 316; C. P. 276; Tel: (258) 21 359804; Fax (258) 21 359816; E-mail: gabinete@ministro@mtc.gov.mz



ANEXO VII: MECANISMO DE DIÁLOGO E RECLAMAÇÕES (MDR)

INTRODUÇÃO

O Mecanismo de Diálogo e Reclamações (MDR) está sendo elaborado em paralelo com os instrumentos mandatário do Projecto (QGAS, QPR, PEPI e PCAS), de forma de responder aos requisitos das Normas Ambientais e sociais, especificamente a NAS 2, NAS 4 e NAS 10, bem como situações de ocorrência de VBG/EAS/AS. A elaboração do mecanismo em epígrafe objectiva para garantir que as comunidades afectadas pelo projecto tenham meios acessíveis e inclusivos para apresentar questões e reclamações, e permitir que os mutuários respondam e administrem tais questões e reclamações, através de um processo transparente e compreensível que forneça resposta em tempo útil a todos os interessados numa linguagem de fácil entendimento, sem qualquer retaliação, e funcionará de forma independente e objectiva. Sendo o PMUAMM um projecto de Alto Risco⁴¹, o MDR desenhado será proporcional à natureza e dimensão dos seus possíveis riscos e impactos.

O MDR será estabelecido no âmbito do projecto e será institucionalizado pelo Ministérios de Transporte e Comunicação (MTC), através da Agência Metropolitana de Transporte (AMT), de modo a apoiar na gestão de riscos decorrentes do projecto, bem como o seu atendimento. Igualmente, o mecanismo irá atender atempadamente todas as consultas, esclarecimento, questões, sugestões, problema de implementação do projecto, referente as pessoas interessadas e afectadas pelo projecto, ou seja, as preocupações devem ser respondidas de forma eficaz e eficiente, inclusiva, responsável, transparente, entre outros, de modo a atender as necessidades dos beneficiários. Este mecanismo é importante para o projecto devido aos aspectos seguintes:

- Ao se implementar de forma eficiente e eficaz, irá ajudar a detectar problemas relacionados com o projecto antes que se tornem graves ou generalizados até mesmo recorrentes, pela falta de compreensão sobre o projecto pelos beneficiários.
- As pessoas interessadas e afectadas podem contribuir na melhoria da implementação das actividades do projecto e isso poderá trazer maiores ganhos para o projecto pela oportunidade de envolver os autores em todas as fases de implementação que irá implicar na apropriação dos investimentos.
- O recebimento, tratamento e divulgação das reclamações resolvidas decorrentes dos beneficiários, poderá ajudar a construir a confiança entre os beneficiários, os implementadores, provedores de serviços e outros.
- Será privilégio a implementação responsável do mecanismo de modo a aumentar a eficácia e performance do projecto.
- Serão disponibilizados vários canais de recepção das sugestões e reclamações aos beneficiários para influenciar na maior participação e envolvimento dos mesmos.

Por outro lado, se as reclamações não forem atendidas ou respondidas em tempo útil, o mecanismo pode não produzir os resultados desejados para o projecto, aumentando a desconfiança dos beneficiários e conseqüentemente podem não levar a sério; Se não forem privilegiadas as comunidades vulneráveis, eles podem não expressar as reclamações por falta de conhecimento ou medo de usar estes mecanismo e por ultimo, o

⁴¹ O BM desenvolveu uma avaliação⁴¹ de risco ambiental e social (ESRC) para o PMUAMM e classificou como sendo de **alto risco** pela combinação do risco **substancial** da parte ambiental e **alto risco** da parte social.

projecto irá garantir fundos para o estabelecimento e operacionalização do MDR e irá garantir a acessibilidade aos beneficiários. Dados os desafios decorrentes da fase de estabelecimento e operacionalização do MDR para o projecto, isso irá implicar maior entrega ou empenho das pessoas que irão trabalhar directamente neste processo de modo:

- Responder as necessidades dos beneficiários (incluindo pessoas vulneráveis) e abordar e resolver as suas reclamações.
- Servir como um canal para solicitar perguntas, sugestões e aumentar a participação dos beneficiários.
- Permitir a acessibilidade na interacção entre os diferentes intervenientes envolvidos no processo através de questões e respostas.
- Criar um sistema de resolução de reclamações dos principais intervenientes, analisando efectivamente os processos organizacionais internos e observância dos requisitos ambientais e sociais no envolvimento dos diferentes actores do projecto.
- Permitir a recolha de informações que podem ser usadas para melhorar o desempenho do projecto.
- Implementar um sistema de MDR que promove acções correctivas e a devida responsabilização.
- Assegurar a resolução das reclamações no período estipulado no presente documento em função do nível da complexidade.
- Promover maior transparência e responsabilidade no processo de resolução das reclamações.
- Aumentar a legitimidade do projecto entre as partes interessadas e afectadas.

O MTC, durante a fase de operacionalização do MDR irá privilegiar a consciencialização das pessoas interessadas e afectadas sobre o projecto e seus objectivos, a divulgação dos mecanismos, estabelecimento de canais adequados em locais acessíveis para que os beneficiários solicitem inquéritos, apresentem sugestões e reclamações, garantir na resolução eficaz, inclusiva, transparente das questões e irá trabalhar para aumentar a participação dos benefícios. Para atender os princípios estabelecido no Quadro Ambiental e Social do BM, a UCPirá garantir a disponibilização do mecanismo de diálogo e reclamações dos trabalhadores e da VBG/EAS/AS.

PRINCÍPIO DO MECANISMO

Para garantir a implementação do MDR o princípio pauta em regras básicas como:

- Garantir os meios necessários para as comunidades afectadas apresentarem as suas reclamações ou sugestões.
- Valorizar o princípio de justiça, confidencialidade da resposta e qualidade no procedimento de atendimento.
- Divulgação ampla às pessoas afectadas e facilitar o uso dos serviços do MDR através de números de telefone, recepção dos formulários, correio electrónico entre outros canais.

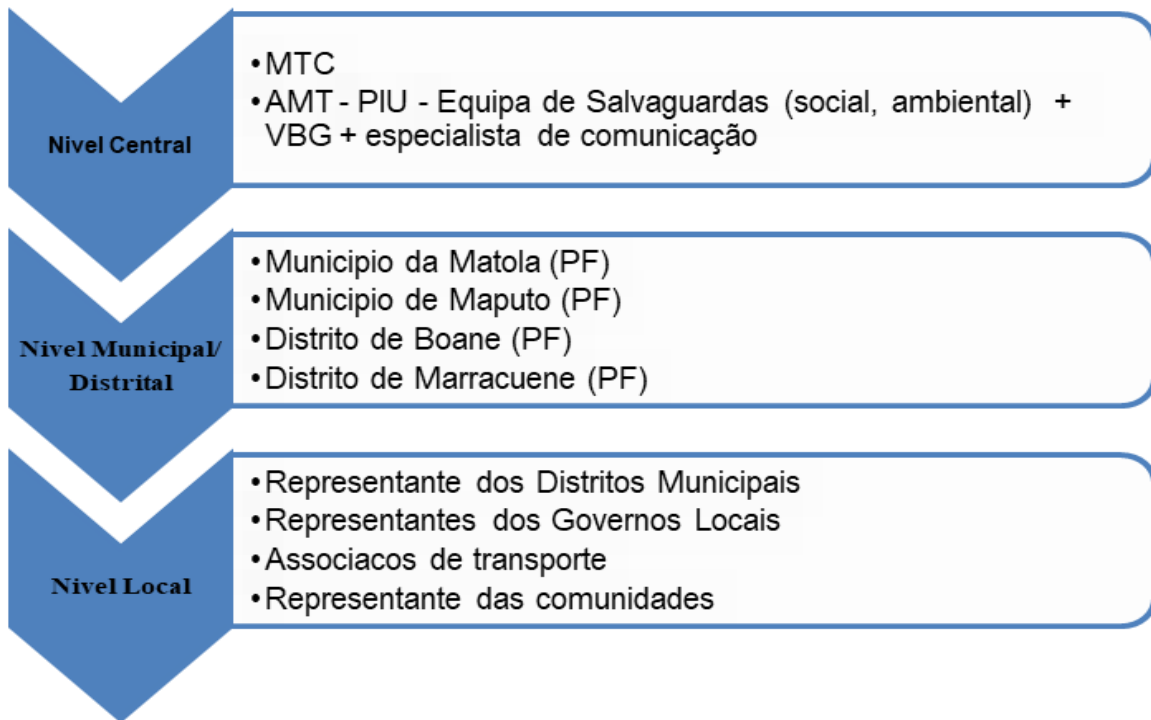
- Tratamento célere e responsável (flexibilização dos assuntos), através da estipulação de datas para a resolução das questões relacionadas com o MDR.
- Classificação e arquivamento atualizado das reclamações recebida.

ESTRUTURA INSTITUCIONAL E PONTOS FOCAIS DO MDR

O Projecto será gerido através da AMT (onde estará a UCP e UT) ao nível do MTC, com apoio das UTs na implementação no i. Conselho Municipal de Maputo, ii. Conselho Municipal da Matola, iii. Conselho Municipal de Boane e iv. Governo do Distrito de Marracuene. Para responder aos desafios de implementação do MDR, tendo em conta a estrutura de implementação do projecto, foram definidos os seguintes pontos focais:

- Especialistas Ambiental e Social (EA&S) e Especialista de Comunicação que estarão baseados no nível central e serão considerados os responsáveis ou coordenadores do MDR a todos os níveis (estabelecimento, operacionalização a nível municipal/Governo e local). Igualmente, estarão baseados na UCP e UTs e devem dar a conformidade do sistema de gestão de reclamações (a partir da recepção, encaminhamento para respostas e o fecho do processo).
- Ponto focal para VBG/EAS/AS, que será definido para tratar as questões de VBG/EAS/AS e trabalhará em estreita coordenação com a equipa de ESA&S.
- Pontos focais a nível Municipal ou Governo (Cidade de Maputo, Cidade da Matola, Município de Boane e Distrito de Marracuene) estarão baseados nos respectivos municípios ou distritos e serão responsáveis em apoiar na implementação do MDR em estreita coordenação com os ESA&S nas suas áreas de actuação.
- Pontos Focais a nível local (Distritos Municipais, Associações, representantes do Bairro) são os responsáveis a nível local em coordenar as actividades do MDR em estreita coordenação com os OSA&S e ao nível Municipal ou Governo. Estes serão considerados em apoiar nas portas de entradas e garantir o seu devido encaminhamento. Podem resolver as questões que estejam do seu alcance e reportar aos níveis subsequentes.

Figura 1: Estrutura institucional do MDR

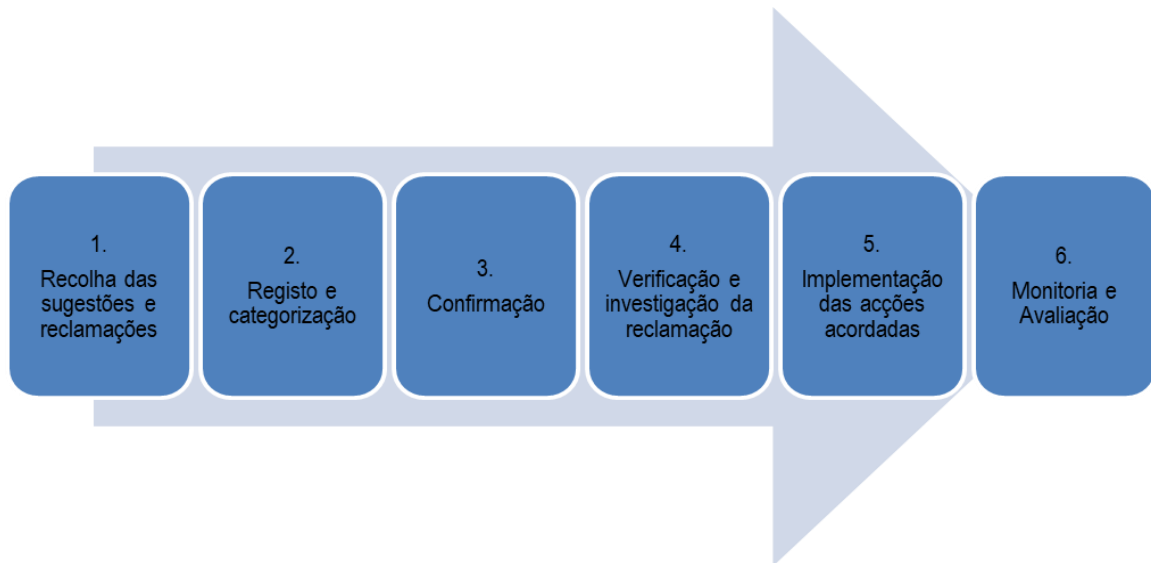


Fonte: MTC, 2021

IMPLEMENTAÇÃO

A implementação do MDR irá privilegiar 6 etapas fundamentais, nomeadamente.

Figura 2: Etapas do MDR



Fonte: MTC, 2021

O MDR irá garantir a recepção das sugestões ou reclamações, em qualquer língua oficial ou não das áreas de implementação do projecto e o formulário disponibilizado, deve ser devidamente preenchido (serão recebidas as reclamações em anonimatos, para os que quiserem). A seguir é apresentado os passos a serem observados durante a fase de resolução das reclamações.

1.1 PROCEDIMENTOS

Fazem parte do procedimento da implementação do MDR, os 6 passos previamente apresentados anteriormente. Para a apresentação das sugestões e reclamações é necessário observar os seguintes aspectos abaixo listado.

Tabela 1: Etapas de gestão das reclamações

ETAPAS	DESCRIÇÃO
<p>Passo1: Recolha das reclamações</p>	<p>As recolhas das reclamações serão feitas nos seguintes locais (os responsáveis são os pontos focais ou representantes previamente identificados em cada local ou nível):</p> <ul style="list-style-type: none"> • No MTC – AMT • Município de Maputo, Município da Matola, Distrito de Marracuene e Distrito de Boane. • Associação dos transportadores das áreas metropolitana de Maputo. • Distritos Municipais abrangidos pelas actividades do Projecto. • Comunidades ou bairros afectados pelo projecto. <p>Serão disponibilizados os seguintes Canais (os beneficiários podem escolher qualquer canal que lhes convém):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formulário de reclamação de queixa e reclamação. • Correio eletrónico. • Telefone. • Encontros comunitários. • Denúncias anónimas. • Caixa de reclamações em locais de intervenção do projecto. • Contactos directos. <p>Nota Importante: Independentemente do canal a ser utilizado, obrigatoriamente deve ser registada. Os pontos focais a nível local devem encaminhar as sugestões e reclamações para o nível central e as que estiverem ao seu alcance podem responder.</p>

<p>Passo 2: Processo de Registo e categorização</p>	<p>O processo de registo e categorização pode ser feito pelos PF a nível local (com apoio do nível central), PF a nível Municipal ou Governo (com apoio do nível Central) e PF a nível Central.</p> <p>Este processo deve ser feito após a recolha das sugestões ou reclamações (processo de registo) e a seguir deve-se partir para a categorização das dúvidas ou reclamações.</p> <p>Este mecanismo estabeleceu sugestões e questões procedentes e não procedentes agrupadas em 4 categorias.</p> <p>Procedente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reclamações gerais relativas ao não cumprimento das medidas definidas nos instrumentos A&S (QGAS, QPR), incluindo dos instrumentos de gestão (PGAS e PARs) ou contra as equipas dos projectos ou membros da comunidade. • De Trabalhadores/ colaboradores do projecto para questões relacionadas as condições de trabalho, tratamento de tratamento com supervisores e empresas e questões contratuais. • Especificas para casos de VBG/EAS/AS que envolvam comunidades, trabalhadores ou quaisquer outros relacionados ao projecto. <p>Não procedente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reclamações sem relação com os projectos. <ul style="list-style-type: none"> ○ Nota importante: Em caso de reclamações não estarem relacionadas com o projecto, deve ser encaminhado a entidade competente e a pessoa deve ser informada; em caso da queixa estiver relacionado com o projecto deve ser seguido até a resolução (com excepção das que não serão da responsabilidade do projecto). • As sugestões ou reclamações devem ser respondidas no tempo previsto máximo de 15 dias úteis. As sugestões ou reclamações devem ser registadas na base de dados do projecto todas as sugestões e reclamações feitas, mesmo que não estejam relacionadas com o projecto.
---	---

<p>Passo 3: Confirmação</p>	<p>A confirmação pode ser feita pelo PF a nível local, PF a nível Municipal ou Governo e PF a nível Central.</p> <ul style="list-style-type: none">• A confirmação deve ser feita após a abertura da sugestão ou queixa e deve se explicar ao beneficiário em relação ao período máximo de resposta (o período de resposta deve ser de 15 dias úteis). O MDR do projecto, privilegia 15 dias uteis para questões procedentes e improcedentes.
---------------------------------	---

<p>Passo 4. Verificação e investigação da reclamação e resolução</p>	<p>Verificação e investigação da reclamação</p> <p>A verificação, investigação e resolução será feita a partir dos PF definido pelo projecto sob coordenação do nível central. A verificação e investigação serão conjuntas entre as partes envolvidas e o MDR irá privilegiar a resolução amigável. A resolução termina com as satisfações positivas dos ambos lados e se não for satisfatória em ambos o lado deve se seguir para a resolução dos níveis a seguir (Municipal/Governo e ou central, Mediação, Tribunais Judiciais). Em cada etapa, deve-se descrever os entendimentos e ser arquivado. Em caso de necessidade pode-se partir para a resolução independente através de mediadores; para os reclamantes inicialmente serão informados sobre os níveis de resolução.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para as sugestões e reclamações classificadas como não procedentes serão arquivadas de acordo com a categoria estabelecida. • Para as reclamações procedentes serão investigadas para atender o acordo com as categorias estabelecidas e no período estipulado pelo projecto e devem ser resolvidas. A investigação irá consistir em pôr as partes interessadas no mesmo local e envolver a mediação para encontrar-se a respectiva solução e acordo. Antes das partes sentarem, deve se realizar a investigação da queixa com o objectivo de certificar a veracidade e de que lado se encontra a razão. Este processo de investigação deve ser realizado por pessoas responsáveis (comitê comunitário local eleito em representação de todas as partes interessadas), transparentes, entre outros. <p>Resolução das Reclamações</p> <p>O MDR privilegia 3 níveis de resolução de reclamações associadas ao projecto, a destacar:</p> <p>Nível 1: será criado comités para resolução de reclamações a nove local, integrando representantes dos tribunais comunitários (entre as pessoas da comunidade); PFs dos Distritos Municipais, associações ONGs que não estão ligadas ao Projecto (entre representante da ONG e as pessoas envolvidas das comunidades). Deve-se alcançar consenso num prazo de 15 dias úteis, salvo acordo das partes sobre outro prazo. Se houver acordo satisfatório entre ambas partes, encerra-se o caso e faz-se as acções de</p>
--	--

	<p>seguimento com os respectivos prazos. Se o acordo não for satisfatório deve-se passar para o nível 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nível 2: este nível também conhecido como central, será coordenado pela equipa de UCP. Este nível além de receber reclamações directas do reclamante, também pode receber reclamações não resolvidas do nível 1. Esta equipa após a conclusão da investigação irá juntar as partes para proceder com resolução do problema. Se haver acordo encerra-se o caso e faz-se acções de seguimento e respectivo prazo. Se não for encerrado o caso passa-se para o nível seguinte e regista-se os consensos alcançados. • Nível 3: A equipa do nível 2 passara o processo para o nível 3 (tribunais). Este nível atende todas as reclamações não resolvidas no nível 2. Levando o reclamante a recorrer ao sistema judicial e este recurso será informado ao reclamante que não faz parte do mecanismo e que ele deve conhecer desde o início do processo e consciencializando que deve ser activa em última instância (se possível evitar o máximo melhor).
<p>Passo 5. Implementação das acções acordadas</p>	<p>De acordo com a resolução e o acordo obtido, os PF e especialistas ambientais e sociais do projecto são responsáveis em implementar todas acções acordadas, incluindo o orçamento necessário. Estes aspectos devem ser implementados dentro de 15 dias úteis dependendo da complexidade.</p>

<p>Passo 6. Monitoria e Avaliação</p>	<p>O MTC – AMT através da equipa dos especialistas A&S + VBG, irá garantir o arquivo físico e online das sugestões e reclamações a serem apresentados para o projecto. A monitoria e avaliação da implementação do mecanismo será feito no campo e online através da plataforma que será desenvolvido contendo todas as etapas de resolução e com alertas das etapas atrasadas, bem como será elaborado relatórios períodos referente ao progresso de implementação de acordo com o previsto pelas políticas do BM.</p> <p>Os arquivos irão conter dados de todos os casos recebidos, informações sobre a queixa, detalhes do caso, a análise do problema, acções potenciais para acompanhamento, explicação sobre a resolução (incluindo respostas enviadas, acções tomadas, datas das respostas e das acções) e indicadores para medir o monitoramento e resolução das reclamações e não cumprimento.</p> <p>Serão estabelecidos os seguintes indicadores: quantidade de reclamações (número e percentagem) não resolvidas, dentro de um período definido (trimestralmente), tempo necessário para resolução de reclamações e não cumprimentos (alocados nas diferentes categorias), percentagem de beneficiários dos projectos que têm acesso ao MDR.</p>
---	--

DIVULGAÇÃO

A divulgação das acções do MDR deve compreender duas etapas nomeadamente: (i) a divulgação do sistema MDR para os residentes na área de influência do projecto (municípios e distrito), com o objectivo de sensibilizar sobre a existência e apresentar os canais de apresentação das suas reclamações; (ii) fazer a divulgação da informação gerada nos processos de registo até a resolução através de reuniões com as comunidades e disseminação na plataforma online. Também podem ser usados outras fontes de divulgação (jornal, televisão, rádios entre outros).

FORMAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO

O MTC irá fornecer formação sobre reclamações aos Pontos Focais a nível do distrito e Municípios presentes no Projecto e a outros técnicos não presentes nos locais mais relevantes no tratamento das manifestações a nível das unidades orgânicas do MTC. A formação incluirá informação sobre como receber e registar uma reclamação, como tratar os reclamantes e dar feedback, como registar na plataforma e gerir expectativas em relação as respostas. As partes interessadas da comunidade, os empreiteiros e fiscais, assim como provedores de serviços igualmente receberão formação sobre o

MDR. O principal objectivo para a criação de um plataforma on-line (base de dados incorporados num programa on-line) é de permitir que diferentes actores possam verificar em tempo real as principais reclamações do projecto, bem como as estatísticas.

O Plataforma poderá ser consultado por diferentes actores interessados em saber sobre o ponto de situação nomeadamente: As UTs, a UCP, o público afectado ou não, o Banco Mundial, entre outros. A única particularidade é que a manipulação e alimentação da informação necessária será feita através da UCP e PF autorizados e cadastrados para tal e o restante público será para a consulta.

Para o desenho da base de dados on-line (plataforma), será contratada uma entidade que irá trabalhar com a equipe da UCP para definir os campos a serem desenvolvidos, os conteúdos, o armazenamento de dados, o reporte das estatísticas, a confidencialidade da informação, entre os demais aspectos necessários. Serão capacitadas as pessoas que irão trabalhar com sistema para garantir o domínio e flexibilidade da informação.

DESENHO DE PLATAFORMA ON LINE PARA A GESTÃO DO MDR

O principal objectivo para a criação de uma plataforma on line (base de dados incorporados num programa on line) é de permitir que diferentes actores possam verificar em tempo real as principais reclamações do projecto, bem como as estatísticas O Plataforma poderá ser consultado por diferentes actores interessados em saber sobre o ponto de situação nomeadamente: As UTs, a UCP, o público afectado ou não, o Banco Mundial, entre outros. A única particularidade é que a manipulação e alimentação da informação necessária será feita através da UCP e PF autorizados e cadastrados para tal e o restante público será para a consulta.

Para o desenho da base de dados on line (plataforma), será contratada uma entidade que irá trabalhar com a equipe dos especialistas A&S para definir os campos a serem desenvolvidos, os conteúdos, o armazenamento de dados, o reporte das estatísticas, a confidencialidade da informação, entre os demais aspectos necessários. Serão capacitadas as pessoas que irão trabalhar com sistema para garantir o domínio e flexibilidade da informação.

ANEXO VIII: FORMULÁRIO DE TRIAGEM PARA POTENCIAIS QUESTÕES AMBIENTAIS E SOCIAIS

Este formulário deve ser usado pela UCP para rastrear os possíveis riscos e impactos ambientais e sociais de um subprojecto proposto. Ajudará a UCP a identificar as Normas Ambientais e Sociais (NAS) relevantes, estabelecendo uma classificação de risco dos aspectos ambientais e sociais apropriada para esses subprojectos e especificando o tipo de avaliação ambiental e social necessária, incluindo instrumentos / planos específicos. O uso deste formulário permitirá que a UCP forme uma visão inicial dos riscos e impactos potenciais de um subprojecto. Não substitui avaliações das questões ambientais e sociais específicas de projectos ou planos de mitigação específicos. Uma nota sobre considerações e ferramentas para a triagem de aspectos ambientais e sociais e classificação de risco está incluída neste anexo para auxiliar o processo.

SEÇÃO A: Detalhes de contacto

PESSOA RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO DO FORMULÁRIO	
Nome	
Posição	
Detalhes do contato	
Encontro	
Assinatura	
PESSOA RESPONSÁVEL PELA VERIFICAÇÃO / VALIDAÇÃO	
Nome	
Posição	
Detalhes do contato	
Encontro	
Assinatura	

SEÇÃO B: Descrição do subprojecto

Nome do subprojecto		
BID Nr. (se aplicável)		
Nome do Empreiteiro (se aplicável)		
Custo estimado (se aplicável)		
Localização do subprojecto	Província.	Mapa do site anexado Y <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Tipo e escala do subprojecto		
Tamanho aproximado do subprojecto na área de terra		

SEÇÃO C: Sensibilidade Ambiental e Social da Área do Subprojecto

1	Biodiversidade e Recursos Naturais	Responder (Sim não)
1,1	Existem áreas ambientalmente sensíveis (floresta natural intacta, rios ou pântanos) ou espécies ameaçadas (especifique abaixo) que poderiam ser adversamente afetadas pelo subprojecto?	
1,2	A área do subprojecto está dentro / adjacente a qualquer área protegida designada pelo governo (parque nacional ou reserva)?	
1,3	O subprojecto proposto resultaria na conversão ou degradação do habitat natural ou do habitat crítico?	
1,4	Existem áreas de possível instabilidade geológica ou do solo (sujeito a erosão, deslizamento e afundamento)?	
1,5	O subprojecto apresenta risco de degradação dos solos?	
1,6	O subprojecto envolve extração, desvio ou contenção significativa de águas superficiais ou subterrâneas?	

	Por exemplo, construção e extração de água subterrânea.	
1,7	O subprojecto (durante a construção ou operação) usará grandes quantidades de recursos naturais locais, como água, madeira, cascalho do leito dos rios, pedras, especialmente quaisquer recursos que não sejam renováveis ou que existam em pequena quantidade?	
2	Prevenção da poluição e eficiência de recursos	Responder (Sim não)
2,1	O subprojecto envolverá o uso, armazenamento, transporte ou manuseio de substâncias ou materiais que podem ser prejudiciais à saúde humana ou ao meio ambiente?	
2,2	O subprojecto proposto resultaria na geração de resíduos que não podem ser recuperados, reutilizados ou dispostos de forma ambiental e socialmente correta?	
2,3	O subprojecto resultará potencialmente na geração de resíduos (perigosos e não perigosos)?	
2,4	O subprojecto envolverá o manuseio e / ou uso de produtos químicos e materiais perigosos sujeitos a proibições de ação internacional ou eliminação gradual? Por exemplo, materiais contendo amianto (ACMs), bifenilos policlorados (PCBs) e outros produtos químicos listados em convenções internacionais, como a Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes ou o Protocolo de Montreal.	
2,5	O subprojecto envolverá o uso potencial de produtos químicos, pesticidas, fungicidas, herbicidas para tratar cupins nas obras civis?	
2,6	Existe potencial para a liberação, no meio ambiente, de materiais perigosos resultantes de sua produção, transporte, manuseio, armazenamento e utilização nas actividades do projecto?	
2,7	O subprojecto produzirá águas residuais que requerem drenagem?	

2,8	O subprojecto está localizado próximo a fontes de água usadas para consumo doméstico, como furos, poços de água ou nascentes?	
2,9	O subprojecto inclui actividades que requerem consumo significativo de matérias-primas, energia e / ou água?	
3	Perda de activos e questões demográficas	Responder (Sim não)
3,1	O subprojecto resultará em deslocamento, infraestrutura doméstica, perda de bens ou acesso a bens?	
3,2	O subprojecto resultará na perda permanente ou temporária de fontes de renda ou meios de subsistência (como plantações, árvores frutíferas, etc.)?	
3,3	O subprojecto resultará em impactos desproporcionais sobre os pobres, mulheres e crianças ou outros grupos vulneráveis?	
3,4	É provável que o subprojecto resulte em um influxo de mão de obra induzido e temporário substancial de pessoas para a área do subprojecto?	
3,5	É provável que o subprojecto aumente a demanda e a competição por serviços sociais e de saúde locais devido ao fluxo potencial de trabalhadores e seguidores?	
3,6	Com base nas informações disponíveis, existe na área do subprojecto prevalência conhecida de Exploração e Abuso Sexual e Assédio Sexual e outras formas de violência de gênero (VBG/EAS/AS), violência contra crianças (VCC) e trabalho forçado?	
3,7	O subprojecto resultará em exploração e abuso sexual e assédio sexual e outras formas de violência de gênero (VBG/EAS/AS), violência contra crianças (VCC) e trabalho forçado devido ao influxo temporário de trabalho induzido de pessoas ao subprojecto área?	
4	Sítios históricos, arqueológicos ou culturais	Responder (Sim não)
4,1	O subprojecto proposto resultará em intervenções que teriam um impacto potencialmente adverso em locais, estruturas ou objetos com valores históricos, arqueológicos ou culturais?	

4,2	O subprojecto envolverá escavações extensas?	
5	Saúde e Segurança da Comunidade e dos Trabalhadores	Responder (Sim não)
5,1	O subprojecto exigirá o uso de máquinas ou equipamentos pesados?	
5,2	O subprojecto está localizado em uma área onde já houve desminagem, acidentes ou confronto durante a guerra civil?	
5,3	Existe algum risco de fornecimento de água insegura devido a processos de tratamento de O&M inadequados e cloração inadequada devido à falta de monitoria adequado de resíduos de cloro nos sistemas de distribuição?	
5,4	Os elementos da construção, operação ou desativação do subprojecto representam riscos potenciais de segurança para as comunidades locais?	
5,5	O subprojecto tem potencial para gerar riscos de acidentes para trabalhadores e comunidades?	
5,6	O subprojecto resultaria em aumento potencial de riscos à saúde (por exemplo, de doenças transmitidas pela água ou outras doenças transmitidas por vetores ou infecções transmissíveis, como HIV / AIDS)?	
5,7	Dada a complexidade e o potencial número concentrado de trabalhadores (acomodação no local, locais de trabalho, incluindo interação com a comunidade local), o subprojecto representaria um veículo potencial para a propagação de doenças infecciosas (especialmente o COVID-19)?	

SEÇÃO D: Acções propostas

Se todas as respostas forem “NÃO”, não há necessidade de outras acções além do Plano de Saúde e Segurança (PSS) e do Plano de Canteiro de Obras para os subprojectos que envolvem actividades de construção civil menores.

Se houver pelo menos um “SIM” para as perguntas da Seção C, descreva as acções recomendadas para cada uma das respostas SIM.

Número da pergunta	Acções Recomendadas
	-
	-

SEÇÃO E: Resultado da triagem ambiental e social

Selecione a partir da seguinte categoria apropriada para o subprojecto com base nas respostas fornecidas na Seção C

<input type="checkbox"/> Risco Alto	
<input type="checkbox"/> Risco Substancial	
<input type="checkbox"/> Risco Moderado	
<input type="checkbox"/> Risco Baixo	

ANEXO IX: DIRECTIVAS GERAIS/TdR PARA A PREPARAÇÃO DOS EIAS

INTRODUÇÃO

De acordo com o nº 5 do Artigo 10 do Decreto 54/2015-Regulamento sobre o Processo de Avaliação de Impacto Ambiental os Termos de Referência constituem um guião que preside a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Social (EIAS). Estes Termos de Referência têm como objectivo descrever os parâmetros e informações específicos que deverão presidir a elaboração do EIAS. A elaboração deste Termo de Referência teve como base a Diretiva Geral para Estudos do Impacto Ambiental do MICOA (2000), de acordo com a Lei do Ambiente n.º 20/97 de 1 de Outubro e a NAS1 do Banco Mundial.

CONTEÚDO DO EIAS

O Estudo de Impacto Ambiental e Social deverá conter:

- **Identificação do Proponente:** Nesta secção o proponente será identificado pelo seu nome, tipos de licenças que tem para exercer a actividade, o endereço da sua sede, o seu representante legal e os respectivos contactos.
- **Breve Historial do Proponente:** Neste tópico será apresentado um breve relato sobre o proponente, sua experiência no ramo, a fundamentação do projecto atual e o estágio do seu desenvolvimento.
- **Informações Gerais Sobre o Projecto:** As seguintes informações deverão ser fornecidas:
 - Descrição detalhada do projecto (tipo de construção, serviços, uso de recursos ambientais e sociais, capacidade do empreendimento, tecnologia a ser usada, etc.).
 - Objectivos gerais do Projecto e sua justificativa em termos de necessidade e pertinência da actividade.
 - A localização da área pretendida.
 - Breve informação biofísica e socioeconómica da área do projecto e de influência da actividade.
 - Uso atual da terra na área da actividade.
 - Ficha de Informação Ambiental Preliminar devidamente preenchida.
 - Apresentação do DUAT provisório da área disponível para o desenvolvimento do projecto.
 - Plano de exploração.
 - Identificação dos Impactos A&S e as medidas de mitigação.
 - PGAS
 - Conclusão.

IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE RESPONSÁVEL PELO EIAS

Será apresentada a equipa responsável pela elaboração do EIAS, suas competências e experiência, formação académica, outras qualificações relevantes e a sua função na elaboração do EIAS. A empresa responsável pela elaboração do EIAS deverá estar licenciada pelo Ministério de Terra e Ambiente – MTA.

PROCESSO DE CONSULTA PÚBLICA

Quando as áreas específicas de implantação do projecto forem identificadas, consultas públicas serão realizadas de acordo com o regulamento de Consulta Pública e a NAS 10.

ENQUADRAMENTO DA ACTIVIDADE

Será indicado o enquadramento da actividade nas políticas de desenvolvimento sectoriais e no plano de ordenamento territorial. Os planos estratégicos do Governo serão discutidos no âmbito de implementação deste projecto.

ANEXO X: FORMATO DE RELATÓRIOS DE MONITORIA TRIMESTRAIS E ANUAIS DE IMPLEMENTAÇÃO DO QGAS

Autoridade ambiental relevante:							
Datas de relatório:							
Província / Município / Município:							
Subprojectos aprovados:							
TÍTULO DO SUBPROJECTO	ACTIVIDADES	FASE DO PROJECTO (1)	CATEGORIA AMBIENTAL	EIAS / PGAS CONCLUÍDO?	LICENÇA AMBIENTAL CONCEDIDA?	EFICÁCIA DO PGAS	PROBLEMAS (2)
(nome, localização, título ou referência)	(nova construção, reabilitação, manutenção)	Ver nota abaixo		Sim, Não ou N / A	Sim, Não ou N / A	Bom, ruim ou precisa de melhorias	Ver nota abaixo
1							
2							
3							
Etc							
Subprojectos rejeitados:							
Título do subprojecto	Actividades		Razões para rejeição		Observações (3)		
1							
2							
etc							

Notas:

1. A fase do subprojecto será uma das seguintes:
 - (a) Em preparação ou avaliação do projecto;
 - (b) avaliada; ou
 - (c) Implementação.
2. Questões:
 - (a) Acidentes;
 - (b) Litígios,
 - (c) Reclamações; ou
 - (d) Multas devem ser listados.
3. Por exemplo se não foi concedida licença ambiental, explique por quê.

ANEXO XI: MODELO DE CODIGO DE CONDUTA VIOLÊNCIA BASEADA NO GÊNERO /EXPLORAÇÃO E ABUSO SEXUAL/ ASSÉDIO SEXUAL (VBG/EAS/AS)

As obrigações deste Código de Conduta se aplicam a todos os trabalhadores do projecto (incluindo subcontratados e trabalhadores eventuais). Obrigações adicionais podem ser adicionadas para responder a preocupações específicas da região, local ou requisitos específicos do projecto. O Código de Conduta deve abordar:

1. Conformidade com leis, regras e regulamentos aplicáveis.
2. Proibição de uso de substâncias ilegais.
3. Não discriminação (por exemplo, com base no status da família, etnia, raça, gênero, religião, idioma, estado civil, nascimento, idade, deficiência ou convicção política).
4. Interações com membros da comunidade (por exemplo, para transmitir uma atitude de respeito e não discriminação).
5. Assédio sexual (por exemplo, para proibir o uso de linguagem ou comportamento, principalmente em relação a mulheres ou crianças, que seja inapropriado, hostil, abusiva, sexualmente provocativo, humilhante ou culturalmente inadequado).
6. Violência ou exploração (por exemplo, a proibição de troca de dinheiro, emprego, bens ou serviços por sexo, incluindo favores sexuais ou outras formas de comportamento humilhante, degradante ou explorador).
7. Protecção da criança contra todas as formas de abuso e exploração.
8. Requisitos de saneamento (por exemplo, para garantir que os trabalhadores usem instalações sanitárias especificadas fornecidas pelo empregador e não áreas abertas).
9. Evitar conflitos de interesse (tais como benefícios, contratos ou emprego, ou qualquer tipo de tratamento preferencial ou favores, não são fornecidos a qualquer pessoa com quem haja uma ligação financeira, familiar ou pessoal).
10. Respeitar as instruções de trabalho razoáveis (inclusive em relação às normas ambientais e sociais).
11. Protecção e uso adequado da propriedade (por exemplo, para proibir roubo, descuido ou desperdício).
12. Dever de relatar violações deste Código.
13. Não retaliação contra trabalhadores que denunciarem violações ao Código, se essa denúncia for feita de boa-fé.
14. Requisitos específicos da paisagem, conforme detalhado no PGAS do subprojecto, incluindo proibições de caça, pesca ilegal, extração ilegal de madeira e uso de incêndios para limpar a vegetação.

O Código de Conduta deve ser um documento sucinto, escrito em linguagem simples e traduzido para os idiomas locais, quando aplicável, e assinado por cada trabalhador para indicar que possui:

- recebeu uma cópia do código.
- teve o código explicado a eles.

- reconhecer que a adesão a este Código de Conduta é uma condição para se manter no emprego.
- Entendeu que as violações do Código podem resultar em sérias consequências, incluindo demissão ou encaminhamento para autoridades legais.

ANEXO XII: MODELO DE FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE RECLAMAÇÕES

PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA NA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

PROJECTO/ACTIVIDADE _____

REGISTO DE DIÁLOGO E RECLAMAÇÕES

FORMULÁRIO	
Nome:	
Nº de Telefone:	Género: <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F
Outro meio de contacto:	Idade:
Comunidade:	Posto Administrativo:
Distrito:	Província:
Data de recepção: _____ / _____ / _____	
Resumo do Conteúdo:	

Data__ / __ / __

Assinatura Reclamante

Receptor Assinatura

ANEXO XIII: EXEMPLOS DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS PARA INCLUSÃO NOS ACORDOS COM O EMPREITEIRO

Gestão ambiental e social dos projectos de construção só pode ser alcançada com sucesso se o projecto for bem concebido e escolha acertada para a localização do projecto. Como tal, o PMUAMM para os subprojectos que envolvam qualquer tipo de nova construção ou reabilitação ou reconstrução de projectos existentes, deve fornecer informações sobre os critérios para a escolha do local e a concepção do mesmo durante a triagem.

A escolha do local - os locais devem ser escolhidos levando em conta as necessidades das comunidades afectadas para projectos futuros, com lotes específicos escolhidos com base nas características geográficas e topográficas. O processo de selecção do local envolve visitas (serem realizadas em conjunto com os especialistas Ambientais e sociais das UT's) e estudos para analisar: (i) as características rurais suburbanas do local; (ii) os regulamentos nacionais, regionais ou municipais que afectam os locais propostos; (iii) a acessibilidade e a distância em relação às áreas habitadas; (iv) a propriedade da terra, incluindo a verificação da ausência de posse e / ou outros potenciais problemas legais com a aquisição de terras; (v) determinação do local de vulnerabilidade a desastres naturais, (ou seja, da intensidade e frequência de inundações, tremores de terra, deslizamentos de terras, furacões, erupções vulcânicas); (vi) a adequabilidade do solo e subsolos para a construção; (vii) a contaminação local; (viii) características da flora e da fauna; (ix) presença ou ausência de habitats naturais e / ou habitats ecologicamente importantes no local ou na proximidade (por exemplo, florestas, pântanos, espécies raras ou em perigo de extinção); e (ix) características históricas e comunitárias.

As regras (incluindo proibições específicas e medidas de gestão de construção) devem ser incorporadas em todos os documentos de licitação, contractos e ordens de trabalho relevantes.

Proibições

As seguintes actividades são proibidas no local do subprojecto ou nas suas proximidades:

- Corte de árvores, por qualquer motivo fora da área de construção aprovado.
- Caça, pesca, captura de vida selvagem, ou plantas de colecta.
- A utilização de materiais tóxicos não aprovados, incluindo tintas à base de chumbo, amianto, etc.
- Perturbação a qualquer artefacto com valor arquitetónico ou histórico;
- Edifício de incêndios;
- O uso de armas de fogo (exceto por seguranças autorizados);
- Uso de álcool por parte dos trabalhadores.

Medidas de Gestão de Construção

Gestão de Resíduos e Erosão - saneamento e a gestão de resíduos perigosos devem ser devidamente controlados, através da implementação das seguintes medidas:

a) Gestão de resíduos:

- Os resíduos devem ser tratados ou eliminados.
- Identificar e classificar por tipo os resíduos gerados. Se resíduos perigosos (incluindo resíduos médicos) são gerados, devem ser tomados os procedimentos adequados em relação ao seu armazenamento, colecta, transporte e disposição.
- Identificar e delimitar áreas de deposição que indicam claramente os materiais específicos que podem ser depositados neles.
- Controlar todos os resíduos de construção (incluindo cortes de terra) gerados pelo projecto e descartá-los em locais aprovados para a sua eliminação (> 300 m de rios, lagos ou zonas húmidas). Implementar iniciativas de reuso, reciclagem e a segregação de resíduos.

b) Manutenção:

- Identificar e demarcar as áreas de manutenção (> 50 m de rios, córregos, lagos ou zonas húmidas).
- Certifique-se de que todas as actividades de manutenção de equipamentos, incluindo mudanças de óleo, sejam realizadas dentro das áreas de manutenção demarcadas. Nunca elimine óleos usados no solo, em cursos de água, canais de drenagem ou em sistemas de esgoto.
- Identificar, demarcar e impor o uso das vias de acesso dentro do local para limitar o impacto sobre a vegetação local.

c) Controle de erosão

- Instalar e manter um sistema de drenagem adequado para prevenir a erosão no local durante e após a construção.
- Erguer barreiras de controlo de erosão em torno do perímetro de cortes, buracos de resíduos, e estradas.
- Pulverizar a água sobre as estradas de terra, cortes, materiais e solo armazenados para reduzir a erosão induzida pelo vento.

d) Camaras de empréstimos

- Identificar e demarcar locais para o armazenamento de material e garantir que as camaras de empréstimo estejam a >50 metros de distância das áreas críticas, tais como encostas íngremes, solos de erosão-propenso, e áreas que drenam directamente em corpos de água sensíveis.
- Limitar a extracção de material nas câmaras de empréstimos autorizados e demarcadas.

e) Limpeza e arrumação

- Estabelecer e fazer cumprir diariamente procedimentos de limpeza, incluindo a manutenção de instalações e eliminação adequadas dos resíduos de construção.

f) Segurança durante a Construção

As responsabilidades da contratada incluem a proteção de pessoas e das propriedades nas proximidades da área de construção. A contratada será responsável pelo cumprimento de todos os requisitos nacionais e locais de segurança e quaisquer outras medidas necessárias para evitar acidentes, incluindo as seguintes:

- Marcar as vias de acesso seguras para os peões.
- Manter a velocidades dos veículos igual ou inferior a 20 km/h dentro da área de trabalho em todos os momentos.
- Manter o fornecimento de sinais de trânsito (incluindo pintura, cavalete, material sinal, etc.), marcação de estrada e separadores para manter a segurança dos peões durante a construção.
- Realizar formação de segurança para os trabalhadores da construção antes de iniciar o trabalho.
- Fornecer equipamento de proteção individual (óculos, luvas, respiradores, máscaras contra poeira, capacetes, botas de bico de aço, etc.) para trabalhadores da construção civil e reforçar o seu uso.
- Exigir que todos os trabalhadores leiam todas as Fichas de Dados de Segurança dos materiais que utilizam no trabalho. Explicar claramente os riscos para eles e seus parceiros, especialmente quando se planeia a gravidez. Incentivar os trabalhadores a compartilhar a informação com seus médicos, quando relevante.
- Assegurar que a remoção de materiais que contêm asbestos e amianto ou de outras substâncias tóxicas ser realizada e eliminada por trabalhadores especialmente treinados.
- Suspende todos os trabalhos em casos de chuvas torrenciais ou qualquer outra emergência.

g) Controlo de Poeiras

Para controlar o incómodo de poeira o proponente deve:

- Manter todo o tráfego relacionado com a construção abaixo de 15 mph em ruas dentro das comunidades.
- Manter velocidade máxima de 20 km/h na área de trabalho.
- Manter os níveis de ruído associados a todas as máquinas e equipamento abaixo de 90 db.
- Em áreas sensíveis (incluindo bairros residenciais, centros de saúde, pousadas, etc.) podem ser implementadas medidas mais estritas para evitar níveis de ruído indesejáveis.

- Minimizar a produção de poeira e partículas de materiais a todo o momento, para evitar impactos sobre as famílias e empresas ao redor, e especialmente para as pessoas mais vulneráveis (crianças, idosos).
- Evitar a remoção da vegetação para que não haja exposição de grandes áreas ao vento.
- Colocar telas de poeira em torno das áreas de construção, com especial atenção para áreas próximas à habitação, áreas comerciais e áreas de lazer.
- Pulverizar água, conforme necessário em estradas de terra, áreas de corte e os estoques de solo ou material de enchimento.
- Aplicar medidas apropriadas para minimizar as interrupções de vibração ou ruído proveniente de actividades de construção.

h) Relações Comunitárias

Para melhorar as relações com a comunidade a contratada deve:

- Seguir as recomendações no PGAS, informar a população sobre a construção e sobre os horários de trabalho, interrupção de serviços, rotas de desvio de tráfego e rotas provisórias dos automóveis, conforme apropriado.
- Evitar as actividades de construção durante a noite. Quando necessário garantir que o trabalho noturno seja cuidadosamente programado e a comunidade seja devidamente informada para que possam tomar as medidas necessárias.
- Em caso de interrupção de serviços (incluindo água, electricidade, telefone, rotas de transporte) a comunidade deve ser informada através de dísticos no local do projecto, em paragens, e nas casas afectadas / empresas com pelo menos cinco dias de antecedência.
- Respeitar a cultura da comunidade envolvente e gerir corretamente suas expectativas através de uma comunicação aberta.
- Incluir na indução dos trabalhadores aspectos relacionados a interação com a comunidade local, respeito, valores locais, assédio sexual, doenças transmissíveis sexuais;
- Não contractar colaboradores com idade abaixo do limite legal de acordo com a Lei de Trabalho de Moçambicana.

Em caso de descobertas furtivas de material arqueológico deve-se:

- Parar de trabalhar imediatamente após a descoberta de qualquer material com possível valor cultural arqueológico, histórico, paleontológico, ou outro, e deve-se anunciar as descobertas para gestor do Projecto e notificar as autoridades relevantes.
- Deve-se proteger os artefactos, utilizando tampas de plástico, e implementar medidas para estabilizar a área, se necessário, para proteger adequadamente os artefactos;
- Deve-se prevenir e punir qualquer acesso não autorizado aos artefactos.
- Só se retorna à construção somente mediante autorização das autoridades competentes.

i) Supervisão Ambiental durante a construção

- Os documentos de licitação devem indicar o cumprimento das normas ambientais e especificações do projecto a ser supervisionado, juntamente com as penalidades para que se evite o não cumprimento por parte dos empreiteiros ou trabalhadores. A supervisão da construção requer o cumprimento das especificações do manual ambiental por parte do empreiteiro ou do seu supervisor ambiental designado. Os empreiteiros também são obrigados a cumprir com os regulamentos nacionais e municipais que regem o meio ambiente, saúde e segurança pública.
- Número e qualificações dos profissionais responsáveis pelos assuntos ambientais e sociais que devem integrar o quadro de pessoal e estar presente na obra, identificando os programas de indução e treinamento que deverão ser ministrados a esse pessoal.
- Necessidade de monitorizar o desempenho ambiental, social e de saúde e segurança dos seus trabalhadores e de todos os subempreiteiros durante as diferentes fases da obra, incluindo a mobilização, construção e desmobilização.
- Qualquer monitorização de parâmetros ambientais (tais como ruído, emissões atmosféricas, fluxos e qualidade da água, geração e gestão de resíduos) que deva ser realizada pelo empreiteiro.

ANEXO XIV: FORMULÁRIO PARA SUPERVISÃO E INSPECÇÃO DA IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS AMBIENTAIS E SOCIAIS EM OBRAS CIVIS

PROJECTO:.....
 SUBPROJECTO:
 GRENTE DE TRABALHO:.....
 DATA:.....

MEDIDA DE MITIGAÇÃO	INDICADOR PARA VERIFICAR	CONFORMIDADE		OBSERVAÇÕES
		SIM	NÃO	
Acampamento				
Alojamento para trabalhadores	Verifique suas condições			
Acesso a água potável	Verifique a fonte de água e o tratamento, se necessário (químico ou fervendo)			
Instalações sanitárias adequadas	Verifique suas condições			
Local de Trabalho				
(...)				

Trabalho				
Acordos escritos com todos os trabalhadores,	Verificar contratos escritos			
Gestão de Resíduos Sólidos				
Manifestos de recolha e deposição segura de resíduos				
(...)				
Ruído, Poeira, Odor, outros				
	Consulte os vizinhos para verificar se há alguma reclamação			
Substâncias Perigosas, Armazenamento e Manutenção de Combustível				

Gestão de Tráfego				
Gestão de Reclamações				
Etc.				

ANEXO XV: EXEMPLO DE TERMOS DE REFERÊNCIA PARA O PONTO FOCAL SOCIOAMBIENTAL PROPOSTO PARA O PMUAMM

Ponto Focal Social e Ambiental (PFSA), reportando-se à UCP e UTs, servirá como a pessoa de contacto principal em questões ambientais, sociais, de saúde e segurança no trabalho do projecto, dentro das agências implementadoras, e em coordenação com a UCP central. Ele / ela deve garantir que as medidas de mitigação ambiental e social (incluindo reassentamento) sejam seguidas para todas as actividades do projecto.

A. O PFAS, tem os seguintes deveres:

- Auxiliar o Coordenador da UCP, na identificação e gestão dos impactos ambientais, sociais, de saúde e segurança dos projectos;
- Garantir a conformidade das actividades do projecto proposto com as leis e regulamentos ambientais relevantes de Moçambique e as Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial.
- Garantir a implementação dos requisitos relevantes medidas de mitigação.
- Fornecer suporte aos esforços do projecto para obter licenças ambientais de autoridades governamentais relevantes;
- Organizar e gerir as sessões de consultas publicas das partes interessadas, em questões de impacto ambiental e social, de acordo com as directrizes e procedimentos aprovados;
- Rever as recomendações dos contratantes, e garantir que a recepção final de bens, obras ou serviços e para o respectivo fechamento de contratos sejam realizados em total conformidade com os planos de gestão ambiental;
- Garantir que todos os Planos de Gestão Ambiental, Planos de Acção de Reassentamento, Planos de Gestão de Pragas e outros planos ambientais e sociais sejam devidamente e efectivamente desenvolvidos, administrados e implementados;
- Garantir que quaisquer reclamações, relacionadas com questões de impacto ambiental e social, decorrentes da implementação das actividades, sejam resolvidas em tempo oportuno e devidamente documentadas.
- Monitorar a implementação dos Planos de Acção de Reassentamento e garantir uma comunicação eficaz com as Pessoas Afectadas pelo Projecto (PAPs).
- Outras tarefas e responsabilidades solicitadas pelo Coordenador da UCP e outros membros da UCP e UTs.
- Garantir a implementação, pelos contratantes, dos requisitos ambientais, de saúde e segurança definidos no PGAS do projecto.
- Comunicar questões de saúde e segurança ambiental e ocupacional ao coordenador da UCP.

- Manter a ligação com a UCP, equipes específicas do projecto e gestores de projecto, garantindo que sejam informados sobre os aspectos de gestão ambiental e de saúde e segurança relacionados às suas intervenções.
- Garantir que o não cumprimento dos requisitos de meio ambiente, saúde e segurança sejam reportados à UCP.
- Trabalhar com a UCP e UIP a nível central e provincial para estabelecer procedimentos de comunicação interna e externa, fornecendo informações sobre emergência e actividades realizadas, isso também pode ser usado pelo especialista em comunicação do projecto para enviar mensagens de questões importantes do projecto para as partes interessadas;
- Preparar relatórios regulares sobre o desempenho dos projectos, no que diz respeito à implementação dos requisitos de gestão ambiental, de saúde e segurança, conforme estabelecido nos PGAs, garantindo que os resultados desses relatórios sejam incorporados no relatório geral do projecto.
- Realizar auditorias / monitoria técnico do site e apontar eventuais não conformidades da implementação dos requisitos ambientais, de saúde e segurança da UCP, e acções de acompanhamento para correcções;
- Em coordenação com a UCP e UIP, analisar o Programa de Obras e colaborar na programação e implementação das actividades ambientais, de saúde e segurança propostas pelos Empreiteiros.
- Em coordenação com a UCP central e provincial, assegurar o abastecimento e gestão de stocks de Equipamentos de Protecção Colectiva (EPC) e Equipamentos de Protecção Individual (EPI).
- Tomar medidas correctivas ou organizar a sua implementação de forma a eliminar os riscos.
- FICHA DE INFORMAÇÃO AMBIENTAL PRELIMINAR (ANEXO IV - DECRETO 54/2015).

B. Qualificações e experiência:

- Nível superior em Ciências Naturais, Ambientais ou Sociais (mínimo de Mestrado)
- Pelo menos 5 anos de experiência com avaliação de impacto ambiental / social e gestão de mitigação
- Experiência com a implementação de projectos de infraestrutura (agricultura / estradas / água / saneamento, construção / reabilitação) necessários.
- Familiaridade com as leis e regulamentos ambientais de Moçambique e práticas de reassentamento.
- Experiência comprovada na realização e revisão de avaliações de impacto ambiental e social.
- Experiência com supervisão de actividades de reassentamento e familiaridade com a implementação das Normas Ambientais e Sociais do Banco Mundial é altamente desejável.

- É necessária a capacidade de interagir construtivamente com os especialistas técnicos e de construção e com as pessoas afetadas pelo projecto.
- É necessária fluência verbal e escrita em português e inglês.
- Atitude responsável e flexível e capaz de trabalhar com supervisão mínima, incluindo habilidade para lidar com uma variedade de tarefas e demandas.
- Conhecimentos de informática (MS office, internet).

ANEXO XVI: DIRECTIVAS GERAIS DE SEGURANÇA SAÚDE NO TRABALHO

A conformidade com as normas internacionais de saúde ou segurança de boas práticas deve ser um requisito de qualquer contrato de construção. Para alcançar níveis adequados de gestão de saúde e segurança, é altamente recomendável que os empreiteiros (em particular, contratados principais) sejam avaliados quanto à função com base em (entre outros critérios) seu sistema ou programa de gestão de saúde e segurança, que pode formar a base para implementação de saúde e segurança no local de trabalho. Para práticas de construção de pequenas dimensões, a implementação de um sistema de Gestão de Saúde e Segurança no Trabalho totalmente evoluído pode não ser praticável. Deve-se presumir que a falha na implementação das práticas mínimas de SS indica não conformidade grave e significativa com os requisitos deste QGAS.

A seguir, é apresentada uma lista das obrigações de saúde e segurança exigidas para empreiteiros ou implementadores de projectos; a sua aplicação é independentemente ao tamanho do projecto. Os requisitos a seguir apresentados são obrigatórios para grandes projectos assim como para trabalhos de menor porte, onde não é viável um sistema de gestão de saúde e segurança credenciado. Os empreiteiros devem ter no seu sistema de Gestão de Saúde e Segurança no Trabalho, os seguintes tópicos:

- Identificação e avaliação de perigos
 - Fazer a avaliação de riscos (análise de riscos) das actividades que vão ser realizadas usando formulários apropriados.
 - Inspeccionar regularmente o local da obra quanto a riscos.
 - Identificar riscos associados a situações de emergência e não rotineiras.
 - Caracterizar os perigos, identificar medidas de controlo e implementar.
- Políticas e formações
 - Implementar uma política por escrito específica do projecto referente à saúde, segurança no trabalho, que inclua o compromisso de cumprir, no mínimo, os requisitos do país e das NAS do Banco Mundial e identifique responsabilidades pela supervisão da Gestão de Saúde e Segurança no Trabalho.
 - Implementar indução de segurança e saúde que explique práticas seguras de trabalho, o uso adequado de equipamentos de protecção individual (EPI), proteções de segurança e saúde do trabalhador.
 - Elaborar procedimentos de saúde e segurança no trabalho e treinar os trabalhadores em suas funções específicas e precauções de saúde e segurança;
 - Para cargos que exigem conhecimento especializado, fornecer as formações necessárias sem custo para o trabalhador, idealmente dentro do horário de trabalho, e documente-o.
 - Estabelecer protocolos para comunicação e coordenação claras; garantir que os protocolos sejam implementados em todo o local e entre empreiteiros principais e subcontratados, incluindo, quando apropriado, sistemas de permissão para trabalhar.
 - Implementar procedimentos no local que, no mínimo, cumpram os requisitos da legislação nacional, NASs do Banco Mundial e boas práticas internacionais.
 - Implementar um sistema interno definido (indicadores-chave de desempenho) para monitorar o desempenho, incluindo: (1) auto-inspeção regular do local em relação a

esses padrões e (2) rastreamento de violações de saúde e segurança, acidentes, incidentes, lesões e quase acidentes.

- Definir medidas de preparação e resposta a emergências com base no potencial de acidentes e situações de emergência relevantes para o tamanho e a natureza da actividade.
- Desenvolver um procedimento para investigar as causas subjacentes de lesões, problemas de saúde, doenças e incidentes relacionados ao trabalho e documentar
- Para projectos de longo prazo, implementar o sistema de feedback para melhoria contínua.
- Gestão do local do projecto (site)
 - Assegurar que os limites do site estão bem marcados e se o acesso é controlado ativamente.
 - Implementar boas práticas de limpeza e exigir que o local seja mantido em uma condição geralmente ordenada.
 - Colocar sinais e pôsteres de segurança, incluindo, no mínimo, sinais para marcar os limites do local, áreas de segurança, riscos de explosão e riscos tóxicos, etc.
 - Proibir totalmente o fumo no local ou restringir a uma área específica para fumantes, longe de materiais inflamáveis.
- Higiene e primeiros socorros
 - Assegurar que os kits de primeiros socorros estejam no local, assim como alguém familiarizado com o uso e treinado em primeiros socorros básicos.
 - Fornecer água potável e instalações sanitárias, incluindo uma estação de lavagem das mãos.
 - Exigir que todos os trabalhadores sejam vacinados contra o tétano.
- Equipamento de protecção pessoal.

Exija que o equipamento apresentado na tabela 19 seja fornecido conforme especificado e que seu uso seja aplicado.

- Trabalho em altura (andaimos e escadas).
 - Os andaimos devem ter a capacidade para suportar pelo menos quatro vezes a carga máxima pretendida, sem sedimentação ou deslocamento.
 - Os andaimos devem estar sobre uma superfície sólida - os pés não podem usar caixas, tijolos soltos, pedras, etc.
 - Os andaimos devem ter guardrails, midrails e toeboards.
 - O andaime deve estar a pelo menos 3 m de qualquer linha de energia elétrica.
 - Os andaimos devem ser inspecionados diariamente por um supervisor competente.
 - Os andaimos devem ter meios de acesso seguros, como escadas ou rampas.
 - As escadas devem ser protegidas contra movimentos inadvertidos.

- Os andaimes devem apresentar o certificado de segurança contra defeitos e inspecções atualizadas.
- Onde necessário, as tábuas utilizadas nos andaimes devem ser protegidas contra a divisão.
- Todos os andaimes e equipamentos utilizados como suportes para plataformas de trabalho devem ter uma construção sólida, ter uma base firme e estar adequadamente apoiados e manter sua estabilidade.
- Trabalhando em escavações / valas.
 - Manter os detritos a pelo menos 1 m de distância da borda da vala
 - Apoiar ou inclinar a parede da vala para QUALQUER vala de 1,75 m ou mais.
 - Fornecer um meio de saída (escada, rampa) pelo menos a cada 10 m.
- Materiais perigosos
 - Proibir o uso de tinta com chumbo e amianto sob qualquer forma em novas construções.
 - Para reabilitação ou demolição, verificar antes de iniciar o trabalho se há tinta à base de chumbo, amianto (incluindo telhas) ou outros materiais perigosos se presente, o empreiteiro deve preparar um plano de gestão que especifique práticas seguras a serem seguidas e determine o descarte de qualquer resíduo. Formações e EPI adequados devem ser fornecidos.

Tabela de Equipamentos a serem fornecidos pelo empreiteiro aos trabalhadores

EQUIPAMENTO	QUANDO O USO É NECESSÁRIO
Capacetes	Necessário sempre que detritos voadores puderem ser gerados (como em demolição) ou houver risco de ferramentas, materiais ou objectos caírem da altura da cabeça ou superior
Calçado com protecção razoável contra furos	Todos os trabalhadores em todos os momentos
Botas duras	Todos os trabalhadores envolvidos em escavação, demolição ou trabalho em torno de equipamentos pesados.
Protecção respiratória	<p>Máscara contra poeira N95 * de 2 tiras ou melhor ao misturar cimento Portland ou polir ou cortar betão ou pedra.</p> <p>Máscaras contra poeira N95 de 2 correias ou melhor para QUALQUER TRABALHADOR que a actividade julgar necessário usá-las</p> <p>Respirador de meia máscara de carvão ativado ao usar solventes altamente voláteis (por exemplo, cimentos de contato)</p> <p>Consulte as recomendações de protecção respiratória para trabalhos que envolvam tinta com chumbo ou amianto, nos anexos de amianto e tinta com chumbo desta diretriz.</p>
Protecção auditiva	Obrigatório para todos os trabalhadores que usam ferramentas eléctricas ou que trabalham perto dessas operações
Óculos de segurança	Todos os trabalhadores envolvidos em demolição, rectificação, corte ou uso de ferramentas eléctricas ou trabalhando próximo a essas operações
Coletes reflectivos	Obrigatório para todas as pessoas que trabalham próximas a equipamentos pesados e durante a demolição

ANEXO XVII: TdR FOR STRATEGIC ENVIRONMENTAL AND SOCIAL ASSESSMENT (SESA)

INTRODUCTION

Maputo, the capital of Mozambique, is the country's main financial, business and commercial centre. In recent years, Maputo's residential and industrial development has spread to the surrounding cities and districts of Matola, Boane and Marracuene, creating the Maputo Metropolitan Area (AMM - Área Metropolitana de Maputo), also known as Greater Maputo. The population of the AMM increased by 60% between 2007 and 2017, from 1.9 million to 3.1 million, and is projected to increase to almost 4.0 million by 2035. Matola is growing at the highest rate, doubling its population over a decade, from 0.68 in 2007 to 1.7 million in 2017. Currently, jobs are mainly concentrated in Maputo city, with housing growth on the outskirts of Maputo, Matola and Marracuene cities.

The transport system is deficient and limits the possibilities of taking advantage of agglomeration economies linked to the concentration of population, firms, and markets. The growing demand for transport has not been accompanied by the necessary investments in transport systems and demand management measures, while negative externalities continue to grow. Although several urban infrastructure works have been carried out in recent years (e.g. the ring road, the Katembe Bridge, etc.), the growth rate of urbanisation and motorisation outstrips that of transport infrastructure and the supply of public transport services.

As a means of addressing the challenges encountered above, the Ministry of Transport and Communications (MTC) and the Maputo Municipal Council (CMM) are preparing the Maputo Metropolitan Area Urban Mobility Project (invariably referred to as the Project), with funding from the World Bank (WB).

The proposed Project is being designed in accordance with the Environmental and Social Standards (NAS) of the World Bank's Environmental and Social Framework (ESF), which became operational in October 2018 and establish requirements for borrowers regarding the identification and assessment of environmental and social risks and impacts associated with projects financed by the Bank through Investment Project Finance (IPF). By focusing on the identification and management of environmental and social risks, the objective of the Environmental and Social Standards is to support borrowers to reduce poverty and increase prosperity in a sustainable manner for the benefit of the environment and its citizens. The Standards will: (i) Support Borrowers in achieving international good practices regarding environmental and social sustainability; (ii) Assist Borrowers in meeting national and international environmental and social obligations; (ii) Enhance non-discrimination, transparency, participation, accountability and governance, and (iv) Improve sustainable development outcomes of projects through continuous stakeholder engagement. Information on the Environmental and Social Framework (ESF) can be obtained from the World Bank's website: www.worldbank.org/ESF.

PROJECT DESCRIPTION

Project Development Objective

The development objective of the Project is to improve mobility and accessibility along selected corridor in the Maputo metropolitan area.

Project Components

- **Component 1:** Support for institutional strengthening at the national, metropolitan, municipal, and local government levels and professionalization of existing public transport operators. This component will finance technical assistance and capacity building in support of institutional reform and regulatory strengthening, policy and strategic planning, professionalization of formal and informal operators.
- **Component 2:** This component will use an integrated and comprehensive approach to improve pedestrian and vehicle mobility, and the overall management of public rights-of-way along a priority corridor to develop a *Bus Rapid Transit (BRT)*. The BRT should be an enabler for effective bus operations, increasing opportunities for users on the corridor and improving productivity and service viability.
- **Component 3:** Improvement of road infrastructure, intermodal terminals for integration with selected corridors. This component will provide the measures for supporting infrastructure and access to the neighborhoods.
 - Road works, drainage, and lighting improvements
 - Improvements in traffic management, signage, parking, and intersections
 - Intermodal terminal
 - Parking lots.

RISK AND IMPACT RATING OF THE PROJECT AND NAS ACTIONS

The WB developed an environmental and social risk assessment¹ (ESRS) for the PMUMM and classified it as **high risk** by the combination of **substantial risk** from the environmental part and **high risk** from the social part, according to the descriptions below.

The environmental risk classification was determined by the fact that the project will be implemented in urban areas, taking into account that the expectations of the expected impacts throughout the project implementation area are moderate to substantial, mainly in the construction phase. The main environmental risks and impacts expected in the construction phase will be related to occupational health and safety, as well as community health and safety risks. These environmental and social risks and impacts include; i. Loss of vegetation; ii. Pollution of soil and surface water; iii. Pollution and noise from the use of machinery and equipment that may pose significant risks to public health; iv. Occupational health and safety concerns for contracted workers.

These impacts have been analyzed in a context where the proposed investments will occur in urban environments with densely populated neighborhoods and congested areas, demonstrating increased risk of pedestrian and other vehicle accidents and the project interventions in components 2 and 3 will generate indirect cumulative impacts that can lead to:

- i. Changes in environmental conditions, such as increased condition of pollutants;
- ii. Pressure on hydrological and water resources;
- iii. Increased traffic congestion and accidents along community roads due to increased BRT transport activity;
- iv. Urban expansion into agricultural areas;
- v. Increased migration that may lead to increased infectious diseases.

The project's social risk rating was determined by the fact that the implementing agency has weak capacity to implement the ESF, high resettlement risks and impacts, and social conflicts. The main risks and impacts expected in the infrastructure preparation and implementation phase will be related to components 2 and 3 of the project, such as involuntary physical and economic resettlement, impacts related to public and private assets, including disruption of access for residents and local economic activities in the metropolitan region. These impacts will affect informal livelihoods in the town due to access restrictions during construction. Other potential risks and expected impacts are related to physical and cultural aspects, community health and safety, GBV, Violence Against Children (VAC) and stakeholder conflicts. Components 2 and 3 of these projects include works with potential to affect assets, mainly in the lower part of Maputo city, where several old and historic buildings are located. Given the context of the project, the following assessments should be carried out: i. A GBV risk assessment and Action plan will be prepared; a Resettlement Policy Framework (RPSF), a Stakeholder Engagement Plan (SIPP), and various necessary plans, including that for responding to COVID 19.

Hence, to enable the project taking into account the principles and Standards set out in the WB QAS, the following NAS were triggered:

- Environmental and Social Standard 1: Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts.
- Environmental and Social Standard 2: Labour and Workforce Conditions
- Environmental and Social Standard 3: Resource Efficiency and Pollution Prevention and Management.
- Environmental and Social Standard 4: Community Health and Safety.
- Environmental and Social Standard 5: Land Acquisition, Land Use Restrictions, and Involuntary Resettlement.
- Environmental and Social Standard 6: Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources;
- Environmental and Social Standard 8: Cultural Heritage;
- Environmental and Social Standard 10: Stakeholder Engagement and Disclosure.

HIRING JUSTIFICATION

The activities to be developed by the project in components 1, 2 and 3 are likely to have environmental and social risks and impacts in the short and long term. Component 1 activities include institutional strengthening which covers strategic actions linked to institutional reform, policy and strategic planning, professionalization of formal and informal operators, implementation of regulatory reforms related to public transport service delivery and strengthening the management of public transport operations.

Of component 3 which will include small and medium road works and drainage improvements, including interventions for traffic management, signage, parking and intersection improvements and expansion of intermodal terminals and parking lots, provision of integrated transport networks that have intermodal and interchange facilities at major transport nodal points, new routes that traverse areas occupied by the population, and all areas with high potential for passenger traffic generation, with these developments, there are socio-economic opportunities and challenges for the country in general, as well as various challenges for environmental and social protection, with this, the SESA presents the opportunity to assess and analyze these challenges, as well as the environmental and social risks and impacts of the various investments identified in the investment plan as a basis, among others, in the prioritization and selection of investments.

To this end, and in order to ensure that environmental and social standards are considered in the PMUMM it is necessary to conduct a Strategic Environmental and Social Assessment (SESA) to assess the potential impacts of PMUMM-related national policies and programmes, formulate alternatives and outline mitigation measures. SESA will make it possible in advance and in a transparent and participatory manner to address the environmental and social issues that require attention. Therefore, the MTC intends to contract a consulting firm to prepare the SESA of the PUMMM in order to respond to the WB's NAS.

OBJECTIVE

The objective of this SESA in the context of preparing strategic plans linked to institutional reform, policy, regulatory reforms related to the provision of public transport services and strengthening the management of public transport operations, are:

- Identify the positive and negative social and environmental impacts and risks associated with various strategic investment plans and policies;
- Assess the policy, legal and institutional framework and capacity to manage these issues;
- Propose a set of workable recommendations through which these issues, regulatory and institutional gaps can be addressed.

The phases of the SESA and the tasks of its components are described below.

MAIN CONSULTING ACTIVITIES

Elaboration of the Work Plan

- The first activity to be carried out by the consultant is to finalize the Work Plan previously prepared in preliminary form as part of the Technical Proposal during the selection phase. This document must:
- detail the methodology of each consulting activity;
- describe the specific steps and tasks that will enable the objectives and expected results to be achieved;
- confirm the members of the consultant team responsible for each activity, other members that will be involved and external persons and institutions that will be involved;
- identify probable constraints and obstacles that may arise during the development of the consultancy and propose preventive or mitigating measures; and (vi) also submit the detailed schedule of project activities and the deadlines for deliveries.

Primary data collection, and analysis

Review the project instruments, QGAS, QPR, PEPI and PCAS and other relevant documentation related to the Mozambican legal framework and urban transport projects submitted under the PMUMM. Gather preliminary information relevant to the scope of the SESA, including, but not limited to: master plan development plans and strategies, strategic plans and investment plans for urban transport development that may have environmental or social impacts (information to be provided by MTC, metropolitan agency, CMM); and the policy, legal, regulatory and institutional framework for the sector.

- Identify and map the key stakeholders in the public transport sector that should be consulted and analyze their interests, concerns, and incentives. The intention of the stakeholder analysis is to identify the key stakeholders in the sector, including residents, passengers, local communities, and vulnerable groups, and to formulate a work plan for consultation that will ensure that their interests, concerns and advice are taken into account in the SESA.
- Prepare a report covering the proposed scope of the SESA, the table of contents of the SESA report (including annexes), the timeline and methodology for carrying out the work and plans for stakeholder consultation.
- Conduct scoping workshops. The SESA is a participatory process that will engage with relevant stakeholders, both to develop understanding and ownership of the process and to gain valuable input, these meetings will involve stakeholders; including the urban development, transport, environment, natural resources, tourism, energy sectors, business associations, interested NGOs, regional and municipal government representatives, local community representatives.
- Prepare the final Scoping Report, incorporating the workshop outcomes, for review by MTC, Matola Maputo municipalities, Marracuene district and other relevant lead agencies and the World Bank.

Expected Products

- Work plan
- Inception Report

IDENTIFICATION OF ENVIRONMENTAL AND SOCIAL, SAFETY AND OCCUPATIONAL IMPACTS AND ISSUES, HEALTH RISKS AND PROBLEMS AND POSSIBLE MITIGATION MEASURES

- The consultant will identify, assess, and compile a list of environmental and social impacts / risks / problems, including climate change, associated with policies, programmes and plans for future urban transport investments in Maputo City, Matola and Marracuene, and occupational health and safety risks and issues relevant to the road sector and potentially affected parts of these urbanized areas. This requires the consultant to develop criteria for prioritizing environmental, social, safety and health issues in the context of greater Maputo for the proposed transport master plans;
- Identify environmental, social, health and safety priorities based on secondary data, case studies, environmental and social impact assessments, incident and accident reporting and transport sector performance in Mozambique, expert opinion and priority environmental, social, occupational health and safety concerns of stakeholders;
- Consider cumulative / synergistic / secondary impacts as well as individual development impacts of components of master plans and strategic and investment plans;
- Identify potential mitigation measures and monitoring requirements for each potential impact;
- Conduct assessments of environmental and social risks and impacts caused by the proposed strategic plans, regulatory framework, and investment plans, then develop mitigation measures for Maputo, Matola and Marracuene.

ANALYSIS AND ASSESSMENT OF VARIOUS ALTERNATIVES AND POSSIBLE MITIGATION MEASURES

- The consultant with input from the scope and identified adverse environmental and social impacts/risks, will identify alternatives to the proposed plans and strategies and propose mitigation measures where alternatives may not be feasible.
- The consultant will conduct analyses for the identified alternatives. The purpose of the analyses of these possible options is to inform the formulation of possible policies, plans and strategies by identifying opportunities to enhance benefits. This will also involve summarizing key challenges / gaps to the implementation of strategic plans, guidelines, regulatory frameworks, and investment plans, and discussing possible trade-offs.

DESCRIPTION OF REGULATORY AND INSTITUTIONAL STRUCTURE AND CAPACITY ASSESSMENT

- Compile and describe the environmental, social, health and safety aspects, legal, regulatory and institutional framework, and assess the existing capacity of relevant regulatory institutions.
- Prepare a compilation of relevant policies, laws, regulations, and guidelines, including national legislation and municipal by-laws.
- Identify the relevant institutions in the development of rapid mass public transport and closely related to the preparation of the proposed master plans and investment plans.
- Assess the adequacy of the framework, based on international standards and Mozambican experience in other sectors, and the capacity of public agencies at national and municipal levels, public transport sector, and non-governmental organizations at national and community levels to address the potential environmental and social impacts of master plans and investment plans.
- The consultant will conduct the assessment at two levels:
 - At the national level, it will focus on government sector institutions related to public transport, environment, social security, occupational safety and health.
 - For public agencies at regional or municipal level, the public transport industry and NGOs, the assessment will be based primarily on existing environmental and social impact assessments and case studies, and complemented by in-depth interviews with key individual stakeholders, and there will be focus group discussions with vulnerable stakeholders.
- Maintaining the focus of the evaluation on the effects of sector plans and regulatory development and on environmental, social, occupational health and safety issues, the following institutions and governance issues will be covered by the consultant:
 - Gap analysis of mandates, capacity, incentives and transparency in permitting, monitoring and enforcing environmental and occupational health and safety regulations in urban transport master plans and investments and proposed plans.
 - Review of sector expenditures and environmental institutions for environmental and social regulation and enforcement in the sector.
 - Capacity and transparency of central, municipal and local level institutions to resolve controversy between DUAT holders and other related landowners and/or users in the greater Maputo metropolitan area.
 - Organizational and institutional capacity of affected stakeholders (including local communities) and people vulnerable to associated activities development of proposed master plans and investment plans.
 - The consultant should conduct a series of consultations on the draft report through workshops.

FORMULATING RECOMMENDATIONS

- Identify necessary changes or additions to policies, legislation, regulations and guidelines, and the SESA will comprise a policy, legislative and regulatory matrix that will include recommendations and an action plan for implementation and monitoring. Develop a capacity building plan, including changes or additions to the existing institutional structure and institutional development, also formulated as a matrix of recommendations and an action plan. The plan will also include recommendations and actions to strengthen conflict resolution, especially between vulnerable groups/local communities and TCM).
- The SESA will include, as a planning tool, an Environmental and Social Management Framework. The consultant will develop a set of technical recommendations. These will consist of, but not be limited to, a stand-alone set of specific guidelines for development planning, EIA and impact management in the sector, including guidance on:
 - Identification of facilities and associated projects during the different phases of BRT and other public transport developments.
 - Identification and management of cumulative / synergistic / secondary impacts and effects;
 - Conduct alternative analyses (e.g., location, technology, management, optimization);
 - Screening projects for involuntary resettlement potential, screening for impacts on vulnerable groups and other local communities;
 - Develop actionable, actionable environmental and social management plans that can be operationalized (including quantitative indicators for objective measurement);
 - Any recommended additions to Mozambican environmental and social standards to fill gaps in the urban rail standards governing the sector,
 - Any recommended changes or updates to Mozambique's existing environmental and social standards governing the sector;
 - Identify the possible need for additional safeguards instruments to be prepared if required.
 - The consultant should apply international best practice, experience and judgement in identifying other appropriate technical deliverables.

Final Consultations, Review And Approval

- The consultant should combine the draft reports and key elements of the scoping report into a draft report for dissemination to stakeholders by the MTC;
- Present the draft report at three workshops in locations to be agreed with MTC; The main objective of the workshops is to obtain stakeholder comments on the SESA, MTC will facilitate the organization of the workshops. After the workshops, the consultant will revise the draft report based on the stakeholder inputs, document the consultations and their outcomes in the report and submit a draft report to MTC, with a copy to the World Bank;

- The consultant will prepare the final report, incorporating the revisions suggested by the MTC and the World Bank.
- The Consultant should participate in key follow-up discussions required to disseminate and explain SESA's findings and recommendations, in particular to the MTC, relevant agencies, CSOs and the World Bank.

Specific Issues To Be Addressed By SESA

The SESA should focus on the issues presented in this section in addition to the information and requirements presented in sections 2.1 to 2.6 above.

- ***Legal, regulatory and institutional reforms***

The SESA will provide information necessary for the development of the required policy reforms, legal and regulatory framework, impact and strategic sector assessments, and guidelines and procedures for the implementation of the recommended reforms for the key institutions involved in the urban transport sector. This contribution will take into consideration the analysis of the legal and regulatory work undertaken to date in the development of the MMMP, as well as the institutional and policy recommendations prepared for government in the context of this work. In addition, the SESA will assess and make recommendations for the coordination required between agencies for effective policy development and implementation.

The SESA will integrate and present the supporting information needed to build or improve the short and long-term capacity of key environmental, social, occupational health and safety actions in the development of proposed master plans and investment plans and EIA best practices.

SESA will conduct institutional analyses in which a functional diagnosis of the institutions is made, focusing on mandates, objectives and responsibilities, organizational management structures, processes, and procedures, as well as human, technical and financial capacities, considering the growth of urban passenger rail sector. These analyses will provide additional information on human and institutional capacity building for the coming years. The outcome of the SESA will include the necessary policies / plans / programs (PPP) for capacity building and training of staff and the equipment required for the agencies to operate effectively.

In summary, the SESA results should result in necessary input to master plans and investment plans, regulations, and organizations, to position institutions well to provide increased capacity for regulatory policy development and consistency in oversight of urban transportation (BRT) development through enhanced policies/plans/programs, evaluations/statements, data collection and analysis, information sharing and enhanced partnerships, and focused compliance assistance and enforcement.

- ***Stakeholder Involvement, Engagement and Consultation***

The consultation process will be guided by national laws and regulations that require public consultation for all development initiatives, i.e. policies, plans, programs and projects. These will also be guided by Environmental and Social Standard 10 - Stakeholder Engagement and Disclosure, the Borrower's consultations with groups and locations affected by the Project and

non-governmental organizations (NGOs) on environmental and social aspects of the Project takes their views into consideration. The borrower initiates such consultations as early as possible.

For high-risk projects, the borrower consults these groups at least twice: (a) immediately after the environmental screening and before the terms of reference for the Environmental Assessment (EA) are finalized; and (b) once a draft EA report is prepared. In addition, the borrower consults with these groups during project implementation, as needed, to address issues related to the EA that affect them.

The SESA will identify initial barriers to public engagement in Mozambique, consider measures to remove those barriers, deliver a plan, and implement it, for effective stakeholder engagement, including:

- Access to information by a large majority of the public
- Adequacy of the public's awareness of roles
- Adequacy of consultation where there is involvement, and
- Appropriateness of language use in reports and presentations to communities and the general public.

SESA will reach out to various national and local stakeholders or potentially affected by the development of the proposed master plans and investment plans for the sustainable suburban rail system for Maputo, Matola and Marracuene. The consultations will seek to improve understanding of stakeholder issues, identify key drivers and barriers, increase performance, and address the environmental and social implications of the MMMP project development. SESA will require adequate planning, methodology and resources, including the following initiatives for appropriate stakeholder engagement:

- Active involvement of experts and opinion leaders in the SESA process
- Use of appropriate / understandable / non-technical language
- Create awareness and encourage public participation
- Conduct on-site engagement of stakeholders and affected parties (communities), and if /when necessary, facilitate transport to a stakeholder meeting.

The consultant will describe the methodology based on the Project Stakeholder Plan and Engagement (PEPI). With the prevailing pandemic situation of Covid 19, public consultations and hearings should be conducted respecting the cumulative measures for prevention and control of COVID-19 contained in the Presidential Decree in force.

- ***Environmental And Social Standards For Contracts***

The SESA will identify existing environmental, social, occupational health and safety requirements that are included in the QGAS, QPR, PEPI and PCAS for MMMP contracts. The SESA will consider the environmental, social, occupational health and safety standards that need to be incorporated into the Urban Transport Development Contracts. SESA shall provide the necessary information and specific recommendations on the environmental, social, minimum occupational, health and safety requirements that the MTC should include in the development of strategic, master and development as well as regulatory plans.

- **Quality And Standard Of Environmental Impact Assessment (EIA) And Impact Statement**

OSESA will assess the overall quality of the Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) and Impact Statement in Mozambique by reviewing previous ESIA reports. The outcome of the SESA will provide information on deficiencies in EIAs and provide recommendations for improving EIAs.

- **Biodiversity And Sustainable Management of Living Natural Resources**

SESA will consider biodiversity and the policies, plans and programmes required to sustainably manage and mitigate impacts on biodiversity and ecosystem services throughout the development of master plans and investment plans. The ecosystem services valued by humans are often underpinned by biodiversity. Impacts on biodiversity may therefore adversely affect the delivery of ecosystem services. The main objectives of the PPP (Policies, Plans and Programmes) related to biodiversity are:

- To protect and conserve biodiversity.
- To maintain the benefits of systemic ecosystem services.
- Promote the sustainable management of living natural resources through the adoption of practices that integrate conservation needs and development priorities.

The SESA shall assess biodiversity and recognize that the protection and conservation of biodiversity, the maintenance of systemic ecosystem services and the sustainable management of living natural resources are fundamental to sustainable development. The assessment undertaken by the Borrower shall include the identification of potentially affected habitat types and consideration of the potential risks and impacts on the ecological function of the habitats. The assessment will cover any areas of potential importance for biodiversity that may be affected by the project, whether or not protected under national legislation.

- **Resettlement Policy Framework**

SESA will review current resettlement practices in other sectors in Mozambique, especially in the road sector in urban areas, their applicability to BRT and Urban Transport related infrastructure development and compliance with NAS5 (Land Acquisition, Land Use Restrictions and Involuntary Resettlement). As guided by this NAS 5 and learning from these international experiences and best practices, the consultant will provide recommendations for the development of the proposed master plans and investment plans and recommendations on involuntary resettlement.

The SESA will provide a comprehensive diagnosis of typical land acquisition and the urban rail sector leading to resettlement and / or restrictions on access to resources and livelihoods. The SESA will provide an adequate basis for policy development to mitigate potential social risks consistent with NAS5 on Land Acquisition, Land Use Restrictions and Involuntary Resettlement and international good practice.

- **Risks And Impacts Related to Climate Change**

The SESA will consider climate risks and impacts that can provide important information on vulnerabilities and risks faced by planned sector-specific activities. The use of screening tools will increase capacity to understand and integrate climate change factors into project planning, especially in the early stages of project preparation.

The SESA will generate recommendations with respect to a variety of adaptation measures. Here, it will be important to narrow down the selection of measures that are best suited to local conditions and generate the best development outcomes, as set out in NAS3.

- **Gender Considerations**

SESA will undertake a gender assessment to identify and analyze any potential gender inequalities, impacts and opportunities specific to the development of the proposed master and strategic plans including how men and women can differently derive benefits from the sector.

SESA will propose implementable and culturally appropriate actions to minimize gender-specific impacts while optimizing opportunities in the development of the proposed master and strategic plans.

- **Vulnerable Communities And Groups**

SESA will recognize that urban transport development often brings benefits to communities, including jobs, services and economic development opportunities. However, the development of master and strategic plans may also increase the potential for community (including vulnerable groups within the community) exposure to risks and impacts arising from project activities. SESA will consider Policies, Plans, and Programs to avoid or minimize risks and impacts to community health, safety, and security that may arise from project activities in accordance with NAS4.

DELIVERABLES AND TIMELINE

The proposed timeline for the development of the SESA is shown below. The SESA is expected to be developed over a period of 2.5 (75 days) months plus 1.5 months (45 days) for approval and acceptance by the WB and independent area of the WB.

Payment Modality

The payment schedule for the SESA drafting consultancy is as follows:

Deliverables (after customer approval and BM)	Percentage
1. Initial Report	10%
2. Preliminary report	30%
3. Consultation and Report	15%
4. Final Report + WB acceptance	25%
5. Final Report + acceptance by the independent area of the WB	20%

Relationship With the Client and Other Stakeholders

The consultancy will report to the Project Implementation Unit (PIU), Ministry of Transport and Communication.

QUALIFICATIONS OF THE FIRM AND KEY TEAM

A Consulting Firm is sought to undertake this SESA study for the MMMP. The firm must demonstrate experience and qualifications in environmental and social assessments of policies, plans, strategies, plans and programs for each specialist proposed to be part of the SESA study team. The company team will work closely with MTC, CMM, CM Matola, Marracuene district, metropolitan agency and the World Bank as well as other relevant stakeholders. The company shall include the following professionals/experts, with the minimum qualifications of the team members as follows:

- **Environmental Specialist / SESA Team Leader**
 - Specialist with higher qualifications in relevant fields (environmental sciences or environmental engineering)
 - A minimum of fifteen years' experience in developing, delivering or undertaking SESAs training and/or similar environmental and social assessments;
 - Experience in environment sector policies and regulations, must be very knowledgeable and familiar with environmental laws and regulations in Mozambique and experience with World Bank Environmental and Social Standards (ESS) and Environmental, Social, Health and Safety Guidelines.

- **Expert in social development**

- Expert with higher education in relevant fields (sociology or anthropology) with at least ten years of experience working in the application of environmental and/social assessment.
- Experience with conducting SESAs and/or Social Impact Analysis using participatory approaches.
- Must be very experienced and familiar with existing social policies and regulations in Mozambique (land acquisition, resettlement, compensation, gender related issues, inclusion of vulnerable groups, etc.) and proven experience in community development.

- **Transportation Engineer**

- Higher level in transport engineering
- At least ten years of proven operational experience dealing with the technical aspects of urban transport operations, infrastructure development and maintenance.

- **Occupational Health And Safety Professional**

- Eight years of experience working in occupational safety and health in Mozambique. Must be very knowledgeable and familiar with existing occupational safety and health policies and regulations in Mozambique.

- **Civil Society Professional / Community Engagement**

- Expert with at least five years of experience in public participation in Mozambique, including community and grassroots engagement and consultancy. Must be well informed and experienced with the similarities and differences for effective community consultation and participation among different ethnic groups. Must be familiar with existing policies and regulations regarding communication / consultation / stakeholder engagement and preferably with experience in formulating communication policies.

ANEXO XVIII: PLANO DE CONTINGÊNCIA DA COVID-19

INFORMAÇÃO FUNDAMENTAL A TRANSMITIR PARA OS COLABORADORES E PARCEIROS DURANTE OS FORMAÇÕES

O que é COVID-19?

A COVID-19 é uma doença provocada pelo coronavírus que foi identificado pela primeira vez em Dezembro de 2019.

Os casos iniciais da doença COVID-19 foram associados a um mercado de venda de animais vivos. O mercado foi encerrado a 1 de Janeiro de 2020, mas a doença foi progredindo desencadeando uma epidemia mundial ou pandemia.

O que é um coronavírus?

O coronavírus é um vírus que pode causar infecção no homem, em mamíferos e em aves. Até à data, conhecem-se oito coronavírus que infectam e podem causar doença no homem. Normalmente, estas infecções afectam o sistema respiratório, podendo ser semelhantes às constipações comuns ou evoluir para uma doença mais grave, como a pneumonia.

Como se pode transmitir o COVID-19?

A transmissão da COVID-19 pode ser:

- **Directa:** transmissão pessoa-a-pessoa por contacto próximo com pessoas infectadas pelo vírus. A transmissão ocorre principalmente através de gotículas (visíveis e invisíveis) que contêm vírus que são libertadas pelo nariz ou boca de pessoas infectadas, quando tosse ou espirram, e que podem atingir directamente a boca, nariz e olhos de quem estiver próximo.
- **Indirecta:** através do contacto com superfícies e objectos contaminados. As gotículas libertadas pelas pessoas infectadas podem depositar-se nos objectos ou superfícies que rodeiam a pessoa infectada e, desta forma, infectar outras pessoas quando tocam nestes objectos ou superfícies e depois tocam nos seus olhos, nariz ou boca. O vírus pode sobreviver em superfícies e objectos durante horas ou até dias, se estas superfícies não forem limpas e desinfetadas com frequência.

Lembre-se que pessoas idosas, e pessoas com outras doenças como pressão arterial alta (hipertensos), doenças cardiovasculares e diabetes têm maior risco de desenvolver doença de forma grave comparativamente às outras pessoas.

Qual é o período de incubação?

- O período de incubação (tempo desde a exposição ao vírus até ao aparecimento de sintomas) é de 2 a 14 dias.

Quais são os sintomas da pessoa infectada?

- Febre acima de 38 °C.
- Tosse seca.
- Cansaço e dores musculares
- Dor da garganta
- Dificuldade para respirar (dor no peito).
- Sintomas iguais a constipação comum (mal-estar geral, dor de cabeça, náuseas, dores musculares, diarreia, não sentir o cheiro e sabor da comida, entre outros sintomas).
- Recentemente, foi também verificada a perda do olfacto e em alguns casos a perda do paladar.

Lembre-se que há pessoas assintomáticas padecendo de COVID-19, o que significa que existem pessoas infectadas que não apresentam os sintomas, mas podem transmitir o vírus a outros.

Como se prevenir?

- Uso obrigatório de máscara (tapando de forma correcta a boca e o nariz) quando em contacto com outras pessoas ou em ambientes de uso partilhado. A indicação da obrigatoriedade deve estar visível através de cartazes.
- Desinfecção frequente das mãos, particularmente após o toque de superfícies de uso comum. A entidade empregadora deve fornecer locais para lavagem nas instalações (para trabalhadores e visitantes). Se o sabão e a água corrente não estiverem imediatamente disponíveis, fornecer um desinfectante a base de álcool (70% de álcool).
- Uso da etiqueta da tosse (medidas para reduzir a propagação de doenças respiratórias) - cobrir a boca e nariz com o cotovelo flexionado ao tossir ou espirrar.
- Não ter contacto físico (apertos de mão, abraços e beijos). O toque por cotovelo e pernas também é desaconselhado (a tosse é feita para o cotovelo de acordo com o ponto acima).
- Promover formas de cumprimentar sem o contacto físico (ex. vénia).
- Manter o distanciamento de segurança (mínimo de 1,5 metros).
- Não tocar na face da cara (olhos, nariz e boca) com as mãos não higienizadas.
- Respeitar e cumprir com os procedimentos das instalações sobre mitigação da COVID-19.
- Evitar aglomerados no mesmo espaço físico (refeitório/copa, sala de reuniões, escritório, etc), principalmente em situações que requeiram remoção da máscara (ex, beber água, alimentação).
- Sempre que manusear equipamentos/objectos de uso comum associados a alimentação (máquina de café, dispensadores de água, açucareiros, etc), garantir a

lavagem/desinfecção das mãos antes e após o uso. Na impossibilidade de desinfecção manuseie com um guardanapo novo.

- Evitar partilhar objectos de uso individual (celular, computadores pessoais, esferográficas, etc).
- Evitar permutabilidade (sempre que possível sentar-se no mesmo lugar todos os dias, evitando trocar de cadeiras ou secretárias) e garantir a desinfecção do local antes da jornada de trabalho/formação.
- Colaboradores que se sintam com sintomas de COVID-19 antes da ida ao trabalho ou participar de qualquer outra actividade devem reportar imediatamente ao Oficial de HSE/Social/ambiental ou a CIGCOVID-19 e seguir os requisitos de controlo e vigilância de casos suspeitos e confirmados (descrito na Secção 3.3 do Plano de COVID-19).
- Os colaboradores que tenham um membro da família em casa infectado pela COVID-19, devem notificar o seu supervisor, ainda que este trabalhador não tenha sintomas.
- Todos (trabalhadores e convidados) que sejam positivos para COVID-19 devem permanecer em casa, e não comparecer a nenhuma sessão trabalho ou formação.

Lembre-se que a ausência ao trabalho deve ser devidamente comunicada e justificada. A doenças são atestadas e o isolamento profilático deve ser certificado pelas autoridades de saúde.

O que se pode fazer quando a pessoa fica infectada com COVID-19?

- Se a pessoa tiver febre e tosse seca recomende ou telefone para “Alô Vida”. Se a pessoa tiver dificuldades em respirar telefona para a “linha de saúde para consulta médica” (contactos disponíveis no Apêndice B) ou consulta a unidade sanitária mais próxima.
- Evitar tocar todos os objectos usados pela pessoa infectada.

CONTACTOS E REFERÊNCIAS

Contactos Relevantes Do Projecto

SECTOR/RESPONSÁVEL	CONTACTO E PESSOA RELEVANTE
Unidade sanitária de referência	por preencher pelo empreiteiro...
Comissão Institucional de Gestão de COVID-19 (CIGCOVID-19)	
Supervisor	
Oficial de SSO	

Fiscal Residente	
Director da Obra	
Mecanismo de Diálogo e Reclamações	

Contactos Relevantes do Ministério da Saúde

- Unidade sanitária de referência - por preencher pelo empreiteiro.
- Alô Vida - linhas grátis para dúvidas sobre saúde (COVID-19, Tuberculose, HIV-SIDA, etc).
 - Tmcel - 82149 ou 1490
 - Vodacom - 84146
 - Movitel - 1490
 - Email: covid19@ins.gov.mz
 - www.covid19.ins.gov.mz
- Linha de saúde para consulta médica - 110 (grátis para todas redes de telefonia)
- PENSA - *660# (plataforma educativa de informação sobre a saúde)
- FICA ATENTO - +258 84 331 8727 (WhatsApp de serviço de suporte oficial COVID-19 de Moçambique, que fornece informações actualizadas sobre o COVID-19).
- Auto-avaliação de Risco COVID 19 - <https://riscocovid19.misau.gov.mz/>
- Manuais e Material Educativo sobre COVID-19/MISAU - <https://www.misau.gov.mz/index.php/manuais-e-material-educativo>
- Manuais e Guiões sobre COVID-19/INS - <https://covid19.ins.gov.mz/documentos-empdf/manuais-e-guiões/>
- Biblioteca virtual em saúde - <http://mocambique.eportuguese.org/>

QUADRO LEGAL REGULAMENTAR

Em Moçambique, após o anúncio do primeiro caso confirmado da COVID-19 a 22 de Março de 2020, foram estabelecidos vários regulamentos para prevenir e minimizar a contaminação e a propagação da COVID-19, a destacar:

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei n.º 1/2020, de 31 de Março	Ratifica a Declaração do Estado de Emergência, constante no Decreto Presidencial nº 11/2020, de 30 de Março.
Decreto n.º 11/2020, de 30 de Março	Declara o estado de Emergência, por razões de calamidade pública, em todo o território nacional.
Decreto n.º 26/2020, de 8 de Maio	Estabelece as medidas de execução administrativa para a prevenção e contenção da propagação da pandemia COVID-19, a vigorar durante o Estado de Emergência.
Decreto n.º 79/2020, de 4 de Setembro	Declara a Situação de Calamidade Pública e Activa o Alerta Vermelho
Decreto n.º 110/2020, de 18 de Dezembro	Estabelece as medidas para contenção da propagação da pandemia COVID-19, enquanto vigorar a Situação de Calamidade Pública.
Decreto n.º 1/2021, de 13 de Janeiro	Revê as medidas para a contenção da propagação da pandemia da COVID-19, enquanto durar a Situação de Calamidade Pública, e revoga o Decreto n.º 110/2020, de 18 de Dezembro.
Decreto n.º 2/2021, de 4 de Fevereiro	Revê as medidas para a contenção da propagação da pandemia da COVID-19, enquanto durar a Situação de Calamidade Pública, e revoga o Decreto n.º 1/2021, de 13 de Janeiro.
Decreto n.º 7/2021, de 5 de Março	Revê as medidas para a contenção da propagação da pandemia da COVID-19, enquanto durar a Situação de Calamidade Pública, aprovadas pelo Decreto n.º 2/2021, de 4 de Fevereiro.
Procedimentos de Prevenção Controle e Vigilância da COVID-19 no local de Trabalho.	Indica os procedimentos de prevenção, controlo e vigilância da COVID – 19 no local de trabalho.

ANEXO XIX: ORIENTAÇÕES GERAIS PARA USO DE PESSOAL DE SEGURANÇA NO PROJECTO

Contextualização

O MTC deve assegurar que as empresas contratadas para prestar serviços de segurança e segurança pública e municipal no local atuem com uma conduta apropriada. Para o efeito, os acordos contratuais devem fornecer instruções claras acerca das circunstâncias limitadas em que a força pode ser usada para proteger a propriedade pessoal do Projecto.

O MTC deve estabelecer a ligação entre o pessoal de segurança e as relações com a comunidade, para garantir que o uso da segurança (quando necessário) não crie tensão nos Bairros e com os munícipes. As etapas importantes para garantir o uso seguro do pessoal de segurança incluem: (i) avaliação do risco para os munícipes nos Bairros, incluindo mulheres e grupos vulneráveis que podem ser mais suscetíveis, gestão e mitigação desse risco, gestão dos trabalhadores e empresas terceirizadas, envolvimento direto com trabalhadores de segurança, uso de respostas proporcionais (uso da força apenas para defender) e investigação imediata e resposta a quaisquer alegações sobre intervenções da segurança, treinamento específico sobre normas e práticas de direitos humanos ao pessoal de segurança sobre Democracia, direitos humanos e governança, consulta e o envolvimento dos munícipes para avaliar os riscos que podem estar envolvidos na contratação de pessoal de segurança.

Avaliação do Risco

O MTC fará uma avaliação de risco logo que a necessidade de segurança for definida. O MTC avaliará os riscos dos contratos e acordos de segurança para aqueles que estejam dentro e fora do local do Projecto. O nível de esforço necessário deve ser proporcional ao ambiente de ameaças em que o Projecto opera, variando de uma triagem relativamente simples de riscos até a realização de uma avaliação de Riscos de Segurança mais formal e abrangente que pode precisar considerar, mais a fundo, aspectos políticos, socioeconómicos, militares e outros, a aceitabilidade dos projectos do município em curso, decisões sobre o âmbito apropriado dos acordos de segurança do Projecto são orientadas por uma avaliação de:

- Riscos potenciais da equipe e da propriedade do Projecto, que talvez possam requerer uma resposta relativa a segurança.
- Respostas apropriadas aos riscos de segurança identificados.
- Impactos potenciais de um incidente de segurança no Projecto, comunidades locais e outras partes.
- Qual seria a gravidade desses impactos sobre a empresa.
- Riscos dos acordos de segurança.
- Medidas potenciais de mitigação.

Gestão do Pessoal – Segurança Privada

As empresas contratadas, sejam trabalhadores internos ou provedores de segurança contratados a praticarem no País, algum tipo de segurança privada. Embora a segurança

privada possa variar em termos de forma e tarefas, o objetivo de sua presença deve ser a proteção das pessoas e da propriedade, assim como a redução dos riscos. Decisões acerca do tipo, quantidade, responsabilidades e de arma, ou não, a força de segurança privada deve advir de uma avaliação dos riscos de segurança e respostas apropriadas. As 10 principais questões a levar em consideração ao contratar a segurança são:

- **Acordo Contratual** - A gestão do relacionamento do MTC, com a segurança privada deve ser feita por meio de um processo formal. Para o pessoal de segurança que funcionário do projecto, isso deve ser feito por meio do contrato de trabalho e políticas e procedimentos internos da empresa. Para provedores de segurança privada externos — como com qualquer outro contratado — o projecto deve explicitar as suas expectativas de desempenho na forma de um contrato detalhado, assegurando as políticas e procedimentos do provedor sejam adequados, incluindo os padrões de desempenho para as tarefas de segurança e expectativas de conduta.
- **Supervisão** - a terceirização da segurança para provedores contratados não terceiriza a responsabilidade do projecto pela gestão da segurança privada. O projecto deve supervisionar e assegurar que comportamentos adequados e acordados sobre a segurança das pessoas e bens sejam respeitados.
- **Verificação e Procedimentos de Contratação** - A NAS4 estabelece que o mutuário “(i) realizar consultas razoáveis para assegurar que os trabalhadores diretos ou contratados pelo Mutuário para prestar serviços de segurança não estão implicados em abusos no passado; (ii) dar formação adequada (ou determinar que estão devidamente capacitados) no uso da força (e, no caso aplicável, armas de fogo) e na conduta adequada em relação aos trabalhadores e comunidades afetadas; e (iii) exigira que atuem de acordo com a legislação aplicável e em conformidade com os requisitos estabelecidos no PCAS”. Este processo pode incluir, por exemplo, indagações sobre a reputação do provedor de segurança junto a outras empresas, representantes de governos estrangeiros, missões das Nações Unidas, Cruz Vermelha Internacional e Crescente Vermelho, além de outras entidades.
- **Código de Conduta** - O mutuário deve exigir uma conduta apropriada do pessoal de segurança que contratam ou com quem trabalham. O MTC deve ter uma política clara referente ao Código de Conduta, e o pessoal de segurança deve receber **instruções** claras sobre os objetivos de seu trabalho e ações permitidas com base na boa prática internacional e na legislação nacional aplicável.
- **Princípios do Uso da Força** – “O Mutuário não sancionar o uso da força por parte de trabalhadores diretos ou contratados durante a prestação de serviços de segurança, exceto quando esse uso da força seja utilizado para fins de prevenção e defesa, proporcionais à natureza e extensão da ameaça. Os guardas de segurança privada devem operar sob amparo de uma política específica sobre o uso da força, que deve constar no contrato e/ou no âmbito de trabalho do agente (para pessoal de segurança empregado diretamente) ou enumerada como um conjunto de protocolos em separado e/ou incluída no âmbito do Plano de Gestão de Segurança e nas políticas dos provedores de segurança privada (para o pessoal de segurança contratado). Os guardas devem saber claramente como responder e como usar os instrumentos disponíveis (por exemplo, armas ou outras medidas de segurança) de forma apropriada, diante de uma ameaça. O uso apropriado da força deve constar do programa de treinamento de segurança, e todo uso de força física deve ser reportado e avaliado pelo mutuário.

- **Treinamento** – O projecto deve utilizar apenas profissionais de segurança que estejam e continuem a estar devidamente treinados. Em particular, os guardas devem receber treinamento quanto ao uso da força (incluindo armas menos letais e, se aplicável, armas de fogo) e também quanto a conduta apropriada (geralmente voltada para reforçar o bom relacionamento do com comunidade) diante de trabalhadores e comunidades afetadas.
- **Equipamento** - todos os guardas de segurança devem receber equipamentos adequados para cumprir com suas responsabilidades. Os equipamentos em geral incluem uniformes com identificação apropriada, radio e outros dispositivos de comunicação, além de outros equipamentos considerados necessários pela Avaliação de Riscos de Segurança e exigidos pelo Plano de Gestão de Segurança.
- **A Decisão de Arma** - Em geral, os guardas somente devem ser armados quando a avaliação de riscos de segurança demonstrar a existência de uma ameaça que somente pode ser enfrentada por guardas armados, equipados assim para proteger a vida humana e deverão ser de acordo com a legislação nacional aplicável.
- **Relatório e Investigação de Incidentes** - O MTC analisará todas as alegações de actos ilegais ou abusivos por parte da equipa de segurança, tomara as medidas (ou delegara tal procedimento as partes pertinentes) para evitar a recorrência e, quando necessário, comunicara os actos ilegais ou abusivos as autoridades competentes. Constitui boa pratica: 1) recebera relatórios e reclamações relacionadas com segurança; 2) reunira e documentara informações relevantes 3) avaliara as informações disponíveis; 4) proteger aa identidade das supostas vítimas e dos que reportam o incidente; e 5) reportara os actos ilegais as autoridades estatais.
- **Monitoria** - uma boa pratica para as empresas monitorara de forma continua, como parte de suas responsabilidades de supervisão, o desempenho no local dos provedores de segurança contratados, para assegurar uma conduta profissional e apropriada. Essa monitoria pode incluir a revisão de políticas e materiais, a realização de auditorias periódicas, a assistência ou apoio potencial ao treinamento e a consideração de quaisquer denuncias de atos ilegais ou abusivos pelo pessoal de segurança (Pessoal de Segurança”). Dialogar com os empregados ou membros da comunidade que tem contato regular com os funcionários de segurança também pode gerar informações valiosas. aconselhável que as empresas considerem incluir sanções nos contratos com provedores de segurança (como a retenção de pagamentos ou cancelamento do contrato) a fim de manter sua influência quando estes não cumprirem as expectativas de desempenho.

Gestão do Relacionamento com a Segurança Pública

O MTC deve assegurar que a força de segurança não exerça as suas funções de forma abusiva, entretanto a interação com a Polícia da República de Moçambique (PRM) pode ser um desafio para o projecto, tendo em vista que estas não exercem controlo sobre as decisões, nem sobre o comportamento do pessoal da PRM e podem ter influência limitada nesse sentido, mesmo assim, aos olhos da comunidade local e de outras partes interessadas, o projecto pode parecer associadas com as ações das forcas da PRM. Assim sendo nas situações em que estas duas forcas de segurança respondam a incidentes relacionados ao Projecto. No mínimo, o projecto será encorajado a avaliação dos riscos impostos pelas forcas de segurança publica e procurar oportunidades de trabalhar com elas para tentar reduzir esses riscos.

Plano de Gestão de Segurança

O Plano de Gestão de Segurança um instrumento padrão importante do sector que descreve como será a gestão e provisão de segurança, e que recursos serão necessários. Ele também deve considerar os riscos e impactos para a comunidade impostos pelos esquemas de segurança do projecto e incluir disposições e medidas de mitigação para abordá-los. O Plano de Gestão de Segurança deve estar vinculado a Avaliação de Riscos de Segurança e responder aos riscos identificados, proporcionando orientação, organização, integração e continuidade para o programa de segurança e proteção de ativos da empresa. O MTC deve elaborar o Plano de Gestão de Segurança, documento de orientação abrangente que contem todos os outros procedimentos e protocolos relacionados com segurança.

Avaliação de Denúncias ou Incidentes Relacionados com o Pessoal de Segurança

A boa pratica e faz parte de uma gestão de risco solida que os subprojectos tenham políticas e procedimentos claros para lidar com denúncias e incidentes relacionados com segurança. Neste projecto o Mecanismo de Diálogos e Reclamações (MDR) apresentado neste QGAS será utilizado para apresentação de reclamações e sua resolução. Toda denuncia ou incidente relacionado com a segurança deve ser documentado e então avaliado com o objetivo de determinar se as políticas e procedimentos da empresa foram cumpridos e se medidas corretivas ou preventivas são necessárias. O nível de profundidade e detalhe da investigação refletir a gravidade e credibilidade da denuncia ou do incidente. Actos ilegais ou abusivos devem ser reportados as autoridades competentes, aconselhando-se ao Projecto para monitorar ativamente o status de toda investigação em andamento realizada pelas autoridades publicas. Incentiva-se também ao Projecto informar o resultado aos reclamantes ou outras partes pertinentes usando o MDR existente do projecto, tendo em mente as disposições referentes as confidencialidades e as necessidades de proteger as vítimas.

ANEXO XX: TDR PARA AVALIAÇÃO DE IMPACTO CUMULATIVO

O presente Termos de Referência foi preparado, no âmbito da necessidade da avaliação dos potenciais impactos cumulativos que podem ser gerados na área de intervenção do projecto (PMUAMM). Os impactos cumulativos resultam de uma série de atividades individuais de pequena escala que, por si só, têm impactos mínimos, mas ao longo do tempo e em combinação geram um impacto significativo. Por exemplo:

- Declínio nos níveis ou qualidade das águas subterrâneas devido à captação de águas de fontes naturais limitadas ou poços e a introdução de vários outros subprojetos de pequena escala que afetam o potencial hídrico disponível na área;
- Resíduos e lixões sobrecarregados ou ilegais devido à disposição inadequada de quantidades crescentes de materiais residuais; e
- Atração de populações migrantes para comunidades que introduziram com sucesso uma infraestrutura social melhorada (como escolas, unidades de saúde ou fontes de água) resultando em esgotamento de recursos (por exemplo, suprimentos, água), etc.

O TdR deve descrever as medidas, métodos e ações propostas para facilitar AIC. Abaixo estão os elementos importantes que constituem um AIC:

- Descrição do subprojeto: A natureza da escala e o tipo de subprojetos implementados no âmbito dos programas propostos são resumidos.
- Descrição da área de implementação do subprojeto: O cenário biofísico e socioambiental da área específica de implementação do subprojeto está resumido
- Impactos: Os impactos ambientais e sociais adversos previstos (e quaisquer incertezas sobre seus efeitos) para os quais a mitigação é necessária devem ser identificados e resumidos.
- Descrição das Medidas de Mitigação: Cada medida deve ser brevemente descrita em relação ao(s) impacto(s) e condições sob as quais é requerida. Estes devem ser acompanhados e/ou referenciados a projetos, atividades de desenvolvimento, procedimentos operacionais e responsabilidades de implementação.
- Descrição do programa de monitoramento: O AIC identifica os objetivos de monitoramento

OBJETIVOS

Os objetivos da avaliação de impacto cumulativo são os seguintes:

- Avaliar os impactos cumulativos do projecto com as melhores práticas de avaliação ambiental e as Políticas do BM.
- Determinar a significância dos impactos cumulativos identificados.
- Preparar ações de gestão a serem implementadas pelo proponente e outros terceiros
- partes para minimizar os impactos cumulativos.

METODOLOGIA

A metodologia para a Avaliação de Impacto Cumulativo (CIA) é a seguinte:

- Seleção de componentes ambientais valorizados (VECs ou VCs): com base no dois EIAs, cinco VECs foram selecionados para avaliar os impactos cumulativos do transporte projetos. Estes eram qualidade do ar, qualidade da água de superfície, hidrologia, valores de propriedade nas estações de metrô e atividade econômica. A consideração da tendência no status de cada um dos cinco VECs considerou três cenários; nenhuma mudança (nulo), tendência de declínio (negativo), tendência crescente (positivo).
- Seleção de projetos: devido às complicações de um ambiente urbano, a disponibilidade de dados sobre uso da terra, cadastro e propriedades, decidiu-se limitar a CIA a uma avaliação apenas dos impactos cumulativos de projetos de transporte rodoviário.
- Avalie os impactos cumulativos em cada VEC: os impactos cumulativos foram avaliados em cada um dos cinco VECs, onde foram avaliados em várias categorias considerando os seguintes critérios: balanço de impacto, extensão espacial, contexto temporal, magnitude, probabilidade e nível de confiança.
- Determinar a significância dos impactos cumulativos. Os significados de impactos cumulativos foram avaliados qualitativamente em cinco categorias: nulo, positivo (+), altamente positivo (++) , negativo (-) e altamente negativo (- -).
- Desenvolver ações de gestão específicas. Ações de gestão colaborativa foram desenvolvidos para minimizar os impactos cumulativos em cada VC selecionada.

IDENTIFICAÇÃO DE IMPACTOS POTENCIAIS DA ATIVIDADE DO PROGRAMA

A Identifique todos os impactos significativos potenciais que a atividade do programa possa gerar. Avalie os impactos das mudanças provocadas pela atividade do programa nas condições ambientais da linha de base, conforme descrito na Tarefa B. A análise deve abordar os impactos positivos e negativos da atividade do programa. Sempre que possível, descreva os impactos quantitativamente, em termos de custos e benefícios ambientais e sociais.

Tabela 1: Critérios e classificações usados para avaliar a significância dos impactos cumulativos

CRITÉRIO	PONTOS	CLASSES	DEFINIÇÃO
NATUREZA	ND	Positivo	Uma mudança ambiental benéfica
	ND	Negativo	Uma mudança ambiental adversa
PROBABILIDADE (probabilidade de ocorrência do impacto)	1	Improvável	A chance de o impacto ocorrer é extremamente baixa (menos de 20% chance de ocorrência)
	2	Bastante improvável	A chance de o impacto ocorrer é moderadamente baixa (entre 20% a 40% de chance de ocorrência).
	3	Possível	O impacto pode ocorrer (entre 40% a 60% de chance de ocorrência).
	4	Provável	O impacto provavelmente ocorrerá (entre 60% a 80% de chance de ocorrência).
	5	Definido	O impacto certamente ocorrerá (maior que 80% de chance de ocorrência).
GRAVIDADE (O grau de perturbação)	1	Muito baixo	O impacto afeta a qualidade, uso e integridade do sistema / componente em um caminho quase imperceptível.
	2	Baixo	O impacto altera a qualidade, uso e integridade do sistema / componente, mas sistema / componente ainda continua a funcionar de uma forma ligeiramente modificada e mantém a integridade original (nenhum / impacto limitado na integridade).
	3	Moderado	O impacto altera a qualidade, uso e integridade do sistema / componente, mas sistema / componente ainda continua a funcionar em uma modificação moderada forma e mantém a integridade geral.
	4	Alto	O impacto afeta a viabilidade contínua do sistema / componente e a qualidade, uso, integridade e funcionalidade do sistema ou componente é gravemente prejudicada e pode cessar

CRITÉRIO	PONTOS	CLASSES	DEFINIÇÃO
			temporariamente. Altos custos de reabilitação e remediação.
	5	Muito alto	O impacto afeta a viabilidade contínua do sistema / componente e a qualidade, uso, integridade e funcionalidade do sistema ou componente cessa permanentemente e é irreversivelmente prejudicado (colapso do sistema). Reabilitação e remediação muitas vezes impossíveis. Se possível, reabilitação e remediação muitas vezes inviável devido aos custos extremamente altos de reabilitação e remediação.
EXTENSÃO (a influência espacial dos efeitos produzidos pelo impacto)	1	Área do projecto	Efeitos de um impacto experimentado dentro ou nas proximidades (100m) de um do projecto . No entanto, o tamanho do site deve ser levado em Local) conta. Um site realmente grande pode ter que ser avaliado de acordo com a categoria 2 abaixo.
	2	Em torno da	Efeitos de um impacto experimentado fora do local do projecto , mas dentro de um Área Raio de 2km do local.
	3	Local	Efeitos de um impacto experimentado dentro da área local (por exemplo, entre um Raio de 2km a 50km do local).
	4	Regional	Efeitos de um impacto experimentado na região local (por exemplo, entre um Raio de 50km a 200km do local).
	5	Nacional	Efeitos de um impacto experimentado em uma grande área geográfica, além de um raio de 200km do local.
DURAÇÃO (Período em que se espera que o impacto ocorra)	1	Curto prazo	O impacto e seus efeitos irão desaparecer com a mitigação ou serão mitigados por meio de processo natural em um período mais curto que a fase de construção (0 - 1 ano), ou o impacto e seus efeitos durarão pelo período de

CRITÉRIO	PONTOS	CLASSES	DEFINIÇÃO
			um período de construção relativamente curto e um limitado tempo de recuperação após a construção, a partir daí será totalmente negado (0 - 2 anos).
	2	Médio-curto	O impacto e seus efeitos continuarão ou durarão pelo período de um período de construção relativamente longo e / ou um tempo de recuperação limitado após este período de construção, a partir daí será totalmente negado (2 – 5 anos).
	3	Médio-Longo Prazo	O impacto e seus efeitos continuarão ou durarão algum tempo após de construção, mas será mitigada pela ação humana directa ou por processos naturais posteriores (5 - 15 anos)
	4	Longo prazo	O impacto e seus efeitos continuarão ou durarão por toda a operação vida do desenvolvimento, mas será mitigada pela ação humana directa ou por processos naturais posteriores (15 - 50 anos).
	5	Permanente	A única classe de impacto que será não transitória. Mitigação por homem ou processo natural não ocorrerá de tal forma ou em tal período de tempo que o impacto pode ser considerado transitório (indefinido).
MAGNITUDE (nível de alteração nas funções sociais ou naturais)	< 6	Insignificante	Não é sério: as mudanças são quase impercetíveis.
	6 - 12	Baixo	Aceitável, mas indesejável.
	13 - 17	Moderado	Muito sério
	> 17	Alto	Totalmente inaceitável.

CONCLUSÕES DA AVALIAÇÃO

O primeiro passo na avaliação de impacto cumulativo deve consistir na preparação do modelo mental das relações entre os componentes valiosos do ecossistema e os vários impulsionadores ou forças influenciando afetando-os. Assim sendo, no processo de avaliação dos impactos cumulativos, deve-se considerar o seguinte:

- Valor do Imóvel
- Actividade Económica
- Qualidade do Ar
- Qualidade da Água
- Hidrologia

RESUMO DOS IMPACTOS CUMULATIVOS E RECOMENDAÇÕES DE GESTÃO