



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

PROJECTO DE MOBILIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO (P175322)

QUADRO DE POLÍTICA DE REASSENTAMENTO (QPR)

Março de 2022

TERMOS E DEFINIÇÕES

Censo significa qualquer inquérito de campo realizado para identificar e determinar o número de Pessoas Afectadas pelo Projecto (PAPs) e os seus activos, identificando o seu perfil socioeconómico e imobiliário; de acordo com os procedimentos que satisfaçam a legislação nacional e as normas ambientais e sociais do Grupo do Banco Mundial (GBM). O censo deve ser complementado por informações adicionais recolhidas durante as consultas com as comunidades afectadas e os líderes locais.

Compensação é o pagamento em dinheiro e empregos, casas, em espécie, terra e medidas de conservação, ou outros activos dados em compensação pela aquisição de terra, incluindo activos fixos, em parte ou no seu todo, dependendo do contexto, da natureza do direito ou do uso ou ocupação, do tipo de perdas e da finalidade do reassentamento ou do deslocamento económico.

Data-Limite é a data do início do censo das PAPs dentro dos limites da área do projecto. Esta é a data na qual ou para além da qual qualquer pessoa cuja terra esteja ocupada para uso do projecto, não será elegível para compensação. Para que as acções subsequentes sejam válidas a data deve ser anunciada amplamente como tal e tempo suficiente deve ser dado às PAPs. As PAPs e seus activos fixos devem ser registados e catalogados e devem ser implementadas medidas contínuas de comunicação e controlo de incrustação da área do projecto.

Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS) é um instrumento de salvaguarda que estabelece procedimentos e directrizes para as medidas de mitigação, adaptação, monitorização e governação a serem consideradas e implementadas durante as fases de concepção, construção e funcionamento do Projecto, bem como para fornecer orientação sobre como o projecto deverá desenvolver os Planos de Gestão Ambiental e Social (PGAS). Para o PMUAMM, o QGAS foi preparado como um documento em separado a ser usado em conjunto com o presente QPR.

Mecanismos de Diálogo de Reclamações (MDR), significa todos os processos e ferramentas que servem para direccionar o conflito para um mecanismo institucionalizado de resolução pacífica de reclamações, conflitos e outros diferendos. Os MDR facilitam a comunicação entre as pessoas afectadas e os gestores (gestores de projectos, autoridades locais, governo, etc.) em relação às questões que surgem e permitem que as pessoas afectadas apresentem reclamações com dignidade, sabendo que existe um sistema de apelo que leva a uma tomada de decisão imparcial. Uma descrição detalhada sobre o processo MDR consta no capítulo 14 deste QPR. Embora a legislação existente forneça mecanismos de reclamação por meio do sistema de justiça formal, a prática mostra que isso geralmente resulta em um processo caro e moroso. A fim de evitar essas restrições, mas não as excluir como último recurso, o PMUAMM fornecerá mecanismos de reclamação seguindo as estratégias já utilizadas em contextos de projectos similares no passado, baseado num estágio de dois níveis: (i) objecções, e (ii) consenso, negociação e resolução de conflitos.

Reassentamento involuntário significa a tomada involuntária de terra, resultando em impactos económicos e sociais directos ou indirectos, podendo ser em forma de deslocamento físico e/ou económico causados por:

- Perda de benefícios pelo uso dessas terras;
- Realocação ou perda de abrigo;

- Perda de activos ou acesso aos activos; ou
- Perda de fontes de renda ou de meios de sobrevivência, independentemente de a pessoa afectada pelo projecto ter ou não se mudado de uma área para outra.

Terra refere-se a terrenos agrários e/ou não agrários e quaisquer infra-estruturas erguidas sobre estes, temporárias ou permanentes, e que possam ser necessários para o Projecto.

Aquisição de terras significa a obtenção ou alienação de terrenos, edifícios ou outros activos para os fins do Projecto.

Pessoas Afectadas pelo Projecto (PAPs) significa as pessoas que, como resultado da intervenção do Projecto venham a sofrer perda de terras com deslocação involuntária ou não, interrupção de actividades produtivas, perda de activos de qualquer natureza – plantio, impactos adversos económicos e/ou sociais, independentemente de as Pessoas Afectadas pelo Projecto serem deslocadas fisicamente ou não. PAPs podem incluir ocupantes/usuários informais de terra que não possuem direitos formais e/ou legais. Essas pessoas podem ter:

- Padrão de vida afectado negativamente, se a Pessoa afectada pelo projecto dever ou não se mudar para outro local;
- Direito, título, interesse em qualquer casa, terreno (incluindo infra-estruturas, terrenos agrícolas e pastagens) ou qualquer outro activo fixo ou móvel adquirido ou possuído, de forma temporária ou permanente, adversamente afectado;
- Acesso a activos produtivos ou aos recursos naturais afectados de forma adversa, temporária ou permanente; ou
- Actividades, ocupação, trabalho ou local de residência ou habitat negativamente afectados.

Custo de Substituição significa um montante suficiente para cobrir o custo total de reposição de activos perdidos e custos de transacção relacionados. O custo deve basear-se nos valores do mercado (valor comercial), tendo em conta a legislação moçambicana para transacção de propriedade. Em termos de terra, isso pode ser categorizado da seguinte forma:

- Custo de reposição para terrenos agrários** significa valor no mercado na fase pré-projecto ou pré-deslocamento, dependendo do que for maior, do terreno de igual potencial produtivo ou uso, localizado nas proximidades da terra afectada, mais os custos de: (i) preparar a terra para níveis semelhantes aos da terra afectada; e (ii) qualquer registo, transferência de impostos e outras taxas associadas;
- Custo de substituição para casas e outras estruturas** significa o custo de mercado predominante das estruturas de substituição afectadas que sejam de qualidade igual ou melhor do que as das estruturas afectadas, numa área. Esses custos incluem: (i) compra de materiais de construção; (ii) transporte de materiais de construção para o local das obras; (iii) quaisquer honorários de mão-de-obra e taxas dos empreiteiros; (iv) quaisquer custos de registo de activos; e (v) valor no mercado na fase pré-projecto ou pré-deslocamento, dependendo do que for maior, da terra de igual tamanho e vantagem de localização numa área similar, mais os custos de transacção, no mercado de terra.

Assistência de Reassentamento significa as medidas que asseguram que as pessoas afectadas pelo projecto que possam ser solicitadas para serem fisicamente deslocadas recebam assistência, sob a forma de subsídios de mudança, habitação ou arrendamento, conforme necessário, para facilitar o reassentamento durante o processo de deslocamento e quaisquer perdas transitórias.

Quadro de Política de Reassentamento (QPR) o presente instrumento ambiental e social fornece orientação no tratamento das questões relacionada com a temática das expropriações que possam ser causadas pelo projecto incluindo a preparação de Planos de Acção de Reassentamento (PAR) ou Planos de Restauração dos Meios de Subsistência (PRMS) no decurso da implementação PMUAMM. O QPR será divulgado para definir a política de reassentamento e compensação, arranjos organizacionais e critérios de elaboração a serem aplicados para responder às necessidades das pessoas que podem ser afectadas pelo projecto. Os PAR/PRMS para o PMUAMM serão preparados de acordo com as provisões deste QPR.

Plano de Acção de Reassentamento (PAR) é um instrumento de reassentamento (documento) a ser preparado quando os locais exactos da actividade do projecto forem identificados e quando a aquisição de terras para o projecto for necessária. Quando a aquisição de terras leva ao deslocamento físico de pessoas e/ou perda de abrigo e/ou perda de meios de subsistência e/ou perda, recusa ou restrição de acesso aos recursos económicos ou de subsistência. O proponente do subprojecto que afecta os activos das pessoas e suas várias unidades operacionais e/ou parceiros) e seus meios de subsistência deve preparar os PARs.

Grupos vulneráveis refere-se a:

- Famílias com baixa capacidade - especialmente aquelas que vivem abaixo da linha da pobreza, os sem-terra, idosos, viúvas, minorias étnicas e/ou discriminadas em função do género, famílias de baixa renda e operadores do sector informal;
- Famílias incapacitadas - aquelas que não tenham membros aptos para trabalhar, se locomover, ou com restrições físicas, auditivas, visuais ou mentais;
- Famílias chefiadas por mulheres, crianças, adolescentes, crianças de rua e idosos;
- Quaisquer outros grupos vulneráveis identificados durante o censo, de acordo com as descrições deste QPR; e
- Qualquer grupo que apresente entre outras coisas, características de baixos níveis de nutrição, baixa ou nenhuma educação, falta de emprego ou renda.

SUMÁRIO EXECUTIVO

Introdução

Este Quadro de Política de Reassentamento (QPR) foi preparado no contexto do Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo (abreviadamente PMUAMM), com o objectivo de cumprir com os requisitos do Banco Mundial (BM) e do Governo de Moçambique (GoM) em matéria de gestão ambiental e social face ao financiamento em preparação para a materialização de novos investimentos visando a melhoria da mobilidade e dos transportes públicos urbanos na designada Área Metropolitana de Maputo (AMM).

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 seleccionados 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 do 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.

É essa possibilidade e o facto de a escala e os locais das intervenções previstos serem ainda desconhecidos, nesta fase, que justifica a preparação deste QPR. O QPR do PMUAMM é ainda complementado por outros instrumentos ambientais e sociais, nomeadamente (i) Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS); (ii) Plano de Compromisso Ambiental e Social (PCAS); (iii) Plano de Engajamento das Partes Interessadas (PEPI); (iv) Procedimento de Gestão de Mão de Obra (PGMO), que serão utilizados juntamente com este QPR. Junto com as leis e regulamentos nacionais o QPR e demais instrumentos relacionados adoptam os pressupostos do Quadro Ambiental e Social (QAS) aprovadas pelo BM em Outubro de 2018.

O documento tem vários princípios que incluem:

- Uma lista completa das componentes do projecto, com destaque para as que têm o potencial de requerer expropriação de terras e de outros activos;
- Consulta pública e participação;
- Determinação dos direitos de uso da terra e de critérios de elegibilidade das pessoas potencialmente afectadas;
- Triagem dos locais do projecto e actividades do projecto;

- Avaliação de activos em conformidade com o plano ou planos de acção de reassentamento específico (s) (PAR);
- Preparação e aprovação do plano ou planos de acção de reassentamento e/ou de restauração dos meios de subsistência;
- Implementação do plano ou planos de acção de reassentamento;
- Mecanismos de Diálogo e Reclamações: Desenvolver um mecanismo que seja adaptado à realidade cultural para recebimento e reparação eficaz das reclamações e sugestões; Monitorar o nível de satisfação das modalidades de restauração das perdas de ativos e meios de subsistência;
- Monitorização do plano ou planos de acção do reassentamento para a implementação de medidas de mitigação; e
- Um orçamento para assegurar que o projecto tenha recursos adequados para responder às suas exigências de reassentamento involuntário.

Sob a NAS5 sobre “Aquisição de Terras, Restrições ao Uso da Terra e Reassentamento involuntário”, a preparação de um QPR destina-se a antecipar, mitigar e compensar os efeitos sociais negativos dos projectos, particularmente para as actividades que provavelmente causem reassentamento involuntário. Antes de quaisquer acção de reassentamento, será levada a cabo uma análise das condições no terreno com vista a evitar e/ou minimizar o reassentamento e (onde for inevitável e se justificar) preparar um Plano de Acção de Reassentamento (PAR) ou Plano de Restauração dos Meios de Subsistência (PRMS) para determinar e gerir os impactos positivos e negativos das intervenções propostas para as comunidades, famílias, pessoas e outras entidades a serem impactadas. Os princípios do QPR serão aplicados em todo o ciclo de vida do projecto e abrangerão todos os subprojectos e particularmente os que se traduzirem em reassentamento involuntário.

O QPR foi formulado com base numa combinação de metodologias, nomeadamente (i) revisão de dados secundários; (ii) entrevistas e discussões individuais e de grupo com as partes envolvidas e interessadas relevantes; (iii) observações directas e medições no terreno; (iv) revisão das experiências de projectos similares com a gestão ambiental e social; e (v) resultados das consultas públicas preliminares realizadas no quadro da preparação dos instrumentos ambientais e sociais nas cidades da Matola e Maputo e nos distritos da Marracuene e Boane, em Dezembro de 2021.

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.

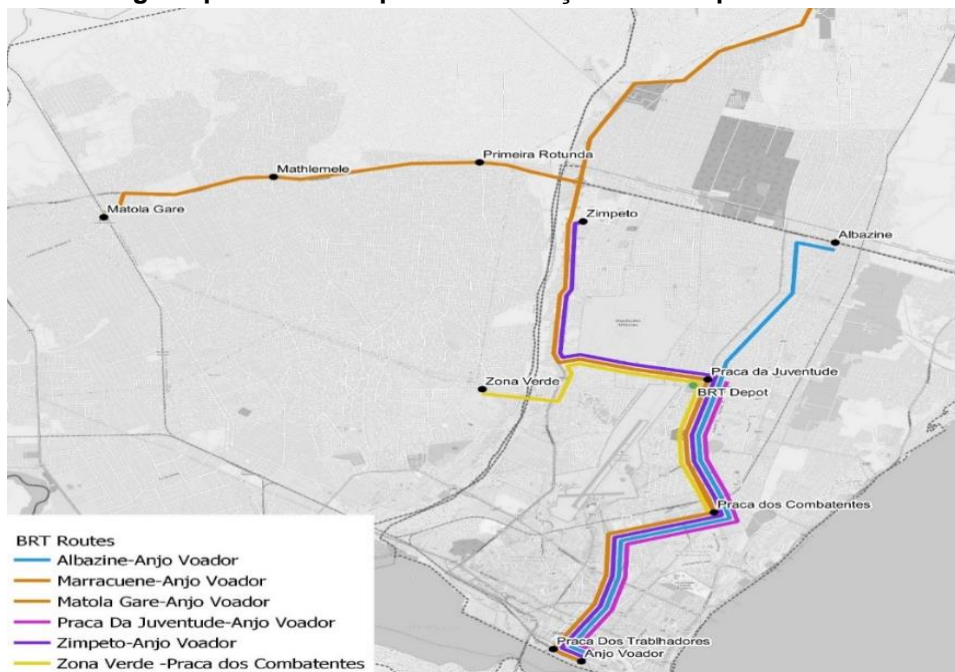
O projecto assenta sobre quatro principais componentes e respectivas subcomponentes que abaixo se resumem.

- **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 seleccionados, 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.

Visão geral provisória do plano de serviço e as seis potenciais rotas



- **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 seleccionados) 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 protecção 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 que se segue. **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	0	0
Melhorias Abrangentes nos Transportes Públicos	160.00	160	0	0
Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores	65.00	65	0	0
Gestão, Monitoria e Avaliação do Projecto	5.00	5	0	0
Resposta a Emergências Contingente				
TOTAL	250.00	250	0	0

Principais Beneficiários do Projecto

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

Tabela: Beneficiários e benefícios esperados 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;
Passeiros	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 de Implementação

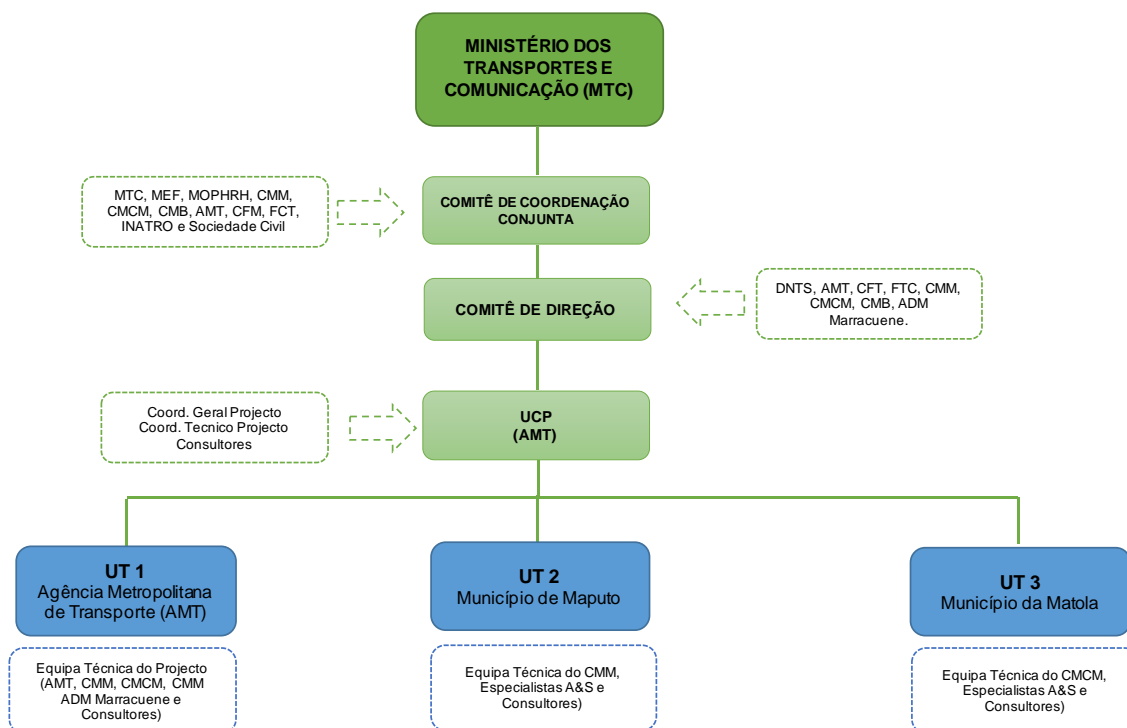
O projecto beneficia de uma longa e considerável experiência de envolvimento do Banco Mundial, de outros doadores e do sector privado em projectos de infra-estruturas e desenvolvimento urbano em geral, incluindo projectos em curso em Moçambique. As lições particulares obtidas até à data da implementação 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). 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, sendo que

nos Municípios de Maputo e Matola serão estabelecidas Unidades Técnicas (UT2 e UT3), com responsabilidade de liderar a vertente de infra-estruturas.

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.

Quadro Legal e Institucional para a Aquisição da Terra e Reassentamento em Moçambique e as Exigências do Banco Mundial

Junto com o alargamento da mobilidade e acesso a transportes de qualidade o PMUAMM visa contribuir para o aumento da produção e produtividade e elevar os seus níveis de rendimentos e bem-estar de pessoas e entidades abrangidas. O QPR e suas disposições relacionam-se principalmente com as intervenções de natureza física, mas também processual. Tais acções devem conformar-se com os dispositivos legais e regulamentares do GoM e do BM.

O quadro legal nacional sobre o reassentamento, compreende uma multiplicidade de instrumentos, no qual destaca-se o **Decreto 31/2012, “Regulamento do Processo de Reassentamento Resultante de Actividades Económicas”** e Diplomas Ministeriais complementares, i.e. os DMs 155/2014 e 156/2014 que tratam respectivamente da “Comissão Técnica de Acompanhamento e Supervisão do Processo de Reassentamento” e da “Directiva Técnica do Processo de Elaboração e Implementação dos Planos de Reassentamento”. Combinados entre si e com outros dispositivos relevantes (por ex. leis da terra e do ordenamento territorial e seus regulamentos, diploma ministerial sobre expropriação, etc.) os três instrumentos elaboram acerca da (i) ligação das acções do reassentamento com os processos de licenciamento ambiental e suas fases; (ii) consulta e envolvimento do público e das pessoas afectadas pelos projectos; (iii) modalidades de restauração das perdas de activos e meios de subsistência.

As Normas Ambientais e Sociais do BM estabelecem os requisitos para a identificação e avaliação dos riscos e impactos ambientais e sociais associados aos projectos por si apoiados. Assume-se que a aplicação dessas normas, com enfoque na identificação e gestão de riscos ambientais e sociais, apoia na meta de reduzir a pobreza e aumentar a prosperidade de maneira sustentável em benefício do ambiente e dos cidadãos. As normas visam: (a) apoiar os Mutuários na realização de boas práticas internacionais relativas à sustentabilidade ambiental e social; (b) auxiliar os Mutuários no cumprimento das suas obrigações ambientais e sociais nacionais e internacionais; (c) aumentar a não discriminação, transparência, participação, responsabilidade e boa governação; e (d) melhorar os resultados de desenvolvimento sustentável dos projectos por meio do envolvimento contínuo das partes interessadas.

Apesar de o quadro regulamentar moçambicano estar cada vez mais próximo ao do BM ainda existem relativas diferenças entre os dois conjuntos de dispositivos. Ao abrigo deste QPR encontra-se estabelecido que **“em todos os casos em que houver discrepâncias entre as NAS do BM e o sistema moçambicano, as primeiras deverão prevalecer”**.

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 potencial deslocamento físico e económico de pessoas, famílias e outras entidades incluindo seus activos e meios de subsistência, 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 e Abuso Sexual, e Assédio Sexual (EAS/AS)**; (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**.

Medidas de Gestão das Questões do Reassentamento sob o PMUAMM

Experiências com projectos similares no passado, sobretudo implementados pelos municípios das Cidades de Maputo e Matola indicam que os projectos de transportes e infra-estruturas associadas podem ser feitas de modo que se possa, consistentemente adoptar:

- Desenhos e localização dos subprojectos e/ou suas componentes de modo a evitar o deslocamento físico ou que este seja reduzido ao mínimo;
- As interferências do projecto com os meios de subsistência das pessoas podem em geral ser de magnitude considerável caso se opte por certas opções de desenho e implementação;
- Esquemas e implementar medidas de compensação/restauração para as pessoas/activos que possam vir a ser afectadas, sobretudo sob a forma de deslocação económica.

Sempre que ocorra qualquer forma de deslocamento e em conformidade com a NAS5 e as boas praticas será necessário envolver as partes interessadas e afectadas num diálogo para delinear formas de compensação e/ou restauração das perdas.

O desenho e implementação dos subprojectos irá respeitar aspectos cruciais para evitar/minimizar reassentamento pela via de um bom enquadramento de (i) limites do empreendimento e suas áreas de influência; (ii) distribuição demográfica da população e tendências dos movimentos sociais; (iii) características produtivas dos microterritórios; (iv) distribuição de equipamentos e serviços públicos e de lazer; (v) transporte e vias de acesso; (vi) áreas desocupadas; e (vii) obstáculos físicos naturais, entre outros elementos.

Será depois de tomar todos os aspectos acima apontados que se irá determinar a necessidade de preparar Planos de Acção de Reassentamento (PAR's) e/ou Planos de Restauração dos Meios de Subsistência (PRMS)/Plano de Compensação (PC).

Todas as fases de desenho e implementação dos subprojectos incluindo mesmo a fase pós-reassentamento e em respeito à legislação nacional e a do Banco Mundial deve-se fazer uma ampla consulta e envolvimento das pessoas e comunidades afectadas e anfitriãs, bem como os seus representantes (distritais, municipais, de localidade, bairro, etc.).

Os municípios e distritos envolvidos e sobretudo os promotores dos subprojectos serão os responsáveis pela implementação dos processos de reassentamento, que vão desde a formulação dos planos, passando pela sua implementação e posterior monitoria e avaliação/auditoria. Dependendo da complexidade de cada caso, elas poderão tercializar parte dos serviços a entidades especializadas nos temas buscando assim garantir que todo o processo decorra de uma forma profissional, participativa e inclusiva.

À partida deverá haver tantos PAR/PRMS quantos Corredores e elementos de suporte houver. Dado o facto de parte desses Corredores e seus elementos de suporte em alguns casos abrangerem mais do que uma jurisdição as responsabilidades de preparação, implementação e monitoria destes instrumentos de gestão social serão repartidas entre as jurisdições envolvidas ainda que haja uma centralização da gestão dos planos de cada Corredor. As questões a serem abordadas requerem um arranjo institucional bem elaborado para conduzir os processos de Reassentamento.

O PEPI do projecto faz uma identificação e descrição dos principais *stakeholders* do projecto, incluindo a descrição dos interesses, mais detalhadas dos principais stakeholders.

Métodos de Valoração dos Bens Afectados

Deve-se fazer uso dos vários instrumentos regulamentares nacionais sobre a valoração e compensação restauração dos bens e activos a ser potencialmente afectados pelo projecto. Isso deve ser combinando com o uso das directrizes do Banco Mundial, para proceder à avaliação/valorização dos activos das pessoas e entidades afectadas pelo projecto, tais como infra-estruturas, campos de cultivo, plantações, árvores, negócios e outros que devem ser ajustados às condições específicas existentes no terreno. Um aspecto essencial assenta no facto de a NAS5 do Banco Mundial requerer que a **compensação seja feita com o custo de reposição actual, ou seja, sem depreciação pela idade de uma estrutura e nem pelo estado de conservação**. Portanto, ela será aplicada.

Política de Atendimento e Critérios de Elegibilidade

As Pessoas Afectadas pelo Projecto (PAP) **têm direito a diversas formas de compensação** pelas suas perdas com o objectivo de melhorar ou, pelo menos, restaurar os padrões de vida que tinham antes de a necessidade de reassentamento se tornar uma realidade em função dos tipos de perdas sofridas. Isso encontra-se capturado na matriz de direitos estabelecida neste QPR.

Experiências anteriores e avaliações preliminares demonstram que os activos com maior probabilidade de serem afectados pelo Projecto incluem:

- Perda de terra por aquisição permanente ou temporária de terras;
- Perda de edifícios para habitação e outros fins incluindo outras estruturas domésticas;
- Perda de empreendimentos comerciais;
- Perda de culturas, árvores socioeconómicas ou não incluindo outras plantas;
- Perda de receita de outras fontes, resultante de intervenções do projecto;
- Perda de propriedade cultural;
- Perda/relocação de locais sagrados, sepulturas (incluindo cerimónias tradicionais) e infra-estrutura pública/serviços públicos;
- Perda de mobilidade e acessibilidade.

O QPR apresenta o leque de direitos que assiste as PAPs em função dos activos a ser afectados e da sua condição, incluindo no que respeita à condição de vulnerabilidade.

Consulta e Participação das Partes Interessadas

Os gestores 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 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.

Mecanismos 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/indenização, ou expropriação de bens sem indenização 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:

- Desenvolver um mecanismo que seja adaptado à realidade cultural para recebimento e reparação eficaz das reclamações e sugestões;
- Captura e registo atempado da sugestão/reclamação;
- Dar resposta às dúvidas/insatisfações e sugestões dos beneficiários/comunidades;
- Monitorar o grau de insatisfação com as ações 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;
- Monitorar o nível de satisfação das modalidades de restauração das perdas de ativos e meios de subsistência.

O MDR 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/Distritais/Municipais. 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, April 2020) deve ser consistente.

Monitoria e Avaliação

A Monitoria e Avaliação (M&A) é uma parte essencial da implementação de um projecto e dos respectivos PAR/PRMS para medir o desempenho real em relação ao que foi planificado de acordo com os vários indicadores seleccionados - em termos de produtos e resultados e particularmente em relação aos meios de subsistência e padrões de vida das pessoas afectadas pelo projecto/subprojecto.

O PAR/PRMS estabelecem os parâmetros a serem monitorizados e avaliar, o que consiste em:

- Verificar se as acções propostas, pelo PAR/PRMS, estão a ser desenvolvidas como previsto. Caso se identifique distorção, deve se indicar medidas correctivas;
- Identificar dificuldades, entraves e oportunidades para implementação das acções, indicando em tempo útil, o encaminhamento para a superação das primeiras e optimização das segundas;
- Avaliar os efeitos do programa sobre a população beneficiária e afectada, considerando, para isto, os momentos antes, durante e depois do projecto tendo como referência se as PAP's são capazes de manter a sua qualidade de vida, em patamar, no mínimo, igual ao da fase de pré-projecto;
- Avaliar se Projecto alavancou melhoria na qualidade de vida;
- Se as comunidades locais continuam a apoiar o Projecto;
- Formar um banco de dados, para que esta experiência venha a servir de referência para projectos futuros e/ou intervenções futuras no âmbito do mesmo projecto.

Arranjos para o Financiamento do Reassentamento e Estimativas do Orçamento do QPR

O PMUAMM irá disponibilizar recursos financeiros para financiar a gestão dos aspectos ambientais e sociais incluindo a implementação deste QPR e dos PAR e/ou PRMS que se lhe irão seguir.

A Monitoria e Avaliação (M&A) é uma parte essencial da implementação de um projecto e dos respectivos PAR/PRMS para medir o desempenho real em relação ao que foi planificado de acordo com os vários indicadores seleccionados - em termos de produtos e resultados e

particularmente em relação aos meios de subsistência e padrões de vida das pessoas afectadas pelo projecto/subprojecto.

Para além da cobertura de indemnização/recuperação dos modos de vida a afectar, o QPR irá mobilizar uma parte considerável dos fundos. Seguir-se-á a a fase de análise dos processos de identificação, selecção, enquadramento e atendimento dos beneficiários dos projectos e, finalmente, a formulação, acompanhamento e avaliação da implementação do PAR/PRMS para que sejam consistentemente efectuados de acordo com este documento orientador.

O custo total de implementação do QPR e dos seus instrumentos mais directos poderá variar entre **\$5,973,315.54** (cinco milhões, novecentos setenta e três mil, trezentos e quinze dólares norte-americanos e cinquenta e quatro cêntimos) e **\$14,933,288.89** (catorze milhões, novecentos e trinta e três mil, duzentos e oitenta e oito dólares norte-americanos oitenta e nove cêntimos).

EXECUTIVE SUMMARY

Introduction

This Resettlement Policy Framework (RPF) was prepared in the context of the Maputo Metropolitan Area Urban Mobility Project (abbreviated PMUAMM), with the aim of complying with the requirements of the World Bank (WB) and the Government of Mozambique (GoM) on environmental and social management in the face of financing in preparation for the materialisation of new investments aimed at improving mobility and urban public transport Maputo Metropolitan Area (MMA).

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 MTC.

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

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 components of the project and particularly those involving physical interventions and associated processes can also result in environmental, social and health and safety problems of several people, entities, places, and a diversity of components of the natural and social environment. This includes the possibility of provoking involuntary resettlement, understood in its broad sense, and as treated in this document.

It is this possibility and the fact that the scale and locations of the planned interventions are still unknown at this stage that justifies the preparation of this RPF. The RPF is also complemented by other environmental and social instruments, namely (i) Environmental and Social Management Framework (ESMF); (ii) Environmental and Social Commitment Plan (ESCP); (iii) Stakeholder Engagement Plan (SEP); (iv) Labor Management Plan (LMP), which will be used together with this RPF. Along with national laws and regulations, the RPF and other related instruments adopt the assumptions of the Environmental and Social Framework (ESF) approved by the BM in October 2018.

The document has several principles that include:

- A complete list of project components, highlighting those that have the potential to require expropriation of land and other assets;
- Public consultation and participation;
- Determining land use rights and eligibility criteria for potentially affected people;
- Screening of project sites and project activities;
- Valuation of assets in accordance with the specific resettlement action plan(s) (RAPs);
- Preparation and approval of the resettlement and/or livelihood restoration plan or action plans;
- Implementation of the resettlement plan or action plans (RAP);
- Effective receipt and redress of complaints and claims;
- Monitoring the resettlement plan or action plans for the implementation of mitigation measures;
- A budget to ensure the project has adequate resources to meet its involuntary resettlement requirements.

Under ESS5 on “Land Acquisition, Land Use Restrictions and Involuntary Resettlement”, the preparation of a RPF is intended to anticipate, mitigate and compensate for the negative social effects of projects, particularly for activities likely to cause involuntary resettlement. Prior to any resettlement action, an analysis of the conditions on the ground will be carried out with a view to preventing and/or minimizing resettlement and (where unavoidable and justified) preparing a Resettlement Action Plan (RAP) or Livelihood Restoration Plan (LRP) to determine and manage the positive and negative impacts of proposed interventions on the communities, families, individuals and other entities to be impacted. The RPF principles will be applied throughout the project life cycle and will cover all subprojects and particularly those that result in involuntary resettlement.

The RFP was formulated based on a combination of methodologies, namely (i) review of secondary data; (ii) individual and group interviews and discussions with relevant stakeholders and stakeholders; (iii) direct observations and field measurements; (iv) review of the experiences of similar projects with environmental and social management; and (v) results of preliminary public consultations carried out as part of the preparation of instruments for environmental and social safeguards in the cities of Matola and Maputo and in the districts of Marracuene and Boane, in December 2021.

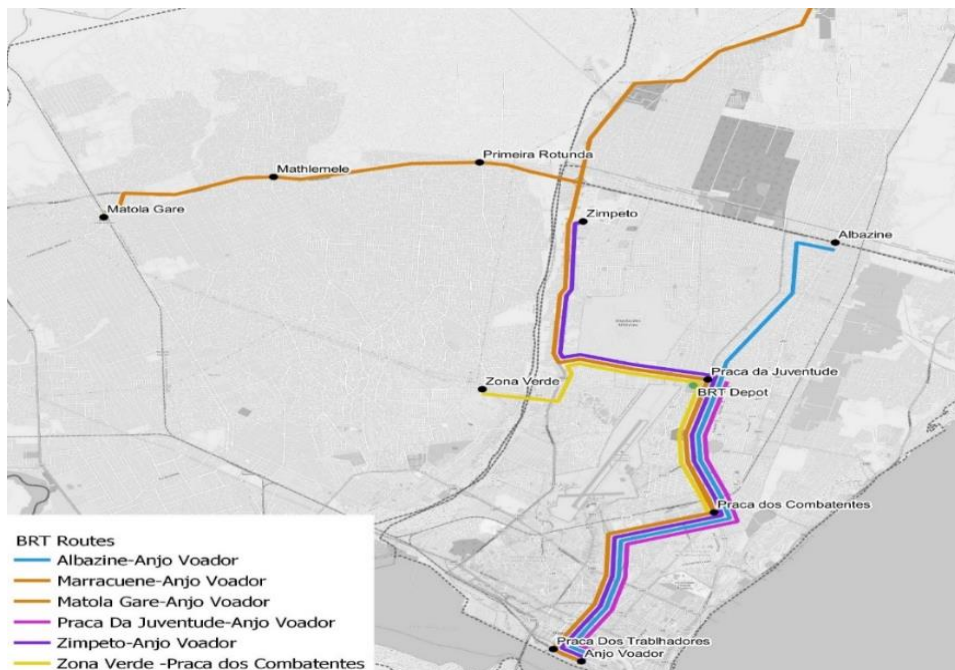
Project Description

The Project Development Objective is to improve mobility and accessibility along selected corridors in the Maputo Metropolitan Area. It 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.

Interim overview of the service plan and the six potential routes



- **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 showweded 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;
Passegeiros	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 organisation and financing mechanisms for the sector that will be more widely applicable.

Implementation Arrangements

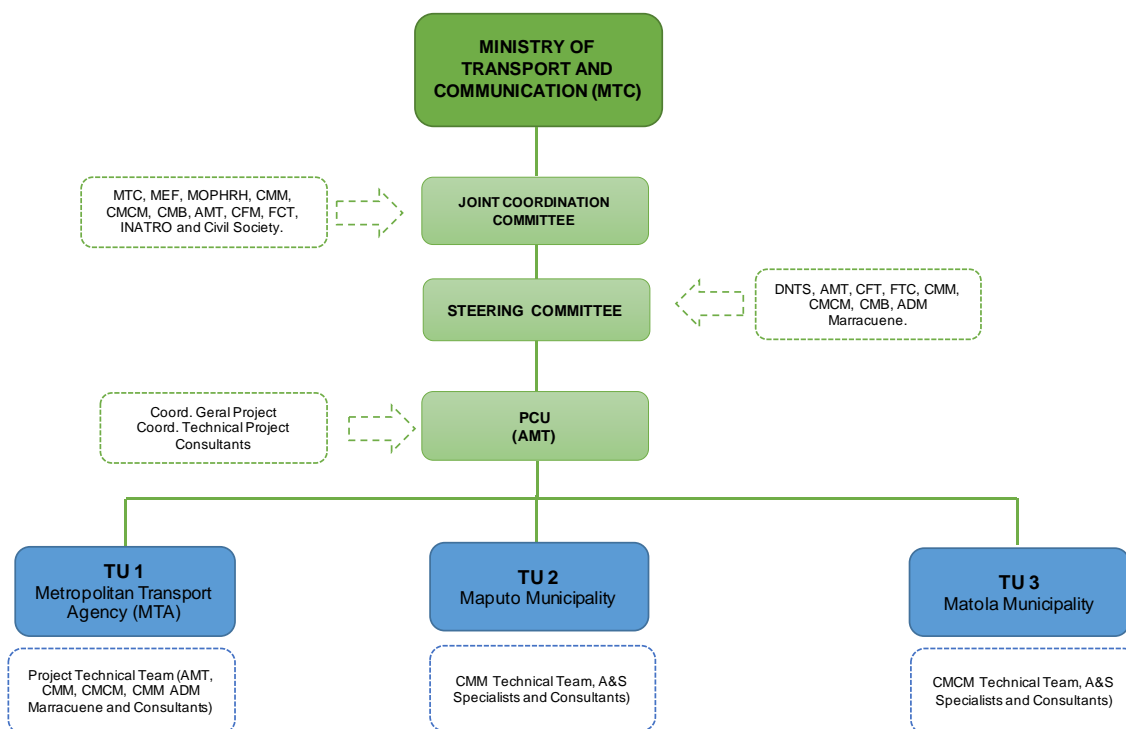
The project benefits from a long and considerable experience of involvement of the World Bank, other donors and the private sector in infrastructure projects and urban development in general, including projects underway in Mozambique. The particular lessons learned to date of the implementation of interventions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

The Ministry of Transports and Communications (MTC) will be the institution 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 (UT2 and UT3) will be established, with responsibility for leading the infrastructure aspect.

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

Diagram: Implementation Arrangements



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 PMUAMM 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 PMUAMM 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.

Legal and Institutional Framework for Land Acquisition and Resettlement in Mozambique and World Bank Requirements

Along with the expansion of mobility and access to quality transport, the PMUAMM aims to contribute to the increase in production and productivity and raise their levels of income and well-being of people and entities covered. The RPF and its provisions relate mainly to interventions of a physical nature, but also procedural. Such actions must comply with the legal and regulatory provisions of the GoM and WB.

The national legal framework on resettlement comprises a multiplicity of instruments, in which Decree 31/2012, “Regulation of the Resettlement Process Resulting from Economic Activities” and complementary Ministerial Diplomas, ie DMs 155/2014 and 156/ 2014, which deal respectively with the “Technical Commission for Monitoring and Supervision of the Resettlement Process” and the “Technical Directive on the Process of Elaboration and Implementation of Resettlement Plans”. Combined with each other and with other relevant provisions (i.e land and territorial planning laws and their regulations, ministerial diploma on expropriation, etc.) the three instruments elaborate on (i) the link between resettlement actions and licensing processes environment and its phases; (ii) consultation and involvement of the public and project-affected people; (iii) modalities for restoring lost assets and livelihoods.

The WB's Environmental and Social Norms establish the requirements for the identification and assessment of environmental and social risks and impacts associated with the projects it supports. It is assumed that the application of these standards, with a focus on the identification and management of environmental and social risks, supports the goal of reducing poverty and increasing prosperity in a sustainable way for the benefit of the environment and citizens. The standards aim to: (a) support Borrowers in the achievement of international best practices relating to environmental and social sustainability; (b) assist Borrowers in meeting their national and international environmental and social obligations; (c) increase non-discrimination, transparency, participation, accountability, and good governance; and (d) improve the sustainable development outcomes of projects through ongoing stakeholder engagement.

Despite the fact that the Mozambican regulatory framework is increasingly closer to that of the WB, there are still relative differences between the two sets of provisions. Under this RPF, it is established that “in all cases where there are discrepancies between the BM’s ESS and the Mozambican system, the former shall prevail”.

Potential Project Risks and Impacts

The WB developed an environmental and social risk assessment (ESRA) for the PMUAMM 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 and Abuse, and Sexual Harassment (SEA/SH); (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.

Resettlement Issues Management Measures under the PMUAMM

Experiences with similar projects in the past, mainly implemented by the municipalities of Maputo and Matola cities, indicate that transport projects and associated infrastructure can be made in such a way that one can consistently adopt:

- Designs and location of subprojects and/or their components in order to avoid physical displacement or to keep it to a minimum;
- The project's interferences with people's livelihoods can in general be of considerable magnitude if certain design and implementation options are chosen;
- Schemes and implement compensation/restoration measures for people/assets that may be affected, especially in the form of economic displacement.

Whenever any form of displacement occurs and in accordance with ESS5 and good practices, it will be necessary to involve interested and affected parties in a dialogue to outline ways of compensating and/or restoring losses.

The design and implementation of the subprojects will respect crucial aspects to avoid/minimize resettlement through a good framework of (i) the boundaries of the enterprise and its areas of influence; (ii) demographic distribution of the population and trends in social movements; (iii) productive characteristics of microterritories; (iv) distribution of public and leisure equipment and services; (v) transport and access roads; (vi) unoccupied areas; and (vii) natural physical obstacles, among other elements.

It will be after taking all the aspects mentioned above that the need to prepare Resettlement Action Plans (RAP's) and/or Livelihood Restoration Plans (LRP)/Compensation Plan (CP) will be determined.

All phases of sub-project design and implementation, including even the post-resettlement phase, and in compliance with national and World Bank legislation, there must be broad consultation and involvement of affected and host people and communities, as well as their representatives (district, municipal, locality, neighborhood, etc.).

The municipalities and districts involved and above all the managers of the subprojects will be responsible for implementing the resettlement processes, which range from the formulation of plans, through their implementation and subsequent monitoring and evaluation/audit.

Depending on the complexity of each case, they may outsource part of the services to entities specialized in the themes, thus seeking to ensure that the entire process takes place in a professional, participatory and inclusive manner.

At the start there must be as many EAP/LRP as there are Corridors and support elements. Given the fact that part of these Corridors and their support elements in some cases cover more than one jurisdiction, the responsibilities for the preparation, implementation and monitoring of these social management instruments will be shared between the jurisdictions involved, even if there is a centralization of the management of each occurrence.

The issues to be addressed require a well-designed institutional arrangement to conduct the Resettlement processes.

The project SEP makes an identification and description of the main stakeholders of the project, including the description of interests, more detailed of the main stakeholders.

Valuation Methods of Affected Assets

The various national regulatory instruments on the recovery of assets and assets to be potentially affected by the project should be made use of the various national regulatory instruments on the recovery and compensation of the assets and assets to be potentially affected by the project. This should be combined with the use of World Bank guidelines to assess/value the assets of the people and entities affected by the project, such as infrastructure, fields, plantations, trees, businesses, and others that must be adjusted to the specific conditions existing on the ground. An essential aspect is that the World Bank's NAS5 requires compensation to be made at the current replacement cost, i.e. without depreciation by the age of a structure or by the state of conservation. Therefore, it will be applied.

Restoration Policy and Eligibility Criteria

People Affected by the Project (PAP) **are entitled to various forms of compensation** for their losses with the aim of improving or at least restoring the living standards they had before the need for resettlement became a reality depending on the types of losses suffered. This is captured in the rights array established in this RPF. Previous experience and preliminary assessments show that assets most likely to be affected by the Project include:

- Loss of land by permanent or temporary acquisition of land;
- Loss of buildings for housing and other purposes including other domestic structures;
- Loss of commercial enterprises;
- Loss of crops, socio-economic trees or not including other plants;
- Loss of revenue from other sources resulting from project interventions;
- Loss of cultural property;
- Loss/relocation of sacred sites, graves (including traditional ceremonies) and public infrastructure/public services;
- Loss of mobility and accessibility.

The RPF presents the range of rights that PAPs assist depending on the assets to be affected and their condition, including with regard to the condition of vulnerability.

Stakeholder Consultation and Participation

Project Promoters are responsible for ensuring compliance regarding public disclosure and consultation.

The guidelines specify that consultation and community participation should be at the center of the whole process as a way of providing an opportunity for all relevant stakeholders, and particularly families, communities and other affected and proven public entities, to report on the project. The process is also designed to instill a sense of ownership in relation to the project and its subprojects and provide an opportunity for all stakeholders to present their views and interests and expand options for dealing with sensitive issues. The importance of engagement, participation and consultation and its relevance to this project justified the existence of NAS 10, in the ESS range as well as the separate preparation of the SEP for this project. In this context, the preparation of the environmental and social safeguards instruments was also carried out during the preparation phase of the environmental and social safeguards instruments, with emphasis on the ESMF and RPF (i) the placement of the drafts of these documents together with the ESCP and SEP on the MTC website and the municipalities and districts involved so that all people could have access to these outlines and the opportunity to comment on them; (ii) to make an initial public disclosure of qgas and qpr through public sessions in December 2021 that took place in the cities of Matola and Maputo as well as districts of Marracuene and Boane. The few elements collected from these processes were considered in the preparation of the final versions of the ESMF and RPF and public engagement is expected to continue in the subsequent phases of the project.

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:

- Develop a mechanism that is tailored to the cultural reality for effective receipt and redress of complaints and suggestions;
- Timely capture and registration of suggestion /complaint;
- Respond to questions/insatisfactions 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;
- Monitor the level of satisfaction with the restoration of lost assets and livelihoods

And it 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 in 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.

Monitoring and Evaluation

Monitoring and Evaluation (M&A) is an essential part of the implementation of a project and its PAR/PRMS to measure actual performance in relation to what has been planned according to the various indicators selected - in terms of products and results and particularly in relation to the livelihoods and living standards of those affected by the project/subproject. The PAR/PRMS establishes the parameters to be monitored and evaluated, which consists of:

- Check whether the proposed actions by the PAR/LRP are being developed as planned. If distortion is identified, corrective measures shall be indicated;
- Identify difficulties, obstacles and opportunities for implementation of actions, indicating in a timely manner, the referral to overcome the first and optimization of the second;
- assess the effects of the programme on the beneficiary and affected population, considering, for this, the moments before, during and after the project, with reference to whether the PAP's are capable of maintaining their quality of life, at least equal to that of the pre-project phase;
- Assess whether Project has improved quality of life;

- Whether local communities continue to support the Project;
- Form a database, so that this experience will serve as a reference for future projects and/or future interventions within the same project.

Arrangements for Resettlement Financing and RPF Budget Estimates

The PMUAMM will provide financial resources to finance the management of environmental and social aspects including the implementation of this RPF and the RAP and/or LRP that will follow it.

The funds will also cover the costs of hiring facilitators for the implementation and monitoring of various social management measures. All compensation and mitigation measures, including the payment of cash compensation and preparation of RAP/LRP.

In addition to the coverage of compensation/restoration of the ways of life to be affected, it is RPF will mobilise a considerable part of the funds. This will be followed by ensuring smoothness in the processes of identification, selection, framing and service of project beneficiaries and finally by formulating, monitoring, and evaluating the implementation of RAP/LRP so that they are consistently made in accordance with this guiding document.

The total cost of implementing the RPF and its most direct instruments could range from **\$5,973,315.54** (five million, nine hundred seventy-three thousand, three hundred and fifteen U.S. dollars and fifty-four cents) to **\$14,933,288.89** (fourteen million, nine hundred and thirty-three thousand, two hundred and eighty-eight U.S. dollars eighty-nine cents).

ÍNDICE

TERMOS E DEFINIÇÕES	I
SUMÁRIO EXECUTIVO	IV
EXECUTIVE SUMMARY	XVIII
LISTA DE ABREVIATURAS	XXXV
1. INTRODUÇÃO	1
2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO	4
2.1 OBJECTIVO DO PROJECTO	4
2.2 INDICADORES DE RESULTADOS	4
2.3 COMPONENTES DO PROJECTO, CUSTOS E BENEFICIÁRIOS	5
2.3.1 COMPONENTES DO PROJECTO	5
2.3.2 CUSTOS DO PROJECTO	10
2.3.3 BENEFICIÁRIOS DO PROJECTO	11
2.4 ARRANJOS DE IMPLEMENTAÇÃO	12
2.5 ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCO AMBIENTAL E SOCIAL	14
3. CONTEXTO GERAL DE DESENVOLVIMENTO	16
3.1 CONTEXTO GERAL DO PAÍS	16
3.1.1 ECONOMIA E SOCIEDADE EM GERAL	16
3.1.2 POPULAÇÃO E MODELOS DE SUBSISTÊNCIA	19
3.1.3 VULNERABILIDADE	20
3.2 A ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO (AMM)	31
4. PRINCÍPIOS E OBJECTIVOS DO QPR	35
4.1 PRINCÍPIOS GERAIS	35
4.2 PRINCÍPIOS ESPECÍFICOS	37
5. QUADRO LEGAL E INSTITUCIONAL PARA A AQUISIÇÃO DA TERRA E REASSENTAMENTO EM MOÇAMBIQUE E AS EXIGÊNCIAS DO BANCO MUNDIAL	39
5.1 QUADRO LEGAL E INSTITUCIONAL MOÇAMBICANO	39
5.2 OUTROS DISPOSITIVOS LEGAIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS RELEVANTES	40
5.3 NORMAS DO BANCO MUNDIAL	47
5.4 DIFERENÇAS ENTRE A LEGISLAÇÃO MOÇAMBICANA E A NORMAS DO BM E POSSÍVEIS FORMAS DE RECONCILIAÇÃO	50
6. POTENCIAIS IMPACTOS DO PROJECTO	62
6.1 PRINCIPAIS COMPONENTES DO PROJECTO E POTENCIAIS IMPACTOS	62
6.2 POTENCIAIS RISCOS E IMPACTOS SOCIAIS E DE REASSENTAMENTO E MEDIDAS DE GESTÃO	69
6.2.1 RESUMO DAS PERDAS ESTIMADAS DECORRENTES DO REASSENTAMENTO E COMPENSAÇÃO	104
7. MEDIDAS DE GESTÃO DAS QUESTÕES DO REASSENTAMENTO SOB O PMUAMM	105
8. MEDIDAS DE REDUÇÃO DE IMPACTOS	106
8.1 PLANIFICAÇÃO PARA EVITAR/MINIMIZAR REASSENTAMENTO	106
8.1.1 TRIAGEM DOS SUBPROJECTOS	107
8.2 CONSULTA E PARTICIPAÇÃO	110
9. PREPARAÇÃO DOS PLANOS DE ACÇÃO DE REASSENTAMENTO	112
9.1 PRINCÍPIOS E DIRECTRIZES	112
9.2 ESCOPO DOS PLANOS DE REASSENTAMENTO	113
9.3 RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS NA GESTÃO DO PROCESSO	113

9.3.1	ARRANJOS INSTITUCIONAIS PARA LIDAR COM AS QUESTÕES DO REASSENTAMENTO	115
9.4	CONSULTA, APROVAÇÃO E DIVULGAÇÃO DOS PAR E PRMS	119
10.	MÉTODOS DE VALORAÇÃO DOS BENS	120
10.1	PARTES AFECTADOS	120
10.2	CÁLCULO DE COMPENSAÇÃO	121
10.3	INVENTÁRIO E VALOR DOS BENS	122
10.3.1	PROCEDIMENTOS PARA A AVALIAÇÃO	122
10.4	REPOSIÇÃO DE TERRA POR TERRA	124
11.	POLÍTICA DE ATENDIMENTO, CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE E PREPARAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DOS PAR/PRMS	125
11.1	ASPECTOS GERAIS	125
11.2	POLÍTICA DE ATENDIMENTO	126
11.2.1	DIREITOS AO ABRIGO DO PAR/PRMS DO PROJECTO	126
11.3	MATRIZ DE DIREITOS DO PAR/PRMS	126
11.4	PROCEDIMENTOS ORGANIZACIONAIS PARA A ENTREGA DAS COMPENSAÇÕES DE DIREITO	139
11.5	PAGAMENTO DE COMPENSAÇÃO E PROCEDIMENTOS DE ASSISTÊNCIA	140
11.6	ACÇÕES COMPLEMENTARES E REFORÇO DAS MEDIDAS	141
12.	PLANO DE RESTAURAÇÃO DE MEIOS DESUBSISTÊNCIA	143
12.1	VISÃO GERAL	143
12.2	ABORDAGEM À RESTAURAÇÃO DOS MEIOS DE SUBSISTÊNCIA	143
12.2.1	ASSISTÊNCIA NO ACESSO A EMPREGO COM O PROJECTO	145
12.3	MECANISMOS DE PROTEÇÃO E RESTAURAÇÃO DOS MEIOS DE VIDA	145
12.4	ACORDOS INSTITUCIONAIS	146
12.5	CRONOGRAMA PARA IMPLEMENTAÇÃO	148
12.6	ORÇAMENTO PARA IMPLEMENTAÇÃO	148
13.	CONSULTA E PARTICIPAÇÃO DAS PARTES INTERESSADAS	150
13.1	RESUMO DAS PRINCIPAIS CONSTATAÇÕES DECORRENTES DAS REUNIÕES DE CONSULTA PÚBLICA	150
12.1	PREPARAÇÃO DOS PAR/PRMS	152
12.2	IMPLEMENTAÇÃO DOS PAR/PRMS E ACÇÕES PÓS-REASSENTAMENTO	153
12.3	COMUNICAÇÃO	153
12.3.1	COVID-19 E PROTOCOLOS	154
14.	PRESSUPOSTOS E RISCOS	156
15.	MECANISMOS DE DIÁLOGO DE RECLAMAÇÕES	157
14.1	OBJECTIVOS DO MECANISMO DE DIÁLOGO DE RECLAMAÇÕES	158
14.2	PROCEDIMENTOS DE ACESSO AO MDR	158
14.3	PROCESSO DE ANÁLISE	159
14.4	RECURSO A TRIBUNAIS E OUTROS FÓRUNS	161
14.5	VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO	162
14.6	EMPENHO NA SOLUÇÃO DAS RECLAMAÇÕES	162
14.7	CONFIDENCIALIDADE E ANONIMATO	162
14.8	CANAIIS DE RECEPÇÃO DAS RECLAMAÇÕES	163
14.9	DA SUPERVISÃO/ACOMPANHAMENTO	164
14.10	DIVULGAÇÃO DO MDR	164
16.	MONITORIA E AVALIAÇÃO	165

17. ARRANJOS PARA O FINANCIAMENTO DO REASSENTAMENTO E ESTIMATIVAS DO ORÇAMENTO DO QPR	167
18. REFERÊNCIAS	170

Lista de Caixas

Caixa 2-1: Informações adicionais preliminares sobre o Corredor e elementos de suporte ...	7
Caixa 3-1: Alguns dos aspectos caracterizadores das Cidades de Maputo, Matola e Distritos de Marracuene e Boane	32
Caixa 4-1: Princípios essenciais a ser seguidos no Reassentamento involuntário	37
Caixa 6-1: Potencial impacto de exclusão e discriminação	104
Caixa 10-1: Princípios a seguir no processo de valoração dos activos afectados	120
Caixa 12-1: Prevenção de infecções e do Covid-19.....	155

Lista de Diagramas

Diagrama 2-1: Arranjos de implementação.....	14
Diagrama 8-1: Processo de triagem (ambiental) e social.....	106
Diagrama 8-2: Decisão sobre situação e instrumento de salvaguarda ambiental e social a ser adoptado	110
Diagrama 9-1: Comissões de gestão do reassentamento aos vários níveis	118
Diagrama 14-1: Procedimentos de apresentação e atendimento de reclamações	160

Lista de Figuras

Figura 2.3.1-1: Visão geral da secção transversal do corredor mais amplo (28 m)	6
Figura 2.3.1-2: Visão geral das secções transversais de corredores de menor dimensão (12-8 metros).....	7
Figura 3.1.3-1: Prevalência de HIV por província (IMASIDA/MISAU 2015).....	26
Figura 3.1.3-2: Visão geral da distribuição das PID pelas províncias	30
Figura 3.2-1: Visão geral da AMM.....	32
Figura 6.1-1: Visão geral da Praça dos Combatentes	64
Figura 6.1-2: Visão geral de uma secção da Av, Julius Nyerere, perto da Praça da Juventude	65
Figura 6.1-3: Visão geral dos locais de negócios informais ao longo da N1 na Cidade de Maputo	66
Figura 6.1-4: Visão geral da praça dos trabalhadores, no centro da Cidade de Maputo	68

Lista de Tabelas

Tabela 2.3.2-1: Resumos dos custos do projecto por componente e outras áreas de gastos	10
Tabela 2.3.3-1: Beneficiários e benefícios esperados do projectos.....	11
Tabela 3.1.3-1: Populações Localizadas nas Áreas Remotas	27
Tabela 5.2-1: Destacáveis elementos do quadro legal moçambicano	41
Tabela 5.3-1: NAS do BM mais relevantes ao abrigo do QPR.....	47
Tabela 5.4-1: Comparação entre as leis e regulamentos ambientais e sociais do GoM e NAS do BM.....	51
Tabela 6.1-1: Visão geral dos Corredores de apoio	63

Tabela 6.1-2: Visão geral dos espaços disponíveis para instalar o Corredor principal em algumas das artérias pré-seleccionadas.....	66
Tabela 6.2-1: Potenciais impactos negativos decorrentes dos processos do PMUAMM e medidas de gestão.....	71
Tabela 9.3-1: Papéis e responsabilidades na implementação do QPR e preparação do PAR ou A-PAR	114
Tabela 11.3-1: Matriz de direitos	127
Tabela 12.1-1: Resumo das principais preocupações expressas pelos participantes às reuniões públicas iniciais	134
Tabela 16-1: Estimativa de orçamento para a implementação do Projecto.....	168

Lista de Anexos

Anexo 1: Documentação do processo de participação pública	B
Anexo 2: Formulários de triagem de subprojectos/avaliação ambiental e social preliminares	MM
Anexo 3: Formulário de apresentação de reclamações	YY
Anexo 4: Formulário da confirmação da resolução de reclamações	AAA
Anexo 5: Protocolo de doação voluntária de terra	BBB
Anexo 6: Formulário de doação voluntária de terra	FFF
Anexo 7: Avaliação de Risco e Plano de Acção sobre Violência Baseada no Género	GGG
Anexo 8: Estrutura e conteúdos gerais de um PAR	XXX

LISTA DE ABREVIATURAS

AA	Avaliação Ambiental
AAS	Avaliação Ambiental Simplificada
AIAS	Avaliação do Impacto Ambiental e Social
AIAS-IP	Administração de Infra-estruturas de Água e Saneamento-Instituto Público
AMT	Agência Metropolitana de Transportes de Maputo
ANE	Administração Nacional de Estradas, Instituto Publico
ARA	Administração Regional de Águas
BM	Banco Mundial
BRT	Bus Rapid Transit
CCTV	Televisão de Circuito Fechado
CGP	Comité Interministerial de Gestão do Projecto
DGA	Departamento de Gestão Ambiental
DIA	Departamento de Inspeção Ambiental
DMPUA	Direcção Municipal de Planificação Urbano
DNAB	Direcção Nacional do Ambiente
DNTDT	Direcção Nacional de Terra e Desenvolvimento Territorial
DPD	Departamento de Programas de Desenvolvimento
DPADER	Direcção Provincial de Agricultura e Desenvolvimento Rural
DPTA	Direcção Provincial da Terra e Ambiente
DPOPH	Direcção Provincial de Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos
EAS/AS	Exploração e Abuso Sexual/Assédio Sexual
EDM	Electricidade de Moçambique (empresa pública de electricidade)
EE	Eficiência de Energia
EPDA	Estudo de Pré-viabilidade Ambiental
EPI	Equipamento de Protecção Individual
ESAS	Especialista em Salvaguardas Ambientais e Sociais
FBR	Financiamento Baseado em Resultados
FIAP	Ficha de Informação Ambiental Preliminar
FIPAG	Fundo de Investimento e Património do Abastecimento de Água
GBM	Grupo do Banco Mundial
GoM	Governo de Moçambique
MADER	Ministério da Agricultura e Desenvolvimento Rural
MDF	Melhoramento do Desempenho Fiscal
MGCAS	Ministério do Género, Criança e Acção Social
MIREME	Ministério dos Recursos Minerais e Energia

MTA	Ministério da Terra e Ambiente
MIMAIP	Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas
MOPHRH	Ministério de Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos
MZM	Metical Moçambicano (unidade monetária)
NAS	Normais Ambientais e Sociais
OBC	Organizações Baseadas na Comunidade
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONG	Organizações Não-governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
OSC	Organizações da Sociedade Civil
PAP	Pessoas Afectadas pelo Projecto
PAR	Plano de Acção de Reassentamento
PGAS	Plano de Gestão Ambiental e Social
PI&AP	Partes Interessadas e Afectadas pelo Projecto
PPP	Parcerias Público Privadas
PRE	Planeamento de Recursos Empresariais
PRMS	Plano de Restauração dos Meios de Subsistência
QAS	Quadro Ambiental e Social
QGAS	Quadro de Gestão Ambiental e Social
QPR	Quadro de Política de Reassentamento
SDAE	Serviço Distrital de Actividades Económicas
SDPI	Serviço Distrital de Planificação e Infra-estrutura
SSO	Saúde e Segurança Ocupacional
SST	Saúde e Segurança no Trabalho
TDR	Termos de Referência
UCP	Unidade de Coordenação do Projecto
USD	Dólar Norte-Americano (unidade monetária)

1. INTRODUÇÃO

Este Quadro de Política de Reassentamento (QPR) foi preparado no contexto do Projecto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo, também denominado PMUAMM, com o objectivo de cumprir com os requisitos do Banco Mundial (BM) e do Governo de Moçambique (GoM) em matéria de gestão ambiental e social face ao financiamento em preparação para a materialização de novos investimentos para a melhoria da mobilidade e dos transportes públicos urbanos na designada Área Metropolitana de Maputo (AMM).

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.

Todavia, e como o atestam as experiências com os programas mais ou menos similares caso não se tomem medidas adequadas as diversas intervenções do projecto nas suas quatro

componentes, sobretudo as que se traduzem em intervenções físicas e processuais podem também traduzir-se em problemas ambientais, sociais e de saúde e segurança de uma série de pessoas, entidades, locais e sobre uma diversidade de componentes do ambiente natural e social. Entre estes inclui-se a possibilidade de o projecto provocar reassentamento involuntário. Este último definido no seu sentido lato, tal como se vai descrever mais adiante, neste documento.

É essa possibilidade e o facto de a escala e os detalhes das intervenções previstos serem ainda desconhecidos, nesta fase, que justifica a preparação deste QPR. Também se procedeu à preparação de outros instrumentos ambientais e sociais, nomeadamente (i) Quadro de Gestão Ambiental e Social (QGAS) (ii) Plano de Compromisso Ambiental e Social (PCAS); (iii) Plano de Engajamento das Partes Interessadas (PEPI); (iv) Procedimento de Gestão de Mão de Obra (PGMO), que serão utilizados juntamente com este QPR. O QPR e demais instrumentos relacionados adoptam os pressupostos do Quadro Ambiental e Social (QAS), aprovado pelo BM em Outubro de 2018.

O QPR, que para além dos princípios gerais, é também informado pelas lições aprendidas durante a implementação de intervenções com algumas similaridades com o PMUAMM, tem vários princípios que incluem:

- Uma lista completa das componentes do projecto, com destaque para as que têm o potencial de requerer expropriação de terras e de outros activos e/ou interferir com os meios de subsistência das pessoas que serão impactadas pelo projecto;
- Consulta pública e participação;
- Determinação dos direitos de uso da terra e de critérios de elegibilidade das pessoas potencialmente afectadas;
- Triagem dos locais do projecto e actividades do projecto;
- Avaliação de activos em conformidade com o plano ou planos de acção de reassentamento e/ou de restauração dos meios de subsistência específico (s) (PAR/PRMS);
- Preparação e aprovação de planos de acção de reassentamento e/ou de restauração dos meios de subsistência;
- Implementação dos planos acima especificados;
- Recebimento e reparação eficaz de reclamações;
- Monitorização do plano ou planos de acção do reassentamento/restauração dos meios de subsistência para a implementação de medidas de mitigação; e
- Um orçamento para assegurar que o projecto tenha recursos adequados para responder às suas exigências de reassentamento involuntário.

Em conformidade com a NAS5 sobre “Aquisição de Terras, Restrições ao Uso da Terra e Reassentamento involuntário”, o Banco Mundial (BM) estabelece a necessidade de preparação de um QPR para antecipar, evitar, minimizar, mitigar e compensar os efeitos sociais negativos dos projectos, particularmente para as actividades que provavelmente causem reassentamento involuntário (de ora em diante também apenas reassentamento) de pessoas, comunidades ou a suspensão dos seus meios de subsistência, quando a natureza ou magnitude prováveis da aquisição de terras ou restrições ao seu uso relacionados a esses projectos forem desconhecidos durante a fase de preparação do projecto, que é o que se passa neste momento em relação ao PMUAMM.

Em conformidade com o QPR, assim que as componentes individuais do projecto forem sendo definidas e os detalhes necessários estiverem disponíveis, o quadro será traduzido em um ou mais planos de mitigação dos impactos específicos que sejam proporcionais aos riscos e impactos potenciais em cada local. Não poderá haver qualquer deslocamento físico e/ou económico antes de os planos exigidos por este QPR terem sido finalizados e aprovados pelo Governo de Moçambique (GoM) e pelo Banco Mundial (BM).

Antes de empreender quaisquer actividades de reassentamento, será levada a cabo uma análise das condições no terreno com vista a evitar e/ou minimizar o reassentamento e (onde for inevitável e se justificar) preparar um Plano de Acção de Reassentamento (PAR) ou Plano de Restauração dos Meios de Subsistência (PRMS) para determinar, gerir e dar resposta aos impactos positivos e negativos da intervenção proposta para as comunidades, famílias, pessoas e outras entidades a serem impactadas.

Os princípios do QPR serão aplicados em todo o ciclo de vida do projecto e abrangerão todos os subprojectos e particularmente os que se traduzirem em reassentamento involuntário.

Como se pode ver pelo índice, para além deste capítulo introdutório, este QPR compreende quinze (15) capítulos que sucessivamente tratam das várias questões que nortearão o reassentamento involuntário em todas as etapas e actividades do projecto em que este fenómeno estiver presente.

Os capítulos são complementados por uma série de anexos incluindo formulários de triagem de subprojectos e de levantamento de dados socioeconómicos, apresentação e resolução de reclamações e outros.

A formulação do QPR serviu-se de uma série de metodologias com destaque para (i) revisão de dados secundários; (ii) entrevistas e discussões individuais e de grupo com as partes envolvidas e interessadas relevantes; (iii) observações directas e medições no terreno; (iv); e revisão das experiências de projectos similares com a gestão ambiental e social; (v) consulta pública que, ainda que sob as restrições impostas pelo COVID-19, em Dezembro de 2021, foram realizadas acções preliminares de Consulta Pública nos municípios da Matola e Maputo e nos Distritos de Boane e Marracuene que consistiram na apresentação e discussão (a) do projecto e seus objectivos; (b) componentes do projecto; (c) actividades do projecto; (d) potenciais impactos ambientais e sociais do projecto e suas possíveis medidas de gestão; (e) esboços dos instrumentos ambientais e sociais, incluindo este QPR e QGAS. Os anúncios e sobretudo os resultados dessas consultas foram usados também para compor os instrumentos ambientais e sociais incluindo este QPR. Os detalhes (anúncios/actas) dessas reuniões constam no Anexo 1, deste documento.

2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

2.1 OBJECTIVO DO PROJECTO

O Objectivo de Desenvolvimento do Projecto é o de melhorar a mobilidade e a acessibilidade ao longo do corredor seleccionado na Área Metropolitana de Maputo.

2.2 Indicadores de Resultados

- Transporte público diário de passageiros regulado e organizado, desagregado por sexo (ao longo do corredor do projecto);
- Número de beneficiários directos que passam por experiências de um melhor acesso aos serviços de transporte público financiados pelo projecto;
- Número de oportunidades no prazo de 30 minutos por trânsito público ao longo do corredor do projecto;
- Classificação de satisfação por utilizadores de transportes públicos, desagregada por sexo;
- Os quilómetros de estradas melhoraram.

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

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

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.

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 infra-estruturas 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 infra-estruturas 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

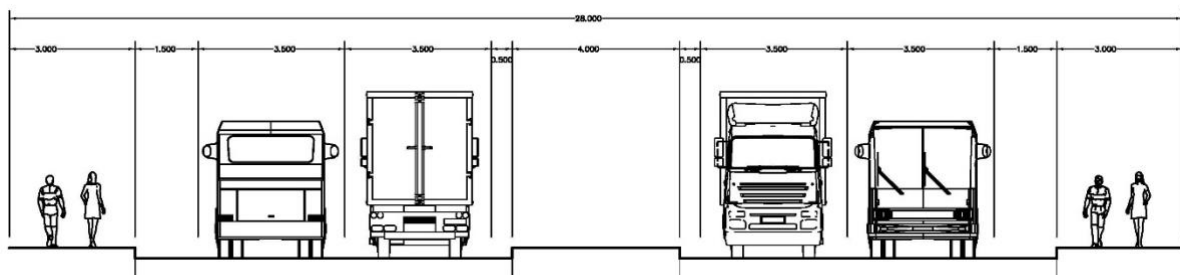
O projecto assenta em quatro principais componentes e respectivas subcomponentes que abaixo se resumem.

- **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.

A Figura 2.3, abaixo, apresenta o esboço da secção transversal do que neste momento se apresenta como sendo o Corredor mais amplo e principal do BRT e que se estende por 28 metros que comportam em cada um dos dois lados do Corredor: (i) passadeiras/calçadas para peões, de 3 metros; (ii) ombreiras de 1,5 m para os veículos fazerem paragens de emergência e virar à direita perto de cruzamentos; (iii) faixa de rodagem dos transportes de passageiros (BRT) de 3.5 metros; (iv) faixa de rodagem de outros veículos utentes da via; e (v) separador que, no caso do Corredor principal, se prevê que deve ter 4 m de largura para prevenir acidentes graves, providenciar para curvas à direita, e prever a adição/expansão da faixa de rodagem.

Figura 2.3.1-1: Visão geral da secção transversal do corredor mais amplo (28 m)



Até ao momento estão projectados diversos modelos destes Corredores que diferentes dimensões a ser adoptados em diferentes contextos, sobretudo para configurar os Corredores de vazão e atracção de passageiros de e para o Corredor principal. Tais Corredores de suporte vão desde os 28-27 metros, passando por 16-17-12 metros, sendo que os mais pequenos compreendem 8 metros. A

Figura 2.3.1-2, abaixo apresenta, respectivamente, os de 12 e 8 metros, i.e. os de menor dimensão de entre as várias possibilidades que estão a ser consideradas. Conforme se pode ver, para além da redução das componentes do Corredor, quanto mais reduzida for a secção transversal, mais reduzidas são as dimensões dos vários elementos do Corredor, i.e. calçadas, faixas de rodagem, separadores, etc.

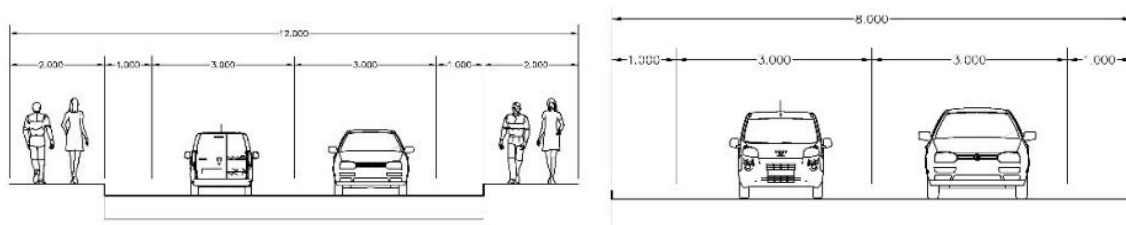


Figura 2.3.1-2: Visão geral das secções transversais de corredores de menor dimensão (12-8 metros)

A Caixa 2.3.1-1, abaixo, oferece mais elementos acerca do Corredor, suas possíveis rotas, ramificações e demais elementos de suporte.

- Sistemas BRT, incluindo: (a) Informações de viajantes, incluindo planejador de viagem, sistema de informação em tempo real, mapas e informações impressas e serviço de apoio ao cliente; e (b) implementar o ITS/MIS para a gestão automática da localização e operações dos veículos, agendamento de tripulações e autocarros, gestão de depósitos e manutenção, gestão de contratos de serviços e sistemas de negócio.
- Depósitos e terminais de veículos.
- Gestão da implementação do BRT, plano de gestão social, incluindo as suas ações para mitigar a violência baseada no género e as ações destinadas a melhorar as opções de mobilidade e de participação económica das mulheres, plano de comunicação e consulta.

Caixa 2.3.1-1: Informações adicionais preliminares sobre o Corredor e elementos de suporte

O Corredor: o corredor compreende um núcleo de 19 km que se estende desde Anjo Voador no Centro da Cidade de Maputo até à Praça da Juventude, passando pela Praça dos Trabalhadores, Av. Acordos de Lusaka, Av. das Forças Populares de Libertação de Moçambique (F.P.L.M.) e Av. Julius Nyerere. Este corredor transporta passageiros de locais mais distantes, incluindo Cidade da Matola, Marracuene City Village e as populosas terminais de Matola Gare, Zimpeto e Albazine.

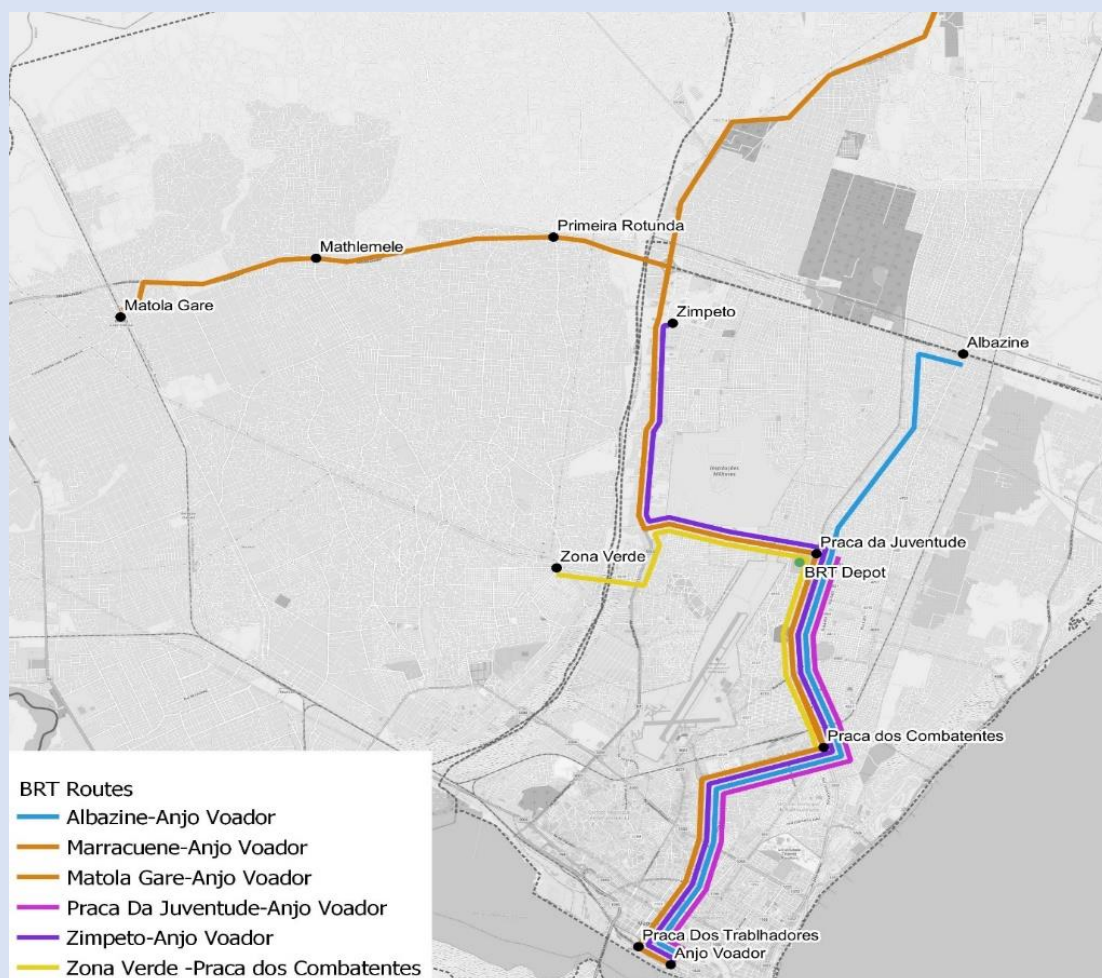
Os serviços do BRT vão se estender para além das principais pistas do corredor segregadas para aceder a áreas de alta geração e atracção de passageiros. Estas localizam-se na Matola Gare, Zimpeto, Albazine, Marracuene e Zona Verde, onde devem estar localizadas terminais do BRT mais pequenos. Tendo em 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

Visão geral provisória do plano de serviço e as seis potenciais rotas



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 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.

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 ultrapasassem as estações. As estimativas preliminares sugerem que, no ano de abertura, o pico de produção deverá ser de 5.000 passageiros por hora por cada direcção no pico da AMM. Espera-se que os utentes diários cheguem a cerca

de 100.000 por dia. A exigência por veículo no ano de abertura deverá ser de 155, incluindo 15% dos veículos fora de estrada para manutenção, diariamente.

Elementos adicionais de suporte

Terminais/intercâmbios, paragens de autocarro e parques de estacionamento: está previsto que o parque de estacionamento de veículos BRT esteja localizado junto à Praça da Juventude. A localização específica e a sua viabilidade serão examinadas de forma mais profunda na fase do desenho detalhado.

Centro de controlo, AVL, informação sobre passageiros: os investimentos de apoio incluirão um centro de controlo e um Sistema de Melhoramento de Energia (SISTEMA EE) incluindo um sistema de segurança com equipamentos CCTV (Televisão de Circuito Fechado), assim como informações sobre passageiros. O centro de controlo permitirá aos operadores monitorizar directamente as operações de autocarros, identificar problemas e responder rapidamente aos mesmos, resultando numa melhor fiabilidade e qualidade do serviço.

Gestão do tráfego: o estabelecimento de um sistema em que os veículos de transportes públicos seguem numa única direcção vai exigir medidas de gestão do tráfego que entre outros incluirão: a) rota de estacionamento amplo e gestão de carregamentos; b) gestão do tráfego do centro da cidade; c) gestão de tráfego ao longo da Av. Guerra Popular, onde as faixas de rodagem se estreitam até 19m para acomodar o fluxo do BRT; d) o BRT só muda de movimento na junção do Zimpeto; e) actualização da Junção Rua da Beira e Julius Nyerere.

- **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 seleccionados) 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 protecção 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.

2.3.2 Custos do Projecto

Resumo dos Custos do Projecto. A **Error! Reference source not found.**, seguinte, fornece um resumo do custo do Projecto.

Tabela 2.3.2-1: Resumos dos custos do projecto por componente e outras áreas de gastos

COMPONENTES DO PROJECTO	CUSTOS DO PROJECTO	IDA	GOV	% FINANCIAMENTO
Apoio ao Fortalecimento Institucional nos Níveis de Governo Nacional, Metropolitano, Municipal e Local e Profissionalização dos Operadores de Transporte Público Existentes.	20.00	20	0	0
Melhorias abrangentes do corredor	160.00	160	0	0
Melhoria da Infraestrutura Rodoviária, Terminais Intermodais para Integração com Corredores Seleccionados	65.00	65		0
Gestão, Monitoria e Avaliação de Projectos	5.00	5	0	0
TOTAL	250.00	250	0	0

2.3.3 Beneficiários do Projecto

Os principais beneficiários e benefícios do projecto encontram-se sumariados na Tabela 2.3.3-1, abaixo.

Tabela 2.3.3-1: Beneficiários e benefícios esperados 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;
Passeiros	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.

A 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.

2.4 ARRANJOS DE IMPLEMENTAÇÃO

O projecto beneficia de uma longa e considerável experiência de envolvimento do Banco Mundial, de outros doadores e do sector privado em projectos de infra-estruturas 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 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.

Governos Locais

- 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 esteja efectivamente dentro da estrutura do Distrito de Boane.
- Marracuene e Matutuíne (na zona mais a sul e depois da travessia da Baía de Maputo) são distritos.

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 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 áreas. Na AMT actuará como principal agência implementadora e terá a responsabilidade fiduciária e técnica de todas as actividades relacionadas ao projecto, 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 fornecer orientação política e planeamento dos serviços, em termos de preparação de Planos Anuais, formulação de orientações estratégicas para o desenvolvimento de BRT, definição de políticas e directrizes e formulação de regras e regulamentos. Ainda assim, a UCP irá gerir os prazos, desenvolver o quadro de M&A e garantir a coordenação entre os municípios da área metropolitana de Maputo.

Para operacionalização do projecto, junto a UCP será estabelecida uma Unidade Técnica (UT1), que será responsável pelos serviços de transporte, desenvolvimento do plano de serviços para todas as rotas (troncais e alimentadoras); selecção das operadoras; garantir que os operadores tenham capacidade de gestão e operação, incluindo formação; apoio de quaisquer reformas exigidas dos operadores; definição da solução para aquisição e financiamento de autocarros; desenvolvimento e gestão financeira dos serviços; providência dos serviços voltados para o cliente, incluindo emissão de bilhetes, informações e promoção; integração dos serviços BRT com os outros serviços de transportes públicos da cidade e gestão geral das operações e a resposta a incidentes. Ainda assim, nos Municípios de Maputo e Matola serão estabelecidas Unidades Técnicas (UT2 e UT3), com responsabilidade de liderar a vertente de infraestruturas. As UTs serão responsáveis por todos os aspectos de engenharia em seus respectivos municípios para entrega e supervisão de obras civis, implementação de todas as NAS relacionadas, incluindo consulta, registos, medidas de gestão de tráfego, tanto durante a construção como em arranjo permanente; medidas de estacionamento; sinais e linhas de tráfego; Medidas NMT; educação do público e do usuário; aplicação; e manutenção. Ainda no âmbito da responsabilidade, essas UTs fornecerão suporte técnico ao UCP central em tarefas de aquisição relacionadas à preparação de termos de referência e realização de avaliações técnicas.

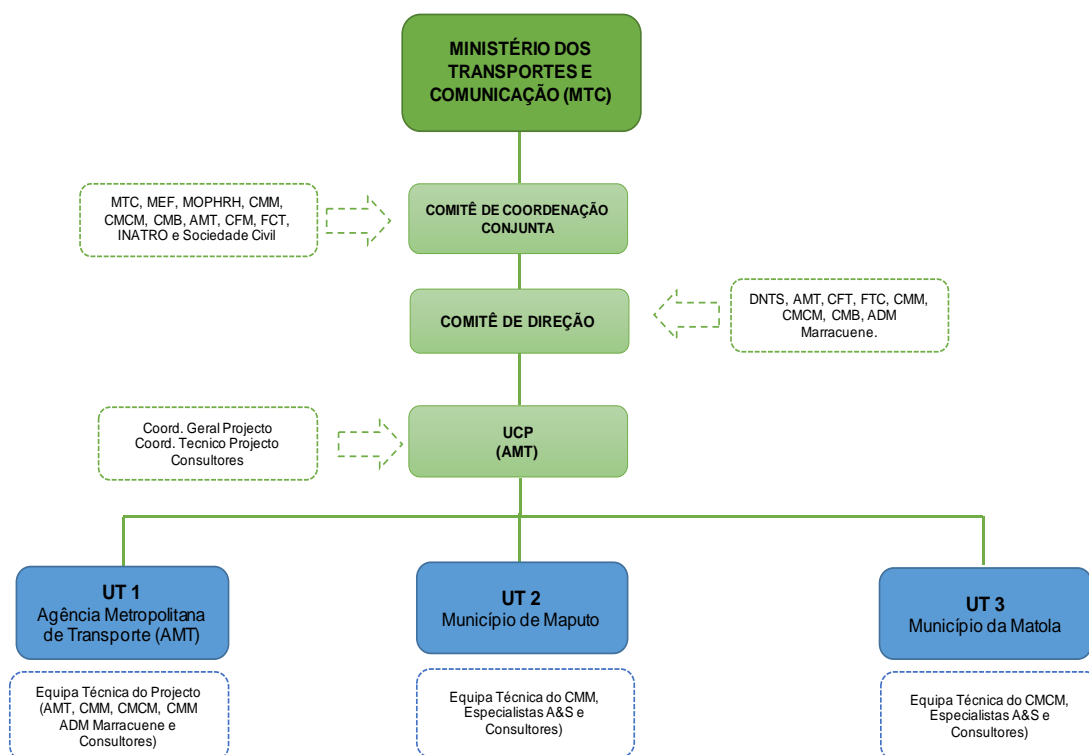
O projecto irá capitalizar a experiência em gestão de Normas Ambientais e Sociais adquiridas pelo CMM, durante a implementação de projectos financiados pelo Banco Mundial, com destaque o Projecto de Transformação Urbana de Maputo. Todavia, será necessário preparar e implementar um plano de capacitação e formação no sentido de dotar o MTC e todas entidades implementadoras com os requisitos específicos da NAS para este projecto, especialmente no sentido de assegurar a triagem adequada de subprojectos e subsequente, bem como a sua e gestão ambiental e social de forma proporcional aos investimentos propostos.

Ainda assim, os Municípios de Maputo, Matola e Boane, Agência de Transportes Metropolitanos de Maputo (AMT); o organismo regulador dos transportes de superfície ('INATTER'); o Fundo de Transportes e Comunicações (FTC); a Empresa Nacional de Portos e Caminhos-de-Ferro ('CFM') e as Empresas Municipais de Autocarros; e a FEMATRO serão responsáveis pela assistência técnica da implementação do projecto.

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 actualização dos planos e estratégias existentes, que esteja de acordo com as intenções gerais do Projecto.

O **Error! Reference source not found.** apresenta o contexto geral e as inter-relações entre as entidades descritas acima.

Diagrama 2.4-1: Arranjos de implementação



2.5 ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCO AMBIENTAL E SOCIAL

O risco ambiental (i.e. sobre as componentes do ambiental natural receptor) é preliminarmente identificado como sendo Substancial. Já o risco social e sobretudo os potenciais impactos do projecto de despoletar reassentamento é Alto, mas isso também estará muito dependente das opções e dos desenhos finais.

Enquanto os principais riscos ambientais do projecto estão associados às necessidades de atenção com a vegetação, contaminação do solo, subsolo e das águas, eliminação e gestão de resíduos, saúde e segurança no trabalho dos trabalhadores, e saúde e segurança

comunitária. Os principais riscos sociais incluem: a) o significativo potencial de o projecto desencadear reassentamento a uma escala que pode ser significativa dadas as características físicas do projecto, i.e. ao longo de estradas e outros perímetros conhecidos por ser altamente congestionados na AMM, em que os assuntos de terra assumem uma posição de relevo. Mas como dito isso dependerá das opções e desenhos finais. Caso o projecto enverede apenas pela modernização, que não inclua alargamento das estradas, é de esperar que os impactos sobre os meios de subsistência e modos de vida sejam o maior impacto. A deslocação física, por si só, pode ser limitada. Nos casos em que for necessária uma nova infra-estrutura, por exemplo, estações de autocarros, parques de estacionamento, é provável que ocorram deslocamento/reassentamento físico considerável; (b) a segurança das operações do projecto e dos trabalhadores associados; e c) Exploração e Abuso Sexual (EAS), Assédio Sexual (AS) e outras formas de violência baseada no género (VBG), incluindo propagação de doenças de transmissão sexual e do Covid-19.

3. CONTEXTO GERAL DE DESENVOLVIMENTO

3.1 CONTEXTO GERAL DO PAÍS

3.1.1 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 2018²).

Os resultados do último Censo da População e Habitação³ 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 (2018/194);
- Índice de paz global (Institute for Economics and Peace) - 94 em 163 (2019)⁵;
- 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.

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 infra-estruturas, 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

² WB (April 2018) “Strong but not Broadly Shared Growth”, Mozambique Poverty Assessment. Poverty and Equity Global Practice Africa Region.

³ Realizado em Agosto de 2017.

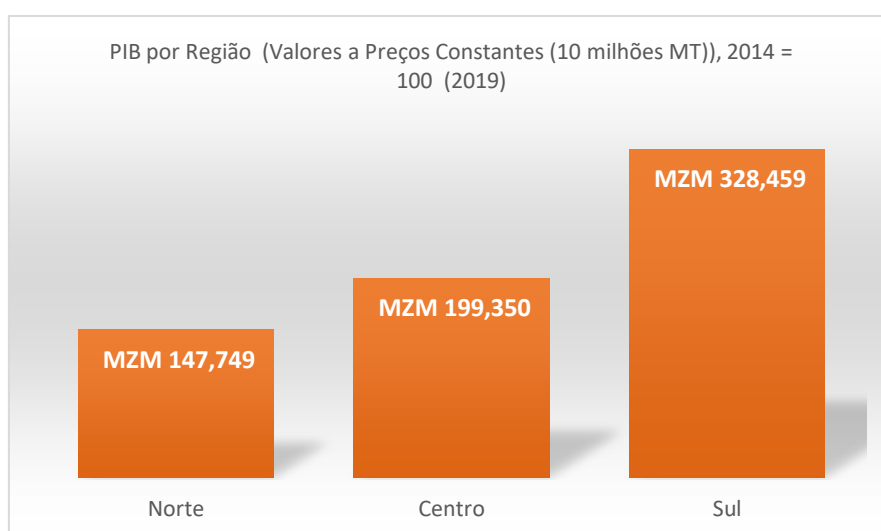
⁴ PNUD (2019) – A revisão do índice foi divulgada a 9 de dezembro de 2019, com dados referentes ao ano de 2018

⁵ 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.

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.

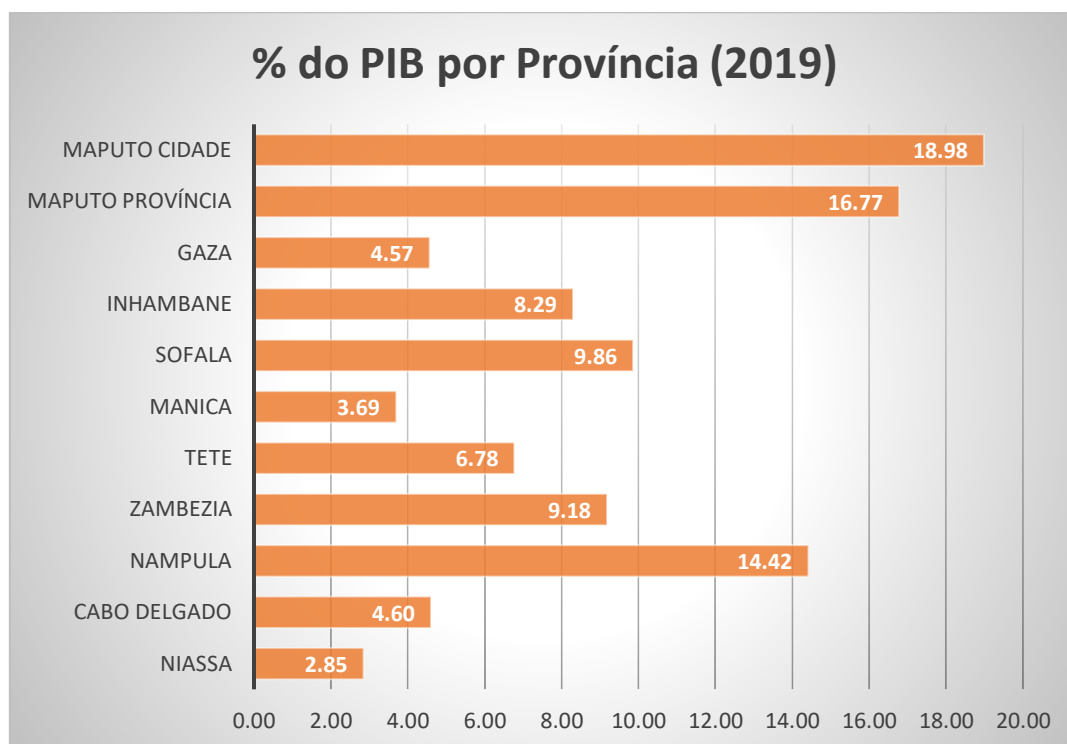
Gráfico 3.1.1-1: PIB por região



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 3.1.1-2: % 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.

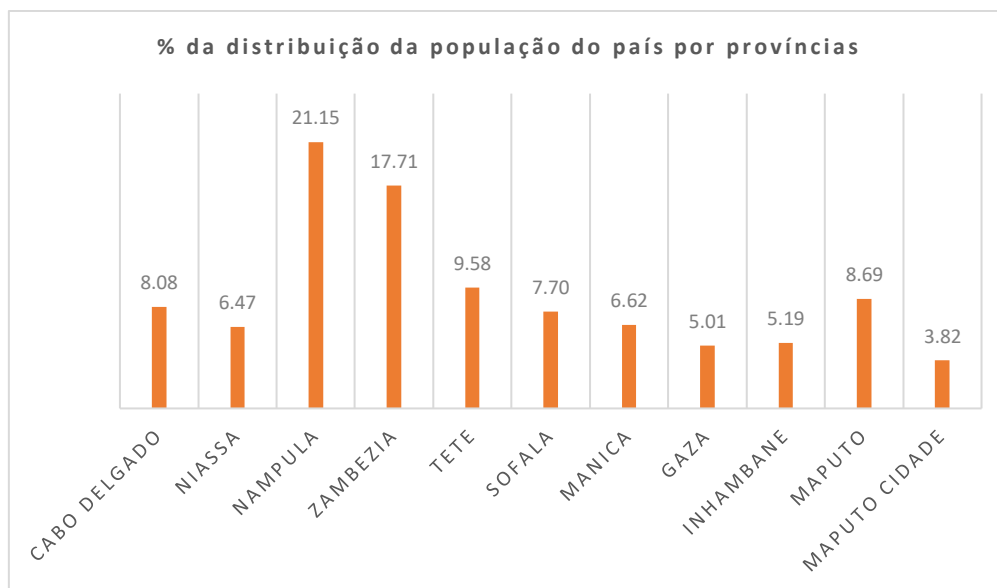
Não obstante as contrariedades, Moçambique continua a ser um país de crescimento positivo e animador. Foi um dos países de maior crescimento por pouco mais de dez anos até 2015-16, altura em que, entre outros factores de desaceleração (por ex. descida dos preços das *commodities*) estalou o escândalo 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 Kenneth 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 2020⁶, 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.

⁶ 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.

3.1.2 População e Modelos de Subsistência

Conforme mostrado abaixo (Gráfico 3.1.2-1) 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 3.1.2-1: Distribuição da população do país por províncias



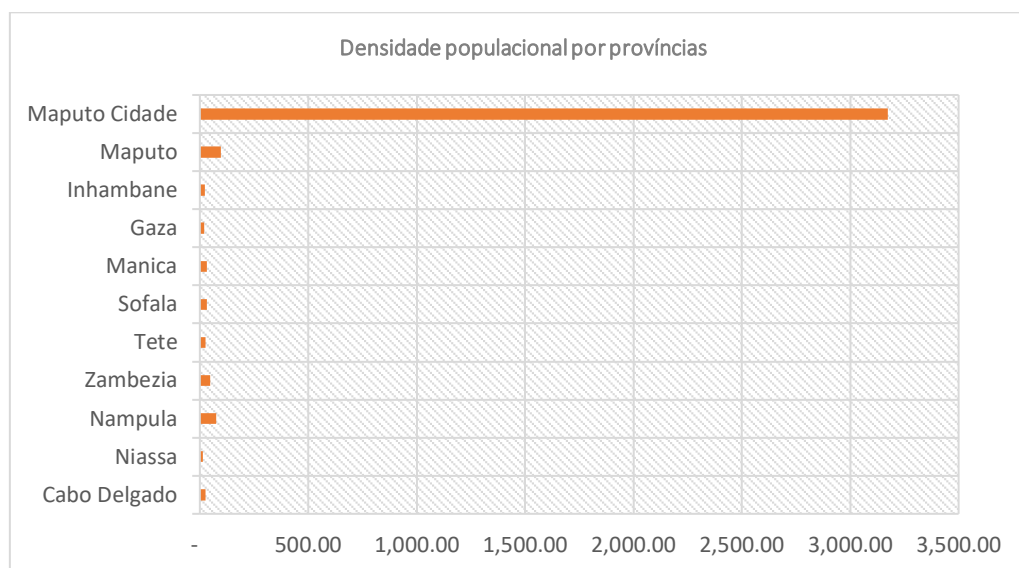
Fonte: INE (2019)

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 de urbanização, que é apontada como estando cada vez mais perto dos 60%⁷ 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.

⁷ 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.

Gráfico 3.1.2-2: 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 infra-estrutura: 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 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.

3.1.3 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 Implementação⁸ 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

⁸ Resolução nº 84/2002, de 12 de Novembro

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 Ministério⁹ 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 económica, em que Moçambique se situa na 142ª 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 2011¹⁰, 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

⁹ O Ministério do Género, Criança e Acção Social (MGCAS)

¹⁰ MGCAS, 2016) Perfil de Género de Moçambique

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 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 exhibe 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)¹¹

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 complementares¹².

Tradicionalmente as razões por detrás dos elevados índices da pobreza extrema são variadas. Dentre elas destacam-se causas naturais (principalmente secas recorrentes, mas também ciclones/cheias e outros desastres) e fracos investimentos em infra-estruturas 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 8¹³ 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.

¹¹ INAS, 2021 - Projecto de Protecção Social e Resiliência Económica (P173640), que é também financiado pelo Banco Mundial, para o período 2021-2026.

¹² 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.

¹³ Depois dos acordos de paz de 1992, os primeiros sinais do reacender da confrontação violenta entre opositores políticos surgiram em 2013.

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 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 mobilidade¹⁴.

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, 2019¹⁵). 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 Sul¹⁶.

¹⁴ Plano Nacional de Acção para a Deficiência – PNAD II 2012 - 2019

¹⁵ 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.

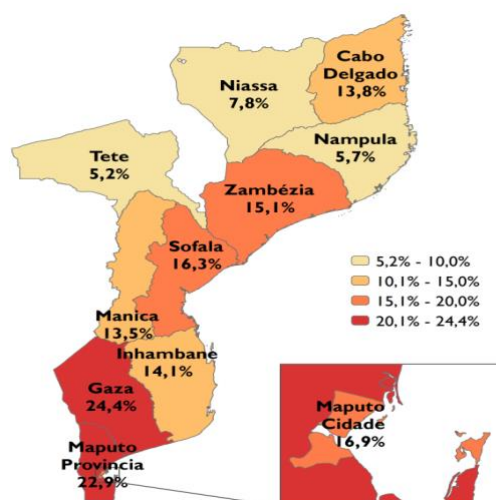
¹⁶ Perschler, V. Análise da Situação sobre os Direitos Humanos e Protecção de Pessoas com Albinismo em Moçambique. Especial Enfoque no Tráfico de Seres Humanos. Ministério Público, OIM2018.

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, 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 IMASIDA¹⁷, 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 3.1.3-1: 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

¹⁷ MISAU e INE. Inquérito de Indicadores de Imunização, Malária e HIV/SIDA. Relatório Suplementar. Incorporando os Resultados de Biodindicadores de Aintiretrovirais, 2015

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 prevalentes.

Populações que Vivem em Áreas Remotas e Isoladas

A rede de estradas classificadas em Moçambique compreende estradas primárias, secundárias, terciárias e vicinais, totalizando 30.056 km, das quais apenas cerca de 20% são pavimentadas.

Tabela 3.1.3-1: Populações Localizadas nas Áreas Remotas

Classificação da Estrada	Pavimentada	Não Pavimentada	Total
Primária	4728 (75%)	1243 (5%)	5971 (20%)
Secundária	838 (13%)	4078 (17%)	4915 (16%)
Terciária	667 (11%)	11936 (50%)	12603 (42%)
Vicinal	54 (1%)	6513 (27%)	6567 (22%)
Total	6287 (21%)	23770 (79%)	30056

Fonte: WB, Making Transport Climate Resilient. Country Report 2010

A rede viária do país apresenta em geral condições precárias, principalmente nas áreas rurais, onde para além da densidade da rede viária ser em geral baixa, o facto de não ser pavimentada condiciona a sua transitabilidade na época chuvosa. Mas os centros urbanos e sobretudo os peri-urbanos não estão isentos de problemas decorrentes da extensão e qualidade das suas vias de acesso o que afecta a mobilidade e os transportes. Isso vai ter efeitos diversos sobre o projecto.

As vias de acesso constituem-se num grande desafio para os serviços económicos e sociais do Estado, designadamente os serviços de saúde e educação, registo civil, bem como para infra-estruturas de fornecimento de água, energia e telecomunicações e já agora transportes em si. Por ex. os operadores de transportes públicos (públicos ou privados) tendem a evitar as áreas com estradas precárias.

O isolamento condiciona, portanto, o acesso à informação por falta de acesso a meios de comunicação social, que pode ser limitado a rádios comunitárias. As autoridades locais desempenham um papel chave na disseminação de informação. O acesso a transportes públicos associados ao PMUAMM já denota encerrar influências negativas deste fenómeno. Caso não se tomem as necessárias medidas isso pode ser continuado ao abrigo do projecto e desaguar no que poderia ser numa contribuição deste projecto para perpetuar o isolamento e discriminação das populações que vivem em zonas remotas, que, geralmente, correspondem às mais pobres.

Inclusão/Exclusão Financeira e Digital

A breve análise destes dois fenómenos, i.e. inclusão financeira e digital também ajuda a oferecer medidas de bem-estar assim como da vulnerabilidade que tem fortes relações com o acesso aos transportes urbanos. Tal como muitas partes do mundo e do continente africano Moçambique tem estado a testemunhar o crescimento e a diversificação de serviços financeiros, tanto nas zonas urbanas como nas rurais. A captura dos dados relacionados nem sempre tem seguido os desenvolvimentos no terreno.

De acordo com a FinScope¹⁸ até finais de 2019 apenas 41% da população adulta nas zonas urbanas tinha o seu dinheiro em instituições bancárias formais. Nas zonas rurais essa percentagem situava-se apenas nos 10%. Já os homens com contas bancárias formais se situavam nos 26% enquanto para as mulheres esta se situava apenas nos 18%.

Em Moçambique existem cerca de 14,2 milhões de habitantes da população adulta, 656 agências de instituições de crédito, 17.855 agentes de instituições de moeda electrónica, 1.576 ATMs, assim como 22.052 POS, 118 delegações de companhia de seguros, sendo que 45 são balcões de fronteiras. Trata-se de uma base insuficiente para satisfazer as necessidades da população, das empresas e outros grupos (por ex. associações/cooperativas). Apesar de a AMM ser a mais privilegiada, sobretudo os centros urbanos das Cidades de Maputo e Matola, ainda existem muitos distritos¹⁹ sem presença de agências de instituições de crédito 98 com ATM, 147 com POS e 122 com agentes de instituições de moeda electrónica.

O aumento dos níveis de inclusão financeira no país de 4% em 2014 para cerca de 22% em 2019 deveu-se principalmente ao papel desempenhado pela banca móvel e seguros. Consta que a banca móvel registou um crescimento significativo nos últimos cinco anos, tendo passado de 3% em 2014 para 29% em 2019. Isto significa que um em cada quatro adultos já faz uso do *mobile money*.

Entre os factores catalisadores da alteração do contexto de baixa cobertura prevalecente situa-se a coordenação interinstitucional; o ambiente jurídico-legal adequado; as infra-estruturas básicas e tecnológicas adequadas; as condições macroeconómicas favoráveis; e, sobretudo, o compromisso do sector financeiro com a implementação da Estratégia Nacional de Inclusão Financeira 2016-2022, que define como metas a serem atingidas que até 2022: (i) 60% da população adulta tenha acesso físico ou electrónico a serviços financeiros oferecidos por uma instituição financeira formal; (ii) 100% dos distritos tenha pelos menos um ponto de acesso aos serviços financeiros formais, e; (iii) 75% da população passe a ter um ponto de acesso aos serviços financeiros a menos de 5 km do local de residência ou trabalho.

A materialização destas metas, que ainda terá que ser comprovada, e que muito se relacionam com a expansão do acesso transportes públicos, deverá emprestar valor aos objectivos do PMUAMM.

A penetração da Internet e da telefonia móvel a nível nacional tende a estar intimamente relacionada com o PIB. Isso, por sua vez, explica porque, apesar do significativo crescimento nos últimos anos, Moçambique tenha uma das taxas mais baixas em África (i.e. com apenas 40% das pessoas com idade superior a 15 anos a deterem um telefone móvel e apenas 10% com acesso à Internet).

¹⁸ FinScope (2019) "Consumer Survey Highlights, Mozambique.

¹⁹ Dos 158 distritos em que o país se encontrava subdividido até finais de 2015 apenas 87 é que gozavam de presença de instituições financeiras. Entretanto, nos últimos anos foram estabelecidos novos distritos

As limitações têm fortes relações com a deficiente infra-estrutura, baixas taxas de electrificação e falta de cobertura assim como problemas significativos do lado da demanda que restringem o acesso. Entre estas últimas pontuam restrições económicas e acessibilidade, uma falta de conteúdo local e baixos níveis de educação e alfabetização digital.

Tal como com as restantes áreas de desenvolvimento socioeconómico neste domínio também existe significativas disparidades de género no acesso tanto ao telefone móvel como à internet. 50% dos homens têm acesso a telemóveis contra apenas 38% das mulheres assim como 14% dos homens contra apenas 7% das mulheres a terem acesso à internet. Isso coloca Moçambique na posição de deter o segundo maior fosso de género em África (depois de Ruanda), assim como do típico fosso entre os meios urbano e rural. No caso deste último o fosso é ainda maior como o demonstra o facto de apenas 4% ou famílias rurais terem acesso à internet, em comparação com 24% dos urbanos.

O desiderato do uso dos telefones móveis para os vários fins do PMUAMM, incluindo a facilitação dos pagamentos e comunicações em geral, terá de ser materializado nos limites destas restrições e/ou dentro do que o projecto irá promover.

Situações de Conflito e Deslocados

Embora isso nem sempre tenha reflexos físicos directos sobre a AMM é pertinente notar que desde 2017 autoproclamados insurgentes, aparentemente associados ao islamismo extremista, se fixaram na província de Cabo Delgado, a norte de Moçambique, e em 2020 intensificaram a onda de ataques, assassinatos e destruições de infra-estruturas e do tecido social em geral. Presentemente fala-se de mais de 3,000 pessoas mortas e mais de 800,000 deslocadas na província de Cabo Delgado. Isto tem se constituído num significativo revés no desenvolvimento económico e social da província e da região norte o que afecta o país no seu todo. Também na região centro, desde 2019-20, têm existido conflitos armados, desta feita desencadeados pela autoproclamada facção militar do maior partido da oposição (a RENAMO), que tendem a crescer e a propagar-se pelas regiões centro e norte. A eliminação física do seu líder em 2021 começou a dar indicações de diminuição ou mesmo cessação desta fonte de instabilidade, embora por vezes surjam notícias de reagrupamento e novas lideranças, que suscitam inquietações.

Estes desenvolvimentos já têm suscitado o estabelecimento de várias medidas de apoio às pessoas afectadas e deslocadas e cada vez mais destituídas. Existem razões para acreditar que a combinação de factores negativos tais como (i) problemas estruturais de desenvolvimento que já são conhecidos e explicam os elevados índices de pobreza em Moçambique; (ii) os causados pelos ciclones, cheias e secas; (iii) Covid-19; e (iv) desestabilização nas zonas centro e norte (principalmente Cabo Delgado), com destaque para esta última, poderão aumentar a quantidade de pessoas, famílias e comunidades destituídas.

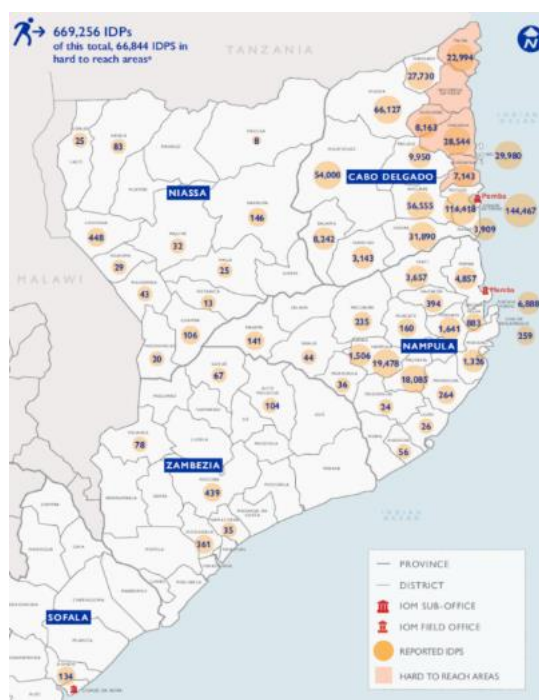
Os conflitos e seus efeitos já são causa de maior pobreza e vulnerabilidade que convida ao alargamento e aprofundamento da protecção social sob diferentes formas.

Na Figura 3.1.3-2 é apresentada a distribuição territorial de bolsas de pessoas internamente deslocadas (PID) ligadas ao conflito de Cabo Delgado. Trata-se de um mapeamento sempre em mudança. A maioria dos deslocados (>80%) está localizada em todos os 17 distritos de Cabo Delgado, principalmente distritos do Leste e Sul devido à segurança e protecção, bem

como ao acesso à assistência humanitária e a viver em famílias de acolhimento²⁰. Menos de 10% encontram-se em Nampula, principalmente na Cidade capital em si (Nampula (acima de 19,000)) e no distrito de Meconta (um pouco acima de 18,000 pessoas). A maior parte das pessoas deslocadas são mulheres e crianças o que se constitui num significativo agravamento da condição de vulnerabilidade destes grupos. A preferência pelo acolhimento junto de famílias/amigos ou de qualquer modo fora de campos de acolhimento institucionalizados que se criam, ao mesmo tempo que pode ser uma resposta positiva, não deixa de suscitar questionamentos. Entre outros, ao abrigo deste modelo e face às insuficiências de assistência social torna-se difícil conhecer os vários problemas humanitários, económicos, sociais e psicológicos veiculados por estas pessoas e que poderiam ajudar na preparação de uma estratégia de resposta e de contenção do que podem ser efeitos negativos sobre os meios e pessoas de acolhimento. Sabe-se, porém, que tudo se traduz num agravamento de acesso a bens e serviços comunitários em meios que, por si sós, já enfrentavam carências estruturais bem conhecidas.

O Governo e os parceiros humanitários estão a prestar assistência à população deslocada através da oferta de serviços básicos (protecção, AASH, saúde) em trânsito e locais de realojamento, distribuição de abastecimentos e envolvimento da comunidade. No entanto, em geral, os campos de acomodação enfrentam graves lacunas de infraestruturas, principalmente de água e saneamento, havendo já registo de desenvolvimento de surtos de cólera e havendo todas as condições para o desenvolvimento de surtos de COVID-19.

Figura 3.1.3-2: Visão geral da distribuição das PID pelas províncias



Fonte: DTM 9, IOM, Dezembro 2020

É também de notar que têm se registado tensões e conflitos entre deslocados e comunidade hospedeira, devido a (i) agravamento da pressão sobre bens e serviços sociais (educação, saúde, abastecimento de água e saneamento, terra e outros recursos naturais) que já de si

²⁰ Um padrão já notório é que as pessoas deslocadas têm preferido acolhimento em famílias e amigos e/ou com recurso a meios próprios, mas misturando-se com as pessoas que vivem nas áreas para as quais recorrerem do que ficam concentrados em campos organizados de acolhimento.

se encontram sobrecarregados (ii) risco de haver insurgentes entre os deslocados, que possam criar novos focos de insurgência.

No entanto a entrada em cena de tropas ruandesas e da SADC desde a segunda metade de 2021 tem significado que algumas áreas começam a estar livres de insurgentes ainda que nem sempre e necessariamente aptas a retomar a vida. E as notícias sobre a insurgência e ataques continuam a circular e sem uma direcção firme sobre para onde se orientam.

3.2 A 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 cimento²¹ (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.

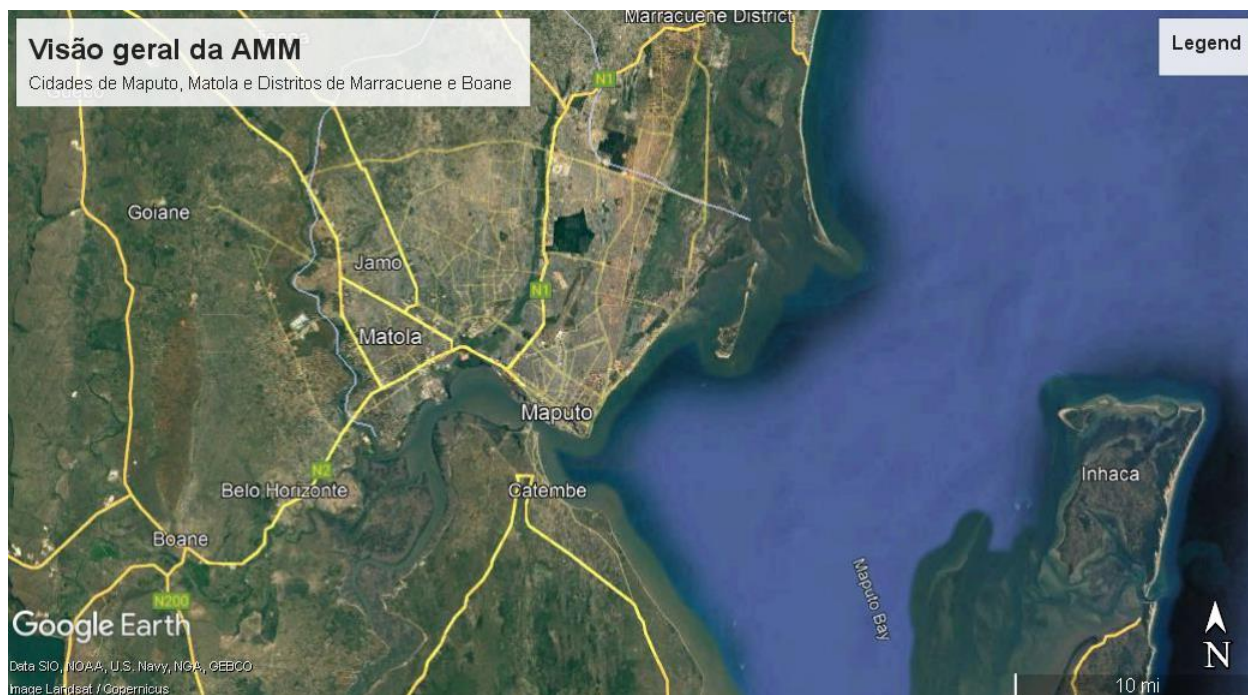
A AMM é a área mais expressiva em matéria de concentração de actividades económicas e sociais, rápido crescimento dos principais indicadores (demográficos, económicos e sociais), mudanças estruturais complexas como é o caso de interligações entre jurisdições.

A Figura 3.2-1 e a

Caixa 3.2-1, abaixo, apresentam, respectivamente uma visão geral da posição geográfica e alguns dos aspectos que caracterizam as quatro jurisdições da AMM.

²¹ 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 3.2-1: Visão geral da AMM



Caixa 3.2-1: Alguns dos aspectos caracterizadores das Cidades de Maputo, Matola e Distritos de Marracuene e Boane

Cidade de Maputo

A cidade de Maputo localiza-se a oeste da baía de Maputo (oceano Índico), latitude 25°49'09" e longitude 33°00'00" com uma extensão de aproximadamente 300 km² (com um total estimado 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 Matituine. A cidade de Maputo subdivide-se em 7 Distritos Municipais e 61 Bairros. Os DM da cidade de Maputo são: i. KaMfumu, 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 na latitude 25°57'43"S e longitude 32°27'32"E com uma superfície de 827 km² e uma população de aproximadamente 1,506,442. A cidade da Matola faz fronteira a Norte com o Distrito de Moamba, a sul com a cidade de Maputo e o 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 na latitude 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 Manhica, 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 210498 habitantes), fazendo fronteira a norte com o Distrito de Moamba, a oeste e sudoeste com o distrito de Namaacha, a sul como distrito de Matituine 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.

Dados do INE mostram que entre 2007 e 2017 a Cidade de Maputo registou uma ligeira diminuição da sua população, i.e. de 1,094,628 (em 2007) para pouco mais de 1,080,277 (em 2017). Factores vários explicam que uma parte dos habitantes da Cidade de Maputo a tenham abandonado, para efeitos de habitação e residência, a favor das áreas periféricas que precisamente perfazem a pujante Área do Grande Maputo/AMM que neste momento liga as Cidades de Maputo e Matola e os Distritos de Boane e Marracuene, mas com tendência de ir aglomerando cada vez mais distritos da província de Maputo, por ex. os casos de Namaacha, Matutuine, Moamba e Manhiça, para formar uma unidade funcional ainda mais ampla que partilha bens e serviços e outras ligações orgânicas.

A parte Central de Maputo concentra escritórios e edifícios comerciais, universidades, escolas técnicas, primárias e secundárias e se apresenta muito congestionada durante os dias e períodos laborais²² para estar virtualmente desocupada à noite e dias de folga, enquanto na Matola, se concentram as indústrias transformadoras e uma significativa parte da habitação (manteve a tradição de dormitório durante muitos anos). Maputo e Matola, bem como áreas circundantes absorvem a maior parte da força de trabalho e é por isso que esta área exige serviços de mobilidade e transporte e não só, cada vez mais dinâmicos.

Claramente o desenvolvimento urbano e económico provocou uma maior circulação de passageiros e mercadorias o que faz com que as condições de tráfego nesta área por autocarros e veículos particulares estejam a piorar. Melhoramentos pontuais (por ex. os ocorridos ao abrigo de um plano também formulado pela JICA em 2001) centrados sobre melhoria das estradas urbanas e medidas de gestão do tráfego, incluindo a adição de semáforos, etc. provam não ser suficientes.

Conforme referido mais acima a rede rodoviária em Moçambique está classificada em estradas nacionais, estradas regionais, estradas municipais e estradas distritais. Na área do projecto as estradas nacionais (por exemplo, N1 e N2) e as estradas regionais (por exemplo, R200, R403 e R807) são geridas pela Administração Nacional de Estradas (ANE) e perfazem pouco mais de 1,600 km. Cada departamento de infra-estruturas municipal ou distrital gere o a rede de estradas urbanas e rurais no âmbito da sua jurisdição com enfoque primordial sobre manter as condições rodoviárias.

As estradas municipais e distritais podem ser, sumariamente, descritas da seguinte forma: Município de Maputo, 1.000 km; Município da Matola, 580 km; Distrito de Marracuene, 240 km; e Boane, 190 km.

As intervenções físicas no âmbito do PMUAMM serão feitas ao longo destas estradas com as intervenções *soft* a concentrarem-se sobre melhoramento da gestão, inclusão e participação de todas as partes interessadas e envolvidas e prestação de várias formas de apoio e de capacitação para modernizar e profissionalizar os actores e viabilizar o projecto.

Por outro lado, o dinamismo da AMM e outros factores têm explicado que esta seja tanto a área de maior densidade populacional como também uma das mais congestionadas de Moçambique. Os negócios de terra e imobiliária formais e informais, muitos deles feitos à revelia dos preceitos legais explicam, entre outros, que seja difícil encontrar espaços de terra desocupados nesta área. Também se nota que como combinação de uma série de factores, incluindo fraquezas em fazer respeitar a lei, as chamadas áreas de reserva das infra-

²² Araújo; M. (1999) – “Cidade de Maputo – Espaços Contrastantes: do Urbano ao Rural”, Maputo.

estruturas²³ e/ou das autoridades locais não sejam poupadas à ocupação. Como o atestam exemplos de outras intervenções similares na mesma área (por ex. abertura/reabilitação/expansão de estradas, sistemas de abastecimento de água e saneamento, telecomunicações, etc.) é de antever que vai ser um enorme desafio encontrar espaços e terra para implantar as infra-estruturas do projecto previstas nas suas componentes 2 e 3.

Isso é acompanhado do facto de as comunidades da AMM terem uma elevada consciência dos seus direitos, alguns níveis de organização e capacidade de fazer ouvir a sua voz. As intervenções do projecto deverão procurar otimizar este fenómeno e fazer com que o mesmo se constitua numa mais-valia e não num empecilho.

²³ Nas zonas urbanas os distanciamentos previstos no Regulamento da Lei de Terras (Decreto 66/1988) sob os artigos 5 (Zonas de protecção parcial criadas pelo efeito da lei) e 6 (Implantação de Infra-estruturas públicas) são ainda mais difíceis de seguir em si e ainda mais num contexto de significativo desordenamento espacial, e não são práticos.

4. PRINCÍPIOS E OBJECTIVOS DO QPR

4.1 PRINCÍPIOS GERAIS

Conforme reiterado em várias secções deste documento, a medida mais eficaz para evitar a perturbação dos “meios de subsistência” e e modos de vida das pessoas consiste em evitar expropriar as suas terras e activos em primeiro lugar. O reassentamento involuntário pode muitas vezes ser evitado completamente ou minimizado, explorando todos os desenhos e considerações alternativos viáveis para um investimento.

Quando a expropriação de terra permanente ou temporária for inevitável, é necessário preparar e implementar um PAR (considerando os critérios de elegibilidade dos subprojectos ao abrigo do PMUAMM²⁴). O instrumento aplicável em cada caso especificará os procedimentos para a expropriação, compensação e assistência económica de pessoas afectadas pelo projecto (PAP's). Considerará os seguintes princípios e objectivos para, pelo menos, restaurar e, de preferência, melhorar os padrões de vida das PAP's e das comunidades aos níveis que prevaleciam antes do deslocamento ter ocorrido:

- Quando a terra é necessária, a área ocupada será a menor área possível, de modo que a extensão do deslocamento físico e económico seja reduzida ao mínimo absoluto inevitável. Quando não estiver disponível terra cujos direitos de uso e aproveitamento sejam detidos pelo Estado e/ou Municípios, MTC, etc., adequada e não utilizada, a terra privada deve ser adquirida com respeito aos princípios e objectivos da NAS5.
- Às PAP's serão oferecidas integralmente compensações, ao custo de reposição, e terão uma oportunidade significativa para participar e contribuir para a concepção e implementação do projecto. É necessário que todas as pessoas afectadas entendam a necessidade da expropriação das suas terras; se não, outras terras devem ser consideradas para evitar tensões sociais. Além disso, mesmo quando as pessoas concordam com os objectivos do projecto, a compensação e outras medidas correctivas serão discutidas em profundidade com as PAP's para facilitar a sua compreensão e aceitação pelas PAP's, e terão um papel importante na implementação das medidas da sua parte no processo. Isso faz parte do que se designa por Consentimento Livre, Prévio e Informado (CLPI). Finalmente, as PAP's terão um papel importante na monitoria da operação de reassentamento, dado que a sua satisfação com a operação é uma dimensão significativa de monitoria do projecto.
- Todas as PAP's serão totalmente compensadas pela perda de toda terra e os activos. Isso inclui, mas não se limita a: terrenos, casas ou partes destas (o que tem potencial de ser significativo neste projecto), actividades comerciais, outras infraestruturas (vedações, poços, latrinas, árvores), bem como, no caso de empreendimentos, salários de empregados e lucros de negócios durante o período de perturbação. No caso da terra, a compensação em espécie (ou seja, terra por terra) é preferível nas áreas rurais e a mais recomendada em Moçambique (o que não será muito expressivo neste projecto), onde formalmente não existe um mercado de terra. Para outros activos que não sejam substituídos em espécie, os valores de compensação serão a um novo custo de reposição, sem depreciação nem desconto em relação a resgate de parte dos activos afectados, para assegurar que as pessoas possam substituir

²⁴ Subprojecto que possam requerer um PAR completo e por isso passarem à Categoria A, ao abrigo da legislação moçambicana, deixam de ser elegíveis ao abrigo do PMUAMM.

cada activo. Para além disso, os pagamentos serão efectuados em tempo útil para que as PAP's não sejam mais incomodadas.

- As PAP's serão assistidas em caso de deslocação física ou reassentamento. Funcionários locais e/ou oficiais do projecto ajudarão as PAP's a identificar e adquirir uma nova residência ou local de negócios e fornecerão qualquer outro apoio auxiliar necessário (por exemplo, compra e/ou transporte de materiais de construção, contratação de empreiteiros, transferência física e reinstalação).
- As PAP's receberão toda a assistência razoável e necessária para restaurar os seus meios de subsistência, na medida em que estes sejam afectados. Quando não for possível evitar o deslocamento económico, as actividades de reassentamento devem ser concebidas e executadas como programas de desenvolvimento sustentável, fornecendo recursos de investimento suficientes para permitir que as pessoas deslocadas pelo projecto compartilhem os benefícios do investimento. Portanto, quando os rendimentos ou meios de subsistência são afectados, as PAP's receberão assistência nos seus esforços para melhorar os seus meios de subsistência e padrões de vida, ou pelo menos restaurá-los, em termos reais, aos níveis anteriores ao deslocamento ou aos níveis prevalecentes antes do início implementação do projecto, o que for maior.
- As comunidades anfitriãs, que devem ser consideradas afectadas pelo projecto, receberão todo o apoio e acompanhamento necessários para receber e enquadrar as pessoas e comunidades directamente afectadas com atenção sobre evitar agravar os seus meios de subsistência devido ao seu papel de anfitriãs e aspectos de equidade entre os dois grupos.

Esses princípios fornecem directrizes básicas para o desenvolvimento de um Plano de Reassentamento e/ou de Restauração/Compensação detalhado e com prazo definido, quando um projecto requer expropriação. O propósito de desenvolver um PAR/PRMS é o de definir não apenas os procedimentos para a expropriação, mas também as medidas necessárias para melhorar - ou pelo menos manter - os padrões de vida das pessoas afectadas pelo projecto, e fazê-lo antes da implementação do projecto, em termos de começar obras de construção.

Quando, como neste caso, os detalhes sobre as intervenções do projecto (que poderiam levar à expropriação e reassentamento involuntário) não são totalmente conhecidos, desenvolve-se o Quadro de Política de Reassentamento (QPR) que estabelece os princípios, directrizes e linhas de orientação para a preparação, pelo Mutuário, de um ou mais PAR/PRMS específicos, em conformidade com a NAS5 do BM como para estar de acordo com as regras nacionais e para informação e discussão públicas.

O objectivo do QPR é o de assegurar que ao se identificar aonde é que a aquisição de direitos de uso da terra para uso público é inevitável, possam conceber-se e efectuar-se actividades de mitigação de uma forma socialmente sustentável. Isso requer o fornecimento de recursos adequados para atender às necessidades das pessoas afectadas pelo projecto (PAP's), sejam eles afectadas física ou economicamente pelas actividades do projecto.

Assim que os detalhes sobre a necessidade de expropriação e/ou de reassentamento involuntário se tornarem conhecidos em relação a cada subprojecto, Planos de Acção de Reassentamento (PAR's) serão preparados para fornecer um guia de implementação das acções a serem realizadas para evitar e minimizar a interferência, bem como restaurar recursos perdidos e meios de subsistência das pessoas e entidades afectadas. Os PAR's deverão ser encaminhados ao BM para conhecimento e aprovação. O trabalho considera as disposições da legislação do GoM e os objectivos políticos do Banco Mundial sobre o reassentamento involuntário, que podem ser resumidos da seguinte forma:

Caixa 4.1-1: Princípios essenciais a ser seguidos no Reassentamento involuntário

1. O reassentamento deve ser evitado sempre que possível, ou deve ser minimizado, explorando todos os aspectos alternativos viáveis de desenho do projecto.
2. Quando não for viável evitar o reassentamento, as suas actividades devem ser concebidas e executadas como programas de desenvolvimento sustentável, fornecendo recursos de investimento suficientes para permitir que as pessoas deslocadas pelo projecto compartilhem os benefícios do projecto;
3. As pessoas deslocadas devem ser consultadas de forma significativa e ter oportunidades de participar na planificação e na implementação de programas de reassentamento;
4. As pessoas afectadas terão de ser totalmente compensadas antes da expropriação e início das obras civis;
5. As pessoas deslocadas devem ser auxiliadas nos seus esforços para melhorar os seus meios de subsistência e padrões de vida ou pelo menos restaurá-los, em termos reais, aos níveis anteriores ao deslocamento ou aos níveis prevalentes antes do início da implementação do projecto, dependendo do que for maior ou melhor.
6. Especial atenção deve ser dada às mulheres, aos pobres e às pessoas mais vulneráveis das comunidades afectadas e anfitriãs;

4.2 PRINCÍPIOS ESPECÍFICOS

A principal linha de orientação para este QPR é a NAS5. Por conseguinte, o Projecto irá assegurar que a população que seja involuntariamente deslocada ou que perca bens ou acesso a bens/recursos em resultado do Projecto receba uma compensação e/ou benefícios do mesmo. Isto abrange aquelas que detenham direitos consuetudinários à terra ou a outros recursos tomados para uso do Projecto, ou benefícios resultantes destes direitos. Todos aqueles que sejam inevitavelmente afectados, directa ou indirectamente, pelos desenvolvimentos do Projecto, serão compensados como parte do Projecto. A Tabela 11.3-1 (Matriz de Direitos) apresenta as diversas formas de restauração/compensação pelas perdas que potencialmente possam ocorrer em função do tipo de activo e outras condições em que as perdas poderão ocorrer. Isso estende-se à perda de infraestruturas comunitárias que se trata de um tipo de impacto possível e que precisa de modalidades específicas de compensação.

Para além disso, o Banco Mundial adopta uma visão ampla sobre o fenómeno, ele "**não se restringe apenas ao seu significado usual**" - isto é, "**deslocamento físico**", inclui também o deslocamento económico, que afecta adversamente os meios de subsistência das pessoas, mesmo quando elas não precisam de se deslocar. Dependendo dos casos, uma acção de reassentamento pode incluir (i) **perda de terra ou estruturas físicas na terra, incluindo**

negócios, (ii) o movimento físico, e (iii) a reabilitação económica das pessoas afectadas pelo projecto (PAP's) para melhorar (ou pelo menos restaurar) os níveis de renda ou meios de vida prevalentes antes que a acção que causou o reassentamento tenha ocorrido. Isto também é geralmente endossado pelas autoridades moçambicanas.

A planificação, implementação, monitorização e avaliação serão realizados de forma participativa para minimizar os impactos negativos e garantir que os benefícios do projecto sejam gerados para as pessoas afectadas, particularmente as mulheres, as pessoas pobres e mais vulneráveis (por ex. agregados familiares chefiados por mulheres, crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiência). A monitorização das acções de reassentamento também deve ser incentivada para garantir que as pessoas afectadas não fiquem em piores condições do que eram antes do projecto.

Um Plano de Acção de Reassentamento será sempre preparado mesmo quando não haja deslocação necessária, mas onde a compensação por danos, perda de propriedade ou perda de acesso a recursos de meios de subsistência precisa de ser planificada e orçamentada.

Sempre que o PMUAMM inevitavelmente implique uma mudança nos padrões de uso da terra e/ou de outros activos que resultem em reassentamento involuntário ou impactos socioeconómicos negativos nas pessoas, famílias, grupos de pessoas, comunidades beneficiárias ou usuários dos recursos da área em geral, a UCP ou os Gestores Projecto aos vários níveis e escalões garantirão o desenvolvimento de informações, preparação, discussões e acordos públicos de Esboços dos PAR Abreviados/Simplificados ou simplesmente PRMS para orientar a implementação das operações de reassentamento e compensação. No caso em que o reassentamento involuntário seja inevitável, haja activos afectados e/ou impactos sobre os meios de subsistência, o PAR/PRMS será preparado de acordo com os princípios e procedimentos deste Quadro de Políticas. Cada esboço do PAR/PRMS será submetido à DPTA da província de localização do subprojecto e ao Banco Mundial para aprovação antes de se implementar um processo de compensação e início de obras.

5. QUADRO LEGAL E INSTITUCIONAL PARA A AQUISIÇÃO DA TERRA E REASSENTAMENTO EM MOÇAMBIQUE E AS EXIGÊNCIAS DO BANCO MUNDIAL

Lado a lado com o alargamento do acesso aos serviços de transporte o PMUAMM adopta uma série de intervenções que visam contribuir para o aumento da produção e produtividade e elevar os seus níveis de rendimentos e bem-estar de pessoas e entidades abrangidas.

As intervenções do projecto, sobretudo as de natureza física, mas também processual, que são as que são relevantes no contexto do QPR e dos instrumentos ambientais e sociais conexos assentam sobre o que foi descrito nos capítulos 2 e 4 deste documento e envolvem a Municípios, Distritos e MTC e uma série de entidades públicas e privadas prestadoras de serviços nestas áreas ou de algum modo envolvidas na oferta de bens e serviços ao projecto. As suas acções precisam de conformar-se com os dispositivos legais e regulamentares do GoM e do BM, que são parceiras neste empreendimento.

Com enfoque nas questões do reassentamento as linhas que se seguem resumem os principais requisitos a ser observados na concepção, planificação, implementação e gestão geral das intervenções do projecto, principalmente assim que mais detalhes forem sendo conhecidos.

5.1 QUADRO LEGAL E INSTITUCIONAL MOÇAMBICANO

O quadro legal que cobre a temática do projecto e do reassentamento compreende uma multiplicidade de instrumentos e começa pelo facto de que o princípio fundamental da **Constituição de Moçambique (2004)** é o de que os recursos naturais e os meios de produção são propriedade pública de interesse colectivo. Especificamente, a terra pertence ao Estado e o direito de uso apenas pode ser atribuído pelo Estado. O Artigo 111 clarifica que o Estado concessionaria títulos de direito de utilização da terra e também reconhece e protege os direitos adquiridos por herança e por ocupação. Como se vai notar nas linhas que seguem, estes princípios são depois retomados pelos diferentes instrumentos normativos que lidam com matérias mais específicas.

- **Decreto 31/2012, “Regulamento do Processo de Reassentamento Resultante de Actividades Económicas”**

Depois de muitos anos sem ter um instrumento unificador que orientasse a planificação e acções de reassentamento em geral, em Agosto de 2012, o Conselho de Ministros aprovou o Decreto 31/2012, que é o “Regulamento do Processo de Reassentamento Resultante de Actividades Económicas”. O documento é válido, relevante e aplicável ao projecto em consideração neste documento e pode ser resumidamente descrito como se segue:

O “Regulamento do Processo de Reassentamento Resultante de Actividades Económicas”, é complementado pelos Diplomas Ministeriais 155/2014 e 156/2014 que tratam respectivamente da “Comissão Técnica de Acompanhamento e Supervisão do Processo de Reassentamento” e da “Directiva Técnica do Processo de Elaboração e Implementação dos Planos de Reassentamento”. Combinados entre si e com outros dispositivos relevantes (por ex. leis da terra e do ordenamento territorial e seus regulamentos, diploma ministerial sobre expropriação, etc.) os três instrumentos elaboram acerca da (i) ligação das acções do reassentamento com os processos de licenciamento ambiental e suas fases; (ii) consulta e

envolvimento do público e das pessoas afectadas pelos projectos; (iii) modalidades de restauração das perdas de activos e meios de subsistência.

Lei de Terra (Lei Nº 19/1997 de 1 de Outubro) que entre outros define a como meio universal de criação de riqueza e do bem-estar social e o facto de que o uso e aproveitamento da **terra** se constitui em direito de todo o povo moçambicano. Como se vai ver mais abaixo (Tabela 5.2-1) e em outros dispositivos legais a Lei de Terras tem fortes implicações com todas as matérias que lidam com o deslocamento quer físico quer económico. Uma significativa parte dos seus dispositivos traduziu-se no estabelecimento de regulamentos e directrizes específicas sobre assuntos tais como (i) quadro de direitos incluindo detalhes dos direitos com base nas reivindicações costumeiras e nos procedimentos de aquisição de títulos de uso e aproveitamento pelas comunidades e pessoas singulares; (ii) áreas que por definição não podem ser ocupadas e se constituem em reserva do estado (por ex. as “zonas de protecção parcial (ZPP)); (iii) direitos e obrigações das diferentes entidades no contexto de reassentamento, critérios de indemnização e de compensação, etc.

Tal como apresentado na Tabela 5.2-1, abaixo, que apresenta os elementos destacáveis do quadro regulamentar Moçambicano assim como na Tabela 5.4-1 que compara a legislação nacional com as NAS do BM, apesar de a aprovação e implementação do pacote legislativo acima mencionado significar um passo significativo na regulamentação das questões do reassentamento em Moçambique, o mesmo pacote continua a encerrar algumas lacunas que por vezes o tornam pouco prático para orientar o tratamento de certos fenómenos relacionados com esta temática do reassentamento.

Entre outros aspectos e sobretudo para projectos financiados pelo Grupo do Banco Mundial continua a ser relevante seguir basicamente as directrizes da NAS5 do Banco Mundial sobre o Reassentamento Involuntário (sumariadas no subcapítulo que se segue), o que tem sido aceite pelo governo moçambicano, tal como foi o caso dos procedimentos de reassentamento seguidos até à data pela maior parte das iniciativas de desenvolvimento. **Ao abrigo deste projecto, onde houver discrepâncias entre os dois conjuntos de regulamentos, as políticas do Banco Mundial terão precedência.**

5.2 OUTROS DISPOSITIVOS LEGAIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS RELEVANTES

A Tabela 5.2-1, abaixo, destaca os elementos essenciais do quadro regulatório moçambicano acerca do reassentamento. A partir do mesmo se pode notar o quão este se encontra disperso sobre uma série de instrumentos que tratam de diferentes temas sobre direitos, terra, compensação em si, etc.

Ao disposto na tabela também se pode acrescentar uma série de normas e posturas municipais que podem não ser de fácil resumo nesta análise, mas que no tratamento dos vários detalhes deverão ser tomados em consideração e sobretudo harmonizados, tendo em atenção a participação de muitas jurisdições num mesmo projecto, num contexto em que pode haver diferenças de jurisdição para jurisdição.

É importante que se atenda às necessidades e especificidades de cada contexto e que as PAPs participem na tomada de decisão com base em informação prévia e que consintam em função da sua situação ponderada.

Tabela 5.2-1: Destacáveis elementos do quadro legal moçambicano

N.º	ÁREA/SECTOR/CONSIDERAÇÕES	DISPOSITIVO LEGAL	PRINCIPAIS ASPECTOS
1	<p>Posse de Terras e Questões Ligadas à Terra</p> <p>A expropriação de terras e activos sobre a terra é o aspecto mais sensível ligado a qualquer reassentamento involuntário. Desde a independência em 1975 que Moçambique tem vindo a implementar uma série de reformas legais com o objectivo de regular os direitos de acesso e uso da terra por uma diversidade de cidadãos e outras entidades públicas e privadas.</p>	<p>Constituição da República de Moçambique</p>	<p>(i) a manutenção da terra como propriedade do Estado; (ii) a terra não pode ser transferida (ou seja, vendida) e o país não tem um “mercado de terras” como tal. Os detentores de direitos de uso da terra podem transferir benfeitorias como edifícios de uma parte para outra. Além disso, ao invés de indicar que a indemnização deve ser paga quando a terra é expropriada no interesse público, tanto a Constituição como a Lei de Terras (vide mais abaixo) não desenvolvem questões relacionadas com a indemnização/compensação, em termos de princípios, formas, elegibilidade, avaliação, adequação, procedimentos, calendário e responsabilidades; (iii) a segurança do acesso e uso da terra pela população e investidores (...), reconhecendo os direitos do acesso costumeiro e de administração da terra pelas populações residentes nas zonas rurais, promovendo a justiça social e económica; (iv) a salvaguarda dos direitos da mulher ao acesso e uso da terra e (v) o uso sustentável dos recursos naturais com o objectivo de garantir a qualidade de vida para as gerações actuais e futuras, garantindo que as zonas de protecção total e parcial mantenham a sua qualidade ambiental e as intenções específicas para as quais foram criados.</p>
		<p>Lei de Terra Nº 19/1997</p> <p>Definição dos direitos de uso da terra das pessoas, apresentando os detalhes dos direitos com base nas reivindicações costumeiras e nos procedimentos de aquisição de</p>	<p>reitera que a terra é propriedade do Estado e não pode ser vendida ou alienada, hipotecado ou confiscada. Os utilizadores da terra recebem DUAT (direito de uso e aproveitamento da terra), nos termos do artigo 110 da Constituição, em conjunto com o artigo 12 da Lei de Terras e os artigos 9, 10 e 11 do respectivo Regulamento da Lei de Terras (Decreto nº 66/98, de 8 de dezembro). Embora o DUAT não confira a propriedade total, é um direito de utilizador que é seguro, renovável e de longo prazo que abrange um período que pode ir até 50 anos. É aproximadamente comparável a um arrendamento. A lei também fornece às comunidades e à população local um título seguro para a terra, enquanto fornece segurança aos investidores. Concede ao Estado autoridade para alocar concessões de terras para empreendimentos comerciais. Ao contrário do que sucede com a própria terra que não pode ser vendida ou alienada, o DUAT pode ser vendido ou alienado ou onerado. O direito de usar a terra pode ser adquirido através dos seguintes quatro canais principais:</p>

N.º	ÁREA/SECTOR/CONSIDERAÇÕES	DISPOSITIVO LEGAL	PRINCIPAIS ASPECTOS
		<p>títulos de uso e aproveitamento pelas comunidades e pessoas singulares</p>	<p>Indivíduos ou grupos estrangeiros, desde que o projecto de investimento seja devidamente aprovado e atenda às seguintes condições: a) sendo indivíduos, eles devem ter residido por pelo menos cinco anos em Moçambique; ou b) grupos, desde que incorporados ou registados na República de Moçambique;</p> <p>Ocupação por indivíduos e comunidades locais, de acordo com as normas e práticas consuetudinárias, que não contradigam a Constituição (trata-se de uma das formas mais comuns de aquisição da terra em Moçambique). Essa classe de usuários/ocupantes da terra geralmente não formaliza o seu DUAT, mas a lei os reconhece como proprietários legítimos das partes da terra que ocupam com base nas normas e práticas costumeiras;</p> <p>Ocupação de boa-fé por indivíduos nacionais que tenham usado a terra por pelo menos dez (10) anos (outra maneira mais comum de adquirir a terra em Moçambique), que também tende a estar associada a ocupantes/usuários de terra que não formalizam os seus direitos de uso e aproveitamento;</p> <p>Autorização mediante solicitação apresentada por indivíduos ou grupos, conforme estabelecido na actual Lei de Terras (nº 19/1997).</p> <p>A lei recomenda um processo baseado em consultas que reconheça os direitos costumeiros como meio de identificação das reclamações das comunidades e membros individuais das comunidades sem títulos.</p>
		<p>Regulamento da Lei de Terras, Decreto 66/98 de 8 de Dezembro</p>	<p>indica que a aprovação da construção de infra-estruturas, públicas, incluindo obras ligadas a águas subterrâneas, resultará na criação automática das Áreas de Reserva Parcial (artigo 6), isto é, áreas de servidão de 50 m, que as delimitam. Isso é extensivo às infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias. No que respeita a estradas a sua construção implica o estabelecimento automático de uma Zona de Protecção Parcial (ZPP) de 50 metros (m) para auto-estradas e estradas de quatro faixas, 30 m para estradas primárias e 15 m para estradas secundárias e terciárias, medidos a partir do eixo da estrada para cada um dos seus lados. Não se pode adquirir os direitos de uso e aproveitamento dessa terra nem desenvolver actividades sem uma licença. Na prática, esta disposição não é seguida e com a aplicação deficiente da lei em muitas partes do país, o que tende a ser mais</p>

N.º	ÁREA/SECTOR/CONSIDERAÇÕES	DISPOSITIVO LEGAL	PRINCIPAIS ASPECTOS
			<p>pronunciado nos centros urbanos e na AMM, a usurpação das áreas de servidão tende a tornar-se a norma. De qualquer modo estes dispositivos não são automaticamente extensivos às áreas urbanas e não têm carácter prático neles.</p> <p>A imposição deste dispositivo resultaria em reassentamentos (que poderiam ser forçados) de muitas pessoas sempre que se trata de reabilitar, expandir, realinhar estradas ou levar a cabo outros desenvolvimentos que requeiram terra, como é, neste caso, o desenvolvimento do BRT e seus sistemas de suporte.</p> <p>Trata-se de um fenómeno complexo em que as duas partes, i.e. as autoridades gestoras de terras e/ou de utilidades públicas e os ocupantes ilegais entram em certas formas de cumplicidade (por ex. é comum os ocupantes das ZPP que desenvolvem actividades comerciais ser-lhes cobradas taxas diversas o que, em grande sentido, configura reconhecimento tácito e torna ainda mais controversa a eventual declaração da sua ilegalidade de ocupação). No subcapítulo 8.1.1. Triagem dos Subprojectos, deste documento, são abordadas as formas práticas de contornar este fenómeno que são normalmente seguidas e são recomendadas no contexto deste projecto.</p> <p>De notar que devido às suas características as infra-estruturas de energia e telecomunicações apresentam menos problemas quando comparados com os das estradas.</p>
2	Planeamento e ordenamento territoriais	Lei do Ordenamento Territorial nº 19/2007, de 18 de Julho	<p>Tem como objectivo garantir a organização da terra nacional e o uso sustentável dos seus recursos naturais; a observância das condições <i>legais</i>, administrativas e culturais; proporcionar condições favoráveis para o desenvolvimento socioeconómico do país; a promoção da qualidade de vida da população; e a protecção e conservação ambiental. Esta lei aplica-se a todos os níveis, do nacional ao distrital e autárquico e requer a preparação de planos territoriais (nacionais, provinciais, distritais, municipais/das cidades) em conformidade com as condições reais a cada nível. Entre outros aspectos, esta lei confirma que a expropriação por motivos de interesse público deverá acarretar o pagamento de uma indemnização calculada de forma justa de modo a compensar pela perda de bens tangíveis e intangíveis e de bens produtivos, assim como pela perturbação da coesão social. O Diploma</p>

N.º	ÁREA/SECTOR/CONSIDERAÇÕES	DISPOSITIVO LEGAL	PRINCIPAIS ASPECTOS
			<p>Ministerial 181/2010, aprovado em Novembro de 2010, também se destina a reger processo de expropriação e correspondentes indemnizações.</p>
		<p>Decreto n.º 23/2008, de 1 de Junho/Regulamento da Lei do Ordenamento Territorial</p>	<p>No seu Artigo 68 (No. 2a) especifica ainda que a expropriação para efeitos de ordenamento territorial é considerada como do interesse público quando o objectivo final é a salvaguarda do interesse comum de uma comunidade através da instalação de infra-estrutura económica ou social com um grande impacto social positivo. O Artigo 70 (Nos. 1-3) estabelece igualmente que deve ser paga uma indemnização justa antes da transferência ou expropriação de propriedade e bens e não só deve cobrir o valor real dos bens expropriados, como também os danos e perda de lucros.</p> <p>Tal como foi anteriormente mencionado, os aspectos específicos relacionados com a indemnização em si são também regidos pelo Diploma Ministerial 181/2010. Este diploma reitera igualmente a disposição contida no Capítulo 10 do Decreto No. 23/2008, a qual indica que a expropriação de terra em benefício de interesses públicos deve ser tornada pública pelo Conselho de Ministros, sob proposta do empreendedor.</p> <p>Destaque-se que o anúncio público pelo Conselho de Ministros nunca foi e ainda não é prática corrente. Não existem mecanismos claros que devem ser seguidos e pode levar muito tempo. São necessárias formas alternativas de sanar esta lacuna que devem ser aplicadas neste projecto tendo sempre como referência as práticas nacionais e as do BM. A informação, consulta e envolvimento das partes interessadas e envolvidas num projecto assim como a negociação construtiva com elas, tende a ser de grande utilidade no marketing de projectos e promoção da sua aceitação por todas essas partes de modo a evitar a deslocação forçada.</p>
3	<p>Avaliação dos Activos e Compensação por Perdas</p>	<p>Regulamento n.º 66/98 da Lei de Terras</p> <p>"Processo de Expropriação Relacionado com</p>	<p>o "Regulamento No. 66/98 da Lei de Terras" recomenda a indemnização resultante da transferência de perdas, tendo as directivas básicas para a indemnização em forma de tabelas sido produzidas e actualizadas pelas Direcções Provinciais da Agricultura abarcando os valores médios (valor do mercado) atribuídos a várias culturas anuais e árvores, mas estes dados raramente estão disponíveis, e na maioria dos casos não estão actualizados quando são necessários. Em 2010 a Direcção Nacional dos Serviços Agrários do Ministério da Agricultura, produziu novas tabelas referentes a culturas temporárias e permanentes, as</p>

N.º	ÁREA/SECTOR/CONSIDERAÇÕES	DISPOSITIVO LEGAL	PRINCIPAIS ASPECTOS
		<p>o Ordenamento Territorial</p>	<p>quais também carecem de actualização, mas não foram oferecidos critérios concisos para tal processo. Normalmente as Direcções Provinciais da Agricultura e Desenvolvimento Rural oferecem tabelas mais actualizadas que devem usadas, depois dos devidos ajustamentos para determinar valores de compensação pelas culturas e árvores.</p> <p>Para as infra-estruturas, o Decreto Ministerial No. 181/2010 atinente ao "Processo de Expropriação Relacionado com o Ordenamento Territorial" toma medidas importantes no sentido de preencher a lacuna que existia no cálculo dos valores da indemnização e compensação. No seu ponto "4.2.1 <i>Termos de cálculo de infra-estrutura</i>", o diploma abarca termos para o cálculo de infra-estruturas. O Diploma não revoga necessariamente as disposições já existentes, mas dá-lhes uma maior consistência. No entanto, parece que não ultrapassa as insuficiências registadas na "actualização dos preços" e também não se refere às infra-estruturas construídas à base de materiais precários (locais), que normalmente são as mais afectadas quando o reassentamento está também associado a um mau planificação do uso da terra, mas também outros motivos e contextos, como a incidência em áreas rurais. Normalmente deve-se recorrer às Direcção Provincial de Obras Publicas, Habitação e Recursos Hídricos para obter o que estas possam ter preparado em matéria de actualização dos valores para gerir diferentes aspectos incluindo os que relacionam com o reassentamento e compensação. Isso deve ser associado à procura de alternativas viáveis de contornar os constrangimentos que podem decorrer da aplicação à letra deste dispositivo. Os detalhes podem ser vistos no capítulo dedicado a esta temática.</p> <p>No que diz respeito particularmente às infra-estruturas, um factor que tende a resultar em preços mais baixos ao usar os mecanismos legais é a "depreciação", que a legislação e regulamentos existentes exigem que seja tomada em consideração.</p> <p>Em todos os casos, as leis e regulamentos existentes não dão respostas claras e dão azo a diferentes formas de interpretação, facto que tende a conduzir a resultados diferentes quando aplicados por diferentes profissionais do reassentamento.</p> <p>A experiência tem demonstrado que as tabelas acima mencionadas, quer para o sector agrícola quer para as obras públicas e habitação, raramente estão disponíveis, e quando estão, muitas vezes estão desactualizadas. Além disso, por vários motivos, o mercado</p>

N.º	ÁREA/SECTOR/CONSIDERAÇÕES	DISPOSITIVO LEGAL	PRINCIPAIS ASPECTOS
			<p>moçambicano raramente fornece informação fiável e consolidada sobre os preços de bens equiparáveis ou substitutos aceitáveis, dado que o mercado imobiliário continua incipiente e deficiente na maior parte das regiões do país. Esta situação tem levado os profissionais de acções de reassentamento a procurar formas e mecanismos alternativos de cálculo e avaliação que se referem apenas aos custos de bens tangíveis (isto é, directos/tangíveis). Os aspectos intangíveis (por exemplo, a ligação sentimental aos bens afectados, a proximidade dos vizinhos ou familiares, locais sagrados, valores estéticos, etc.) devem ser tratados (negociação/avaliação) separadamente, em consulta com todos os intervenientes relevantes.</p>

5.3 NORMAS DO BANCO MUNDIAL

As Normas Ambientais e Sociais do BM estabelecem os requisitos para a identificação e avaliação dos riscos e impactos ambientais e sociais associados aos projectos por si apoiados. O pressuposto é o de que a aplicação dessas normas, com enfoque na identificação e gestão de riscos ambientais e sociais, apoia na meta de reduzir a pobreza e aumentar a prosperidade de maneira sustentável em benefício do ambiente e dos cidadãos. As normas visam: (a) apoiar os Mutuários na realização de boas práticas internacionais relativas à sustentabilidade ambiental e social; (b) auxiliar os Mutuários no cumprimento das suas obrigações ambientais e sociais nacionais e internacionais; (c) aumentar a não discriminação, transparência, participação, responsabilidade e boa governação; e (d) melhorar os resultados de desenvolvimento sustentável dos projectos por meio do envolvimento contínuo das partes interessadas.

Conforme mais detalhadamente tratado no QGAS deste projecto, cobrindo as várias áreas críticas em que se requer gestão ambiental e social sistemáticas quando investimentos ocorrem, existem dez (10) normas ambientais e sociais em que as Normas 1, 5 e 10 tratam respectivamente do que se resume na Tabela 5.3-1:

Tabela 5.3-1: NAS do BM mais relevantes ao abrigo do QPR

N.º	NORMA E CONTEÚDO PRINCIPAL	RELEVÂNCIA PARA O PROJECTO
1	<p>Norma Ambiental e Social 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socio ambientais.</p> <p>Norma mãe 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</p>	<p>É relevante na medida em que todas as acções relacionadas com a gestão ambiental e social decorrem da avaliação inicial despoletada por esta norma.</p> <p>Ao abrigo da avaliação preliminar feita com base na NAS1 o PMUAMM vai apoiar-se nos seguintes instrumentos na gestão das suas questões ambientais e sociais:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ QGAS. ▪ Avaliação de risco social e medidas de mitigação, incluindo QPR e PEPI ▪ Avaliação de Risco de VBG e respectivo Plano de Acção. ▪ Procedimentos de Gestão da mão-de-obra - Subprojectos das componentes. ▪ Onde se aplicar AIAS & PGAS – para Subprojectos das componentes, incluindo atenção às questões de saúde e segurança das comunidades e beneficiários do projecto.
2	<p>Norma Ambiental e Social 5: Aquisição de Terras, Restrições ao uso da Terra e Reassentamento Involuntário.</p> <p>Os subprojectos do PMUAMM serão concebidos e implementados de forma</p>	<p>É relevante</p> <p>Sob o QPR preparado para o projecto, esforços serão consistentemente feitos para evitar/minimizar reassentamento, mas a expansão das infra-estruturas pode exigir a ocupação limitada (temporária ou permanente) e impacto limitado nos</p>

N.º	NORMA E CONTEÚDO PRINCIPAL	RELEVÂNCIA PARA O PROJECTO
	<p>a evitar/minimizar todas as formas de deslocação e para que onde isso provar ser inevitável as medidas adequadas de gestão e mitigação sejam accionadas com activo envolvimento e participação das PAPs e seus representantes</p>	<p>meios de subsistência das pessoas. Esses impactos podem ser rastreados e medidas de mitigação incluídas nos PGASs específicos do local e, quando necessário, em Planos de Acção de Reassentamento (PAR) e/ou Planos de Restauração dos Meios de Subsistência (PRMS)</p>
3	<p>Norma Ambiental e Social 10: Envolvimento das Partes Interessadas e Divulgação de Informações.</p> <p>As partes envolvidas e interessadas de um projecto/subprojecto devem ser activamente envolvidas em todas as fases de desenvolvimento de um projecto com o objectivo de aumentar as oportunidades e a consistência na identificação dos riscos</p>	<p>É relevante</p> <p>Um Plano de Envolvimento das Partes Interessadas (PEPI) será desenvolvido durante a preparação e será usado e actualizado ao longo da vida do projecto para promover o envolvimento amplo e inclusivo das partes interessadas e a participação em todas as fases do projecto</p>

A NAS5 é accionada não apenas pela necessidade de transferência física, mas qualquer perda de terra ou outros bens ou oportunidades, resultando em: (i) transferência ou perda de abrigo; (ii) perda de bens ou acesso aos bens; e (iii) perda de rendimentos ou meios de subsistência, independentemente se as pessoas afectadas devem mudar-se para outra localização.

O Banco também define as situações em que a NAS5 não se aplica. Isso inclui, entre outros:

- impactos nas receitas ou meios de subsistência que não sejam um resultado directo da aquisição de terras ou restrições de uso da terra impostas pelo projecto. Estes remetem-se à NAS1;
- transações comerciais voluntárias e legalmente registadas de terras e activos;
- onde um projecto apoia a titulação de terras ou outras actividades destinadas a confirmar, regularizar ou determinar os direitos à terra;
- planificação do uso da terra ou à regulamentação dos recursos naturais para promover a sua sustentabilidade ao nível regional, nacional ou subnacional (o que pode incluir gestão de bacias hidrográficas, gestão de águas subterrâneas, gestão de pescas e gestão da zona costeira). Também se remetem à NAS1;
- gestão de refugiados ou pessoas internamente deslocadas por desastres naturais, conflitos, crime ou violência²⁵.

As pessoas afectadas por projectos podem distribuir-se pelas seguintes principais categorias:

- as que têm direitos legais formais sobre a terra ou activos;
- as que não têm direitos legais formais sobre terras ou activos, mas têm uma reivindicação de terras ou activos que é reconhecida ou reconhecível pela legislação nacional; ou
- as que não têm direitos legais reconhecíveis ou reivindicação sobre a terra ou activos que ocupam ou usam.

Quando a aquisição de terras ou restrições ao uso da terra (permanentes ou temporárias) não podem ser evitadas, as pessoas afectadas receberão compensação ao custo da reposição e outra assistência que possa ser necessária para ajudá-las a melhorar ou pelo menos restaurar os seus padrões de vida ou meios de subsistência. Aspectos importantes ligados ao processo incluem: (i) engajamento e consulta; (ii) mecanismo de reclamações; (iii) monitoria e avaliação; e (iv) avaliação/auditoria final e saída, que serão melhor explicadas ao longo deste documento.

²⁵ O potencial de o PMUAMM ter áreas de intersecção com os deslocados de várias categorias. Porém, isso não implica que os problemas de reassentamento dessas pessoas se tratem ao abrigo deste projecto como tal, embora o mesmo se estrutura de forma a dividir as melhores maneiras de atender a essas pessoas no contexto dos objectivos do projecto.

5.4 DIFERENÇAS ENTRE A LEGISLAÇÃO MOÇAMBICANA E A NORMAS DO BM E POSSÍVEIS FORMAS DE RECONCILIAÇÃO

Depois da aprovação do DM 31/2012 estabeleceu-se maior convergência entre o quadro legal moçambicano e as Normas do BM quanto ao reassentamento involuntário. Em relação a aspectos tais como (i) a necessidade de preparar um plano de acção do reassentamento; (ii) a realização de estudos socioeconómicos; (iii) medidas de reassentamento; (iv) consulta e participação comunitária; (v) quadro institucional e organizacional; e (vi) monitoria e avaliação.

Porém, ainda existem diferenças entre os dois quadros. Parte delas relacionam-se com (i) a relativa ausência de um enquadramento do fenómeno do reassentamento como algo que deve ser evitado e/ou minimizado. Na sua actual formulação o DM 31/2012 não se concentra sobre a discussão do que as intervenções devem fazer antes de decidir sobre a necessidade de reassentar; (ii) apesar de valorizar a consulta e participação públicas e destacar o papel das Comissões Distritais como entidades facilitadoras desse processo incluindo o direito dos cidadãos de recorrer à justiça para fazer valer os seus direitos a legislação moçambicana também apresenta lacunas quanto à definição de procedimentos e regulamentos específicos sobre como isso deve ser feito no dia-a-dia com recurso a um mecanismo estruturado de reparação de reclamações; (ii) apresenta uma série de orientações padronizadas sobre número de reuniões; tamanhos e tipologia das casas de substituição; áreas de terras para os fins de habitação, agricultura, etc. que à luz da NAS5 são tratadas de forma mais aberta e dinâmica tendo em atenção os elementos do contexto, relacionando impactos e direitos à luz dos princípios acima enunciados, com destaque para repor as perdas a um nível igual e/ou superior, em que cada acção de reassentamento ocorre, os riscos inerentes incluindo a capacidade das entidades envolvidas para lidar com os mesmos.

No âmbito mais geral de avaliação preliminar a categorização de um projecto as NAS do BM com destaque para a NAS1 não subscrevem o princípio de que sempre que uma intervenção despoletar reassentamento ela passa automaticamente a enquadrar-se na categoria mais severa. As NAS assentam num processo de categorização mais abrangente. Como afirmado no QGAS deste projecto “a classificação dos riscos considera questões relevantes, tais como o tipo, a localização, a sensibilidade e a escala do projecto; a natureza e a magnitude dos potenciais riscos e impactos ambientais e sociais; e a capacidade e o compromisso do Mutuário (incluindo qualquer outra entidade responsável pela implementação do projecto) para gerir os riscos e os impactos ambientais e sociais de forma consistente com as Normas Ambientais e Sociais.

A Tabela 5.4-1 apresenta o quadro comparativo entre os dois conjuntos de directrizes e ao abrigo deste QPR encontra-se estabelecido que **“em todos os casos em que houver discrepâncias entre as NAS do BM e o sistema moçambicano, as primeiras deverão prevalecer”**.

Tabela 5.4-1: Comparação entre as leis e regulamentos ambientais e sociais do GoM e NAS do BM

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
NAS1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Ambientais e Sociais			
Sistema de Gestão Ambiental e Social	A resolução n.º 5/95 (Política do Ambiente) e a Lei n.º 20/97 (Lei-Quadro do Ambiente) em termos gerais abordam a sustentabilidade e definem a base jurídica para a gestão do ambiente e das suas componentes. A Lei-Quadro aplica-se a todas as actividades públicas e privadas que, directa ou indirectamente, possam influenciar o ambiente. O artigo 9.º proíbe qualquer forma de poluição e degradação ambiental. Os procedimentos pormenorizados para atingir esses objectivos são apresentados em actos legislativos específicos.	Espera-se que PMUAMM estabeleça e mantenha um Quadro Ambiental e Social (QAS) e que apoie a monitorização contínua e melhorias na gestão de riscos ambientais e sociais com base nesse quadro.	Embora escritos de forma diferente, os quadros nacionais e internacionais prosseguem objectivos semelhantes. Em combinação com as leis e regulamentos nacionais específicos, bem como com as NAS do BM, oferecem orientações e ferramentas para o PMUAMM poder garantir sistematicamente a prevenção e minimização de riscos em todas as fases do ciclo de vida do projecto e seus subprojectos.
Categorização de projectos em relação à avaliação e reassentamento de impacto ambiental e social	É exigida uma Avaliação do Impacto Ambiental e Social (AIAS) em conformidade com a Lei do Ambiente (n.º 20/1997) e o Decreto n.º 54/2015 que regula o Processo da AIAS. O Regulamento da AIAS classifica os projectos em quatro (4) categorias (A+, A, B e C) associadas a diferentes níveis de riscos e impactos adversos, que, por sua vez, estão sujeitos a diferentes requisitos (ver secção 3.1 para obter mais informações). Os Anexos ao Decreto n.º 54/2015 listam os tipos de projectos tipicamente colocados nas diferentes categorias. As intervenções que exigem reassentamento involuntário passam automaticamente a pertencer à categoria A ou A+ e o Decreto que regula esse fenómeno é adaptado	A categorização de acordo com a NAS 1 baseia-se em princípios semelhantes, mas não se baseia em listas de tipos de projectos, mas sim numa abordagem mais dinâmica e específica do contexto baseada no tipo de projecto, sua localização, sensibilidade da área do projecto, escala do projecto, natureza e magnitude dos	O risco ambiental do projecto é classificado como Alto, pela combinação de substancial para o meio ambiente e alto para o meio social. Dependendo da gravidade e complexidade do reassentamento, um projecto específico pode ser classificado de forma diferente nos termos dos regulamentos moçambicanos (categoria A) do que nos termos das normas internacionais (por

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
	para fazer face a deslocações físicas involuntárias de grande magnitude.	potenciais riscos e impactos ambientais e sociais; e a capacidade e empenho do Proponente em gerir os riscos e impactos ambientais e sociais de uma forma consistente com as NAS; Considerações jurídicas e institucionais, a natureza da mitigação e da tecnologia propostas; As estruturas de governação e as considerações relativas à estabilidade, ao conflito ou à segurança podem igualmente ser consideradas na categorização. Por fim a classificação de risco do Banco Mundial que reconhece quatro principais categorias, i.e. Risco Elevado; (ii) Risco Substancial; (iii) Risco Moderado; e (iv) Risco Baixo ²⁶ .	ex. elevado, substancial, moderado ou baixo risco) conforme a severidade dos seus impactos em matéria de reassentamento. A categorização nacional deve ser seguida, cumprindo simultaneamente os requisitos substantivos no âmbito da NAS5 do BM, em particular.

²⁶ (World Bank Environmental and Social Framework (WBG (2017))).

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
Mecanismo de Resolução de Reclamações	Para além do que consta da legislação geral sobre as responsabilidades das autoridades locais, tais como, por ex. no que respeita ao reassentamento, o trabalho da Comissão Distrital de Acompanhamento e Supervisão do Reassentamento na resolução de várias questões de reassentamento, não é explicitado directamente um mecanismo de reclamação. O Decreto 31/2012 tem várias referências à necessidade de monitorizar e corrigir desvios, o que é da responsabilidade dos principais intervenientes no processo de reassentamento (ou seja, o governo nos três níveis, i.e., central, provincial, distrito/município, promotores e PAPs) conforme indicado no n.º 10 (direitos dos PAPs), 11 (responsabilidades do Promotor), 12 (responsabilidades dos níveis central e local).	Várias das NAS requerem um mecanismo adequado, amplamente divulgado e acessível de gestão de reclamações, uma vez que tal é essencial nos projectos. As reclamações devem ser recebidas, documentadas, processadas e ser-lhes aplicadas medidas correctivas. Esses mecanismos, incluindo o recurso aos tribunais de direito, devem estar à disposição das comunidades afectadas, de outras partes interessadas afectadas e dos trabalhadores dos projectos.	Será necessário um mecanismo específico de gestão de reclamações em todo o projecto e seus subprojectos desde a fase inicial com requisitos para documentar a gestão de reclamações, desde a recolha de reclamações até à execução completa das resoluções. Isso aparece veiculado no QGAS, PGMO, este QPR, PCAS e PEPI. Os registos completos de reclamações devem ser mantidos na documentação do projecto. O Mecanismo deve especificar claramente que qualquer pessoa ou entidade que sinta que a sua queixa não foi resolvida é livre de submetê-la ao sistema judicial.
Participação, envolvimento e divulgação pública	Aspectos específicos da participação pública são regulados pelos Diplomas 129/2006 ²⁷ e 130/2006, ²⁸ que são subsidiárias do processo de avaliação do impacto ambiental e social. No entanto, a maior parte dos regulamentos relativos ao ambiente, aspectos socioeconómicos, terra, água, etc., exigem o envolvimento total das diferentes partes interessadas no desenvolvimento de projectos.	As NAS e em particular a NAS 10 dão grande ênfase ao envolvimento significativo e regular das partes interessadas governamentais e não governamentais, e das pessoas e comunidades	As orientações de informação pública, participação e envolvimento devem ser adoptadas pelo projecto com o objectivo de garantir que as pessoas afectadas pelos projectos e outras partes interessadas relevantes sejam

²⁷ Diploma Ministerial no. 129/2006 – Directrizes gerais para a preparação de estudos de impacto ambiental.

²⁸ Diploma Ministerial no. 130/2006 – Directrizes Gerais para Participação Pública no Processo da AIAS.

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
	<p>Por exemplo, o Decreto n.º 31/2012 (sobre reassentamento) recomenda uma ampla participação pública, envolvimento e divulgação e determina que pelo menos quatro (4) reuniões públicas devem ser realizadas no processo de elaboração de um Plano de Acção do Reassentamento (PAR). Os artigos 13 e 23 (sobre consulta pública) do Decreto, não ligam essas reuniões a quaisquer fases específicas do processo de reassentamento. No entanto, a prática comum é também porque, nos termos do Decreto, o PAR é considerado da mesma forma que o Plano de Pormenor²⁹ previsto na Lei de Ordenamento Territorial (n.º 19/2007) e no seu regulamento (Decreto n.º 23/2008), o início do PAR e a comunicação dos resultados do PAR são utilizados para convocar duas das reuniões.</p>	<p>afectadas em particular, ao longo do ciclo de vida de um projecto. Um diálogo nos dois sentidos é importante para divulgar e partilhar informações sobre o Projecto, receber feedback, discutir preocupações e incorporar opiniões das partes interessadas no desenvolvimento e implementação de projectos. Um Plano de Envolvimento das Partes Interessadas, bem como um Mecanismo de Gestão de Reclamações, devem ser desenvolvidos e implementados, tal como é salientado em múltiplas normas.</p>	<p>adequadamente informadas e tenham uma participação significativa em todas as fases do desenvolvimento de subprojectos, bem como para que os seus contributos sejam considerados na tomada de decisões. A divulgação e o engajamento devem ser documentados.</p>
NAS5: Aquisição de Terras e Reassentamento Involuntário			
<p>Reassentamento involuntário³⁰</p>	<p>Os regulamentos do GoM não fazem uma distinção concisa entre reassentamento voluntário (acordado/negociado) e reassentamento involuntário. O regulamento também não</p>	<p>O reassentamento é considerado involuntário quando as pessoas ou comunidades afectadas não têm o direito de recusar a</p>	<p>O PMUAMM deve aplicar a definição do BM sobre reassentamento involuntário. Outras formas de aquisição de terras que não sejam definidas</p>

²⁹ Artigo 15 do Decreto no. 31/2012 (Regulamento sobre o Reassentamento).

³⁰ No QPR do PMUAMM devem igualmente consultados os aspectos relacionados com a (i) terra; (ii) avaliação de activos; (iii) critérios de elegibilidade; (iv) data-limite; (v) participação e envolvimento e divulgação públicas; e (vi) pessoas vulneráveis.

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
	<p>indica explicitamente o que está abrangido e o que não está abrangido pelo reassentamento.</p> <p>Os regulamentos do GoM, nomeadamente o Decreto n.º 31/2012, centram-se sobre os projectos como tal e nas suas implicações sobre o reassentamento. A importância de evitar/minimizar a deslocação não é adequadamente considerada do mesmo modo que a NAS5 do BM.</p> <p>O Decreto n.º 31/2012 é adaptado para lidar com deslocações físicas involuntárias de grande magnitude. Não elabora sobre outras formas e tipos de deslocamento e restauração de perdas, tais como económica, parcial, temporária, relacionada com activos não essenciais e menos disruptivos para os activos e meios de subsistência das pessoas, etc., que podem ser melhor abordadas através de simples medidas de restauração/compensação (por exemplo, compensação em dinheiro, reposição atempada dos activos afectados, etc.). Uma vez que o Decreto pressupõe que todas as acções de reassentamento envolvem deslocamento físico, o mesmo é taxativo em termos do que deve ser feito para restabelecer perdas como o tipo e a dimensão das áreas de terra em que se deve assentar as pessoas afectadas, incluindo as características detalhadas das casas a que as pessoas afectadas têm direito.</p>	<p>aquisição de terras ou restrições à utilização de terras que resultem em deslocamento físico ou económico. Isto aplica-se também quando as pessoas afectadas concordam em ser deslocadas. As normas diferenciam entre deslocação física (por ex. perda de abrigo) e deslocação económica (perda de activos ou perda de acesso a activos que conduzam à perda de fontes de rendimento ou outros meios de subsistência e/ou restrições à utilização de terras). As normas defendem veementemente a prevenção dos deslocamentos e, sempre que não seja possível evitar, enfatiza-se a minimização dos deslocamentos, o que aparece menos proeminente nos regulamentos nacionais. O envolvimento das partes interessadas e o envolvimento total das pessoas afectadas salienta-</p>	<p>como involuntárias não devem estar sujeitas a uma obrigação de seguir NAS5 do BM.</p> <p>Onde for absolutamente inevitável a deslocação ocorrerá de diferentes formas (por exemplo, física (sempre de evitar ao abrigo deste projecto) /económica, temporária/permanente, afectando activos parcial/totalmente, afectando pessoas vulneráveis ou não, etc.), que serão utilizados para definir as formas de restauração de subsistência/medidas de compensação mais adequadas, em consonância com a gravidade e complexidade dos riscos e impactos de um subprojecto.</p> <p>O carácter taxativo de alguns requisitos de restauração constantes no Decreto n.º 31/2012 pode não ser adequado em todas as circunstâncias e pode exigir discussões com o MTA e as pessoas afectadas pelo projecto assim como os seus representantes para encontrar soluções de restauração dos meios de subsistência mais</p>

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
		<p>se sempre que for necessário. As exigências de compensação e restauração dos meios de subsistência, bem como o acompanhamento e a gestão dos impactos adversos são explicitamente discutidos nas normas, incluindo a restauração ou a melhoria dos padrões de vida das pessoas afectadas. As normas fornecem orientações abrangentes sobre o processo e a substância relacionada com a deslocação física e económica, tal como estabelecido neste documento</p> <p>Neste QPT constam igualmente os aspectos relacionados com a (i) terra; (ii) avaliação de activos; (iii) critérios de elegibilidade; (iv) data-limite; (v) participação e envolvimento e divulgação públicas; e (vi) pessoas vulneráveis.</p>	<p>adequados. Esta tem sido uma prática comum em muitos projectos implementados em Moçambique.</p>

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
Uso e aproveitamento de terra por titulares	Em relação à terra, a Constituição de Moçambique estipula primeiramente a manutenção da terra como propriedade do Estado. Em segundo lugar, a terra não pode ser transferida (ou seja, vendida) e o país não possui um "mercado de terras" em si. Os detentores de direitos de uso e aproveitamento da terra podem de transferir melhorias, tais como edifícios, de uma parte para outra. Para além disso, além de declarar que a compensação deve ser paga quando a terra é expropriada no interesse público, tanto a Constituição quanto a Lei de Terras (ver abaixo) não se expandem no que respeita às questões relacionadas à compensação, em termos de princípios, formas, elegibilidade, avaliação, adequação, procedimentos, prazos e responsabilidades. Em terceiro lugar, a segurança do acesso e uso da terra pela população e pelos investidores deve ser garantida, reconhecendo os direitos de acesso e gestão costumeiros da terra pelas populações residentes rurais, promovendo a justiça social e económica. Quarto, os direitos das mulheres de ter acesso e usar a terra são salvaguardados. Para além disso, os recursos naturais devem ser utilizados de maneira sustentável para garantir a qualidade de vida das gerações actuais e futuras, garantindo que as áreas de protecção total e parcial mantenham a sua qualidade ambiental e os objectivos específicos para os quais foram estabelecidas.	A NAS reconhece direitos equitativos sobre a terra e a propriedade para todos e o valor de mercado da terra. Mesmo reconhecendo que diferentes países têm sistemas diferentes de posse da terra, ele defende a posse segura e registos actualizados precisos da terra como facilitadores de impostos sobre a propriedade baseados em valor que podem contribuir significativamente para as receitas e serviços do governo local. Bons registos de terras permitem a aplicação de sistemas de avaliação em massa, proporcionando um caminho para impostos equitativos e eficientes sobre a propriedade.	Sempre que haja expropriação de terra esforços devem ser feitos para conferir às pessoas deslocadas segurança de posse e uso da terra nos novos locais
Avaliação/valoração de activos	De acordo com os regulamentos nacionais para infra-estruturas, mas também culturas, a 3 de novembro de 2010, os então Ministérios do Ambiente (MICOA, agora MITADER), Finanças (MF) e Justiça (MOJ) aprovaram o diploma ministerial 181/2010 sobre o " processo de expropriação	As NAS do BM exigem que a compensação seja feita pelo custo de reposição atual e total, ou seja, sem depreciação pela idade de	Em todos os casos em que tenha de haver restauração/compensação pela perda de activos vai se procurar que esta seja feita ao custo total

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
	<p>para efeitos de ordenamento territorial ". Além de colocar em prática aspectos importantes da lei de Ordenamento Territorial (Lei n. ° 19/2007) e da regulamentação dessa lei (Decreto n. ° 23/2008), este decreto é normalmente utilizado em acções de reassentamento incluindo aquelas que se situam fora do âmbito do ordenamento territorial para preencher a lacuna que tem existido no cálculo dos valores para Compensação</p>	<p>uma estrutura ou tipo de material de construção.</p>	<p>da substituição sem descontos pela depreciação e/ou resgate dos materiais</p>
<p>Critérios de elegibilidade</p>	<p>Os regulamentos moçambicanos não diferenciam as diferentes categorias de pessoas afectadas em termos de deslocamento físico (realocação ou perda de abrigo) e deslocamento económico (perda de bens ou acesso a bens que leva à perda de fontes de renda ou outros meios de subsistência); afectado permanente ou temporariamente. Os regulamentos também não diferenciam os vários tipos de reassentamento (por exemplo, urbano/rural, linear/específico do local). Isso leva a considerar todas as pessoas afectadas por um projecto na mesma categoria e, portanto, requer processos de restauração e compensação semelhantes. Essencialmente, o Decreto nº. 31/2012 reconhece apenas a restauração dos meios de subsistência em que terras e outros activos precisam de ser restaurados em espécie e desencorajam firmemente a compensação em dinheiro. Isso provou ser complicado e está no centro do processo de revisão legal em andamento como uma maneira de reconhecer que o reassentamento involuntário pode ocorrer em vários contextos e se traduzir em implicações variáveis que devem ser abordadas na mesma proporção em que as suas características se apresentam.</p>	<p>As NAS do BM consideram as diferentes categorias de pessoas e activos afectados por um projecto específico e o foco na restauração equitativa e participativa dos meios de subsistência delinea medidas específicas a serem adoptadas em cada caso, que podem ser restauração dos meios de subsistência, compensação em dinheiro ou em espécie e outras formas que se julgar adequadas em cada caso específico</p>	<p>O QPR inclui uma matriz de direitos para garantir que as diferentes perdas de activos e/ou alterações de meios de subsistência sejam compensados em função das suas características intrínsecas</p>

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
Data-limite/moratória	<p>A legislação moçambicana não se refere à data-limite. O Decreto n.º 54/2015 indica que durante o processo da AIAS/PGAS haverá duas reuniões de participação pública. Quando o projecto tem implicações de reassentamento, deve ser elaborado um Relatório de Pesquisa Física e Socioeconómica, incluindo o processo de consulta pública que abrange pelo menos duas consultas públicas, a saber: uma para informar as partes interessadas e as pessoas afectadas sobre os objectivos, relevância e impactos do processo de reassentamento ; outro para apresentar e discutir alternativas para locais de reassentamento (duas outras reuniões necessárias para um PAR ocorrerão durante outras fases do processo de reassentamento).</p>	<p>A NAS 5 exige que a data-limite seja estabelecida, amplamente divulgada e documentada. É a data de conclusão do censo das PAP dentro dos limites da área do projecto. Esta é a data em que ou para além da qual qualquer pessoa que ocupe ou invista nas terras destinadas ao desenvolvimento do projecto não será elegível para efeitos de compensação. As PAPs e seus activos fixos devem ser inventariados e documentados, e medidas contínuas de comunicação e prevenção de possíveis ocupações na área do projecto devem ser implementadas. A Norma exige esforços para mapear o uso sazonal da área, pois esses usuários podem não estar presentes no momento da data-limite, disseminação ou pesquisa.</p>	<p>Ao abrigo deste QPR haverá definição de data-limite para garantir que apenas as pessoas elegíveis sejam abrangidas pelas acções de reassentamento</p>

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
Pessoas vulneráveis	O Decreto n.º 31/2012 faz várias referências ao envolvimento especial das mulheres para garantir equidade e coesão social na preparação e implementação do PAR, mas não se refere directamente a outros grupos vulneráveis, como crianças, idosos, pessoas com deficiência, famílias chefiadas por essas pessoas, extremamente pobres ou pessoas marginalizadas, etc.	É necessário prestar atenção especial às necessidades dos grupos vulneráveis entre os deslocados, especialmente os pobres, marginalizados, sem terra, idosos, mulheres e crianças, povos indígenas, minorias étnicas ou outras pessoas deslocadas que podem não ser protegidas pela legislação nacional de compensação de terras (NAS 5).	Uma das razões por que as acções de reassentamento devem ser tratadas de forma consistente e sistemática relaciona-se com o interesse de evitar que projectos de desenvolvimento causem e/ou agravem a pobreza e a vulnerabilidade o que é contrário aos seus fins últimos. O PMUAMM prestará atenção especial às pessoas, famílias e comunidades vulneráveis.
NAS 10:			
Engajamento das partes interessadas e divulgação de informações	A legislação moçambicana sobre as questões ambientais e sociais e sobre o uso de uma diversidade de recursos tais como a terra, as florestas, fauna, pesca, etc. são significativamente consistentes na sua orientação sobre os requisitos de envolvimento das partes interessadas e envolvidas e sobre a disseminação de informações. Um aspecto que nem sempre aparece bem tratado relaciona-se com os mecanismos de gestão de reclamações.	Junto com o reconhecimento da importância do engajamento dos stakeholders e da divulgação da informação em todas as fases de gestão de um projecto o BM entende que o engajamento efectivo das partes interessadas pode melhorar o meio ambiente e social a sustentabilidade dos projectos, melhorar a aceitação do projecto e	Haverá uma combinação efectiva das normas do BM com as do GoM dentro da qual se vai destacar o mecanismo de gestão e reparação de reclamações. Um PEPI foi preparado em separado pelo Mutuário e no decurso do projecto o mesmo será objecto de actualização contínua à medida que mais stakeholders e seus interesses e preocupações forem sendo conhecidos.

ASSUNTO	LEIS E REGULAMENTOS MOÇAMBICANOS	NAS DO BM	ESTRATÉGIA DE CONCERTAÇÃO
		<p>fornecer uma contribuição significativa para o desenho e implementação bem-sucedidos de um projecto.</p> <p>Junto com oferecer uma série de plataformas para um efectivo engajamento entre todas as partes envolvidas, que vá em todos os sentidos e abarque todos os aspectos o processo também visa fornecer às partes afectadas pelo projecto acesso e meios inclusivos para levantar questões e reclamações e permitir que os mutuários respondam à reparação de tais reclamações.</p>	

6. POTENCIAIS IMPACTOS DO PROJECTO

Com base na natureza e características das principais componentes físicas e processuais do PMUAMM, das suas componentes, subcomponentes e dos seus esperados subprojectos e intervenções específicas esperadas este capítulo faz uma identificação preliminar dos impactos sociais e de reassentamento mais prováveis de ocorrer a fim de se poder divisar as melhores medidas e arranjos de gestão no quadro deste QPR, documentos conexos (por ex. QGAS, PGM, etc.) e posteriormente nos PARs/PRMSs, quando e onde estes forem desenvolvidos. Numa primeira abordagem são apresentadas as componentes do projecto, sobretudo as de carácter físico, suas características e potencial de interferir com os meios de subsistência e activos locais e em seguida os potenciais impactos do projecto que resultam da relação entre o desenho do projecto e sua implementação e o ambiente receptor. Isso aborda as principais intervenções em matéria de (i) **Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria de Transporte Público**; (ii) **Melhorias Abrangente nos Transportes Públicos**; e (iii) **Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores**. Ainda se abarca as questões de gestão geral dos serviços de expansão de acesso aos bens e serviços relacionados, sua monitoria e avaliação.

6.1 PRINCIPAIS COMPONENTES DO PROJECTO E POTENCIAIS IMPACTOS

As principais componentes físicas e processuais com potencial de provocar impactos positivos e/ou negativos e 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 já acima discriminadas.

Componente 1: **“Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria de Transporte Público”**, entre outros será necessário garantir que isso ocorra sob um processo inclusivo que abarque operadores formais e informais, homens, mulheres e jovens incluindo pessoas/famílias e grupos portadoras ou não de vulnerabilidades e suas organizações com vista a garantir que todos conhecem o projecto e seus objectivos, participam na indicação das melhores formas de realizar este reforço institucional e profissional e que recebem a necessária capacitação e outras formas de apoio para agir na esfera formal, profissional e inclusiva dos sistemas de transporte da AMM.

A actuação informal na área dos operadores de transportes, e não só, em Moçambique tem por detrás de si um historial³¹ e factores diversos (que incluem, mas não se limitam a desconhecimento por parte dos operadores, burocracia, custos elevados do dinheiro, receios de operar na esfera formal, corrupção, etc.)³². Isso tem sido causa de muitos retrocessos na criação de um ambiente de negócios mais saudável, competitivo e eficiente. Este projecto terá de entender as dinâmicas por detrás de todos os actores e divisar formas de os incluir e trazer para o lado formal dos processos, sob pena de se comprometer objectivos essenciais do próprio projecto.

³¹ Normalmente nascem e crescem de forma informal por reacção às deficiências imediatas de mercado

³² Estudos diversos mostram que, apesar da importância das PMEs (elas representam 98,6% de todas as empresas, empregando 43% dos trabalhadores e respondendo por 76% das vendas totais) no desenvolvimento económico nacional e no combate à pobreza, estas não têm perspectivas de crescimento, em parte devido à deficiente formação e educação de empresários e trabalhadores, a regulamentos complexos, ao elevado custo do crédito e às pouco desenvolvidas infra-estruturas básicas

As componentes 2 e 3 é que têm potencial de traduzir-se em impactos de reassentamento consideráveis, o que pode ser, neste capítulo resumido no seguinte:

Componente 2: **Melhorias Abrangente nos Transportes Públicos**. Conforme apresentado no Capítulo 2 deverá haver um Corredor principal do BRT de cerca de 19 km de extensão que se deve estender de Anjo Voador no Centro da Cidade de Maputo até à Praça da Juventude, passando pela Praça dos Trabalhadores, Av. Acordos de Lusaka, Av. das Forças Populares de Libertação de Moçambique (F.P.L.M.) e Av. Julius Nyerere. O mesmo Corredor também se vai estender a Albazine e Marracuene, no distrito de Marracuene para ligar estes locais a Anjo Voador, sendo que em linha recta a distância de Abasine à Praça da Juventude é de pouco mais de 5 km e a de Marracuene a Albazine é de cerca de 11 km, o que faz com que este Corredor passe a cerca de 32.5 km de extensão. É este Corredor que deverá ter, pelo menos em muitas das suas secções, uma largura de cerca de 28 m, também conforme apresentado na Figura 2.3.1-1. As jurisdições atravessadas por este Corredor e os de apoio parecem oferecer um critério válido para estruturar os PAR e PRMS, numa medida em que cada Município/Distrito e depois bairro, quarteirão e outras unidades de gestão mais abaixo, por ex. Dez Casas devem assumir responsabilidades específicas e práticas para lidar com as questões de reassentamento na sua área de influência, mas sempre garantindo articulação entre todas as unidades.

O Corredor principal será apoiado por Corredores de menores dimensões, que, de largura, variam entre 27 m a 8 m (

Figura 2.3.1-2), designados para atrair e dar vazão aos passageiros do Corredor principal. Estes últimos abrangem o que se apresenta na Tabela abaixo e suas extensões calculadas no mapa Google com base em linhas rectas, adoptadas apenas para efeitos de cálculo geral, só para dar uma ideia.

Tabela 6.1-1: Visão geral dos Corredores de apoio

N.º	CORREDORES DE APOIO	EXTENSÃO APROXIMADA EM KM
1	Praça dos Combatentes – Xipamanine	6
2	Praça dos Combatentes – Anjo Voador	7
3	Praça dos Combatentes – Museu	6
4	Matibwana (na Matola) – Zimpeto	10
5	Muhalaze (na Matola) – Zimpeto	10
6	Intaka – Zimpeto	5
	Total	44

Ao todo e em termos gerais os Corredores de suporte somam cerca de 44 km de extensão que somados aos 32.5 km do Corredor principal resultam em perto de 72.5 KM.

Em conformidade com o que tem sido prática corrente em Moçambique tanto as secções do Corredor principal quanto as dos Corredores de suporte definirão as bases de planificação e gestão das acções de reassentamento. Em princípio haverá tantos PAR e PRMS quanto os corredores a ser estabelecidos, que neste momento são em número de 9 (nove), i.e. 3 (três) do Corredor Principal e 6 (seis) dos Corredores de Suporte. Isso pode variar nas fases subsequentes conforme mais informação ficar disponível.

Cada Corredor será tratado como uma unidade que poderá depois ser subdividido pelas jurisdições que atravessa (sobretudo distritos e bairros) para efeitos de atribuição de responsabilidades práticas sobre quem faz o quê em matéria de gestão dos assuntos do dia a dia inerentes aos processos de reassentamento.

Todos os Corredores terão ainda o suporte de estações e terminais assim como sistemas de melhorias da segurança rodoviária, pontes pedonais que ligam estações-chave a empreendimentos adjacentes; elementos da paisagem rodoviária/streetscape (i.e. estradas, edifícios, calçadas, árvores de rua, luzes de rua, bancos, recipientes de lixo e espaços abertos adjacentes, etc.), iluminação pública e melhorias em espaço aberto. Estes elementos irão também ser enquadrados nos PAR/PRMS dos Corredores a que estarão associados.

Combinado com o modelo de ocupação de terras e restantes formas de uso e aproveitamento (habitação, negócios formais e informais, outras infra-estruturas públicas, etc.) das áreas previstas para os Corredores, é de esperar que o estabelecimento de tais Corredores se traduza em significativas necessidades de reassentar pessoas sob a forma de (i) deslocamento físico temporário ou definitivo; e (ii) deslocamento económico temporário ou definitivo.

Não cabe neste QPR apresentar todos os detalhes acerca dos potenciais impactos do projecto sobre os modelos de uso e aproveitamento da terra nos Corredores citados, mas as imagens e descrições abaixo servem para exemplificar o que se pode esperar, de uma maneira geral.

Figura 6.1-1: Visão geral da Praça dos Combatentes



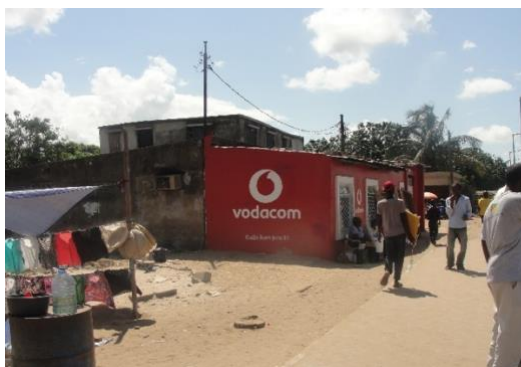
A Figura 6.1-1, acima, apresenta uma praça típica (Praça dos Combatentes) que deverá ser objecto de intervenções para estabelecer terminais, parques de estacionamento e outros serviços de apoio. É fácil notar a partir da figura (i) a ocupação desordenada dos espaços; (ii) a virtual falta de espaços livres/desocupados que possam ser utilizados para estabelecer outras infra-estruturas e elementos de apoio previstos sob a Componente 2. Estes locais albergam habitações de vários tipos em que nos últimos tempos até têm surgido edifícios cada vez mais formais e sofisticados para habitação, negócios formais e informais, utilizadores da terra com direitos formais e informais de ocupação, etc.

Figura 6.1-2: Visão geral de uma secção da Av, Julius Nyerere, perto da Praça da Juventude



Tal como se pode ver pelo exemplo da Figura 6.1-2, acima, o que se pode dizer das praças também se diz das estradas que irão acolher os corredores em si que apresentam as mesmas características. Fora do centro urbano, o que se diz da Praça dos Combatentes também se pode dizer das outras praças (por ex. Praça da Juventude), sendo que o centro urbano neste momento alberga apenas uma praça prevista, i.e. a dos Trabalhadores (ver Figura 6.1-4).

Figura 6.1-3: Visão geral dos locais de negócios informais ao longo da N1 na Cidade de Maputo



Uma selectiva e rápida medição revela os seguintes dados (Tabela 6.1-2) quanto à largura disponível das artérias³³ delimitadas para o Corredor principal incluindo o potencial de reassentamento de ultrapassar essas medidas.

Tabela 6.1-2: Visão geral dos espaços disponíveis para instalar o Corredor principal em algumas das artérias pré-seleccionadas

N.º	ESTRADA DO CORREDOR PRINCIPAL	MEDIDAS APROXIMADAS DA ÁREA DISPONÍVEL PARA ASSENTAR O CORREDOR	POTENCIAL DE REASSENTAMENTO CASO SE EXCEDAM AS MEDIDAS DISPONÍVEIS	PRINCIPAL RECOMENDAÇÃO EM MATÉRIA DE REASSENTAMENTO
1	Av. Guerra Popular – da Praça dos Trabalhadores à Av. Eduardo Mondlane Duas faixas de estradas separadas por uma barreira física central ladeada de passeios	Entre 27 a 30 metros	Exceder os 30 metros teria impactos sobre uma série de edifícios formais (de habitação, comércio, serviços, escritórios, indústrias, etc.) alguns com valor histórico-cultural	O Corredor deve ficar confinado às duas faixas e área central e passeios sem interferir com edifícios e outros activos que ladeam estes elementos O carácter consideravelmente bem estruturado dos elementos laterais favorece a implementação das medidas recomendadas

³³ Inclui passeios e pequenas áreas de reserva/adjacentes.

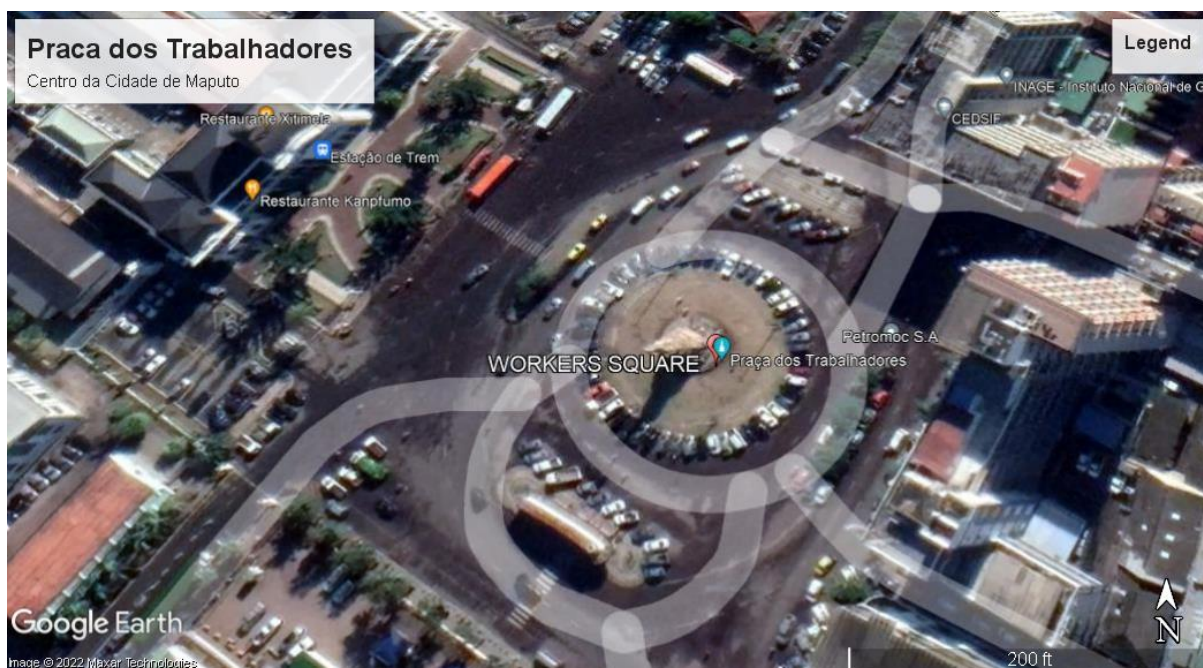
	<p>Av. Guerra Popular – da Av. Eduardo Mondlane à Av. Acordos de Lusaka</p> <p>Estrada de uma faixa sem separador físico ladeada de passeios</p>	<p>Entre 15-18 metros</p>	<p>Exceder os 18 metros teria impactos sobre uma série de edifícios formais (de habitação, comércio, serviços, escritórios, indústrias, etc.)</p>	<p>Apesar do afunilamento em relação à secção anterior recomenda-se que não haja interferência com edifícios e outros activos que ladeam estes elementos</p> <p>O carácter relativamente bem estruturado dos elementos laterais favorece a implementação das medidas recomendadas</p>
	<p>Av. Av. Acordos de Lusaka – Aeroporto/Av.do Aeroporto e Rua da Beira</p> <p>Duas faixas de estradas separadas por uma barreira física central ladeada de passeios</p>	<p>Entre 27 a 30 metros</p>	<p>Exceder os 30 metros teria impactos sobre uma série de edifícios formais e informais (de habitação, comércio, serviços, escritórios, indústrias, etc.)</p>	<p>O Corredor deve ficar confinado às duas faixas e área central e passeios sem interferir com edifícios e outros activos que ladeam estes elementos.</p> <p>O carácter relativamente bem estruturado dos elementos laterais favorece a implementação das medidas recomendadas</p>
	<p>Av.do Aeroporto e Rua da Beira – Av. Julius Nyerere</p> <p>Estrada de uma faixa sem separador físico ladeada de passeios</p>	<p>15-18 metros para a Av. Do Aeroporto e 14-16 metros para a Rua da Beira</p>	<p>Exceder os 14-18 metros teria impactos sobre uma série de edifícios maioritariamente informais (de habitação, comércio, serviços, escritórios, indústrias, etc.)</p>	<p>Apesar do afunilamento em relação à secção anterior recomenda-se que se evite/minimize interferência com edifícios e outros activos que ladeam estes elementos.</p> <p>Dado o carácter informal e relativamente desordenado de ocupação desta</p>

				secção do Corredor algumas interferências poderão nem sempre ser evitadas, mas devem ser minimizadas
	Av. Julius Nyerere a partir do entrocamento com a Rua da Beira à Praça da Juventude	18-24 metros	Exceder os 18-24 metros teria impactos sobre uma série de edifícios maioritariamente informais e alguns formais (de habitação, comércio, serviços, escritórios, indústrias, etc.)	Alarga significativamente o Corredor em relação à secção anterior e recomenda-se que se evite/minimize interferência com edifícios e outros activos que ladeam estes elementos. Dado o carácter informal e relativamente desordenado de ocupação desta secção do Corredor algumas interferências poderão nem sempre ser evitadas, mas devem ser minimizadas

Esta avaliação pode ter muitas interpretações sendo que uma delas é que mesmo no Corredor Principal neste momento seria complicado manter a largura dos 27-28 metros em todas as secções previstas sem provocar elevadas necessidades de reassentamento. Os outros Corredores enfermam dos mesmos problemas, independentemente da largura do Corredor que se quiser adoptar. Existem na AMM estradas muito estreitas em que nem sempre se pode mobilizar 8-15/16 metros sem interferir com os activos e meios de subsistência das pessoas. Isso deverá ser mais pronunciado em relação aos Corredores de suporte mencionados na Tabela 6.1-1.

Quanto às praças e terminais em si os ambientes receptores típicos são os ilustrados e descritos acima. A mobilização de parte dos seus espaços para instalar os vários elementos de suporte previstos deverá exigir significativo deslocamento de edifícios formais e informais, pequenos e grandes negócios formais e informais.

Figura 6.1-4: Visão geral da praça dos trabalhadores, no centro da Cidade de Maputo



A Praça dos Trabalhadores (Figura 6.1-4), no centro da Cidade, que pode ser apoiada por sistemas de estacionamento subterrâneos (num âmbito de uma outra potencial intervenção urbana), pode ser ligeiramente diferente, mas, à partida, também poderá exigir alguns deslocamentos de infra-estruturas públicas que fazem parte da paisagem (por ex. áreas de estacionamento, alpendres, passadeiras, sanitários, etc.).

Componente 3: Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores. Apesar de se dever ocupar por infra-estruturas relativamente diferentes das da componente 2 esta componente tenderá a ter as mesmas implicações e resultados que os que já foram descritos sob a componente anterior. Desenvolver (i) Obras rodoviárias, drenagem e melhorias de iluminação; (ii) Melhorias na gestão do tráfego, incluindo modificações de intersecção, e uma gama de sistemas inteligentes de transporte (ITS), sinalização; e (iii) Estacionamento ocorrerá nos mesmos ambientes que os que caracterizam os receptores da Componente 2 e, dependendo do seu desenho, localização, magnitude e outras características, embora em menor grau, tenderão a causar os mesmos efeitos, que não interessa particularizar no âmbito deste QPR, mas deverá ser feito no contexto dos PAR/PRMS que virão a jusante.

Os detalhes sobre esta Componente permanecem escassos, mas dependendo dos seus graus de ligação e/ou autonomia em relação aos Corredores descritos acima as intervenções da Componente 3 poderão ser uma extensão dos PAR/PRMS dos Corredores ou constituir-se em PAR/PRMS autónomos. Isso será determinado caso a caso.

6.2 POTENCIAIS RISCOS E IMPACTOS SOCIAIS E DE REASSENTAMENTO E MEDIDAS DE GESTÃO

Relatos, observações, ilustrações e outros dados obtidos durante a preparação dos instrumentos ambientais e sociais do PMUAMM incluindo os resultados das reuniões públicas

preliminares realizadas em Dezembro de 2021, destacam o facto de o PMUAMM ser um projecto que é por um lado atraente, mas por outro também repleto de desafios.

Conforme destacado no Capítulo 2 deste documento um sistema mais eficiente de transportes urbanos só pode ter sucesso enquanto puder dar respostas a uma multiplicidade de problemas que a AMM enfrenta e se pode prever que enfrente no futuro. Estes são decorrentes tanto do contexto geral do país como da AMM em si e vão para além de modernizar infraestruturas e meios de transportes. Tocam o quadro institucional e regulatório, desenvolvimento humano em si no sentido de levar a que tanto os operadores como os utentes dos transportes adoptem novos conhecimentos, atitudes e comportamentos, contexto económico e financeiro que vai determinar, entre outros, a vontade e a capacidade de pagar pelos serviços que se vai estabelecer e permitir a recuperação dos custos sobretudo por parte dos operadores privados, mas sem sufocar as capacidades dos utentes, etc.

O PMUAMM também tem potencial de se traduzir em deslocamento físico e/ou económico que pode ser significativo.

Os potenciais impactos ambientais, sociais e de saúde e segurança típicos deste tipo de intervenções (por ex. desmatamento, poeiras, ruídos/vibrações, deposição de resíduos e contaminação, problemas de saúde e segurança, influxo de mão-de-obras, violência baseada no género, e outras perturbações sobre o ambiente natural e social) são analisados no QGAS do projecto e seus anexos (por ex. PGMO) e, no que se focaliza sobre os aspectos sociais e de reassentamento, também neste documento e nas linhas que se seguem neste subcapítulo 6.2.

Para além dos desafios do quadro institucional e regulatório, das exigências de inclusão efectiva, pode-se notar que o deslocamento físico ou económico se pode constituir em impacto significativo e que a experiência de outros projectos similares atesta o facto de ser necessário evitar e/ou minimizar a sua ocorrência e nos casos em que isso for inevitável deve-se enveredar por sistemas transparentes de engajamento, participação, mitigação e compensação.

Abaixo faz-se um resumo dos potenciais riscos, sua caracterização geral, medidas gerais de gestão e fases do Projecto e instrumentos de gestão ambiental e social e sobretudo esta última para trazer o projecto na área de conformidade com os requisitos estabelecidos tanto pelo GoM como pelo BM.

Tabela 6.2-1: Potenciais impactos negativos decorrentes dos processos do PMUAMM e medidas de gestão

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
1	Componente 1: Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria de Transporte Público	Formular estratégias, orientações e quadros abrangentes de planeamento	Marginalização de parte dos stakeholders, sobretudo os que operam informalmente	Os pontos de vista, interesses, preocupações dos stakeholders informais e outros geralmente marginalizados das discussões centrais (por ex. operadores de transportes sem licenças, mulheres e pessoas com outras vulnerabilidades) podem não ser devidamente considerados nas estratégias e quadros de planeamento e isso acarreta o risco de essas estratégias e quadros não serem abrangentes e logo influenciar negativamente o desenho e implementação de uma série de aspectos práticos de desenvolvimento do projecto	Enveredar por um processo genuinamente inclusivo em todas as fases do projecto	Todas as fases do projecto com destaque para a fase de preparação e arranque. Preparação, adopção, uso e actualização regulares do PEPI para garantir que o projecto está sempre consciente sobre todos os stakeholders, seus interesses e necessidades e que funciona de forma a atendê-los.
		Reforço das instituições na gestão e financiamento dos transportes	Custo elevado do dinheiro no sistema financeiro moçambicano que se pode traduzir em	A inflação, as taxas elevadas de juros e a escassez generalizada de recursos financeiros no mercado financeiro moçambicano têm-se apresentado como sérios	Todo o sistema de gestão dos aspectos de financiamento deve ser informado por dados objectivos (estudos e	Todas as fases do projecto com destaque para a fase de preparação e arranque.

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
		urbanos a nível metropolitano, municipal e local	<p>dificuldades para mobilizar recursos para financiar actividades por parte dos sectores público e privado (por ex. aquisição de novos meios de transporte, construção, reabilitação e expansão de mais estradas) e mesmo para reforçar as organizações.</p> <p>Desfasamento entre tarifas de transporte fixadas pelas autoridades e recuperação dos custos de investimento e O&M por parte dos operadores</p>	<p>entraves no desenvolvimento de instituições e organizações para a mobilização e viabilização do uso de recursos financeiros em diferentes áreas de negócios.</p> <p>A fixação das tarifas de transportes que é feita pelas autoridades deve estabelecer os equilíbrios indispensáveis entre os vários factores para haver viabilidade no subsector, por ex. entre a vontade/capacidade de pagar pelos utentes e necessidade de recuperação dos custos pelos operadores.</p>	<p>outras análises) para garantir equilíbrio entre os vários factores incluindo o interesse e sustentabilidade das operações dos operadores.</p> <p>Os dados devem ser utilizados para promover discussões e alcançar consensos sobre medidas gerais e excepcionais que devem ser tomados nos vários momentos para garantir a satisfação dos interesses de todas as partes, por ex. sector financeiro, operadores, utentes.</p>	Preparação, adopção, uso e actualização regulares do PEPI para garantir que o projecto está sempre consciente sobre todos os stakeholders, seus interesses e necessidades e que funciona de forma a atendê-los.

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
		Assistência técnica para apoiar o planeamento e o estabelecimento de um sistema integrado de transportes públicos	<p>Enfoque no curto prazo e em apenas algumas das componentes envolvidas</p> <p>Esquecer que se trata de um projecto de desenvolvimento humano (por ex. mudanças de conhecimentos, atitudes e comportamentos) e focar apenas em recursos materiais e infra-estruturais e mesmo estes de forma incompleta</p>	<p>Tentativa de fazer ou definir tudo de uma vez para aumentar a atractividade do projecto pode colocar de lado os desafios de um projecto destes que no essencial é de longo prazo e abrange mais componentes e subcomponentes do que as que se podem encontrar enunciadas de momento</p> <p>Deficiente activação de um sistema eficiente de transportes, por ex. mais estradas e pontes, mais infra-estruturas de suporte (por ex. boas instalações sanitárias nos terminais e garantia de boa O&M, incluindo combate ao vandalismo que existe em Moçambique em muitos meios</p>	<p>O projecto deve adoptar uma visão de longo prazo e prever fazer ensaios do que funciona e não funciona e ir expandido em função dos resultados e lições aprendidas</p> <p>O enfoque não pode ser apenas no desenvolvimento geral do ambiente circundante mais imediato. Deve incluir desenvolvimento humano (por ex. falta de cortesia dos automobilistas/cobradores), mudanças de</p>	<p>Todas as fases do projecto com destaque para a fase de preparação e arranque.</p> <p>Preparação, adopção, uso e actualização regulares do PEPI para garantir que o projecto está sempre consciente sobre todos os stakeholders, seus interesses e necessidades e que funciona de forma a atendê-los.</p>

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					atitudes que se reconhece que levam tempo	
		Reforçar as disposições contratuais e estabelecer normas e procedimentos de controlo das cooperativas; formalizar operadores informais, etc	Factores vários (por ex. burocracia excessiva, custos elevados, desconhecimento, receios de vitimização, tradição de actuar na esfera informal (por ex. por parte de operadores do sexo feminino, etc.) alguns operadores podem preferir ou ver-se forçados a continuar a agir fora dos arranjos formais	Conforme anotado acima o funcionamento de muitos operadores (organizados ou não) na esfera informal dos negócios, incluindo nos transportes, tem por detrás de si factores históricos e outros complexos em Moçambique, que é preciso entender devidamente para se poder ultrapassar em cada caso. Uma actuação tipo “ <i>business as usual</i> ” pode fazer com que alguns operadores não queiram sair da informalidade (por ex. receios de penalizações, multas, etc.).	Evitar processos administrativos altamente burocratizados, onerosos e desnecessariamente complexos para trazer todos ou a maioria dos operadores para a esfera formal. As vantagens de todos os operadores e suas organizações actuarem na esfera formal nos negócios de transportes devem ser sempre apresentadas e demonstradas. Prestar especial atenção às mulheres e	Todas as fases do projecto com destaque para a fase de preparação e arranque. Preparação, adopção, uso e actualização regulares do PEPI para garantir que o projecto está sempre consciente sobre todos os stakeholders, seus interesses e necessidades e que funciona de forma a atendê-los.

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					outros operadores que possam pertencer aos grupos mais vulneráveis para aumentar as probabilidades de estes saírem do isolamento enquadrar-se na esfera formal.	
		Assistência Técnica aos operadores de transportes para os apoiar no desenvolvimento da sua capacidade organizacional e operacional, para melhorar a sua capacidade de operar serviços de qualidade	Ver riscos acima relacionados com o potencial de marginalização de parte dos stakeholders, contexto económico-financeiro, adopção de visão de curto prazo/parcial	Existe o potencial de não capturar devidamente os pontos de vista, interesses, preocupações dos stakeholders informais e outros geralmente marginalizados das discussões centrais (por ex. operadores de transportes sem licenças, mulheres e pessoas com outras vulnerabilidades); falhar na identificação de respostas ao contexto macroeconómico complexo, sobretudo no que respeita à mobilização de recursos financeiros para os vários fins; ser parcial e	Ver o leque de medidas previstas nas anteriores subcomponentes	Todas as fases do projecto com destaque para a fase de preparação e arranque. Preparação, adopção, uso e actualização regulares do PEPI para garantir que o projecto está sempre consciente sobre todos os stakeholders, seus interesses e necessidades e que

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
		seguros e fiáveis com um maior atendimento ao cliente, melhorar a sua capacidade financeira e capacidade de angariar fundos para o investimento da frota, e desenvolver capacidade e processos de manutenção de veículos		imediatista no tratamento de um programa complexo e de soluções de longo prazo		funciona de forma a atendê-los.
2	Componente 2: Melhorias Abrangente nos Transportes Públicos	Construção e supervisão de infraestruturas e instalações BRT e	Riscos de deslocamento físico e económico	As necessidades de espaços das instalações de BRT e elementos adjacentes encerram significativo potencial de interferências de significativa magnitude com os meios de vida e activos das pessoas locais. Dada a situação	Este QPR é principalmente preparado para que o reassentamento involuntário (i.e. deslocamento físico e/ou económico) sejam	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
		empreendimentos adjacentes		<p>de vulnerabilidade em que vive uma significativa parte das pessoas em tais infra-estruturas serão desenvolvidas existem o potencial de tais perdas agravarem essa vulnerabilidade e produzir efeitos contrários aos que o projecto persegue. Os potenciais impactos de deslocamento podem ser sob as seguintes formas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Perda de terra por aquisição permanente ou temporária de terras b) Perda de casas e/ou de outras estruturas domésticas c) Perda de empreendimentos comerciais 	<p>consistentemente evitados e/ou minimizados onde evitar se mostrar impraticável.</p> <p>Com base nos regulamentos domésticos e no Quadro de Gestão Ambiental e Social (especificamente a NAS5 do BM a abordagem em relação ao fenómeno deve centrar-se sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ evitar o despejo forçado. ○ mitigar impactos sociais e económicos adversos inevitáveis da aquisição de terras ou restrições ao uso 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
				<ul style="list-style-type: none"> d) Perda de culturas, árvores socioeconómicas ou não é outras plantas; e) Perda de receita de outras fontes, resultante de intervenções do projecto f) Perda de propriedade cultural g) Perda/relocação de locais sagrados, sepulturas (incluindo cerimónias tradicionais) e infra-estrutura pública/serviços públicos; h) Perda de mobilidade e acessibilidade 	<p>da terra: (a) fornecendo compensação oportuna pela perda de activos ao custo de reposição e (b) ajudando as pessoas deslocadas nos seus esforços para melhorar, ou pelo menos restaurar, os seus meios de subsistência e padrões de vida, em termos reais, aos níveis anteriores ao deslocamento ou aos níveis prevalectentes antes do início da implementação do projecto, conforme o que for mais alto</p>	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>(a Matriz de Direitos constante na Tabela 11.1) oferece indicações sobre as medidas a tomar neste sentido.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Melhorar as condições de vida das pessoas pobres ou vulneráveis que sejam fisicamente deslocadas, por meio do fornecimento de moradia adequada, acesso a serviços e instalações e segurança de posse. Fornecer assistência adicional para esse grupo (assistência para entender os termos das 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>indemnizações, ajuda para abrir conta bancária, assistência adicional durante a realocização, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Conceber e executar actividades de reassentamento como programas de desenvolvimento sustentável, fornecendo recursos de investimento suficientes para permitir que as pessoas deslocadas se beneficiem directamente do projecto, conforme a natureza do projecto o justifique. 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<ul style="list-style-type: none"> Garantir que as actividades de reassentamento sejam planificadas e implementadas com divulgação apropriada de informações, consulta significativa e a participação e consentimento informados das pessoas afectadas 	
			Riscos de exclusão dos operadores informais e mais vulneráveis	Os Corredores e rotas a ser estabelecidas podem traduzir-se na exclusão dos operadores informais e os mais vulneráveis (ver acima)	Os Corredores e rotas e todos os elementos de suporte devem ser desenhados depois de processos e estudos detalhados de envolvimento de todos os potenciais operadores, i.e. formais e informais incluindo os	Preparação e implementação. QGAS, QPR, PEPI e seus MDR

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					representantes de grupos vulneráveis	
			<p>Risco de exclusão de pessoas/famílias mais vulneráveis</p>	<p>Os Corredores e rotas podem excluir pessoas/famílias vulneráveis, por ex. as que vivem em áreas remotas e isoladas, i.e. desprovidas, de infra-estruturas convenientes como estradas e outras</p> <p>As infra-estruturas e outros meios podem ser concebidos de modo que não sirvam adequadamente ou excluam pessoas portadoras de deficiência e outros obstáculos</p>	<p>Encontrar maneiras de estabelecer serviços de transportes para atrair e servir as pessoas/famílias que vivem em áreas mais remotas e que sejam vulneráveis</p> <p>As infra-estruturas e outros meios a ser estabelecidos devem ser desenhados de modo a acomodar os interesses e as capacidades de todos incluindo as pessoas portadoras de deficiência</p>	<p>Preparação e implementação.</p> <p>QGAS, QPR, PEPI e seus MDR</p>

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
			<p>Violência Baseada no Género (VBG), de Exploração, Abuso e Assédio Sexual (EAS)</p>	<p>Existe o potencial de discriminação, exploração, abuso e/ou assédio sexual (sob as suas várias formas), VBG de mulheres pobres e meninas. Isto pode ser perpetrado em qualquer uma destas duas componentes e subcomponentes do projecto e cobrir aspectos que vão desde:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A selecção para ter acesso aos Corredores, rotas e serviços sob qualquer uma das formas previstas no âmbito do projecto; ▪ Tratamento discriminatório e abusivo no dia a dia pelos empreiteiros (por ex. exclusão em matéria de contratação) e pelo pessoal de obras de instalação das infra-estruturas. <p>Apesar de a Constituição da República de Moçambique</p>	<p>Os aspectos importantes a considerar na questão do género consistem em assegurar que o desenho do projecto e a sua implementação reconheçam que os homens e as mulheres têm necessidades e constrangimentos de transporte e de trabalho diferentes e são afectados de maneira diferente por projectos desta natureza. O PMUAMM deve envidar todos os esforços para estabelecer maior ligação com todas as iniciativas de melhoramento do estatuto das mulheres e crianças;</p>	<p>Fase de Preparação e Implementação do Projecto/QGAS, PEPI e PGMO, Avaliação de Risco e Plano de Acção sobre Violência Baseada no Género (este último também incluído neste QPR, como anexo)</p>

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
				consagrar a igualdade de direitos para homens e mulheres, nas esferas económica, social, política e cultural, a prática do dia-a-dia demonstra que as mulheres e raparigas tendem a ser objecto de diferentes formas de discriminação incluindo violência a que são sujeitas em função da sua condição de elementos do sexo feminino.	A equipa do PMUAMM deve ser conhecedora dos principais aspectos que caracterizam a VBG e EAS no país (por ex. doméstica, comunitária, laboral incluindo as diferenças regionais) e delinear as formas de lidar com as que têm relações directas com os modelos de funcionamento do projecto, nos diferentes locais em que ele incide. Através de políticas internas próprias e/ou a definir, estabelecer uma cota de participação directa da mulher na implementação do projecto, nas várias esferas (por ex. acesso	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>a serviços, emprego, etc.). De forma mais detalhada deve-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Instruir todos os gestores do projecto, principalmente os que irão gerir a expansão dos serviços e integração de beneficiários, contratações e prestadores de serviços a exercerem a equidade na selecção e no emprego de mulheres e homens nas várias actividades do projecto e, particularmente, 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>naquelas que envolvem mão-de-obra não qualificada;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Desenvolver campanhas de sensibilização sobre VBG para todos os funcionários dos Municípios/Distritos e provedores de serviço que interajam directamente com os beneficiários; ○ Envolver ONGs/OSCs experientes na educação e informação de todas as partes interessadas (por exemplo, municípios/distritos, 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>agências de aplicação da lei, etc.) sobre a gravidade da violência baseada no género no país e sobre as formas de mudar as tendências prevaletentes;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Reforçar a aplicação da lei contra a violência baseada no género na área do projecto, particularmente durante a fase da construção e funcionamento; ○ Monitorizar sistematicamente o progresso e as mudanças no combate à violência baseada no género 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>e a contribuição do PMUAMM para a igualdade de género durante a implementação do projecto e disseminar as lições aprendidas;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Contínua identificação das formas que a VBG assume na área dos transportes urbanos e da AMM; ○ Aumento do nível de consciencialização e conhecimentos sobre a violência baseada no género nas áreas de abrangência do projecto; ○ Activo envolvimento de 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>líderes comunitários e na educação e prevenção da VBG nas várias formas que ela assume nas áreas residenciais;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sobretudo com recurso ao mecanismo de atendimento de reclamações do projecto proceder ao atendimento sistemático e integrado para vítimas da violência; ○ Expandir a protecção e segurança das vítimas da violência; ○ Promover o desenvolvimento 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>económico e bem-estar das vítimas e/ou potenciais vítimas de violência;</p> <p>Assegurar formação e acesso a oportunidades de emprego às mulheres vítimas de violência.</p>	
			Exploração do trabalho infantil	Dada a situação de vulnerabilidade em que vive uma parte das famílias das áreas em que o projecto irá incidir, a procura de oportunidades de trabalho remunerado por parte de crianças poderá ser forte. Caso não se tomem as necessárias medidas isso pode ser utilizado para desrespeitar as normas em vigor acerca do trabalho infantil.	<p>Aderir estritamente aos compromissos nacionais e internacionais de Moçambique quanto a esta matéria.</p> <p>Adicionalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Exigir que os casos excepcionais de emprego de menores obedeçam rigorosamente ao 	Fase de Preparação e Implementação do Projecto/QGAS, PEPI e PGMO, incluindo o Código de Conduta deste último.

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
				<p>Em 2003 Moçambique ratificou a maioria das principais convenções internacionais sobre o trabalho infantil, tais como (i) OIT C. 138, Idade Mínima; (ii) OIT C. 182, Piores Formas de Trabalho Infantil. Antes tinha igualmente ratificado a Convenção da ONU sobre os Direitos da Criança, em Abril de 1994, e a Carta Africana sobre os Direitos e Bem-Estar da Criança, em Julho de 1998.</p> <p>Formalmente e em reconhecimento das suas condições excepcionais de vulnerabilidade social, a lei moçambicana (Lei do Trabalho), define os 15 anos como idade mínima de admissão ao emprego e, excepcionalmente, ainda, a partir dos 12 anos de idade.</p> <p>A lei proíbe o envolvimento de menores em trabalhos pesados</p>	<p>estipulado na lei (por ex. existência de uma autorização a favor da criança emitida por pessoa relevante);</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Conduzir inspeções de trabalho direccionadas para impedir qualquer forma de envolvimento de indivíduos menores de 12-13 anos e/ou na prestação de trabalho/serviços ao projecto seja em conformidade com o disposto na lei; ○ Proporcionar aos inspectores e pesquisadores, treinamento adequado para 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
				<p>realizados em condições insalubres ou perigosas, e, nesses casos a lei estabelece que a criança só pode ser empregue se tiver completado 18 anos de idade. Também proíbe o trabalho subterrâneo e nocturno; no entanto, os tipos de trabalho perigoso proibidos para crianças não cobrem a agricultura.</p> <p>Na prática e em muitos locais em Moçambique o vazio entre o final da escolaridade obrigatória e a idade mínima para o trabalho tende a deixar as crianças de 12 e 13 anos ou ainda mais novas e particularmente as raparigas, vulneráveis ao trabalho infantil, porque não estão na escola, mas também não podem trabalhar legalmente. Uma combinação de factores tem o potencial de representar portas abertas para as crianças procurarem se envolver</p>	<p>controlar o fenómeno;</p> <ul style="list-style-type: none"> Os actores principais devem assinar e aderir às disposições do Código de Conduta anexo ao PGM. <p>Equipar os inspectores de trabalho com os recursos necessários para realizar inspecções.</p>	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
				<p>em diferentes formas de trabalho no âmbito do PMUAMM, incluindo acompanhantes formas de violência e degradação. Isto é agravado pelo facto de a capacidade de fiscalização pelo Sector do Trabalho ser insuficiente e pouco abrangente.</p> <p>Em Moçambique, actividades laborais prejudiciais envolvendo crianças estão principalmente associadas ao trabalho agrícola e à mineração, principalmente na indústria do algodão, do tabaco e à mineração ilegal (garimpo), que por não estarem abrangidos ao abrigo do PMUAMM apresentam-se como uma oportunidade acrescida para evitar a sua ocorrência. Porém, será necessário fazer mais do que simplesmente esperar que nada aconteça e de forma natural.</p>		

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
			<p>Risco de influxo de mão-de-obra e outros riscos laborais</p>	<p>Muitos elementos desta componente e subcomponente do projecto apresentam-se favoráveis à manifestação do influxo de mão-de-obra, sobretudo durante a instalação das várias componentes físicas do projecto.</p> <p>Ao abrigo do projecto e no âmbito da partilha de benefícios todas as oportunidades de emprego que podem ser usadas pelas pessoas locais devem sê-lo.</p> <p>O risco de influxo de mão-de-obra existe sob muitas perspectivas o que pode surgir aliado a violência baseada no género (VBG), tal como explicitado acima nesta tabela.</p> <p>Entre outros o influxo de mão-de-obra masculina (que é o mais comum) também pode levar a um aumento nas relações sexuais de exploração e no tráfico de</p>	<p>Aderir estritamente aos critérios de acesso ao emprego assim como aos requisitos do Plano de Gestão da Mão-de-Obra do projecto previstas no QGAS.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Garantir por meio de treinamento de rotina e indução a todos os trabalhadores e à comunidade sobre os riscos do projecto e os controlos desenvolvidos para geri-los; ○ Reforçar a importância de se manter um bom relacionamento com as comunidades locais 	<p>Fase de Preparação e Implementação do Projecto/QGAS e PGMO</p>

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
				<p>peçoas, através do qual mulheres e meninas são forçadas ao trabalho sexual.</p> <p>A migração de pessoas de diferentes regiões pode levar a influências comportamentais que podem aumentar a propagação de doenças como o vírus da imunodeficiência humana (HIV), a síndrome da imunodeficiência adquirida (AIDS) e outras infecções sexualmente transmissíveis (IST). Estes aspectos podem ser exacerbados por:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Inexistência de Plano de Gestão do Influxo pela contratada. ○ Inexistência de Plano de Mão-de-Obra e Recrutamento pela contratada. ○ Inexistência de um “código de conduta para prevenir VBG e 	<p>nos diálogos sobre saúde e segurança com os trabalhadores;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Entre os trabalhadores locais deve haver um grupo de ligação com a comunidade responsável pelo estabelecimento de comunicação entre o pessoal do projecto e a comunidade, o qual será particularmente importante em casos de conflito. Este grupo deve estar familiarizado com o projecto em geral e ser capaz de eliminar 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
				<p>EAS entre e pelos trabalhadores.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Falha na disseminação de informações sobre oportunidades de emprego e de negócios. o Falta de Interação contínua entre o projecto e moradores locais para garantir que as expectativas sejam correctamente geridas. 	<p>devidamente quaisquer dificuldades ou passar adiante quaisquer reclamações;</p> <ul style="list-style-type: none"> o Deve ser estabelecido e implementado um conjunto de regras (ou um Código de Conduta) a vigorar no local de trabalho. Os padrões devem incluir, entre outros, a proibição de entrada de pessoas estranhas ou não autorizadas ao serviço e a proibição da prostituição nos estaleiros e áreas afins (por ex: áreas 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					de armazenamento).	
			Risco de perda do património natural e cultural	<p>Existe alguma probabilidade de as intervenções do projecto interferirem com recursos culturais de reconhecido valor, sobretudo na área baixa e central da Cidade de Maputo em que estes tendem a estar concentrados.</p> <p>Na ficha de triagem esta possibilidade terá de ser avaliada e em caso de potencial impacto deverão ser implementadas medidas seguindo a hierarquia de mitigação.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evitar agir sobre qualquer activo de valor cultural histórico conhecido; ▪ Qualquer intervenção que tenha relações directas com objectos de valor histórico-cultural deve ter a aprovação das autoridades de património histórico-cultural de Moçambique; ▪ Demarcação e protecção (por ex. vedação) da área/objecto; ▪ Caso seja acidentalmente achado algo que 	Fase de Preparação e Implementação do Projecto/QGAS e QPR

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>aparente ter importância em termos de património cultural, deverá ser implementado o Procedimento de Achados Fortuitos que prevê:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Parar imediatamente todas as actividades na área do achado e envolvente próxima; ○ Assegurar o controlo de acesso e segurança da área/objecto, de modo a impedir danos, furtos ou qualquer outra 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>perturbação, até que as autoridades competentes tomem conta e controlo da situação;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Notificar as autoridades competentes locais e/ou nacionais num prazo máximo de 24 horas após o achado; ○ Notificar e informar todos os trabalhadores das medidas de protecção em vigor; ○ No caso de ter havido recolha de 	

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
					<p>objectos/achados, inventariar e proceder à respectiva entrega às entidades competentes;</p> <ul style="list-style-type: none"> o Desde o momento do achado, registar todas as acções ou eventos e reportar às autoridades competentes. 	
		Sistemas BRT, incluindo: (a) Informações de viajantes, e (b) implementar o ITS/MIS	Discriminação em relação às pessoas/famílias pertencentes aos grupos vulneráveis	Apesar dos progressos na expansão dos serviços de comunicação, como se viu no Capítulo 4 ainda existem muitas pessoas e grupos identificados que continuam à margem dos sistemas usados (pessoas que vivem em áreas remotas,	Procurar usar os canais de comunicação mais acessíveis às pessoas e grupos vulneráveis Recorrer e privilegiar contactos porta-a-porta, com envolvimento directo das autoridades	Em todas as fases Este QPR, PEPI e MDR

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
				mulheres, etc.) e que, caso não se tomem medidas concertadas	locais, abrangendo aqueles que estão abandonados pela família ou discriminados pela comunidade	
		Depósitos e terminais de veículos	Mesma série de riscos identificados quanto Construção e supervisão de infraestruturas e instalações BRT e empreendimentos adjacentes	Idem	Idem	Idem
		Gestão da implementação do BRT, plano de gestão social, incluindo as suas acções para mitigar a violência baseada no género e as	Mesma série de riscos identificados quanto Construção e supervisão de infraestruturas e instalações BRT e empreendimentos adjacentes, com destaque para os riscos relacionados	Idem	Idem	Idem

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
		ações destinadas a melhorar as opções de mobilidade e de participação económica das mulheres, plano de comunicação e consulta	com exclusão dos grupos vulneráveis			
3	Componente 3: Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores	Obras rodoviárias, drenagem e melhorias de iluminação	Mesma série de riscos identificados quanto Construção e supervisão de infraestruturas e instalações BRT e empreendimentos adjacentes	Idem	Idem	Idem
		Melhorias na gestão do tráfego, incluindo modificações de intersecção, e				

N.º	COMPONENTES, SUBCOMPONENTES, ACTIVIDADES E RECIPIENTES DO IMPACTO		RISCOS	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS POTENCIAIS IMPACTOS	MEDIDAS GERAIS DE GESTÃO (EVITAR/MINIMIZAR/MITIGAR/COMPENSAR E OPTIMIZAR)	FASE DO PROJECTO / INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL
	Componentes	Subcomponentes				
		uma gama de sistemas inteligentes de transporte (ITS), sinalização				
		Estacionamento	Mesma série de riscos identificados quanto Construção e supervisão de infraestruturas e instalações BRT e empreendimentos adjacentes	Idem	Idem	Idem
4	Componente 4: Gestão, Monitoria e Avaliação do Projecto					

Caixa 6.2-1: Potencial impacto de exclusão e discriminação

Caso não se tomem medidas concertadas nesse sentido, conforme também o confirma o feedback recebido durante as reuniões de consulta pública, em Dezembro de 2021, as características do projecto encerram alguns elementos que o podem tornar propenso a incorrer em actos de exclusão e discriminação de pessoas, famílias e grupos vulneráveis.

Isso pode começar com os operadores que tradicionalmente têm operado no sector informal que, caso não sejam oferecidos incentivos claros podem preferir continuar a agir nessa esfera, passa pelas que vivem em áreas remotas e pouco servidas em matéria de infra-estruturas rodoviárias, as pessoas portadoras de deficiências que, se não se desenhar as facilidades a ser disponibilizadas de modo a acomodá-las, podem tirar pouco ou nenhum benefício delas e pode desaguar nas mulheres, crianças e outros grupos que podem ser excluídos em função das suas capacidades de pagar pelos serviços e outros impedimentos.

Os vários elementos relacionados com o acesso aos benefícios do projecto devem ser sustentados por dados objectivos que determinem os vários tipos e níveis de viabilidade incluindo a possibilidade de resolver os obstáculos mais graves, por ex. preços especiais para estudantes, pessoas idosas e outras, sem que isso se traduza em perdas e incapacidade de recuperação dos custos para os operadores.

Sobretudo porque o PMUAMM irá levar a cabo o mesmo tipo de intervenções que se conhecem a partir de outros projectos similares afigura-se que o descrito acima refere-se a experiências que, com um esforço razoável e sistemas de gestão devidamente estruturados, são significativamente replicáveis. Acções concertadas e recomendadas sob este QPR serão feitas para garantir que isso seja consistentemente adoptado.

6.2.1 Resumo das Perdas Estimadas Decorrentes do Reassentamento e Compensação

Conforme observado anteriormente, o Projeto envolve melhorias de infraestrutura de transportes, embora parte das intervenções das infra-estruturas ocorrem em terrenos ocupados pela estrada ou dentro da sua reserva, ou seja, na zona de protecção parcial (PPZ), conforme discutido na Seção 5 do presente QPR. A reabilitação e expansão das infra-estruturas conduzirá assim à deslocalização física de pessoas, perda de bens, perda de acesso a bens, perda de fontes de rendimento, perda de meios de subsistência; e restrições ou perda de acesso a bens e recursos económicos para as pessoas na área do projeto.

Os assentamentos situados ao longo do corredor do BRT, que serão afetados incluem casas, lojas, complexos comerciais, propriedades, potenciais locais religiosos/sagrados, áreas de mercado etc. A triagem social preliminar indica que há um número significativo de estruturas em ambos lados do corredor proposto para BRT, que serão afetados pelo projeto, uma vez que muitas estruturas foram construídas nas proximidades da estrada ou dentro da PPZ.

7. MEDIDAS DE GESTÃO DAS QUESTÕES DO REASSENTAMENTO SOB O PMUAMM

Tal como sumariado no Capítulo 2 experiências com projectos similares no passado, sobretudo implementados pelos Municípios de Maputo e Matola indicam que os projectos de infra-estruturas e de melhoramento da organização e gestão podem ser feitos de modo que se possa, consistentemente adoptar:

- Desenhos e localização dos subprojectos e/ou suas componentes de modo evitar/minimizar deslocamento físico;
- As interferências do projecto com os meios de subsistência das pessoas podem ser de diferentes magnitudes sendo que algumas delas podem ser temporárias;
- Delinear esquemas e implementar medidas de compensação/restauração eficientes e rápidas para as pessoas/activos que possam vir a ser afectados, sobretudo sob a forma de deslocação económica.

Sempre que ocorra qualquer forma de deslocamento e em conformidade com a NAS5 e as boas práticas será necessário engajar as partes interessadas e afectadas num diálogo profícuo com vista a delinear as melhores formas de compensação e/ou restauração das potenciais perdas. Recomenda-se que cada jurisdição, i.e. Cidades de Maputo, Matola e Distritos de Marracuene e Boane e distritos e outras unidades administrativas que os integram (por ex. bairros) serão responsáveis pelos PAR e PRMS dentro da sua jurisdição. Para melhor atendimento aconselha-se que se procure aproximar ao máximo as PAPs dos seus dirigentes mais directos, como é o caso dos bairros.

Enquanto durar qualquer privação/restricção de acesso/uso de recursos o projecto terá de delinear alternativas de provisão de áreas e/ou recursos substitutos para impedir que os meios de subsistência sejam perturbados. Isso poderá incluir medidas adicionais como podem ser acções de formação e educação sobre tecnologias alternativas. Gradualmente e com base nos bons exemplos os modelos propostos entrarão nos esquemas de vida das pessoas e comunidades locais.

Com base no feedback que se recebe das consultas preliminares, as medidas adicionais em relação ao PMUAMM incluem, mas não se limitam à necessidade de:

- Disseminar os objectivos do projecto;
- Disseminar as componentes do projecto;
- Disseminar as actividades do projecto;
- Discutir os potenciais impactos ambientais e sociais do projecto; e
- Recolher opiniões, preocupações e sugestões das partes interessadas e envolvidas acerca dos vários aspectos trazidos à sua atenção.

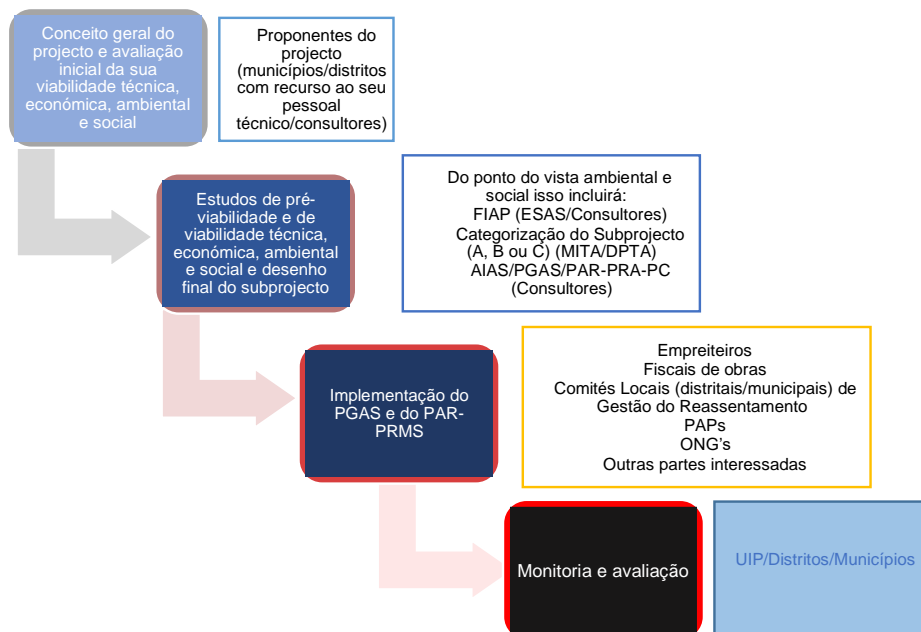
No que respeita às salvaguardas ambientais e sociais a avaliação preliminar destaca a relevância de reforçar em termos numéricos e eventualmente também qualitativos (pela via de acções de formação e adestramento prático) o pessoal que trabalha nesta área para se ocupar cabalmente das funções mais importantes tais como (i) educação e formação; (ii) documentação efectiva dos mais importantes processos de gestão ambiental e social desde triagem de projectos, categorização, implementação, monitorização e auditoria/avaliação; (iii) acompanhamento do trabalho das obras e de outros prestadores de serviços.

8. MEDIDAS DE REDUÇÃO DE IMPACTOS

8.1 PLANIFICAÇÃO PARA EVITAR/MINIMIZAR REASSENTAMENTO

Os projectos devem estar em conformidade com os regulamentos do GoM e as NAS do BM e mais concretamente a NAS5 em termos de evitar/minimizar a ocorrência deste fenómeno em primeiro lugar e subseqüentemente o de transformá-lo numa oportunidade de desenvolvimento, onde isso será inevitável. Todas as estratégias devem ser combinadas para conseguir isso. O processo sugerido é apresentado no Diagrama 8-1 e descrito nos parágrafos que se seguem.

Diagrama 8.1-1: Processo de triagem (ambiental) e social



O reassentamento pode ser um processo complexo, que pode estar repleto de conflitos e riscos para os vários actores envolvidos. Apesar de todo o enquadramento legal de Moçambique e das normas e referências internacionais que visam operacionalizar um conjunto de boas práticas nesta área, o que a experiência mostra é que os reassentamentos em curso ou realizados no país e mesmo na AMM são por vezes marcados por controvérsias e confrontações. Daí a importância, mais uma vez, de no âmbito do PMUAMM ele dever ser evitado/minimizado ao máximo.

O princípio de restabelecer os meios de subsistência deve centrar-se em restaurar as perdas causadas pelo deslocamento e por isso ser assertivo; todos os riscos inerentes ao deslocamento involuntário e a melhor maneira de evitá-los/minimizá-los devem ser demonstrados. A gestão dos riscos de deslocamento involuntário é um processo que deve começar antes da planificação do reassentamento em si e iniciar-se na elaboração dos desenhos de engenharia quando se faz a escolha das soluções a serem adoptadas e segue por todo o ciclo de vida do processo. Entre outros aspectos isso implica:

- Analisar a proposta de intervenção e o seu leque de soluções buscando sempre equilibrar os impactos decorrentes de cada uma delas sob todos os aspectos socio ambientais;

- Analisar o contexto social, político e económico no qual o deslocamento será efectuado;
- Identificar e analisar riscos e vulnerabilidades;
- Estabelecer o grau de ocorrência e intensidade dos riscos;
- Definir os recursos necessários para evitar ou mitigar os riscos de deslocamento;
- Preparar um plano para mitigar os riscos de deslocamento; e
- Organizar e implementar acções para reverter os riscos de deslocamento;
- Monitorar os resultados obtidos - avaliando os possíveis passivos.

8.1.1 Triagem dos Subprojectos

Com base nas disposições do projecto o pessoal técnico dos subsectores envolvidos no projecto e/ou outras entidades com iniciativa de projecto no âmbito do PMUAMM com apoio de consultores/engenheiros e outras formas de assistência técnica irá fazer a primeira triagem, em conformidade com as disposições do DM 54/2015 e com as directrizes do BM. O Anexo 2 e outros instrumentos auxiliares afim serão usados para o efeito. Nos subprojectos de intervenção física os Proponentes serão os primeiros a fazer uma avaliação preliminar das implicações dos Subprojectos de transporte em consideração sobre o ambiente natural e social e identificar, à partida, potenciais efeitos negativos/fatais que possam inviabilizar a sua escolha em termos de localização, escala de operações ou outras considerações.

Depois de alinhar os principais elementos que justificariam a viabilidade ambiental e social do subprojecto, ainda que numa fase preliminar, os Proponentes auxiliados por especialistas apropriados (de engenharia e/ou outros) procederão a estudos mais detalhados e desenho final do subprojecto.

Do ponto de vista social estes Especialistas (de Engenharia e Ambientais e Sociais) tratarão de delinear o desenho assim como as pegadas do Subprojecto incluindo as implicações deste sobre o ambiente (natural) e social e fazer uma avaliação mais sistemática que desemboque no desenho final e quantificação das implicações sociais incluindo as de reassentamento do mesmo. Combinando trabalho no terreno e o uso de imagens de satélites e imagens por drones, as áreas de influência serão devidamente delineadas com base nas principais questões que serão captadas, tais como uso e ocupação do solo, zoneamento dos recursos naturais utilizados pela população, padrões habitacionais, polos de atracção e crescimento e restrições de mobilidade. Tudo isso é possível remotamente (*remote sensing*), que é uma das tecnologias de recolha e processamento de dados automáticos de maior sucesso para o levantamento e monitoramento de recursos terrestres a escala global.

A planificação baseada em cartografia permitirá representar aspectos geográficos que permitam a visão espacial dos elementos que compõem o território que faz parte do ecossistema local em relação a cada subprojecto, como:

- Limites do empreendimento e suas áreas de influência, incluindo as várias jurisdições que integra, i.e. municípios, distritos, bairros, quarteirões e outras unidades administrativas;
- Distribuição demográfica da população e tendências dos movimentos sociais;
- Características produtivas dos microterritórios;
- Distribuição de equipamentos e serviços públicos e de lazer;

- Transporte e vias de acesso;
- Áreas protegidas incluindo zonas de protecção parcial (ZPP) e áreas desocupadas;
- Obstáculos físicos naturais, entre outros elementos.

Os dados, lançados na base cartográfica, permitirão a construção de diversos mapas temáticos, formando um primeiro olhar sobre a organização do território, que servirá os vários interesses do trabalho em matéria de evitar/minimizar, restaurar, compensar, etc. Eles darão uma visão inicial e numérica sobre o que é afectado, total e/ou parcialmente e eventualmente os espaços utilizáveis para relocação e outras operações de restauração. **Os distritos/municípios devem reforçar os meios técnicos e pessoal para realizar estas acções cada vez mais competentemente.** As experiências anteriores indicam que se está na direcção certa.

A área definida para a obra somada à área necessária ao bom funcionamento da mesma é denominada “Corredor de Impacto” (CDI). Este encerra todo o território requerido para a implantação e futuro funcionamento do projecto, e por via disso, todas as edificações inseridas totalmente ou parcialmente no território definido e o tratamento a lhes ser conferido no âmbito do reassentamento. Por definição, o Corredor de Impacto é diferente da Zona de Protecção Parcial. Este último assenta numa definição legal/administrativa que como se viu, sobretudo nas zonas urbanas como a da AMM, inviabilizaria totalmente as intervenções previstas ou estas teriam de ser implantadas em outros sítios, o que por sua vez se traduziria em inviabilidade. Já o Corredor de Impacto visa encontrar um equilíbrio entre o ambiente circundante, os dispositivos legais, incluindo os que definem as ZPP e os requisitos mínimos de funcionalidade do projecto nas suas diferentes fases, sobretudo construção e operação/manutenção. A adopção da noção de Corredor de Impacto será útil no sentido de evitar e minimizar os impactos ao mesmo tempo que viabiliza as intervenções previstas.

Visto de outra maneira o CDI define ZPPs de forma dinâmica que tendem a ser mais limitadas em extensão e por isso conciliam melhor os interesses do projecto com os das pessoas e outros activos em volta. Em vez de 50, 30 e 15 metros os CDI ou ZPP mais dinâmicos tenderão ter dimensões mais pequenas, em conformidade com o que poderá ser mais prático para a construção e operação e manutenção em cada caso. Porém, uma vez que este CDI/ZPP estiver definido, todas as medidas para evitar e minimizar os impactos nas pessoas e/ou activos que devem ser deslocados terão de ser tratados em conformidade com os dispositivos deste QPR, com destaque para o que consta na Tabela 11.3-1, sobre Matriz de Direitos.

O projecto não prevê a utilização das ZPP para instalação/construção das infraestruturas de transportes definidas nas componentes 2 e 3 do projecto. O projecto não espera criar novas ZPPs uma vez que serão usadas as estradas existentes. No entanto, caso uma nova infraestrutura seja construída (por exemplo, terminal de autocarros), o projecto pode criar uma nova PPZ. Nesse cenário, o Projeto deve compensar as PAPs que enfrentarão impactos físicos e económicos e deve assinar acordos de Direitos de Uso Especificos com as PAPs que continuam a viver nas ZPPs. Tais acordos permitirão que as pessoas que já vivem ou trabalham dentro das ZPPs continuem a fazê-lo.

Neste momento, a equipa de engenharia e social deverá actuar conjuntamente avaliando os riscos e as possíveis soluções a serem adoptadas. Recomenda-se:

- Lançar o CDI sobre a cartografia;
- Percorrer o CDI numa visita conjunta da equipa de engenharia e social;
- Registrar fotograficamente a realidade instalada;
- Determinar a ordem de grandeza do número de activos a serem impactadas/relocadas e sua natureza;
- Buscar a área circundante ou na proximidade da área do CDI que possa ser utilizada para o reassentamento;
- Recomenda-se fazer uso dos Formulários de Avaliação Ambiental Preliminar do GoM e do BM adaptados para o PMUAMM para facilitar o processo de pré-avaliação.

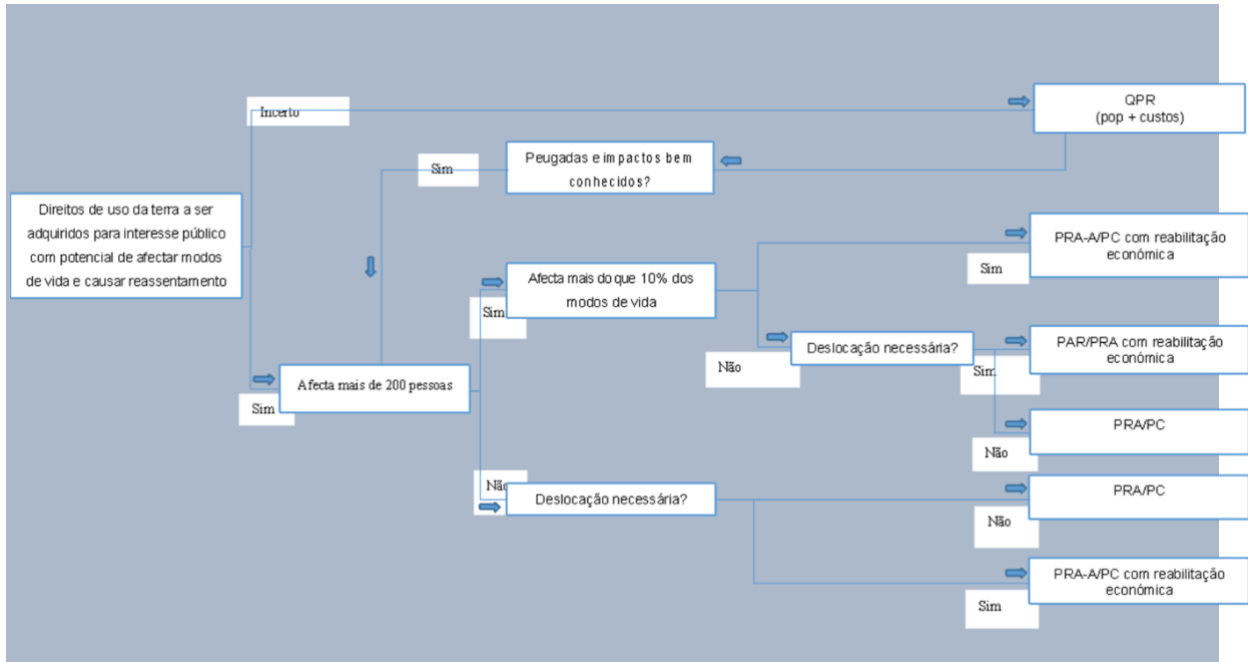
Por fim,

- Determinar da necessidade de preparar Planos de Acção de Reassentamento (PAR's) e/ou Planos de Restauração dos Meios de Subsistência (PRMS)/Plano de Compensação (PC).
- Em conformidade com o sugerido no Capítulo 6 sobre cada Corredor e outras intervenções que o suportam definir a área de planificação e dos PAR/PRMS, seccionar os PRA/PRMS por municípios e distritos e unidades administrativas inferiores (bairros/quarteirões) para clarificar quem faz o que em relação às PAPs e activos afectados, ainda que se mantenha uma gestão centralizada de cada PAR/PRMS numa medida que será resultado de acordos e partilhas de responsabilidades entre os municípios e distritos e outras unidades territoriais/jurisdicionais envolvidos.

Logo, se o mecanismo de triagem identificar que a terra será adquirida involuntariamente das comunidades ou de indivíduos, ou se o terreno estiver ocupado e/ou utilizado (por exemplo habitação/negócios), então o PMUAMM deverá submeter a Avaliação Ambiental Preliminar ao Banco Mundial para identificação da modalidade de reassentamento e indemnização.

Quando o processo de triagem indicar que um PAR/PRMS é necessário a NAS5 do Banco Mundial e este QPR serão utilizados para guiar a preparação do PAR/PRMS exigido. De forma gráfica o Diagrama abaixo tentar representar o processo a ser seguido:

Diagrama 8.1.1-1: Decisão sobre situação e instrumento de salvaguarda ambiental e social a ser adoptado



No próximo Capítulo estão descritos o escopo mínimo do PAR e estratégia de elaboração.

8.2 CONSULTA E PARTICIPAÇÃO

Em respeito à legislação nacional e a do Banco Mundial, as pessoas e comunidades afectadas e anfitriãs, bem como os seus representantes (distritais, municipais, de localidade, bairro, etc.), precisam de estar continuamente envolvidos na tomada de decisões relacionadas com diversidade das intervenções do Projecto.

Em todas as fases devem ser envidados esforços para garantir que as disposições dos documentos regulamentares sobre a participação sejam rigorosamente seguidas. As pessoas/comunidades locais e seus representantes estão adequadamente posicionados para enquadrar as necessidades das partes interessadas locais e promover a capacidade de gestão de recursos locais.

A preparação do PAR específico, caso isso ocorra, precisa de garantir que todas as partes interessadas relevantes (desagregadas por género) sejam activamente envolvidas e consultadas. Esta é a única maneira de garantir que os seus pontos de vista e preocupações sejam informados e devidamente capturados. As sessões de consulta devem ser adequadamente documentadas, mostrando todas as questões e informações apresentadas aos participantes, bem como as questões levantadas pelos participantes e as respostas dadas. Também deve haver informações sobre como as sugestões apresentadas pelos participantes foram incorporadas no esboço do PAR e medidas de mitigação ou razões para a sua não incorporação no PAR.

É fundamental que o Projecto não contribua de forma alguma para criar conflitos de terra e/ou exacerbar tais conflitos, onde eles existirem. Projectos adequadamente planificados têm o potencial de trazer emprego, infra-estrutura, tecnologias modernas, melhoramento dos

padrões e qualidade de vida. Caso contrário, eles também podem contribuir para a falta de terra, insegurança alimentar local, danos ambientais, migração rural-urbana etc., que não são resultados desejáveis. O Capítulo sobre a condução do processo de participação pública e o PEPI do projecto oferecem mais detalhes acerca desta temática.

9. PREPARAÇÃO DOS PLANOS DE ACÇÃO DE REASSENTAMENTO

9.1 PRINCÍPIOS E DIRECTRIZES

Os princípios e directrizes do Reassentamento Involuntário do Banco Mundial (NAS5), estipulam que todas as actividades de construção do Projecto e outras actividades relevantes para a Norma e, portanto, exijam planos de acção de reassentamento de algum tipo estarão sujeitas à aprovação final do Banco Mundial, para assegurar a conformidade. Isto deve ser verificado de forma consistente durante o desenrolar do projecto e confirmação da necessidade de reassentamento.

Para além da aprovação nacional (pelos DPTAs/DNDPT ou mesmo DNTDT) o Banco Mundial fornecerá a aprovação final que deverá estar de acordo com o estatuto, os requisitos sectoriais e os requisitos do QAS Banco Mundial.

Ao abrigo do PMUAMM os PAR/PRMS e PC serão tramitados e aprovados ao nível provincial e/ou nacional, consoante a sua magnitude, apesar de a legislação moçambicana conferir esse poder aos distritos e municípios ((Art.º 9/Dec. 31/2012), que também estipula que o MTA só emite o Parecer de Conformidade (Art. 11/Dec. 23/2008), uma vez que o PAR se equipara a um Plano de Pormenor (Nº 2/Art. 15/Dec. 31/2012). Porém, o reconhecimento de que neste momento a maior parte dos distritos e municípios raras vezes dispõe de meios para realizar essas funções competentemente, aconselha a que a responsabilidade seja passada às DPTA ou à DNTDT até haver evidências de alteração significativa do quadro actualmente prevalecente. Por outro lado, onde os planos de reassentamento do PMUAMM sejam, por algum motivo, equiparados a planos de pormenor tal com o regulamento sobre a lei do ordenamento territorial os define, isso poderá desencadear processos morosos. Esta seria mais uma razão para aconselhar para que se procure elaborar vários planos separados que se ocupem de pequenas porções de terra a ser adquirida, ainda que tratando de garantir uniformidade e coesão entre as várias jurisdições, por ex. a adopção dos principais corredores como referência que depois serão seccionados por municípios/distritos/bairros e quarteirões. Planos mais seccionados também permitirão melhor atendimento das PAPs e tratamento das várias questões de restauração e gestão dos processos, incluindo gestão e encaminhamento de reclamações.

Inevitavelmente, os PAR/PRMS devem conter:

- Descrição das actividades do projecto e acções que visam minimizar o reassentamento;
- Levantamento das pessoas afectadas, inventário e avaliação dos bens, escala de potenciais impactos e levantamento socioeconómico;
- Descrição da assistência à compensação e ao reassentamento e medidas de assistência especial às pessoas e grupos vulneráveis;
- Resultados da consulta pública com os afectados sobre alternativas viáveis de atendimento;
- Responsabilidade institucional para implementação;
- Procedimentos e mecanismos para reclamações;
- Monitoria e avaliação e respectivos indicadores de desempenho;
- Orçamento para implementação, incluindo deslocações e compensações.

9.2 ESCOPO DOS PLANOS DE REASSENTAMENTO

O escopo e o nível de detalhes de um PAR/PRMS variam de acordo com a magnitude e a complexidade do reassentamento envolvido. A avaliação inicial rápida do campo assim como as experiências recolhidas dos projectos municipais e na AMM indicam que as actividades planificadas do projecto podem resultar em actividades de reassentamento involuntário consideráveis combinando deslocação física e económica. Activos potencialmente a ser afectados poderão ser **edifícios de vários tipos e utilizações** (por ex. habitação, negócios, etc.), **vedações, passeios/calçadas, pequenas porções de terra cultivada, algumas culturas, árvores para os vários fins, interrupção temporária de negócios, deslocação de pequenos negócios de um lugar para o outro, efeitos sobre bancas móveis, activos e infra-estruturas de outras entidades públicas** (sistemas de energia, água saneamento, telecomunicações, etc.), mas também privadas (por ex. outdoors de publicidade e outros bens).

O enquadramento acima especificado será perseguido de forma consistente, incluindo a realocação, reescalonamento e/ou mesmo abandono de actividades que possam traduzir-se em necessidades de reassentamento significativos.

No caso específico deste projecto, dependendo da escala, do nível de magnitude e da abrangência dessas actividades previstas, as entidades promotoras dos subprojectos e/ou as autoridades distritais/municipais terão de elaborar um PAR/PRMS para atender aos requisitos da NAS5 do BM. Os níveis de organização e informação requeridos por um PAR/PRMS devem estar em conformidade com os requisitos deste QPR. O Anexo 8 fornece uma visão geral dos Termos de Referência (TdR) e principais capítulos de um PAR/PRMS que poderá ser usado para preparar estes instrumentos de planificação e acção fazendo ajustamentos que se conformem com as especificidades e níveis de complexidade de cada contexto e caso.

9.3 RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS NA GESTÃO DO PROCESSO

Em conformidade com o disposto no Capítulo 2 deste documento sobre arranjos institucionais para a implementação do projecto, os Municípios e MTC e todo o leque de departamentos técnicos relevantes para cada tipo de intervenção incluindo o pessoal do sector do ambiente serão os responsáveis pela elaboração e implementação dos PAR/PRMS.

Conforme descrito no **Error! Reference source not found.**, atinente à decisão sobre os instrumentos de gestão ambiental e social apropriados para cada subprojecto, e sob a orientação dos Gestores do PMUAMM e suas equipas ambientais e sociais trabalharão em conjunto na triagem do projecto para determinar e finalizar a categorização ou necessidade de preparação de um PAR/PRMS, para cada subprojecto.

Onde seja identificada a necessidade de reassentamento, a UCP accionará os mecanismos para a elaboração e implementação do PAR/PRMS, que, como sugerido, tenderá a tomar os principais corredores e/ou perímetros de intervenção para outras intervenções como unidades de definição desses PAR/PRMS. Estes PAR/PRMS serão estruturados como tal ainda que possam depois ser seleccionados para que cada jurisdição assuma responsabilidades específicas sobre PAPs, activos e medidas de restauração, monitoria e avaliação. Pessoal operacional das diferentes unidades será formado e assistido pelo

projecto para ter uma boa compreensão e habilidades práticas para estar envolvido no trabalho.

A extensão e o detalhamento da triagem do projecto e das necessidades de planificação e informação dependerão da significância do impacto. Mais especificamente, serão adaptados os seguintes passos resumidos na Tabela 9-1 e melhor descritos no texto:

Tabela 9.3-1: Papéis e responsabilidades na implementação do QPR e preparação do PAR ou A-PAR

PAPÉIS	RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS	APROVAÇÃO/ NO-OBJECTION	ASSISTÊNCIA/COLABORAÇÃO
Seleção inicial das actividades dos subprojectos e dos locais	Proponentes:	UCP/ESAS	ESAS do Municípios/Distritos Engenheiros da área do subprojecto
Triagem dos subprojectos/preenchimento do FIAP/Formulário de Avaliação Preliminar do BM	Proponentes: Municípios/Distritos	ESAS	UCP – Especialistas do tema
Categorização incluindo a confirmação da necessidade de AIAS/PGAS e PAR para licenças ambientais	Proponentes: Municípios/Distritos	UCP	UCP – Especialistas do tema DPTA/SPA/MTA DINAB/DNDPT
Preparação do PAR	Proponentes: Municípios/Distritos ³⁴ com recurso a Consultores contratados	UCP/BM DPTA/SPA MTA DINAB/DNTDT	UCP – Especialistas do tema
Revisão do Projecto e Aprovação (incluindo a aprovação do PAR)	MTA/DNTDT (DPTA)	DINAB/DNTDT (DPTA)	UCP/ESAS/BM
Consulta Pública Participativa	Proponentes: Municípios/Distritos	Lideranças locais/PAPs	UCP – Especialistas do tema ONG/OSC
Implementação do PAR	Proponentes: Municípios/Distritos	Lideranças locais/PAPs	UCP – Especialistas do tema UCP

³⁴ Apesar de a responsabilidade geral pela preparação e implementação dos PARs estar nas mãos destas entidades, eles serão tecnicamente assistidos nesta tarefa por consultores contratados.

PAPÉIS	RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS	APROVAÇÃO/ NO-OBJECTION	ASSISTÊNCIA/COLABORAÇÃO
			ONG/OSC
Atendimento e Encaminhamento das reclamações.	Autoridades locais, distritais/municipais Proponentes: Municípios/Distritos	Lideranças locais/PAPs	UCP – Especialistas do tema UCP//DPTA/SPA ONG/OSC
Relatórios de Monitoria	Proponentes: Municípios/Distritos Autoridades distritais/municipais	DPTA/SAP	UCP – Especialistas do tema UCP ONG/OSC
Auditoria Ambiental e Social	MTA (DINAB/DNTDT)	Lideranças locais/PAPs	UCP/ESAS/BM

9.3.1 ARRANJOS INSTITUCIONAIS PARA LIDAR COM AS QUESTÕES DO REASSENTAMENTO

Os Municípios e Distritos e sobretudo os promotores dos subprojectos serão os responsáveis pela implementação dos processos de reassentamento, que vão desde a formulação dos planos, passando pela sua implementação e posterior monitoria e avaliação/auditoria. Dependendo da complexidade de cada caso, elas poderão tercializar parte dos serviços a entidades especializadas nos temas buscando assim garantir que todo o processo decorra de uma forma profissional, participativa e inclusiva. Dado o que se entende como devendo ser trabalho com exigências profissionais que podem ser elevadas ao abrigo deste QPR está previsto que se contrate (i) Consultores/Profissionais para a preparação dos PAR; (ii) Consultores/Profissionais para a implementação, monitoria e avaliação dos PARs; e ainda (iii) forte consideração de engajamento de OSC/ONG activas nos vários domínios relacionados com o reassentamento para agir em diversos níveis de actuação incluindo garantia da transparência de todos os processos. Em Moçambique e nas diferentes regiões existem OSC/ONG com significativa experiência nestes processos³⁵.

³⁵ Por ex. a Coligação Cívica sobre a Indústria Extractiva (CCIE), que se constitui numa plataforma de troca de informação e de coordenação de estratégias de advocacia e monitoria da indústria extractiva em Moçambique, constituída pelas seguintes organizações: Centro de Integridade Pública (CIP), Centro Terra Viva (CTV); Conselho Cristão de Moçambique (CCM); SEKELEKANI e KUWUKA JDA, etc.

Acordos Institucionais

Tal como o resto do projecto em si, as questões relativamente complexas a serem abordadas requerem um arranjo institucional bem elaborado para conduzir os processos de Reassentamento. Na busca de respostas eficazes esse arranjo poderá nem sempre coincidir com o que está legislado, como é o caso de preparação, recepção, revisão e aprovação dos PAR's ao abrigo deste projecto. As seguintes instituições foram já envolvidas e continuarão a ser envolvidas na implementação, monitoria e avaliação dos PAR's:

- Entidades de nível central (por ex. MTC, MADER, MOPHRH (ANE/AIAS e outros) e MTA e entidades que lhe são associadas (AQUA, DNTDT, etc.)
- Governos dos Distritos e Municípios e seus Distritos e Postos Administrativos e Localidades relevantes
- Direcções provinciais, municipais relevantes
- Comissões técnicas distritais/municipais de acompanhamento e supervisão do reassentamento
- As autoridades locais e comunidades tais como Grupos Dinamizadores, Chefes de 10 Casas, Líderes tradicionais,
- Representantes das pessoas afectadas pelo projecto (PAP's)
- Entidades Públicas afectadas
- Organizações Não Governamentais e da Sociedade Civil (em Moçambique existe um leque forte de ONG/OSC activas nos vários aspectos da protecção social e do reassentamento que se deverão envolver, independentemente de ser convidadas para o efeito, sobretudo nos casos em que possam surgir impactos significativos). Porém, o projecto trabalhará no sentido de identificar as ONG/OSC em cada local e tratará de envolvê-las de forma deliberada. O PEPI e outros instrumentos encerram disposições específicas sobre esta matéria.

O PEPI do projecto faz uma identificação e descrição, incluindo a descrição dos seus interesses, mais detalhadas dos principais stakeholders. 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:

- O Comité Directivo do Projecto irá supervisionar e gerir o processo a partir de Maputo e com presença nas províncias, distritos e municípios do projecto (Cidade de Maputo e Província de Maputo) e municípios e distritos envolvidos. O Comité Directivo do Projecto será responsável por questões políticas, consulta e representação e por fornecer orientação a todo o processo;
- Unidade de Implementação do Projecto ao nível central, que será o órgão executivo do projecto que enquadrará o quadro técnico e os especialistas nas mais diversas áreas;
- As Entidades de nível central (por ex. MTC, MOPHRH (ANE/AIAS e outros) e MTA e entidades que lhe são associadas (AQUA, DNTDT, etc.), Distritos e Municípios serão os donos/promotores dos subprojectos específicos e lidarão com as questões da concepção, contratação de prestadores de serviços, implementação, monitoria e avaliação do desempenho dos subprojectos;
- As autoridades distritais/municipais assegurarão que as actividades dos PAR/PRMS sejam integradas e harmonizadas na planificação e desenvolvimento e irão trabalhar no sentido de reforçar a participação de todas as entidades envolvidas e garantir que o

processo seja facilitado e gerido de forma adequada. Criarão as Comissões técnicas distritais/municipais de acompanhamento do reassentamento, no quadro da lei;

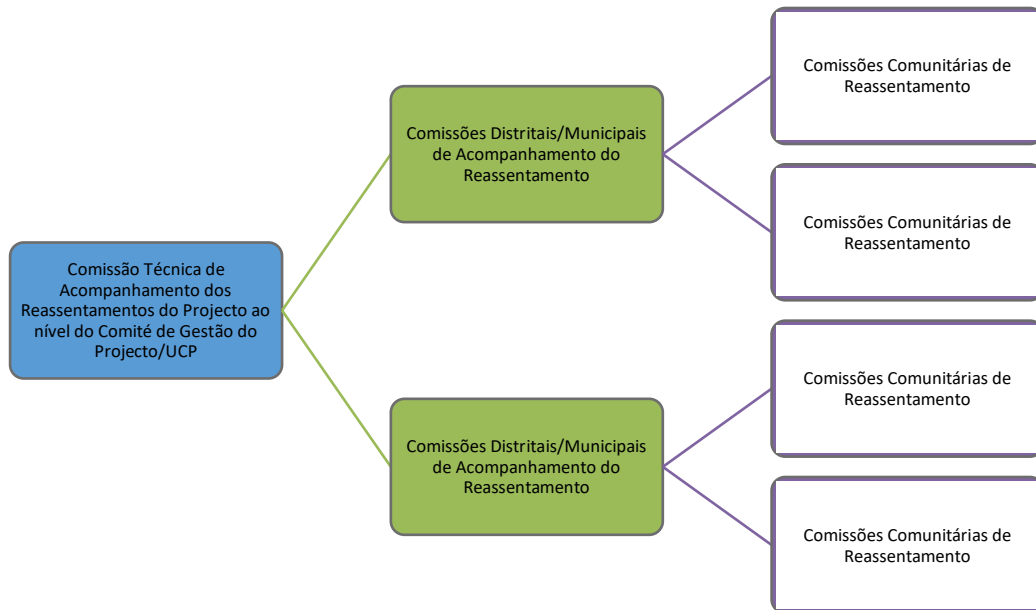
- As PAP's e seus representantes deverão ser sensibilizados a participar de tal forma possam garantir que a sua voz, interesses e preocupações genuínas sejam adequadamente consideradas em todas as fases do processo;
- Outras entidades afectadas (serviços públicos e privados, ONG/OSC) responsáveis por colaborar com os empreendedores para garantir que a deslocação das pessoas, serviços e bens afectados seja feita de modo oportuno e adequado.

De particular importância em todo o processo é procurar que os órgãos de gestão estejam sempre o mais perto e acessíveis às PAP's. Logo, em cada distrito/município, sem prejuízo de outros grupos de trabalho, serão activadas as seguintes comissões:

- Comissão Técnica de Acompanhamento e Supervisão do Reassentamento - responsável por acompanhar, supervisionar, dar recomendações metodológicas sobre o processo é formada dois membros da área de Ordenamento do Território; um membro da área de Administração Local; um membro da área das Obras Públicas e Habitação; um membro da área da Agricultura e um membro da área afim;
- Comissão Comunitária de Reassentamento: responsável por prestar apoio no nível pratico de execução do PAR. À luz do DM 31/2012, esta comissão além das lideranças locais, nos territórios de intervenção, o desenho desta comissão deve garantir um fluxo directo com as Comissões Municipais e Distritais de Reassentamento. O Objectivo é por um lado garantir o acompanhamento e alinhamento metodológico com os Órgãos oficiais e, por outro lado, o envolvimento directo da população afectada nos processos de tomada de decisão para a desocupação das áreas que compreendam os traçados dos subprojectos a desenvolver.

O Diagrama 9-1, abaixo, procura ilustrar as várias comissões a ser estabelecidas para garantir atendimento das PAP's pelos subprojectos.

Diagrama 9.3.1-1: Comissões de gestão do reassentamento aos vários níveis



Avaliação Institucional dos Órgãos Responsáveis

A experiência com projectos recentes e em curso mostra que apesar de as Entidades de nível central (por ex., MTC, DNGRH, ANE/AIAS e outros) e MTA e entidades que lhe são associadas (AQUA, DNTDT, etc.) já reunirem considerável experiência e capacidade de gestão de processos de QPR e PAR, em muitos casos e em relação a projectos específicos nota-se que se torna necessário introduzir medidas de reforço para que as mesmas instituições sejam consistentes no tratamento das várias questões envolvidas. As medidas de reforço são sob a forma de aumento de pessoal e formação e capacitação para lidar com questões específicas.

Ainda que isso possa ser relativamente diferente na Cidade de Maputo em si, as instituições municipais e distritais, assim como as instituições de escalão inferior, tais como postos administrativos, localidades, em geral são frágeis em Moçambique. Não estão habituados a gerir questões e processos complexos que exigem uma comunicação sistemática e uma mobilização e envolvimento contínuos de pessoas, como será necessário durante as várias fases dos processos dos PAR's, tais como a avaliação dos bens, critérios de elegibilidade, medidas de indemnização, apresentação e atendimento de reclamações, etc.

A menos que sejam implementadas medidas adequadas, muitos aspectos do processo dos PAR's poderão não decorrer de forma harmoniosa devido à fraca capacidade das instituições locais de tratar dos vários aspectos e lidar com as populações locais e envolvê-las de forma construtiva ao longo do processo. É fundamental que o PMUAMM considere medidas de reforço sua própria capacidade e a dos distritos e municípios para atender aos vários aspectos de onde cabe a gestão ambiental e social, elaboração e circulação de relatórios, etc.

A determinação sobre a necessidade dos PARs deve ser identificada quando da elaboração do projecto de engenharia a partir da delimitação do território de intervenção. Ao se elaborar o PAR – este deverá apresentar o arranjo institucional específico para sua implementação detalhando as funções de cada um dos actores.

Fortalecimento e Capacitação Institucional para as Acções de Reassentamento

Tem havido um progresso considerável nos processos institucionais, legais e regulatórios relacionados com a gestão ambiental e social em Moçambique. No entanto, a coordenação e a aplicação da lei permanecem como sérios desafios - são necessários investimentos humanos e materiais para traduzir as várias disposições em acções concretas.

Apesar de, de uma maneira geral existirem rotinas consolidadas para lidar com PAR's em Moçambique, não são raros os casos em que depois se verifica que os dispositivos em vigor nem sempre são implementados de forma rigorosa e consistente. Ao nível provincial, distrital, municipal e local essas carências são ainda mais pronunciadas. Isso é ainda agravado pelo facto de o reassentamento em Moçambique ainda não estar regulamentada por um único documento. É um processo que requer uma combinação de múltiplos instrumentos legais para se chegar a uma certa conclusão. Isso acresce o potencial de problemas e desorientação. O facto de os subprojectos do PMUAMM deverem ser de impactos que podem ser consideráveis e se distribuírem por várias jurisdições coloca maiores exigências de acções sistemáticas e sistematizadas.

No futuro previsível, o reassentamento pode vir a exigir esforços concertados para assegurar que seja realizada de uma forma que cumpra os objectivos declarados e, particularmente, os princípios estabelecidos na NAS5 do Banco Mundial. Apoio dedicado a entidades relevantes e coordenação com as mesmas são recomendados para garantir respostas adequadas, harmonizadas e atempadas às necessidades do PMUAMM.

As acções de formação devem ter um carácter prático e desenhadas para conferir habilidades adequadas para lidar com os vários aspectos de avaliação preliminar dos projectos, preparação, implementação e monitorização da implementação dos PAR/PRMS.

9.4 CONSULTA, APROVAÇÃO E DIVULGAÇÃO DOS PAR E PRMS

No estrito cumprimento das directrizes sobre Consulta e Envolvimento do Público e das PAPs os Proponentes, auxiliados por Consultores contratados, elaborarão os PAR/PRMS e os encaminharão à DPTA para revisão e recomendações e aprovação no quadro da legislação nacional. Trata-se de uma responsabilidade que deveria caber aos distritos e municípios em si, mas que se recomenda que nesta fase seja confiada à DPTA até haver evidências de capacidade nos distritos/municípios

Depois da aprovação da DPTA o Banco Mundial também será solicitado a dar a sua Não-Objecção. Uma vez que o No Objection (NO) for fornecido será dada publicidade do PAR tanto no país quanto no site do Banco Mundial antes da implementação.

A divulgação dos PAR exclui os nomes das PAP, bem como os montantes/direitos envolvidos na compensação/restauração da vida. Estes estarão disponíveis separadamente para serem usados pelos gestores do projecto para as várias tarefas de gestão do reassentamento. O PAR será traduzido para as línguas locais para garantir que todas as PAP's e partes interessadas compreendam o seu conteúdo e implicações práticas. Isto refere-se a outras línguas moçambicanas, que não sejam o português.

10. MÉTODOS DE VALORAÇÃO DOS BENS

10.1 PARTES AFECTADOS

Este capítulo lida com metodologias para calcular a compensação que deve ser aplicada consistentemente a todas as pessoas afectadas pelo projecto para proteger os Proponentes do projecto e subprojectos e as PAP de reivindicações injustificadas e exageradas ou desconsideração dos princípios básicos estabelecidos nos regulamentos de reassentamento no que diz respeito à restauração dos “meios de subsistência de vida”, no mínimo ao mesmo nível ou melhor do que o do existente no cenário pré-deslocamento. Esta é uma área normalmente aberta a divergências e desacordos e deve ser tratada com cuidado e máxima objectividade quanto possível.

A legislação nacional que estabelece sobre acções de reassentamento ainda que enumere princípios alinhados com os do Banco Mundial, não se apresenta consistentemente regulamentada e pode prestar-se a muitas interpretações. Deve-se fazer uso do que existe combinando isso com o uso das directrizes das principais agências de financiamento para o desenvolvimento, tais como o Banco Mundial, para proceder à avaliação/valorização dos activos das pessoas e entidades afectadas pelo projecto, tais como infra-estruturas, campos de cultivo, plantações, árvores e outros que devem ser ajustados às condições específicas existentes no terreno, especialmente em relação a um projecto como o PMUAMM que tem que aderir a calendários específicos.

As Unidade de Coordenação do Projecto (UCP) e suas ramificações regionais serão responsáveis por desenvolver o cálculo de custos para todas as categorias de activos afectados, incluindo activos intangíveis. No entanto, a NAS5 do Banco Mundial requer que a **compensação seja feita com o custo de reposição actual, ou seja, sem depreciação pela idade de uma estrutura e nem pelo estado de conservação**. Portanto, ela será aplicada. Para um projecto que beneficia de financiamento do Banco Mundial, isso é aceitável para o GoM e para todas as instituições envolvidas, tal como visto em muitos outros projectos similares. Princípios a serem seguidos incluem:

Caixa 10.1-1: Princípios a seguir no processo de valoração dos activos afectados

- 1) Valores de mercado actualizados serão utilizados para avaliar o valor das casas e outros bens e benfeitorias.
- 2) O nível de compensação será suficiente para garantir que as pessoas recuperem a sua produtividade e o nível de vida após a compensação e os benefícios de reassentamento;
- 3) As famílias afectadas devem ser esclarecidas sobre os métodos de avaliação e cálculo do valor, considerando-os justos e adequados. Isto deverá ser estabelecido ao início do processo, através de consulta ao nível da comunidade e envolvimento das comissões distritais/municipais de reassentamento;
- 4) O pagamento da compensação será efectuado antes de os bens serem adquiridos e antes da transferência para o local do reassentamento, excepto se os pagamentos forem escalonados depois do reassentamento, de forma a permitir a utilização do dinheiro para os fins a que se destina, isto é, a recuperação dos meios e do nível de vida.

- 5) O pagamento da compensação deverá ser realizado através dos serviços de correio, bancos ou outra instituição reconhecida – buscando assim preservar a segurança da família indemnizada;
- 6) O pagamento da compensação terá em conta o género e não será discriminatório em relação aos membros femininos do agregado familiar (por exemplo, a totalidade do pagamento, poderá ser dividido pela esposa); e, finalmente,
- 7) O pagamento na moeda local deverá ter em conta as flutuações da moeda e a inflação, aplicando índice de correcção.

Como primeiro passo, uma folha informativa explicando a elegibilidade, as taxas de compensação e outros direitos, o calendário de implementação e informação sobre procedimentos para a resolução de reclamações, serão produzidos nas línguas locais e em linguagem de fácil compreensão. A informação sobre o Projecto e o progresso no processo de implementação do reassentamento será regularmente actualizada e disponibilizada às pessoas afectadas naquele ou em outros locais associados ao Projecto. Os princípios básicos do processo de compensação serão apresentados às PAP com vista a assegurar o seu acordo. Estes incluem:

Todos os acordos de compensação devem ser registados e assinados na presença de testemunhas locais, bem como ter verificação assinada das autoridades locais. Cópias desses documentos devem ser mantidas pela família afectada e pelo Projecto pelas entidades promotoras dos subprojectos (Municípios, Distritos e MTC) e UCP/ESAS por um período não inferior a cinco anos.

De forma mais detalhada as seguintes modalidades são sugeridas e adoptadas ao abrigo deste Projecto.

10.2 CÁLCULO DE COMPENSAÇÃO

Uma vez declaradas as áreas a serem expropriadas com fundamento em utilidade pública, o Decreto Ministerial No. 181/2010 atinente ao "Processo de Expropriação Relacionado com o Ordenamento Territorial" descreve em pormenor os métodos de calcular a justa compensação para o valor real e actual dos bens expropriados, dos danos emergentes e os lucros cessantes do proprietário, decorrentes da aquisição do seu património e devem ser seguidos em matéria de valoração.

Os termos de cálculo do valor de imóveis para habitação (incluindo habitação social sem o mínimo das condições de cozinha ou casa de banho dentro de casa), e para fins comerciais, são compreensíveis, tomando em conta a localização, a importância, a tipologia e o custo de construção e incluem a depreciação. De forma a cumprir as exigências do Banco Mundial, o valor final da avaliação de imóveis deverá ser calculado utilizando os **custos integrais de substituição não depreciados**, e também basear-se no preço de mercado, na área de incidência do subprojecto. A compensação monetária para um imóvel ou uma estrutura subsidiária corresponderá ao valor total, sem depreciação, para substituir o imóvel ou a estrutura original e proporcionar a possibilidade de a família ser reassentada numa habitação que atenda aos requisitos mínimos de habitabilidade. O mesmo se deve fazer em relação a edifícios para outros fins.

A avaliação de árvores e culturas de produção anual desenvolvidas é feita por técnicos da agricultura e/ou com base em fórmulas padronizadas, formalizadas no mesmo diploma e que deveriam ser normalmente actualizadas pelos serviços de agricultura (nacionais e provinciais), embora muitas vezes na prática tais actualizações não se façam. O cálculo do valor de árvores de fruto tem em consideração o tipo de árvore, a sua idade e estado, as condições de crescimento, os anos de produção, a produção anual e a estimação do preço actual de mercado associado. Com base no ano em que foram actualizadas formalmente as tabelas para o efeito deverão ser ajustadas tomando em consideração a depreciação da moeda moçambicana, que em certos momentos pode ser elevada.

10.3 INVENTÁRIO E VALOR DOS BENS

A avaliação dos bens afectados, é efectuada por Pessoal Qualificado (engenheiros, arquitectos, agrónomos, economistas dentro ou fora das equipas das UCP ou dos órgãos locais, com envolvimento das PAP's e dos membros das Comissões de Reassentamento Distrital/Municipal) através dum processo de consulta envolvendo os proprietários ou usuários, individuais ou colectivos, incluindo os comunitários (por ex. locais de lazer, culto, comércio e outras actividades de interesse e propriedade comunitária), durante a preparação do PAR. Os objectivos do processo de consulta são:

- Realizar uma avaliação objectiva dos bens; e
- Chegar a acordo quanto à forma e quantia de compensação associada.

No contexto do levantamento socioeconómico todos os bens de abrigo deverão ser avaliados cuidadosamente, medidos e fotografados (interna e externamente) e devidamente localizados com coordenadas GPS, por forma a garantir que as casas construídas ou adquiridas devido ao reassentamento sejam de melhor qualidade que as originais, e atendam aos critérios mínimos de habitabilidade. Os materiais e a qualidade de construção das casas substituídas deverão ser rigorosamente monitorizados, para que estas sejam seguras – tanto estruturalmente quanto em relação à localização, bem construídas e duráveis.

Após o valor dos bens ter sido fixado, o valor resultante deverá ser verificado com a família/comunidade afectada, num processo de discussão, envolvendo os chefes de família e dirigentes/membros da comunidade proprietários dos bens e onde for relevante representantes das comissões distritais/municipais de reassentamento. Os procedimentos para a avaliação dos bens encontram-se a seguir descritos.

10.3.1 Procedimentos para a Avaliação

O procedimento para avaliação dos bens é definido pelo seguinte:

- Deverá ser estabelecida uma equipa diversa que inclua elementos das autoridades locais, líderes locais, representantes do Distrito/Município, membros das comissões distritais/municipais de acompanhamento do reassentamento e especialistas em avaliação associados aos Projecto. Esta equipa deverá desenvolver um inventário dos bens que serão perdidos ou afectados e registar o nível de impacto.
- Deverá ser feito um inventário dos bens que serão perdidos ou afectados de cada família/comunidade, incluindo as estruturas físicas: casas, latrinas, bancas para venda

de bens, lojas, oficinas, armazéns, poços e currais; culturas estabelecidas na terra, área de terra para o cultivo, residência, negócio, culturas arbóreas e actividades de geração de rendimento, horta, pomar, actividades de lazer, culto, saneamento e higiene, etc. Nesta fase, é importante reunir a informação necessária para determinar o rendimento total de cada família e/ou a contribuição dos activos comunitários para os utentes e a fracção que será interrompida ou perdida pela actividade do subprojecto. No caso em que a porção de terra, cultivos, fontes de subsistência e/ou outros serviços/bens comunitários afectados seja elevada é necessário verificar se a área remanescente é suficiente para que a família/comunidade, no mínimo, mantenha os seus níveis de rendimentos e de padrão de moradia e de uso, ou seja, não altere o seu modo de vida. Caso contrário, deve-se prever o reassentamento da família ou do activo comunitário para outro sítio que possibilite a recomposição do modo de vida familiar e comunitário sem qualquer perturbação significativa e/ou com mínimo dela.

Os procedimentos para o cálculo dos valores de compensação irão envolver:

- A identificação de todos os edifícios para os vários fins, para que o PMUAMM possa substituí-los por edifícios de melhor qualidade, nos locais escolhidos pelas famílias/entidades/comunidades a ser reassentadas;
- A atribuição de um valor monetário ou de materiais a taxas acordadas, equivalentes aos custos actuais de substituição para a propriedade de abrigo de famílias/comunidades que apenas a utiliza durante a época de cultivo ou para comércio ocasional;
- A atribuição de um valor monetário às culturas, de acordo com as taxas por cultura, determinada pelo sector governamental de agricultura, ajustada em termos inflacionários, praticados no mercado local e acordado pelas famílias afectadas;
- A atribuição de assistência para localizar acomodação adequada para as famílias/comunidades que alugavam e habitavam em casas/infra-estruturas que serão removidas; e
- A atribuição de valor monetário e/ou oportunidades de subsistência e/ou de realização das actividades afectadas alternativas para colmatar a interrupção no rendimento/actividade, para aqueles cuja totalidade ou parte do negócio/actividade seja afectado pelo desenvolvimento do Projecto.

Todos os acordos de compensação deverão ser registados e assinados envolvendo testemunhas locais e as assinaturas verificadas pelas autoridades locais. As cópias dos documentos deverão ficar na posse de ambos as famílias/comunidades afectadas e do PMUAMM e entidades promotoras dos subprojectos.

10.4 REPOSIÇÃO DE TERRA POR TERRA

Porque uma parte das áreas afectadas poderão ser dedicadas à agricultura destaca-se que qualquer área de solo produtivo fornecida obedecendo ao princípio de compensação de substituir terra por terra deverá ter potencial produtivo equivalente ou melhor, relativamente à área produtiva original. Essa área de terra deverá situar-se em local preferido pela PAP o mais perto possível da área original. Será necessária a clara identificação desta área antes do reassentamento. A compensação pela terra que originalmente sustentava culturas estabelecidas, deverá ser feita fornecendo terra já limpa com o campo preparado para ser semeado. Este procedimento poderá ser feito utilizando mão-de-obra local o que poderá aumentar as oportunidades de partilha de benefícios.

No caso de ser previsível que o reassentamento poderá desestabilizar significativamente a vida das PAPs, dever-se-á fornecer às pessoas a ser realojadas, na medida do possível, opções alternativas de fontes de subsistência como, por exemplo, a aprendizagem sobre formas alternativas apropriadas e mais produtivas de geração de rendimento.

As explorações comerciais serão avaliadas em conjunto com os proprietários, com base nos custos de substituição acrescidos do factor de perda da actividade comercial. O PMUAMM irá chegar a um acordo com o proprietário ou o concessionário sobre um pagamento compensatório justo, com base em negociação privada.

11.POLÍTICA DE ATENDIMENTO, CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE E PREPARAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DOS PAR/PRMS

11.1 ASPECTOS GERAIS

As Pessoas Afectadas pelo Projecto (PAP) **têm direito a diversas formas de compensação** pelas suas perdas com o objectivo de melhorar ou, pelo menos, restaurar os padrões de vida que tinham antes de a necessidade de reassentamento se tornar uma realidade. A matriz de direitos apresentada na Tabela 11.3-1 faz um resumo das várias situações passíveis de ocorrer e das medidas a ser tomadas incluindo aspectos complementares.

Uma vez que a certeza da ocupação da terra seja confirmada, serão realizados: (i) definição do CDI a partir do projecto de engenharia, (ii) censo, (iii) estudo socioeconómico, (iv) inventário de activos para cada subprojecto em que isso tenha cabimento, e os resultados obtidos serão usados para comunicar à população local que qualquer ocupação de terra dentro do Corredor de Impacto (CDI) que for feita após a data-limite (a data do início do censo e inventário de activos) e respectiva verificação/confirmação) não serão elegíveis para consideração no âmbito do PAR do Subprojecto e do Projecto em geral.

As autoridades locais irão monitorizar a aplicação deste princípio e assegurar que aqueles que o desconsiderarem estejam plenamente cientes das implicações. Assim, a data de início do censo seguida da publicação dos levantamentos socioeconómicos/inventários de activos será considerada como a data-limite para o PAR de cada Subprojecto.

Experiências anteriores e avaliações preliminares demonstram que os activos com maior probabilidade de serem afectados pelo Projecto incluem:

- Perda de terra por aquisição permanente ou temporária de terras;
- Perda de edifícios para habitação e outros fins incluindo outras estruturas domésticas;
- Perda de empreendimentos comerciais;
- Perda de culturas, árvores socioeconómicas ou não incluindo outras plantas;
- Perda de receita de outras fontes, resultante de intervenções do projecto;
- Perda de propriedade cultural;
- Perda/relocação de locais sagrados, sepulturas (incluindo cerimónias tradicionais) e infra-estrutura pública/serviços públicos;
- Perda de mobilidade e acessibilidade.

De acordo com as directrizes e regulamentos do GoM e sobretudo do BM, cada categoria de activos será compensada de uma determinada maneira. As descrições abaixo oferecem uma maneira prática de lidar com a compensação pela perda desses activos.

11.2 POLÍTICA DE ATENDIMENTO

11.2.1 Direitos ao Abrigo do PAR/PRMS do Projecto

Os direitos das pessoas afectadas ao abrigo do PAR/PRMS do Projecto são estabelecidos de acordo com as categorias de impacto que provavelmente serão encontradas, conforme descrito neste documento e considerando a legislação nacional aplicável e a NAS5, nomeadamente:

IMPORTANTE - Alguns destes activos podem ser perdidos de forma cumulativa por um único agregado familiar/entidade. Nesses casos as PAP's serão tratadas em função das perdas, mas de forma agregada, considerando a perda mais significativa como a dominante e as restantes como complementares. Em todos os casos deve-se sempre tratar de restaurar ou melhorar os meios de subsistência preexistentes antes de o reassentamento ter lugar.

Ressalve-se, porém, que como é frequente em processos sociais, sempre que ao longo da implementação do Projecto surja alguma situação de afectação não prevista deverão ser adoptadas outras soluções à luz da NAS5 e da legislação nacional vigente, com preponderância para a primeira.

11.3 MATRIZ DE DIREITOS DO PAR/PRMS

Em resumo, a Matriz de Direitos do PAR geralmente prevista sob este QPR é dada como uma tabela abaixo. A responsabilidade de assegurar que as várias medidas estabelecidas na matriz sejam cumpridas será das entidades promotoras dos subprojectos e Distritos/Municípios assessorados por especialistas temáticos que trabalharão em estreita colaboração com os distritos e os municípios e as PAP's para garantir que o previsto na Matriz seja rigorosamente cumprido.

Tabela 11.3-1: Matriz de direitos

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENDIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
Perda total ou parcial de terra não habitada devido à aquisição permanente	Perda total	PAP com título ou direitos tradicionais à terra localizada no Corredor de Impacto	Opção 1: Disponibilização de terra equivalente dentro das áreas de operação das PAP – sempre que possível contígua ao(s) seus campo(s) agrícola(s).	Não aplicável	Orientação ou advocacia (onde necessário/solicitado) para a identificação de terra de reposição adequada na aldeia para garantir a adequação. Elaboração de um laudo de avaliação e determinação do valor e pagamento em uma única parcela/prestação Compensação após determinação do valor das perdas e apoio na restauração dos meios de subsistência.	Ofertas de advocacia direccionadas na identificação de terra de reposição adequada na aldeia ou na cidade/vila para garantir a adequação. Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada. Acompanhamento e educação social para utilização adequada dos recursos
		Arrendatários da terra localizada no Corredor de Impacto	Não aplicável, - mas caso sejam identificados, haverá uma indemnização ao valor do arrendamento. Os arrendatários receberão um	Não aplicável	Não aplicável	Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada.

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENDIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
			<p>aviso prévio de 2 meses para desocuparem a terra após pagamento.</p> <p>Aos detentores do direito de uso da terra aplicam-se os critérios da sua condição</p>			
	<p>Parcial</p> <p>Se a expropriação afectar mais de 50% da área o detentor de direitos tem possibilidade de optar por expropriação total com perda de área remanescente</p>	<p>Em função do percentual da área afectada a PAP com título ou direitos tradicionais à terra localizada no Corredor de Impacto</p>	<p>Opção 1:</p> <p>Disponibilização de terra equivalente dentro das áreas de operação das PAP – sempre que possível contígua ao(s) seus campo(s) agrícola(s).</p>	<p>Não aplicável</p>	<p>Orientação ou advocacia (onde for necessário/solicitado) para a identificação de terra de reposição adequada na aldeia para garantir a adequação.</p> <p>Elaboração de um laudo de avaliação e determinação do valor e pagamento em uma prestação</p>	<p>Ofertas de advocacia direccionadas na identificação de terra de reposição adequada na aldeia ou na cidade/vila para garantir a adequação.</p> <p>Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada.</p> <p>Acompanhamento e educação social para utilização adequada dos recursos</p>

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
		Arrendatários da terra localizada no Corredor de Impacto	<p>Não aplicável, mas caso sejam identificados, haverá uma indemnização ao valor do arrendamento. Os arrendatários receberão um aviso prévio de 2 meses para desocuparem a terra após pagamento e receberão apoio para restabelecimento dos meios de subsistência..</p> <p>Aos detentores do direito de uso da terra aplicam-se os critérios da sua condição</p>	Não aplicável	Não aplicável	Consultas/accompanha mento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recupera das e a vulnerabilidade não seja agravada.
		Utentes da terra sem direitos formais e/ou acordos reconhecidos com os detentores de direitos no Corredor de Impacto	Não aplicável, mas caso sejam identificados, haverá uma indemnização ao valor das perdas	Não aplicável	Não aplicável	Consultas/accompanha mento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recupera

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENDIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
			<p>das culturas e outros activos que possam ser afectados. Os utentes receberão um aviso prévio de 2 meses para desocuparem a terra após pagamento.</p> <p>Aos detentores do direito de uso da terra aplicam-se os critérios da sua condição</p>			das e a vulnerabilidade não seja agravada.
Perda de terra devido à aquisição temporária		PAP com título ou direitos tradicionais à terra sujeitas à aquisição temporária	Compensação pelas perdas incorridas enquanto a terra estiver ao serviço do subprojecto pelo empreiteiro com base nos preços do mercado (acordo negociado).	Não aplicável	Elaboração de um laudo de avaliação e determinação do valor das privações devido à aquisição temporária e pagamento em uma prestação nos moldes descritos no item anterior deste documento.	Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada.
		Arrendatários da terra sujeitos à aquisição temporária	Compensação pelas perdas incorridas enquanto a terra estiver ao serviço	Não aplicável	Elaboração de um laudo de avaliação e determinação do valor das privações devido à	Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENDIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
			do subprojecto empreiteiro com base nos preços do mercado (acordo negociado) com os valores a serem pagos ao arrendatário que continua a cumprir as obrigações contratuais com o senhorio e ainda compensação para cobrir as perdas pela interrupção do uso da área no prazo necessário		aquisição temporária e pagamento em uma prestação	sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada.
Perda de edifícios/casas	Perda total	Proprietários de casas localizadas no Corredor de Impacto que serão totalmente afectadas	Reposição das casas e benfeitorias perdidas em área equivalente de preferência nas imediações. Ou Indemnização em dinheiro no valor total de reposição com base no valor de reposição (sem	Pagamento das custas de transporte cujo valor uniforme deverá ser definido no momento de elaboração do PAR	Materiais de construção poderão ser recuperados das estruturas antigas. Pagamento em dinheiro de 20% do custo de reposição dos meios de subsistência para compensar pelos activos intangíveis Incentivar os empreiteiros a empregar PAP na construção de quaisquer casas de reposição ou na preparação dos locais de reassentamento	Têm prioridade de assistência ao reassentamento /mudança e outras medidas. Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada.

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
			desconto para depreciação) e concessão/reposição de terra nas imediações e/ou com valor similar			
	Perda parcial	Proprietários de casas localizadas no Corredor de Impacto que serão parcialmente afectadas	Reposição das partes das casas e benfeitoria perdidas em área equivalente de preferência nas imediações. Ou Indemnização em dinheiro no valor total de reposição das partes afectadas com base no valor de reposição (sem desconto para depreciação) e concessão/reposição de terra nas imediações e/ou com valor similar	Não aplicável	<p>Materiais de construção poderão ser recuperados das estruturas antigas sem que haja desconto da compensação.</p> <p>Pagamento em dinheiro de 20% do custo de reposição dos meios de subsistência para compensar pelos activos intangíveis</p> <p>Incentivar os empreiteiros a empregar PAP na construção de quaisquer casas de reposição ou na preparação dos locais de reassentamento</p>	<p>Têm prioridade de assistência em toda a acção de reassentamento e outras medidas.</p> <p>Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada.</p>
		Os inquilinos das casas (e quaisquer instalações	Se forem identificados, a	Não aplicável	Não aplicável	Oferta de assistência em espécie para a

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENDIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
		auxiliares associadas) localizadas no Corredor de Impacto	indemnização por perda de casa será paga ao proprietário. Os inquilinos receberão um aviso prévio de 6 meses e um pagamento único em dinheiro (valor a ser oportunamente calculado com base no sistema de valoração previsto neste QPR (Cap. 10) para procurarem uma nova casa.			identificação de casa de reposição. Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada.
Perda de outras estruturas domésticas		Proprietários de estruturas domésticas auxiliares (cozinhas, instalações sanitárias, paredes/vedações, alpendres, celeiros, etc.) localizadas no Corredor de Impacto	-Reposição das partes das casas e benfeitoria perdidas em área equivalente de preferência nas imediações. Ou -Indemnização em dinheiro ao custo total de reposição	Não aplicável	Materiais de construção podem ser recuperados de estruturas antigas. Pagamento em dinheiro de 20% do subsídio do custo de reposição (máximo permitido ao abrigo do Decreto Ministerial No. 181/2010 atinente ao "Processo de Expropriação Relacionado	Oferta de assistência em espécie para a reconstrução de estruturas domésticas de reposição. Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recupera

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENDIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
			com base no valor de reposição (sem desconto para a depreciação).		com o Ordenamento Territorial")	das e a vulnerabilidade não seja agravada.
Perda de empreendimentos comerciais		Proprietários de quiosques/ barracas, bancas, etc. localizados no Corredor de Impacto	<p>Onde for possível, estruturas de reposição pelo Projecto a serem localizadas nas imediações da propriedade existente</p> <p>Onde não for possível deve ser identificada terra de reassentamento adequada e preparada dentro da cidade/vila, aldeia ou distrito existente.</p> <p>Indemnização em dinheiro ao custo total de reposição (sem desconto para a depreciação) incluindo</p>	Pagamento das custas de transporte cujo valor uniforme está definido no quadro de política de reassentamento depois de devidamente calculado para a área afectadas	<p>-Pagamento em dinheiro de 20% a maior do custo de reposição a título de subsídio de perturbação (idem)</p> <p>Pagamento em dinheiro (valor a ser oportunamente calculado) pela perda de rendimentos (quando o proprietário é também o operador do negócio³⁶); se não for o operador do negócio, este subsídio não é pago.</p> <p>Materiais de construção podem ser recuperados de estruturas antigas.</p> <p>Deve ser oferecido um local adequado para o restabelecimento do negócio.</p> <p>Assistência à obtenção de qualquer registo legal e documentação que seja necessária no novo local (licenciamento, etc.)</p>	<p>Assistência dirigida ao reassentamento/ mudança e outras medidas.</p> <p>Consultas/accompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada.</p>

³⁶ O dono de uma *barraca* e o proprietário do negócio que nela opera podem não ser necessariamente a mesma pessoa.

IMPACTO DO PROJECTO	POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
		compensação por perda de vantagens de localização.		Incentivar o empreiteiro a empregar PAP	
	Inquilinos de barracas, bancas, etc. localizadas no Corredor de Impacto.	Os inquilinos receberão um aviso prévio de 6 meses e um pagamento único em dinheiro (valor a ser oportunamente calculado com base no sistema de valoração previsto neste QPR (Cap. 10) para procurarem um novo local	Metade do subsídio de transporte	Pagamento em dinheiro de em dinheiro (valor a ser calculado quando da elaboração do Laudo de Avaliação) por perda de rendimentos.	Assistência dirigida ao reassentamento/ mudança e outras medidas. Consultas/acompanhamento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recuperadas e a vulnerabilidade não seja agravada.
	Proprietários de negócios ambulantes, por exemplo, mesas ou no chão.	Os proprietários/gestores receberão um aviso prévio para deixarem de usar o Corredor de Impacto para realizarem o seu negócio	Não aplicável	Pagamento em dinheiro (valor a ser oportunamente calculado) por perda de rendimentos.	

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
Perda de culturas		Proprietários de culturas localizadas no Corredor de Impacto	Compensação em dinheiro equivalente ao tempo necessário para as culturas afectadas se reporem (Rever Cap. 10, em conformidade)	Não aplicável	Não aplicável	Oferta de assistência em espécie para a preparação da terra (incluindo o pagamento de salários a taxas do mercado para as pessoas empregues). Assistência dirigida ao reassentamento/ mudança e outras medidas. Consultas/accompanha mento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recupera das e a vulnerabilidade não seja agravada.
Perda de árvores económicas		Proprietários de árvores económicas localizadas no Corredor de Impacto (ex. caju, manga, banana, goiaba, citrinos, etc.)	Indemnização em dinheiro para a reposição de viveiros/ mudas e mais indemnização em dinheiro pelo valor do ciclo de produção perdido.	Não aplicável	Pagamento em dinheiro de 20% a maior do custo de reposição a título de subsídio de perturbação (idem	Consultas/accompanha mento direccionados para garantir que as condições de vida sejam sustentadas/recupera das e a vulnerabilidade não seja agravada.

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENDIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
Perda de árvores não económicas		Proprietários de árvores não económicas/ não comestíveis localizadas no Corredor de Impacto (ex. acácias, eucaliptos, árvores de sombra)	Indemnização em dinheiro para cobrir o custo de reposição	Não aplicável	Pagamento em dinheiro de 20% a maior do custo de reposição a título de subsídio de perturbação (idem)	Não aplicável
Perda de plantas ornamentais		Proprietários de jardins ornamentais no Corredor de Impacto	Indemnização em dinheiro para a sua reposição.	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável
Perda de bens culturais		Cemitérios, árvores sagradas e outros bens/locais (por ex. locais de concentração, de cerimónias, etc.) culturais localizados no Corredor de Impacto.	Procurar evitar (Corredor de Impacto ajustado/estreitado onde for necessário para evitar impactos sobre estes bens) Onde não for possível evitar reposição dos activos afectados num novo sítio identificado pelo Projecto em consulta com as PAPs e realização das práticas religiosas e legais exigidas	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável

IMPACTO DO PROJECTO		POPULAÇÃO/ ENTIDADE AFECTADA	OPÇÕES DE ATENDIMENTO	SUBSÍDIO DE TRANSPORTE	OUTRAS MEDIDAS DE INDEMNIZAÇÃO	REQUISITOS ADICIONAIS PARA GRUPOS VULNERÁVEIS
Perda de terra dentro da área de servidão da infra-estrutura pública		Linhas de transporte de energia, postes de telégrafo, cabos de fibra óptica, caixas de válvulas de água, tubagem de água, sinalização de estradas, caixas de correio, valas de drenagem, outdoors, etc.	A Agência de Implementação do PAR do Subprojecto coordenará com as instituições do Governo relevantes para chegarem a acordo quanto às medidas a serem adoptadas	Não aplicável	Facilitação da comunicação e a coordenação entre as partes, consoante as necessidades.	Não aplicável

11.4 PROCEDIMENTOS ORGANIZACIONAIS PARA A ENTREGA DAS COMPENSAÇÕES DE DIREITO

Na fase de planificação do reassentamento, os promotores dos subprojectos junto como os distritos e municípios e em parceria com os líderes locais, irão utilizar os princípios apresentados neste QPR e identificar a terra necessária para o Projecto, incluindo as áreas designadas para o reassentamento. Esses espaços terão de ser adquiridos, demarcados e adequados em relação ao acesso aos equipamentos públicos, garantidos antes das acções de reposição dos activos afectados/perdidos.

Este processo irá envolver pagamentos pela aquisição da terra, levantamentos e planificação do espaço físico de acordo com a Lei de Terras e os regulamentos e as normas municipais de planificação do solo urbano. O projecto das habitações será baseado em projectos locais já aprovados. A escolha dos materiais de construção privilegiará aqueles que permitam uma construção rápida e de qualidade, uma vez que este tipo de actividade é geralmente realizado sob grandes restrições temporais.

Depois de ser seleccionado e aceite o local para fazer as reposições, os promotores dos subprojectos irão liderar o processo de modo que as áreas designadas sejam oficialmente atribuídas às PAP's. Se a terra de substituição se situar numa área onde as questões relacionadas com as terras são regidas segundo as normas e práticas costumeiras, serão estabelecidas, em conjunto com as autoridades administrativas locais e os líderes tradicionais, os arranjos para a sua alocação e formalização da posse (DUAT) para os novos detentores. Se a terra de substituição se situar numa área onde as questões relacionadas com as terras não são regidas segundo as normas e práticas costumeiras, a alocação seguirá os procedimentos legais para o registo e posteriormente a emissão de títulos actualizados nos termos da Lei de Terras.

O procedimento típico para a autorização formal de direitos de uso da terra que possam ser necessários para a aquisição de terras para relocação dos activos das famílias deslocadas, inclui os seguintes passos, embora devam ser tratados menos burocraticamente pelas próprias autoridades de processamento:

- **Pedido de concessão de terra** dirigido à direcção municipal/distrital relevante ou aos serviços municipais de cadastro. O estado da terra objecto de pedido será verificado através de consultas feitas ao secretário do bairro ou a outros funcionários locais e pela verificação dos registos distritais/municipais de terras;
- Após recepção da autorização provisória, é feito o pedido da **planta topográfica mostrando os seus limites e coordenadas**. A cópia da concessão da terra é anexa ao pedido;
- Pedido da **licença de construção** e apresentação de um projecto completo do edifício mostrando a sua implantação na planta topográfica. Deve-se anexar uma cópia da concessão da terra. Há vários departamentos envolvidos na aprovação, incluindo o departamento de saúde e os bombeiros. O custo da licença está relacionado com os custos do edifício proposto;
- Após a **emissão da licença de construção e realizada a construção, deve ser feito um pedido de inspecção e da certidão da terra**, anexando cópias da concessão da terra, a licença de construção e a planta topográfica. A certidão de terras é registada provisoriamente na Conservatória do Registo Predial;

- Pedido de **título de uso da terra**, anexando a certidão provisório de uso da terra e o projecto.

O título é autorizado pelo Administrador do Distrito/ Presidente do Conselho Municipal. Pode então ser registado na Conservatória do Registo Predial. Em geral, a emissão do título depende dos departamentos de fiscalização de construções e de cadastro.

11.5 PAGAMENTO DE COMPENSAÇÃO E PROCEDIMENTOS DE ASSISTÊNCIA

Depois de alcançado e documentado o acordo com as famílias afectadas acerca das formas de compensação e dos respectivos valores, os vários tipos de compensação serão efectuados.

A compensação monetária às PAP será organizada e serão feitos pagamentos pelos governos/órgãos executivos dos distritos/municípios através de um banco ou de outra instituição autorizada, antes do reassentamento. O comprovativo do pagamento que será arquivado e constituirá, por exemplo, a identificação e a assinatura do destinatário, a assinatura de testemunhas locais (como o líder local ou a autoridade administrativa) e um representante do Comissão de Acompanhamento e Supervisão do Reassentamento (CASR). Para propósitos de registo e prestação de contas, deverão ser tiradas e arquivadas na base de dados do Projecto, fotografias de todas as cerimónias.

O pagamento da compensação pela perda de culturas será melhor feito numa altura que está directamente relacionada com a preparação das áreas de cultivo substitutas. Isto serve para assegurar uma melhor possibilidade deste dinheiro ser utilizado de modo a garantir os benefícios a longo prazo de actividades agrícolas de subsistência.

A indemnização pela interrupção de negócios será calculada de forma a cobrir o período de tempo até que este torne a funcionar. Este custo poderá ser minimizado através da provisão de instalações para pequenos negócios alternativos em áreas próprias, onde as várias actividades económicas possam ser transferidas. Neste caso, poderá ser prestada assistência de modo que as várias actividades se venham a desenvolver com sucesso nas novas condições.

A compensação monetária poderá ser efectuada num acto único, mas para montantes superiores ou próximos dos \$450 (EUA) é preferível que seja dada às famílias a opção de receberem a indemnização às prestações. Isto permite que as pessoas utilizem o dinheiro com o propósito de restabelecerem os seus meios de subsistência. Sempre que possível, os pagamentos serão efectuados directamente aos destinatários através do banco ou outras entidades autorizadas. Um cupão emitido em nome do beneficiário poderá também ser apropriado. Desta forma, este poderia trocar o cupão para dinheiro através dum sistema previamente acordado com um banco ou outro local da conveniência do beneficiário.

Todos os custos de transacção relacionados com a movimentação e criação de novas estruturas ou terras serão pagos ou reembolsados em dinheiro através do Projecto. A assistência providenciada às famílias reassentadas contemplará o transporte de todos os seus bens para o novo local. Isto poderá ser efectuado sob a forma de prestação de serviços (aluguer de carrinha) ou em dinheiro.

Sempre que for considerado adequado durante a planificação do reassentamento, será fornecido um conjunto de reiniciação a cada família reassentada, que se baseia nas necessidades básicas de subsistência e de saúde, para mitigar a vulnerabilidade das partes afectadas.

Um aspecto central no processo de compensação é a provisão de meios para que cada um dos agregados familiares ou outras entidades afectadas possam restaurar os seus activos perdidos. O valor da substituição deve corresponder ao valor (actual) de mercado dos activos afectados. Contudo isto não deve perder de vista o facto de que o objectivo final de todas as acções será o de assegurar que as famílias e instituições afectadas pelo projecto melhorem os seus padrões de vida ou que pelo menos mantenham os padrões de vida que prevaleciam antes do início do projecto ou subprojecto. Elas também devem sentir que estão a ser tratadas de forma justa.

O que se apresenta a seguir formará a espinha dorsal de todas as acções a serem consideradas para conduzir o processo de compensação:

- A compensação deve ser feita e completa em relação a todos os activos antes do início das obras ou das acções que despoletam reassentamento;
- Com recurso à base de dados do PAR e os valores de compensação acordados, quando estes foram concluídos, o pagamento deve começar o mais cedo possível (dentro das primeiras semanas de implementação do PAR);
- Sempre que aplicável (para os agregados familiares que podem optar pela substituição dos seus activos afectados) deve ser dado auxílio para reconstruir as infra-estruturas afectadas;
- Assegurar que as bancas e quiosques de venda fixa e outros negócios importantes sejam compensados/substituídos/relocados de tal forma que não haja interrupção/descontinuidade dos mercados locais;
- Todos os agregados familiares que perderão terra para cultivo precisam de ser assistidos pela Gestão do Projecto em colaboração com as autoridades locais para identificar e executar atempadamente a preparação básica das novas áreas de terra (desmatamento, demarcação, instalações de gestão da água, etc.);
- Todas as famílias afectadas precisam de ser informadas oportunamente sobre o cronograma geral do projecto/subprojecto e, particularmente, sobre os vários marcos com implicações directas sobre os seus meios de subsistência. Entre outros, isso deve se concentrar em fornecer informações relevantes e outras orientações práticas para todas as PAP's.

11.6 ACÇÕES COMPLEMENTARES E REFORÇO DAS MEDIDAS

Será fundamental trabalhar para a criação de consciência sobre a necessidade de as famílias que receberem dinheiro de compensação para usá-lo para o propósito para o qual o mesmo se destina. Este é um aspecto que deve estar nas mãos dos Grupos de Trabalho Locais (municipais, distritais, de localidade e bairro) do Reassentamento, conforme explicado no capítulo sobre quadro institucional a ser adoptado.

O Pessoal das Salvaguardas Ambientais e Sociais do Projecto e as autoridades distritais, municipais, de localidade e de bairro devem iniciar campanhas de educação/informação direccionadas para sensibilizar as PAP's sobre a importância do uso adequado dos recursos.

A experiência mostra que, em circunstâncias semelhantes, há frequentemente o risco de certos beneficiários usarem esse dinheiro para outros fins que podem necessariamente não adicionar valor à vida familiar e comunitária e conseqüentemente empobrecer as famílias e as comunidades.

Ao nível do agregado familiar, será importante envolver homens e mulheres na gestão de todos os aspectos do reassentamento e não apenas os homens. Em caso de emissão de escrituras, deve ser dada a opção de registrar os dois nomes (marido e mulher), para a nova terra ou casa. Isto prova ser consistente com a relevância de envolver as mulheres para assegurar que as medidas de restauração sejam usadas para construir o capital das famílias.

Onde as PAP's forem qualificadas para trabalhar com competência como contratadas que podem ser envolvidas no projecto e, particularmente, na implementação do QPR/PAR assim como do PGAS, elas devem ser encorajadas a dar a sua contribuição como empregadas temporárias e/ou permanentes e como força de trabalho prioritária a seleccionar no local. Sempre que adequado os empregos devem ser dados às mulheres. Um certo grau de treinamento também deve ser considerado para aumentar as oportunidades de empregar pessoas locais, desde que isso não se traduza em custos significativamente elevados para o projecto/subprojecto.

12. PLANO DE RESTAURAÇÃO DE MEIOS DESUBSISTÊNCIA

12.1 VISÃO GERAL

Um dos objectivos deste QPR é garantir que os meios de subsistência sejam melhorados ou restaurados aos níveis anteriores ao deslocamento. A compensação pelos bens afectados procurará, portanto, facilitar uma recuperação completa e suave sem expor as PAPs à vulnerabilidade e isto aplica-se a pessoas que não são necessariamente deslocadas fisicamente, mas que são afectadas pela perda de terra que afecta a sua sustentabilidade.

12.2 ABORDAGEM À RESTAURAÇÃO DOS MEIOS DE SUBSISTÊNCIA

A restauração de meios de subsistência necessária garantirá que os meios de subsistência das pessoas afetadas pela aquisição de terras para o projecto sejam mantidos no mesmo nível e, de preferência, melhorados – tanto em termos de sustentabilidade quanto de padrão de vida. O padrão de vida também deve ser melhorado para os pobres e vulneráveis. A consideração das medidas e direitos de restauração dos meios de subsistência descritos abaixo foi guiada pelas conclusões da avaliação social e consultas realizadas como parte da consulta pública, juntamente com as circunstâncias socioeconômicas e culturais documentadas daqueles que provavelmente serão afetados pela terra do projecto aquisição. Estes foram desenvolvidos como um conjunto de princípios que foram objecto de discussão com os proprietários de terras afetados, o MTC e outras partes interessadas. Esses princípios são:

- não prejudiquem os meios de subsistência e a propriedade das famílias locais e, de preferência, melhorem o seu bem-estar;
- evitar perturbações e danos em bairros, casas e outras estruturas;
- não aumentem as desvantagens e desigualdades sociais e econômicas;
- proteger os meios de subsistência das pessoas afetadas sempre que possível e manter o acesso aos meios de subsistência;
- proteger a infraestrutura essencial, como abastecimento de água, pontos de acesso aos bairros, escolas, igrejas e locais de reunião;
- se os bens forem retirados e a restauração for necessária, ela deve se concentrar nas estratégias e recursos existentes de meios de subsistência sustentáveis;
- melhorar a situação das mulheres e outras pessoas vulneráveis;
- evite substituir meios de subsistência reais por pagamentos de compensação em dinheiro;

- onde a compensação em dinheiro é fornecida às comunidades e famílias, certifique-se de que os membros do sexo feminino recebam uma parte justa e que o dinheiro não seja desperdiçado.

Estes princípios, juntamente com as Normas do BM, e os requisitos legais de Moçambique, estão incorporados nas medidas e direitos propostos de restauração dos meios de subsistência descritos abaixo. Algumas das medidas de restauração dos meios de subsistência incluem:

- **Treinamento de habilidades:** As PAPs severamente afetadas e os grupos vulneráveis terão a opção de selecionar qualquer treinamento que desejarem, o que os ajudaria a manter e/ou melhorar seu potencial de geração de renda. O programa de treinamento de habilidades será elaborado durante a implementação do projecto. A formação de competências empresariais seria organizada de modo a que os PAPs e grupos vulneráveis possam ter competências de poupança e investimento que melhorariam os seus rendimentos e fontes de subsistência durante um longo período de tempo.
- **Oportunidades de trabalho relacionadas ao projecto:** As pessoas gravemente afetadas serão priorizadas na obtenção de emprego nas obras vinculadas ao Projecto. O MTC e o empreiteiro garantirão que isso seja incluído nas especificações dos empreiteiros sempre que possível. Os PAPs serão sensibilizados sobre as oportunidades de emprego no projecto rodoviário. O contratante será solicitado a alocar uma certa porcentagem de empregos para trabalhadores não qualificados da área.
- **Assistência por meio do programa de Responsabilidade Social Corporativa (RSC):** Como parte de seu programa de RSC, o contratante e o MTC explorarão meios de permanecer engajados nas comunidades afetadas adversamente pelo projecto proposto. Isso pode ser feito por meio de assistência a projectos comunitários na área alvo.
- **O reassentamento deve ser visto como um custo inicial inevitável:** Todas as compensações terão de ser pagas e concluídas antes do início das obras e antes do recrutamento de empreiteiros.
- **Um Mecanismo de Diálogo e Reclamações:** A provisão para isso é feita no capítulo catorze (15) abaixo. A equipe deve ser composta por pessoas que não sejam partes interessadas na remuneração.

12.2.1 Assistência no acesso a emprego com o projecto

- Onde os PAPs estão qualificados para trabalhar com competência, eles podem ser envolvidos no projecto e, em particular, na implementação do plano de reassentamento. Devem ser incentivados a dar sua contribuição como trabalhadores temporários e/ou permanentes e como mão de obra prioritária a ser selecionada no local.
- Sempre que apropriado, os empregos devem ser dados às mulheres, especialmente mães solteiras e viúvas. Um grau de treinamento também deve ser incluído para aumentar as oportunidades de empregar a população local, desde que isso não se traduza em custos significativamente mais altos para o projecto.
- Uma vez contratado, o PAP deve ser informado de que tem os mesmos direitos e deveres que os demais trabalhadores, em termos de horários de reuniões, assiduidade, respeito pela orientação dos seus superiores, etc.
- Esses requisitos devem estar claros nos documentos de seleção, nos contratos e no Código de Conduta.

12.3 MECANISMOS DE PROTEÇÃO E RESTAURAÇÃO DOS MEIOS DE VIDA

Uma série de mecanismos e ações são propostas para proteger e manter os meios de subsistência das pessoas potencialmente afetadas pela aquisição da terra para o projecto.

Estes são:

- Localize a infraestrutura do projecto e as actividades de construção onde causarão menos danos aos meios de subsistência e à propriedade das pessoas. A escolha do alinhamento proposto do corredor de BRT manterá o seu alinhamento original, sempre que possível, para evitar a necessidade de reassentamento de quaisquer agregados familiares ou das suas habitações.
- Fornecer tempo de espera suficiente para que os ativos ameaçados e seus proprietários sejam claramente identificados e para permitir que os proprietários estabeleçam ativos de substituição e maximizem os retornos das culturas agrícolas existentes, etc.
- Substitua os bens perdidos dentro da terra adquirida por bens semelhantes no mesmo padrão ou melhor para garantir a continuidade dos meios de subsistência atuais. Isso será alcançado por meio do fornecimento de materiais, mudas, mão de obra e expertise.
- Empregar jovens capazes nos municípios e distritos afectados pelo projecto para realizar o restabelecimento dos meios de subsistência, e proporcionar experiência profissional e treinamento.
- Fornecer incentivos para PAPs e estruturas para restabelecer esses bens e meios de subsistência.

- interrupção de negócios devido à perda de acesso a locais que podem ser necessários para a pegada do projecto ou necessários apenas temporariamente.
- Para perda temporária ou permanente de bens comuns ou bens de subsistência compartilhados, os bens serão substituídos sempre que possível pelo projecto ou a compensação será paga em um fundo coletivo a ser usado para o desenvolvimento social e econômico da comunidade e eventos costumeiros.
- Fornecer fundos e programas de treinamento³⁷ para permitir que proprietários e usuários de ativos especialmente desfavorecidos e vulneráveis melhorem seu bem-estar e construam meios de subsistência mais sustentáveis.

12.4 ACORDOS INSTITUCIONAIS

O principal agente para a implementação do plano de restauração dos meios de subsistência será a UCP. A UCP terá capacidade interna suficiente para realizar essas tarefas com a assistência de um consultor localmente engajado, ativos, mapeamento de meios de subsistência e pesquisa. Além de sua equipe interna, a UCP terá um painel de especialistas nos principais temas ambientais e sociais (ecologia terrestre, ecologia aquática, aquisição de terras, restauração de meios de subsistência, etc.) que poderá recrutar em curto prazo. Qualquer informação específica e detalhada seja necessária para garantir a implementação, atualização e monitoria efetivos dos instrumentos ambientais e sociais. As ações propostas do UCP, incluem:

- Manter o Comitê de Ligação do Projecto (PLC) existente para contato contínuo, conscientização e consulta com as pessoas afetadas pelo projecto, grupos de proprietários de terras e comunidades.
- Nomear um oficial de ligação e desenvolvimento para mulheres para organizar e facilitar a participação das mulheres na implementação e monitoria do plano.
- Em consulta com as partes afetadas, estabelecer e operar um sistema para receber, registrar e resolver reclamações da comunidade relacionadas ao projecto e reclamações de restauração de meios de subsistência.
- Manter um registro dos bens de subsistência afetados, incluindo a localização dos bens de substituição.
- Estabelecer sistemas, processos e recursos para fornecer as várias intervenções e direitos de subsistência.
- Gerenciar fundos (compensação, fundos de desenvolvimento municipal, etc.) e sistema de relatórios.

³⁷ Vide os detalhes no capítulo 17, referente ao orçamento.

- Facilitar interações e comunicações entre várias organizações envolvidas em ações de restauração de meios de subsistência e implementação de planos.
- Recrutar um especialista independente para conduzir avaliações independentes de 6 meses da implementação do plano de restauração dos meios de subsistência e reportar à UIP e aos comitês de ligação do projecto.

De acordo com os requisitos da NAS 5 do Banco Mundial, todos os pagamentos de compensação propostos devem ser feitos, actividades de restauração de meios de subsistência planeadas e acordadas, e mecanismo de reclamação implementado antes da data de férias da terra e início da construção do projecto – incluindo estrada de acesso. Outros participantes do plano incluem o construtor do projecto, vários departamentos governamentais, mulheres, provedores de treinamento, grupos comunitários que fornecem mão de obra e materiais para actividades de restauração.

Ainda no âmbito dos acordos institucionais, o MTC terá um papel na implementação de medidas de restauração e proteção dos meios de subsistência. E sua principal contribuição será:

- Produzir projectos detalhados para o projecto que evitem criar riscos para casas e estruturas localizadas próximas ao terreno do projecto.
- Durante a construção/reabilitação, colocar em prática e cumprir as medidas de proteção de locais sagrados, sepulturas, sítios culturais e arqueológicos e bens valiosos da comunidade.
- Estabelecer um fundo de compensação para cobrir danos acidentais (não planeados) a terras e ativos privados e municipais fora da área do projecto
- Participar de actividades de ligação do projecto sob o UCP, incluindo reuniões com o Comitê de Ligação do Projecto (CLP) e consulta com as autoridades municipais e governamentais.
- Estabelecer e implementar um sistema auditável para registrar e atuar em questões ambientais levantadas por membros das autoridades municipais e governamentais.
- Contratar consultores independentes especializados para revisar o desempenho do plano de gestão de impacto.

12.5 CRONOGRAMA PARA IMPLEMENTAÇÃO

A vida útil deste Plano de Restauração dos Meios de Subsistência é de cinco (5) anos a partir da data de aprovação pelo Banco Mundial e abrange todo o período do projecto. A capacitação e os serviços de assistência à restauração dos meios de subsistência centrar-se-ão nos primeiros dois anos do período de implementação com o objectivo de melhorar ou restaurar os meios de subsistência e os padrões de vida das PAPs vulneráveis. No entanto, as actividades sob a iniciativa de RSE continuarão além dos dois anos iniciais. De acordo com o contrato de empréstimo com o Mutuário, o Banco espera opções adequadas de restauração dos meios de subsistência para as PAPs. Todas as actividades são oferecidas de forma voluntária até que a meta de restaurar ou melhorar a situação das PAPs vulneráveis seja atingida.

Para um projecto desta natureza, é necessário definir uma lista clara de actividades quanto a prazos ou cronogramas e o valor necessário para concluir tais actividades para permitir uma alocação eficiente de recursos e um melhor monitoria das actividades. A boa manutenção de registros aumentará a transparência e permitirá o monitoria das actividades nas diferentes áreas de impacto do projecto. As informações registradas também facilitarão o relatório anual. Existem limitações sazonais para certas actividades de restauração de meios de subsistência e uma boa manutenção de registros ajudará a priorizar e gerenciar riscos e custos.

12.6 ORÇAMENTO PARA IMPLEMENTAÇÃO

O orçamento total para o plano de restauração dos meios de subsistência é estimado em USD 510.000,00. A restauração dos meios de subsistência foi calculada com base nas actividades de restauração e substituição de outras estruturas para-PAPs, que não e a construção de casas. Um direito de compensação total para os PAPs para o projeto será processado após a avaliação da propriedade. A tabela abaixo apresenta o orçamento para implementação do plano de restauração dos meios de subsistência.

Tabela 12.6-1: Orçamento

ITEM	ACTIVIDADE	VALOR (USD)
1	Treinamento (gestao de negocio, seguranca de transito, desenvolvimento de habilidades, entre outros)	250.000.00
2	Empregos	125.000.00
3	Responsabilidade Social e Corporativa	135.000.00
TOTAL		510.000.00

13. 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 e comunidades afectadas, se informem sobre o projecto. O processo também é desenhado para incutir 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 justificam a existência da NAS 10 no leque de NAS do BM assim como a preparação, em separado, do PEPI para este projecto.

Os princípios participativos e de envolvimento público já estão presentes na formulação do QGAS e deste QPR (ver Anexo 1). Foi também preparado um PEPI para realçar a importância desta componente.

Como forma de garantir a participação e envolvimento das partes interessadas e afectadas e dos diversos actores envolvidos no projecto, em conformidade com os requisitos das leis, regulamentos, políticas e directrizes nacionais e do Banco Mundial as AIAS/PGAS e PAR's em todas as fases do Projecto, incluindo aquelas que virão após a aprovação destes instrumentos, deve-se continuar a fazer esforços conjuntos para obter o máximo de benefícios da consulta e do envolvimento do público, sobretudo porque as reuniões iniciais raramente logram atingir de forma significativa as potenciais PAP's e seus representantes. O seguinte deve ser considerado durante as principais fases do processo dos PAR's/PRMSs:

13.1 RESUMO DAS PRINCIPAIS CONSTATAÇÕES DECORRENTES DAS REUNIÕES DE CONSULTA PÚBLICA

Conforme se pode ver pelo que consta no Anexo 1: Documentação do Processo de Participação Pública, as principais preocupações das pessoas e outras entidades potencialmente afectadas incluem, mas não se limitam a:

Tabela 3.1-1: Resumo das principais preocupações expressas pelos participantes às reuniões públicas iniciais

N.º	Preocupação/sugestão	Possível atendimento no âmbito do projecto
1	Gestão dos preços dos transportes no sistema de trânsito rápido de autocarros (BTR), visto que o governo ou o conselho municipal controlam estes preços e deve-se garantir que eles sejam justos. O Governo devia, desde já, experimentar os novos preços antes da implementação do sistema BRT, para que a população se habituar. Educar a população acerca dos preços que serão praticados nesse sistema BRT.	Estudos económico financeiros como recomendado na Tabela 6.2-1, para se chegar a tarifas que equilibram todos os interesses (por ex. capacidade e vontade de pagar e recuperação de custos)

N.º	Preocupação/sugestão	Possível atendimento no âmbito do projecto
2	<p>Sobre as terminais, o governo deve pensar em terminais específicos, que não fazem com que os passageiros apanhem 3 chapas.</p> <p>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.</p>	<p>Garantir que os serviços comunitários tenham a abrangência necessária para permitir comodidade e valor pelo dinheiro para os utentes dos sistemas de transporte como previsto no projecto, este QPR e outros instrumentos.</p> <p>Educação dedicada aos utentes para fazer as melhores escolhas, tal como previsto no projecto (subcomponente de educação/informação)</p>
3	<p>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</p>	<p>Embarcar num processo genuinamente participativo e inclusivo e que valoriza as opiniões e preocupações de todas as partes e evitar as abordagens de “cima para baixo”, tal como recomendam os instrumentos ambientais e sociais do projecto.</p>
4	<p>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?</p> <p>Devemos sempre pensar a longo prazo, o projecto deve ser integrado, incluir os outros tipos de transporte.</p>	<p>Garantir processos abrangentes de planificação do desenvolvimento da AMM e seus serviços. Adoptar uma visão de longo prazo em vez de olhar para as acções uma a uma. Isso está no centro de maior parte das iniciativas da AMM, incluindo a de este projecto</p>
5	<p>O projecto deve reciclar os cobradores e os motoristas, para minimizar a violência verbal e moral</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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?</p>	<p>Integrado nos objectivos do projecto de modernizar a profissionalizar os operadores de transporte. Aderir ao previsto na Tabela 6.2-1 sobre esta matéria</p>

N.º	Preocupação/sugestão	Possível atendimento no âmbito do projecto
	<p>Reconhece que há falta de capacidade dos transportadores, portanto o projecto deve ter linhas directoras voltadas ao desenvolvimento de todos envolvidos no sistema.</p> <p>Quais são os mecanismos de protecção das infraestruturas que serão montados?</p>	
6	<p>Como serão tratadas questões de emprego no projecto?</p>	<p>Para as actividades típicas do projecto aderir aos princípios previstos no QGAS, PGMO e este QPR que consiste em empregar as pessoas locais sempre que estas tenham os conhecimentos e habilidades requeridas incluindo activar acções de formação para colmatar lacunas que se possam resolver com relativa facilidade</p>
7	<p>O transporte ou terminais irão dispor de condições para atendimento especial dos idosos e portadores de deficiência?</p>	<p>Garantir que todos os desenvolvimentos a ser operados respeitam as necessidades dos diferentes grupos de potenciais utentes, incluindo mulheres, idosos, pessoas portadoras de deficiências e de outras habilidades diferenciadas (ver Tabela 6.2-1)</p>
8	<p>Sabendo que os carros que saem de Marracuene para as zonas recônditas não estão em boas condições, como será integrado no sistema?</p>	<p>A modernização do sistema de transporte deve, a médio/longo prazo, prever a modernização de todos os subsistemas ligados ao sistema principal. É uma questão de inclusão discutida na Tabela 6.2-1.</p>

Como se pode notar, os participantes das reuniões denotaram limitada concentração sobre deslocamento físico e até económico em si e mais sobre os aspectos processuais de inclusão, participação, planificação a longo prazo, tarifas justas para todas as partes envolvidas, etc.

12.1 PREPARAÇÃO DOS PAR/PRMS

O Banco Mundial deve aprovar a versão provisória do PAR/PRMS antes da sua implementação. O PMUAMM, através de seus Gestores é responsável por disponibilizar uma cópia do PAR/PRMS provisório em local acessível às PAPs e às organizações locais baseadas na comunidade, numa forma e linguagem que sejam para eles compreensíveis para consulta.

O PAR também é enviado para o Banco Mundial, que, uma vez aprovado, o torna disponível ao público através da sua Infoshop. Depois do Banco ter aprovado o PAR/PMRS final, este e o governo são obrigados a divulgá-lo novamente da mesma maneira. Qualquer PAR/PMRS que não forneça um relatório da consulta pública significativa e participativa realizada ou que não integre plenamente as recomendações e questões locais, não será aprovado.

12.2 IMPLEMENTAÇÃO DOS PAR/PRMS E ACÇÕES PÓS-REASSENTAMENTO

Tanto durante a fase de implementação do reassentamento como no pós-reassentamento e depois da confirmação de que as obrigações do Proponente quanto à restauração dos meios de subsistência das PAPs se encontram realizadas, a estratégia de comunicação deve buscar sensibilizar todos os actores envolvidos sobre as actividades do Projecto, os procedimentos e os direitos de acesso ao transporte e ao reassentamento assim como abordar as questões da discriminação incluindo a VBG, para promover o diálogo e minimizar mal-entendidos e reclamações. A estratégia de comunicação irá sublinhar a importância de assegurar que as mulheres sejam igualmente consultadas e que participem activamente nas decisões do Projecto. Esta abordagem de comunicação planeada para a implementação do reassentamento deve ser desenvolvida pela Gestão do Projecto e UCP com o apoio do especialista de comunicação. A estratégia de comunicação deve considerar tanto os mecanismos de escrita como os orais.

As comunidades afectadas devem ter os seus próprios representantes (de preferência representantes masculinos e femininos), que farão parte dos Comissões Técnicas de Acompanhamento e Supervisão do Reassentamento de Distrito/Município (CTASR) em representação de todos os grupos relevantes de PAP's e outras partes interessadas e envolvidas. Os líderes comunitários devem envolver-se no processo de reassentamento para integrar os desejos da comunidade e os arranjos institucionais para chegar a acordos.

12.3 COMUNICAÇÃO

Haverá a necessidade de garantir o estabelecimento de um sistema de comunicação que seja prático com vista a fortalecer a capacidade de todas as pessoas afectadas articularem, disseminarem e tomarem as suas decisões. Por outro lado, será necessário criar condições para ajudar as pessoas e as comunidades a aceitarem os critérios e regras de elegibilidade tanto para a extensão do acesso a bens e serviços do projecto como para o reassentamento e outros direitos ambientais e sociais que serão acordados de uma maneira transparente. A comunicação estará igualmente alinhada com os requisitos da avaliação social e da VBG/AES seus planos de acção e códigos de conduta assim como com o disposto no PGM. Os principais grupos sociais a serem abrangidos serão:

- As pessoas elegíveis para os programas do PMUAMM e formas de acesso aos benefícios do projecto;
- Os que serão indemnizados em dinheiro;
- Os que terão a reposição dos seus bens;
- Os que são elegíveis para emprego e outras formas de oferta de bens e serviços ao projecto incluindo as medidas a ser tomadas para se respeitar a prioridade destas no acesso a essas oportunidades (por ex. acções de formação adicionais que possam vir a ser necessárias)
- As famílias vulneráveis que poderão ser identificadas no decurso da formulação e implementação dos PAR/PRMS.

Para empoderar as comunidades e as famílias afectadas, os sistemas de comunicação a serem adotados devem seguir a “*abordagem baseada em direitos*”. Essa abordagem visa

garantir que as acções de acesso aos benefícios do projecto, compensação e restauração das perdas sejam vistas como direitos das pessoas e das pessoas afectadas e não como ofertas/favores que estas recebem por parte das autoridades locais e/ou de qualquer outra autoridade.

A comunicação deve ser feita de diferentes maneiras e utilizando diferentes métodos, conforme for mais adequado para cada caso e circunstância, como por exemplo:

- Reuniões gerais e outras formas de disseminação de informação sobre objectivos e benefícios do projecto;
- Reuniões gerais com grupos de pessoas afectadas;
- Discussões de grupos focais envolvendo essencialmente mulheres, homens, jovens, homens/pessoas de negócios, etc.

As reuniões deverão ser registadas através de fotos, actas e listas de assinatura ou de presença. As actas dessas reuniões devem conter, entre outros aspetos: (i) Data; (ii) Local; (iii) Distrito/Município; (iv) Localidade; (v) Bairro; (vi) Resumo das principais questões apresentadas durante a reunião pelos organizadores; (vii) Resumo das principais questões apresentadas pelos participantes; (Obs. Todas as preocupações e interesses devem ser registados); (viii) Lista de participantes, incluindo os nomes e o cargo dos organizadores, assim como os contactos de todos os que tenham participado na reunião; (ix) Registo Fotográfico.

Uma parte dessas reuniões deve ser orientada nas línguas mais usadas nas áreas específicas do projecto e de cada subprojecto.

Devem ser utilizados diversos meios de comunicação para disseminar a informação e todo o tipo de instruções às pessoas afectadas – em função do grau de impacto ocasionado.

O material de comunicação destinado especificamente a promover os interesses do PAR/PRMS deve ser produzido em português.

12.3.1 Covid-19 e Protocolos

Em todos os locais de influência do projecto, no desenvolvimento dos programas de informação, educação, engajamento e participação há que prestar atenção à prevenção e controlo de doenças transmissíveis tradicionais (por ex. DTS e HIV/SIDA) e sobretudo do novo coronavírus (COVID-19). Atendendo ao facto de os factos e as formas de reagir tenderem a ser evolutivas ao longo do tempo, a **Error! Reference source not found.** abaixo, faz um sumário de carácter geral sobre protocolos a adoptar para aumento de saúde e segurança em diferentes locais, com destaque para os de trabalho e reunião, que focalizam sobre a prevenção e controlo da Covid-19, mas não só.

Caixa 12.3.1-1: Prevenção de infecções e do Covid-19

O anúncio, a 11 de Março de 2020, pela Organização Mundial da Saúde (OMS), do facto de que a infecção do COVID-19 tinha atingido as proporções de uma pandemia ao nível mundial, despoletou em todo o mundo, e também em Moçambique, uma serie de reacções com vista a conter e controlar a sua propagação.

Um pouco diferentemente de outras doenças como pode ser o caso das DTSs e HIV/SIDA o conhecimento sobre o COVID-19 assim como dos cuidados a ter a seu respeito, apesar de serem cada vez mais vastos, ainda são limitados e apresentam um carácter evolutivo em que regularmente surgem novos dados e conseqüentemente novas abordagens. Requer-se uma atitude aberta para ir incorporando formas de acção conforme vai sendo mais avançado o entendimento desta pandemia.

O GoM e o Banco Mundial subscrevem as directivas da Organização Mundial da Saúde (OMS) quanto à definição desta pandemia e dos cuidados a ter com ela. Enquanto a pandemia durar e vacina/tratamento eficaz da doença não abrangerem mais pessoas são recomendados cuidados especiais para evitar a contaminação e reforçar a sua contenção.

Isso já está a ter e continuará a ter efeitos sobre as dinâmicas da participação e engajamento do público e da realização de trabalhos em todas as circunstâncias.

Sem entrar em muitos detalhes de ordem prática, que cada local e contexto deve adoptar, abaixo delineiam-se algumas das recomendações importantes a ser tomadas nos ambientes de trabalho do projecto. Estas, que são aplicáveis em geral para a maior parte das situações de saúde e segurança no trabalho, incluem, mas não se limitam a:

Princípio Geral: a melhor maneira de proteger os trabalhadores e o público em geral consiste em prevenir o potencial de exposição ao vírus, sempre que possível. Onde não se pode evitar totalmente a exposição, deve ser aplicada a hierarquia de controlos para determinar a abordagem mais segura e eficaz para continuar com as tarefas. A hierarquia é explicada abaixo e vai das medidas de mitigação mais eficazes às menos eficazes:

- (i) **Eliminação ou substituição** remove fisicamente um perigo. Um exemplo seria não realizar uma acção, como cancelar uma reunião não essencial. A substituição substitui um perigo. Um exemplo seria o uso de ferramentas online para realizar uma reunião de forma virtual ou simplesmente disseminar materiais audiovisuais e estabelecer canais para receber feedback da mesma forma;
- (ii) **Controlos de engenharia** isolam os trabalhadores/público de um perigo. Eles são integrados nos projectos de infraestruturas, equipamentos ou processos. Os exemplos incluem barreiras físicas para separar o público do local de trabalho (vedações/cercas, segurança de acesso) e o uso de latrinas/sanitários portáteis/móveis (para que os trabalhadores não tenham de usar sanitários públicos ou privados);
- (iii) **Controlos administrativos** mudam a maneira como as pessoas trabalham. Estes incluem políticas, procedimentos, sistemas de turnos e treinamento para diminuir a ameaça de um perigo para um indivíduo. São normalmente menos eficazes do que os controlos de engenharia acima, pois dependem de acção individual e são mais eficazes quando usados em conjunto com Equipamentos de Protecção Individual (EPI), como pode ser o caso de máscaras, produtos de sanitização e sanitização frequentes;
- (iv) **Práticas de trabalho seguras** são um tipo de controlo administrativo. São procedimentos que os trabalhadores/pessoas individuais podem realizar para reduzir a duração, frequência ou intensidade da exposição ao COVID-19 e/outra doença infecciosa. Os exemplos incluem distanciamento social e boa higiene (lavagem/sanitização frequente das mãos, não levar às mãos aos olhos, nariz e boca), abstinência e/ou uso de preservativos no caso das DTS e HIV. Os locais de trabalho/reuniões devem estar estruturados para promover e permitir tais práticas. No caso específico do Covid-19 sempre que possível as reuniões serão em locais abertos e terão o mínimo de pessoas recomendado para permitir distanciamento social;
- (v) **Equipamento de Protecção Individual (EPI)**, que neste caso inclui principalmente máscaras, fornece protecção por meio de equipamentos que um trabalhador/membro do público usa. Os controlos de engenharia, administrativos e práticas de trabalho seguras mencionados acima são as medidas de mitigação de risco mais eficazes. Quando o distanciamento social não pode ser alcançado de forma consistente, o EPI deve ser adoptado para interromper a via de exposição/contaminação.

Todas as oportunidades devem ser utilizadas para passar conhecimentos e experiências práticas sobre estas acções de gestão. As acções de formação sobre as diferentes temáticas podem constituir-se em momentos privilegiados, especialmente para os beneficiários e porque as acções de formação tendem a oferecer um ambiente estruturado de transmissão de conhecimentos, atitudes e praticas com potencial de disseminação na comunidade mais ampla.

14. PRESSUPOSTOS E RISCOS

O sucesso da implementação deste QPR e dos subsequentes PARs/PRMSs baseia-se em alguns pressupostos, sendo os mais importantes os seguintes:

- Controlo do Território – é fundamental que as autoridades garantam que os padrões de assentamento existentes nos vários locais durante a preparação dos PAR/PRMS sejam mantidos tal como era durante os estudos e que nenhuma família nova seja autorizada a ocupar terra para qualquer fim dentro do Corredor de Impacto;
- Fraquezas institucionais e tradição de condução de acções de reassentamento – sobretudo ao nível de alguns distritos e municípios (por ex. Marracuene e Boane) as acções de reassentamento poderão ser uma novidade e não haver tradição da sua preparação e condução. Será necessário estar sensível a isto desde o começo e delinear medidas concretas para apoiar os distritos/municípios mais necessitados;
- Com relação ao reassentamento e os procedimentos operacionais – é fundamental tratar de todos os aspectos de forma aberta e transparente para aumentar as garantias de que as PAP's entendem a razão de ser dos impactos e os critérios de restauração dos seus meios de subsistência e a compensação pelas perdas para que participem e façam escolhas informadas;
- Evitar disparidades na distribuição das indemnizações entre as mulheres/ homens; exclusão dos grupos vulneráveis dos benefícios do PAR/PRMS;
- Fichas de avaliação – devem ser elaborados a partir de fundamentos técnicos bem definidos e numa linguagem que possa ser acessível às famílias afectadas;
- Cronograma –procurar cumprir o cronograma estabelecido à época do arranque do Projecto a fim de se evitar os transtornos decorrentes, tais como, reformulação dos planos propostos, eventual actualização dos estudos socioeconómicos, uma vez que mais famílias poderão ter se fixado nas áreas dos subprojectos;
- Desastres naturais e áreas de conflito – e/ou outras circunstâncias negativas fora do controlo dos intervenientes identificados não impeçam a implementação do projecto. O PMUAMM irá coordenar com outras agências de prestação de apoio a pessoas afectadas por eventos de desastre para divisar as melhores maneiras de prosseguir com os seus objectivos junto das pessoas e áreas afectadas.

No decurso da implementação dos PAR, será fundamental ter em mente que, de uma forma geral, as instituições em Moçambique são frágeis e que estas fragilidades serão sentidas em todo o processo de uma ou de outra forma. As instituições do Governo aos níveis distritais/municipais possuem uma fraca capacidade de lidar com estas tarefas adicionais. Possuem limitações em termos de recursos humanos, materiais, financeiros e tecnológicos, ao mesmo tempo que estão sobrecarregadas por uma multiplicidade de prioridades. A disponibilidade de apoio especializado no tema é fundamental, para formar equipas locais.

Ao nível das comunidades, onde a vulnerabilidade, dependência, os constrangimentos de natureza cultural e os baixos níveis de capital social impedem as pessoas pobres e seus representantes de exigir os seus direitos básicos – é preciso trabalhar no empoderamento das Comunidades.

A “abordagem baseada em direitos” em relação à inclusão, educação/capacitação deve presidir todo o processo. As populações locais e as suas organizações devem ser capacitadas para conhecer e entender os seus direitos e devem ser-lhes fornecidos canais de comunicação apropriados para promover os seus interesses legítimos.

15. MECANISMOS DE DIÁLOGO DE RECLAMAÇÕES

A regra geral é que todas as reclamações relacionadas com o incumprimento de das regras de acesso aos bens e serviços promovidos pelo projecto, contratos, níveis de pagamento/indenização, ou expropriação de bens sem indenização 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.

As necessidades de mais informação, reclamações por parte dos beneficiários do PMUAMM e das PAP's abrangem todas as fases de desenvolvimento do projecto, i.e., desde a concepção até à construção e funcionamento. Estas podem incluir, mas não se limitar a:

- Critérios para inclusão e partilha dos desenvolvimentos/benefícios do projecto sobretudo por parte dos operadores dos transportes e suas associações, mas também por parte dos utentes dos serviços;
- Questões/solicitações de informação/reclamações (reclamações) referentes à aquisição de terras e/ou reassentamento;
- Desacordo com relação aos limites dos terrenos entre os afectados e a agência de expropriação;
- Contestação de títulos e/ou cálculos de compensação;
- Ruído decorrentes das obras de construção;
- Presença e possível interrupção da força de trabalho da construção civil e seus efeitos nas comunidades, serviços locais e infraestrutura;
- Saúde e segurança da comunidade em relação aos impactos do aumento do tráfego em moradores próximos;
- Intrusão visual;
- Congestionamento e acesso a locais;
- Danos ao ambiente natural circundante;
- Desapontamento relacionado com as expectativas sobre qualidade/quantidade dos serviços e o emprego no Projecto.
- Impactos negativos sobre uma pessoa ou comunidade (por exemplo, perdas financeiras, danos físicos, perturbações);
- Perigos para a saúde e segurança ou o meio ambiente;
- Falha dos empreiteiros/prestadores de serviços e seus trabalhadores ou motoristas em cumprir as normas ou obrigações legais;
- Violência baseada no género contra mulheres ou meninas, assédio de qualquer tipo, incluindo assédio ou exploração sexual.

O mecanismo, que deve ser articulado com o que os Municípios e Distritos já utilizam e/ou outras formas práticas de atendimento a questões similares já usam, prestará especial atenção às reclamações provenientes das pessoas e grupos mais vulneráveis (mulheres, jovens, idosos, pessoas de habilidades diferentes e agregados familiares chefiados por estas pessoas), que normalmente são as que tendem a ser objecto de tratamentos lesivos por parte dos vários agentes envolvidos na planificação e implementação de projectos. O mecanismo deve estar sempre fortemente associado aos processos de fortalecimento e capacitação institucional previstos quer neste QPR quer no QGAS.

Cada nível deve, em função dos dispositivos de comunicação e capacitação inerentes ao Projecto, estar ciente da relevância de estas reclamações ser tomadas e tratadas com seriedade e celeridade com vista à sua resolução efectiva.

Os Gestores do PMUAMM implementarão um sistema de reclamações específico para o Projecto, a fim de dirimir os possíveis conflitos causados durante o desenho, implementação e funcionamento do Projecto. Este sistema deverá estar preparado para não só captar as reclamações, mas, sobretudo para encaminhá-las aos sectores pertinentes buscando obter soluções.

14.1 OBJECTIVOS DO MECANISMO DE DIÁLOGO DE RECLAMAÇÕES

Os objectivos do mecanismo de resolução de reclamações são os seguintes:

- Captura e registo atempado da queixa/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;
- 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.

14.2 PROCEDIMENTOS DE ACESSO AO MDR

Sem prejuízo do recurso a outras modalidades e plataformas, as reclamações devem ser registadas em formulário específico e ser encaminhadas a qualquer entidade mais próxima desta (desde o bairro aos outros níveis).

O sistema adere aos seguintes princípios fundamentais:

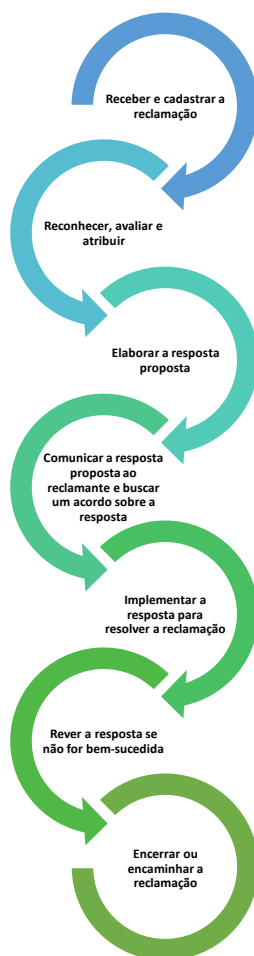
- O Gestor do Projecto e os Proponentes dos subprojectos devem manter-se empenhados em garantir que o MDR seja acessível e sem custo (a custo zero) para qualquer parte queixosa ou pessoa afectada pelo projecto (PAP). Todos os possíveis canais de comunicação nos dois sentidos devem ser usados, nomeadamente:
 - Número de telefone gratuito da linha directa/verde (que deve ser criado).
 - Caixas de perguntas ou reclamações colocadas em pontos seleccionados na comunidade instituições relevantes do projecto.
 - Endereços de e-mail de agentes de gestão do projecto para o público apresentar reclamações e receber respostas.
 - Reclamações escritas apresentadas a líderes comunitários ou outros para canalização para a unidade de gestão de reclamações principal.
 - Reclamações pessoais, cara a cara, apresentadas a qualquer membro de liderança (local ou outra), da equipa, etc. e canalizadas de forma adequada.

- Devem ser criadas medidas para assegurar que o MDR seja acessível a pessoas desfavorecidas e vulneráveis;
- Em primeiro lugar, deve tentar-se resolver o assunto objecto de reclamação no local em que é apresentado entre as partes envolvidas e caso surjam dificuldades ele deve ser encaminhado sucessivamente aos níveis cada vez mais altos, sempre com conhecimento das unidades de gestão do projecto aos níveis distrital/municipal, provincial e central;
- As reclamações e disputas devem, na medida do possível, ser resolvidas através de negociação e compromisso – o recurso a instituições externas de nível superior e tribunais de justiça só deverá ser efectuado em caso de insucesso das negociações àqueles níveis;
- O processo deve ser participativo, transparente e oportuno;
- Todas as reclamações devem ser tratadas como confidenciais e não deverão ser tornadas públicas sem o consentimento do autor da reclamação; e
- A pessoa que reclama deve estar consciente do facto de que em caso de a sua reclamação não ser atendida no âmbito do MDR estabelecido internamente no âmbito do projecto, ela pode recorrer aos tribunais.

14.3 PROCESSO DE ANÁLISE

De forma esquemática o processo pode ser retratado conforme se apresenta no **Error! Reference source not found.**, abaixo.

Diagrama 14.3-1: Procedimentos de apresentação e atendimento de reclamações



São sugeridas as seguintes etapas e procedimentos durante o processo:

Passo 1 - Receber e cadastrar a reclamação (máximo de 5 dias)

Todas as partes interessadas do projecto poderão comunicar as suas reclamações por meio de diversos canais (por escrito, telefone, e-mail, carta, por meio de líderes tradicionais da comunidade, etc.). Independentemente da forma em que as reclamações forem apresentadas, a equipa do projecto deve garantir que todas as reclamações sejam bem cadastradas e inseridas na base de dados para o acompanhamento, monitoria e relatórios.

Passo 2 - Reconhecer, avaliar e atribuir (máximo de 5 dias)

O PMUAMM deve garantir que a reclamação seja reconhecida e recebida. Os membros da equipa do projecto ou o escritório local que receberem a reclamação, fornecerão a comunicação oportuna ao denunciante, de que a sua reclamação foi recebida e que a mesma será cadastrada e revista para a elegibilidade e, caso for elegível, será concedida uma resposta organizacional inicial. O reconhecimento inicial deve ocorrer normalmente dentro de 3 a 5 dias após o recebimento.

Passo 3 – Elaborar a resposta proposta (máximo de 14 dias)

Em conformidade com o princípio de os portadores de reclamações e reclamações estarem o mais perto possível das pessoas/entidades que recebem, processam e respondem a estas deverá haver Comitês de Tramitação ao nível das Comissões Técnicas de Acompanhamento

e Supervisão do Reassentamento Distritais e Municipais já previstas na Regulação do Reassentamento para se ocuparem especificamente desta temática específica. Entre outros estas comissões destacam a importância de se incluir representantes das PAPs em si, mas também de OSC/ONGs, o que deve ser seguido criteriosamente.

Os oficiais Ambientais e Sociais do Projecto devem receber e tratar do MDRs que normalmente deve gerar três tipos principais de acções:

- Acção directa para resolver a reclamação;
- Avaliação e envolvimento adicional com o reclamante e demais partes interessadas para determinar conjuntamente a melhor maneira de resolver a reclamação; e
- Determinação de que a reclamação não é elegível ao abrigo do MDR, porque não obedece aos critérios básicos de elegibilidade, ou porque outro mecanismo (dentro ou fora da organização, incluindo o processo judicial) é o canal mais apropriado para o reclamante usar.

Passo 4 - Comunicar a resposta proposta ao reclamante e buscar um acordo sobre a resposta (máximo de 5 dias depois do passo anterior)

O oficial que recebe a reclamação é responsável por comunicar a resposta proposta de volta ao reclamante em tempo oportuno, por escrito e por meio de uma linguagem facilmente acessível ao reclamante.

Passo 5 - Implementar a resposta para resolver a reclamação (máximo de 14 dias)

Onde houver um acordo entre o reclamante e a equipa do projecto ou onde a equipa detectar alguma não conformidade para avançar com a acção proposta ou com o processo das partes interessadas, a resposta deve ser dada indicando os passos que serão ou que foram dados para corrigir o problema apresentado ou detectado (quando possível). A resolução deve ser fornecida no prazo de 14 dias junto com um cronograma de seguimento para a sua efectiva solução.

Passo 6 - Rever a resposta se não for bem-sucedida (máximo de 5 dias)

Tal como mencionado acima, em alguns casos pode não ser possível fornecer ao reclamante uma resposta satisfatória. Em alguns casos, os esforços de boa-fé podem não conseguir satisfazer as reclamações. Em tais situações, a equipa do projecto deve rever a resposta com o reclamante e explorar a possibilidade de uma modificação na resposta que possa atender às preocupações do reclamante.

Passo 7- Encerrar ou encaminhar a reclamação (máximo de 14 dias depois dos passos 5 e 6)

O passo final é encerrar a reclamação. Se a resposta for satisfatória, o pessoal de Gestão de Reclamações deve documentar a resolução satisfatória. A documentação escrita do reclamante indicando a satisfação com a resposta deve ser obtida.

14.4 RECURSO A TRIBUNAIS E OUTROS FÓRUNS

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

Esta é a etapa que, embora deva estar sempre ao dispor, deve ser desencorajada por todos os meios positivos, tais como a comunicação atempada e a negociação aberta e justa. Entre outros, o mecanismo institucional e os princípios de consulta e participação comunitárias que são intrínsecos ao QGAS, QPR (este documento), PEPI e às AIAS/PGAS/PARs destinam-se, precisamente, a permitir que o processo detecte e resolva os problemas de uma forma oportuna e satisfatória para todas as partes envolvidas.

14.5 VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO

Nas situações normais do dia-a-dia, mas particularmente em momentos de mudança social como a que pode ser despoletada por acções de expansão dos serviços de transportes urbanos incluindo o que pode ser despoletado pelos subprojectos, são comuns violações dos direitos das pessoas com base no género.

Dada a sua sensibilidade e exigências de confidencialidade, sugere-se que os casos de Violência Baseada no Género (VBG) sejam transmitidos directamente da pessoa afectada a 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's e OCB's 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, April 2020) deve ser consistente.

O Anexo 7: Avaliação de Risco e Plano de Acção sobre Violência Baseada no Género, retirado do QGAS do projecto, deve ser consistentemente usado como forma de fortalecer a gestão dos assuntos relacionados com esta esfera de actuação.

14.6 EMPENHO NA SOLUÇÃO DAS RECLAMAÇÕES

Recomenda-se fortemente que sejam tomadas todas as medidas necessárias com vista a assegurar que as soluções sejam adoptadas por consenso com base na negociação e acordo.

Os procedimentos detalhados para o atendimento às reclamações e para o processo de apresentação de recurso devem ser divulgados entre os stakeholders, beneficiários reais e potenciais, PAPs, as quais devem ser capacitadas para usá-los quando assim o julgarem conveniente. Os processos de informação, identificação de necessidades de formação das pessoas e entidades colectivas, capacitação e empoderamento devem focalizar-se nestes procedimentos, entre outros aspectos. Os procedimentos devem ser disseminados durante todas as fases de desenvolvimento do projecto e da elaboração e implementação dos instrumentos de gestão ambiental e social. Em última análise, as principais entidades de gestão das reclamações, independentemente dos outros actores, incluindo os facilitadores mais próximos dos beneficiários, potenciais beneficiários/stakeholders e/ou outros grupos de trabalho dentro do PMUAMM de cada jurisdição (distrital/municipal/bairro/comunidade), que devem receber a devida capacitação para estarem ao nível desta responsabilidade.

14.7 CONFIDENCIALIDADE E ANONIMATO

O projecto terá como objectivo proteger a confidencialidade de uma pessoa quando a isso for solicitado e garantirá o anonimato nos relatórios/informações. Os indivíduos terão permissão

para divulgar a sua identidade. As investigações serão realizadas de maneira respeitosa com a parte lesada e com base no princípio da confidencialidade. Pode haver situações em que a divulgação da identidade da pessoa envolvida seja necessária. Se este for o caso, a UCP e UTs identificarão isso e perguntará se a parte prejudicada deseja continuar com as atividades de investigação e resolução.

14.8 CANAIS DE RECEPÇÃO DAS RECLAMAÇÕES

O Mecanismo de Diálogo e Reclamações será essencialmente gerido pela UCP com base nos seus Especialistas Ambientais e Sociais, incluindo os membros das Comissões Municipais/Distritais de Acompanhamento e Supervisão do Reassentamento. Estes últimos, em colaboração com as estruturas dos Bairros/Dez Casas e outras de níveis mais próximos das pessoas, famílias e comunidades serão fundamentais pois constituem-se na primeira linha de Recepção das reclamações e a linha mais importante de resposta, implementação e monitoria das respostas. O MDR inclui também uma estratégia de comunicação para garantir que a informação relativa ao mesmo seja disponível para as partes interessadas e envolvidas.

Deve haver vários canais de captação de questões/solicitações de informações/reclamações (reclamações). Estes devem ser acessíveis e culturalmente apropriados para todas as pessoas potencialmente afectadas pelo projecto, incluindo subsectores vulneráveis da população. Entre os canais de captação sugeridos figuram caixas de correio físicas, um endereço de e-mail dedicado, um número de telefone dedicado (por ex. linha verde/hotline), um número de mensagem de texto dedicado e a possibilidade de envio oral. As plataformas que favorecem o distanciamento social serão privilegiadas enquanto a pandemia do COVID-19 durar (ver Capítulo sobre Participação). Em cada jurisdição relevante deve ser designado um oficial de tratamento das reclamações para se ocupar pela:

- preparação em que as pessoas individualmente ou assistidas preenchem o formulário e/ou usam os seus próprios meios para registar a queixa/reclamação, que deve, de preferência, ser feita pela pessoa/família/comunidade reclamante e/ou com apoio das chefias das Dez Casas/Bairro;
- recepção, que deve, de preferência, ser confiada às chefias das Dez Casas/Bairro que depois de processamento podem resolver as questões apresentadas e/ou encaminhá-las para os níveis superiores (localidade/posto administrativo/município/distrito). Os níveis superiores devem agir de igual forma até a reclamação atingir o nível mais elevado de gestão, i.e. UCP central;
- registo (imediate em todos os casos, independentemente de a reclamação ser ou não resolvida a esse nível);
- tramitação, conforme a complexidade e os casos, mas com a comunicação a ser sempre feita para o nível superior em termos de comunicar a resolução e/ou encaminhamento para consideração superiores;
- seguimento até à resolução, conforme a complexidade e os casos, mas com a comunicação a ser sempre feita para o nível superior em termos de comunicar a resolução e/ou encaminhamento para consideração superiores; e
- relatório de resolução e encerramento do assunto, conforme a complexidade e os casos, mas com a comunicação a ser sempre feita para o nível superior em termos de comunicar a resolução e/ou encaminhamento para consideração superiores.

A existência destes oficiais deve ser levada ao conhecimento de todas as partes e sobretudo dos beneficiários e/ou potenciais beneficiários.

Os vários aspectos de tramitação do mecanismo devem ser objecto de um processo sistemático de monitorização e avaliação e consequente actualização.

14.9 DA SUPERVISÃO/ACOMPANHAMENTO

As reclamações e seus respectivos processamentos e fechos serão compilados mensalmente e encaminhados, em formato de relatório, aos Gestores Centrais do PMUAMM. Estes também irão inteirar-se das questões que caracterizam o projecto (positivos e negativos) por intermédio das visitas de supervisão e acompanhamento que os gestores do projecto aos níveis provincial e central fazem e devem fazer regularmente.

As reclamações deverão ser catalogadas por natureza e classificadas como solucionadas ou em aberto/litígio, se de carácter colectivo ou individual, se relacionadas à protecção social em si e/ou aos seus aspectos específicos tais como ambiente, reassentamento ou aos subprojectos (obras), o tipo de activos (domésticos/comerciais), pessoas (homens/mulheres/grupos vulneráveis) afectados incluindo o grau da sua gravidade (baixa, moderada, elevada, muito elevada) e recorrência (frequente/rara).

Semestralmente o Projecto encaminhará ao BM o relatório compilado da situação do sistema abordando tanto os aspectos qualitativos quanto os quantitativos. Sempre que houver situações de impasse em torno de litígios e situações complicadas o Banco Mundial deve ser oportuna e detalhadamente informado.

14.10 DIVULGAÇÃO DO MDR

O PMUAMM através das suas instâncias de gestão/execução divulgará a todos os níveis relevantes da gestão municipal e distrital incluindo nas Comunidades a existência do sistema de reclamações através das reuniões, materiais escritos e dos média em geral estes informarão sobre este canal de comunicação entre o Projecto e as pessoas, famílias e grupos de interesse localizados na área de influência do projecto.

O PMUAMM desenvolverá um sumário do projecto especialmente para tratar do tema do sistema de reclamações.

16. MONITORIA E AVALIAÇÃO

Diferentes formas de reassentamento tendem a demorar um pouco antes que os meios de subsistência afectados voltem ao normal. A restauração e normalização dos meios de subsistência das PAP's pode ser um processo lento. Pode demorar alguns meses ou mais para se alcançar a estabilidade. Dependendo da magnitude, pode se esperar que os primeiros 6 a 12 meses de implementação de cada PAR sejam de mudanças significativas. É durante este estágio que intervenções adequadas e imediatas para corrigir quaisquer desvios serão em grande parte necessárias. Será crucial ter sistemas e procedimentos para assegurar que os objectivos finais de cada PAR sejam plena e satisfatoriamente atingidos.

Um processo participativo de monitorização e avaliação será fundamental durante a implementação do Projecto e seus Subprojectos. Este processo deve ser conduzido de forma a permitir que todas as partes interessadas e, em particular, as famílias e comunidades beneficiárias e PAPs se envolvam em todos os aspectos de planificação, monitorização e avaliação. O processo deve ser o mais simples possível para permitir que todas as partes interessadas reflectam regularmente sobre o progresso em cada etapa e identifiquem o que precisa de ser feito para garantir que as intervenções do Projecto/Subprojecto beneficiem a todos e não tenham impacto negativo sobre as vidas das pessoas directamente afectadas e de outras pessoas ao longo das áreas directamente afectadas.

A Monitoria e Avaliação (M&A) é uma parte essencial da implementação de um projecto e de PAR/PRMS para medir o desempenho real em relação ao que foi planificado de acordo com os vários indicadores seleccionados - em termos de produtos e resultados e particularmente em relação aos meios de subsistência e padrões de vida das pessoas afectadas pelo projecto/subprojecto.

A partir do PAR/PRMS se tem os parâmetros a serem monitorizados e avaliar, o que consiste em:

- Verificar se as acções propostas, pelo PAR/PRMS, estão a ser desenvolvidas como previsto. Caso se identifique distorção, deve se indicar medidas correctivas;
- Identificar dificuldades, entraves e oportunidades para implementação das acções, indicando em tempo útil, o encaminhamento para a superação das primeiras e optimização das segundas;
- Avaliar os efeitos do programa sobre a população beneficiária e afectada, considerando, para isto, os momentos antes, durante e depois do projecto tendo como referência se as PAP's são capazes de manter a sua qualidade de vida, em patamar, no mínimo, igual ao da fase de pré-projecto;
- Avaliar se Projecto alavancou melhoria na qualidade de vida;
- Se as comunidades locais continuam a apoiar o Projecto;
- Formar um banco de dados, para que esta experiência venha a servir de referência para projectos futuros e/ou intervenções futuras no âmbito do mesmo projecto.
- Os seguintes aspectos da M&A serão importantes:

1. **Indicadores de Desempenho do PAR** - A situação de base é a apurada no momento de arranque do projecto/subprojecto e estabelecida com base nos estudos socioeconómicos, derivando daí os indicadores de desempenho do PAR. Quaisquer

mudanças nos indicadores (qualitativos ou quantitativos) serão avaliadas para identificar a relação causal com o reassentamento.

2. **Processo de monitorização do desempenho interno** – Os bancos de dados ou apenas partes deles continuarão a ser usados durante a implementação para, regularmente, gerar relatórios sobre o progresso feito por cada agregado familiar/entidade afectada em termos de:
 - Situação dos activos, ocupação e condições de vida e supervisão da implementação da compensação e substituição conforme acordado com os agregados familiares afectados;
 - Monitorizar se a implementação de todos os aspectos está a progredir conforme previsto nos PAR's e/ou suas versões actualizadas;
 - Monitorizar o desembolso oportuno e suficiente de fundos;
 - Investigar e avaliar cada caso de reclamação.
3. **Monitorização Externa** - Realizada por indivíduos e/ou organizações independentes ao projecto e, de preferência, aqueles que não tiveram qualquer outro papel a desempenhar na concepção ou na implementação do projecto. Para além de avaliar os relatórios regulares produzidos durante a monitoria interna a entidade de monitorização externa será responsável pela:
 - Avaliação do impacto do projecto socioeconómico sobre as PAP's
 - Supervisão da implementação dos PAR's para atingir os objectivos e, em particular, "melhorar ou, pelo menos, manter os rendimentos e condições de vida do PAP após o reassentamento/compensação".
 - Verificar até que ponto os princípios estabelecidos no PAR/PRMS foram cumpridos, particularmente no que diz respeito à "melhoria dos padrões de vida das pessoas afectadas ou, pelo menos, a restauração dos padrões de vida em relação ao tempo anterior ao projecto".

Em suma, a monitorização e a avaliação serão contínuos e vão se concentrar sobre os objectivos médio/longo prazo dos PAR/PRMS.

17.ARRANJOS PARA O FINANCIAMENTO DO REASSENTAMENTO E ESTIMATIVAS DO ORÇAMENTO DO QPR

Este capítulo descreve os arranjos para financiar o reassentamento. O custo do reassentamento foi estimado com base nos valores atuais, considerando a probabilidade de implementação do projecto nos próximos dois anos.

O PMUAMM irá disponibilizar recursos financeiros para cobrir a gestão das salvaguardas ambientais e sociais incluindo a implementação deste QPR e dos PAR e/ou PRMS que se lhe irão seguir.

Com base na estrutura e conteúdo do Projecto e no que é conhecido sobre o ambiente social receptor os deslocamentos ao abrigo do PMUAMM deverão ser tanto físicos como económicos, totais e parciais, temporários e permanentes. O Capítulo 2 e 6 referem o quanto muito irá depender do grau até o qual medidas de “simples modernização” dos Corredores poderá contracenar com as de “alargamento” das estradas a ser objecto das intervenções.

A tabela abaixo mostra dois cenários com valores a variarem entre US\$ \$5,973,315.54 e \$14,933,288.89, para planeamento e execução do reassentamento físico e para compensar os impactos socioeconómicos das perdas estimadas seguindo as diretrizes deste QPR. A estimativa de custos baseia-se em pressupostos associado aos custos unitários do reassentamento relacionado com a expansão e reabilitação da secção da Estrada N1, que liga o Jardim a Benfica, numa extensão de 6 Km, dentro do Município da Cidade de Maputo. Tratou-se de um projecto financiado pelo Banco Mundial em que o beneficiário directo foi a ANE. Para além de haver muitas similaridades entre os ambientes sociais receptores daquele projecto e do PMUAMM as acções de reassentamento deverão seguir os mesmos padrões.

Em função das descrições e avaliações feitas no Capítulo 6 existem razões para rever estes valores em baixa considerando que (i) as secções do BRT dentro da área mais urbanizada da Cidade de Maputo deverão não ter quaisquer implicações de reassentamento; (ii) as poucas áreas com carácter mais rural, por ex. Marracuene, Albasine e outras, não deverão suscitar elevadas necessidades de reassentamento; e (iii) nas áreas urbanas dominadas por assentamentos informais e com potencial de suscitar elevadas necessidades de reassentamento recomenda-se que se adoptem as medidas previstas no Capítulo 7 sobre Corredor de Impacto.

A gestão das questões de enquadramento e atendimento dos beneficiários do projecto e suas intersecções com a gestão ambiental e social, por ex. transparência, inclusão, questões de género, da discriminação em geral incluindo VBG, gestão de reclamações, etc. devem apresentar consideráveis exigências ao projecto.

Os fundos também cobrirão os custos de contratação de profissionais/facilitadores incluindo OSC/ONG para a preparação, implementação e monitorização de várias medidas de gestão social. Todas as medidas de compensação e mitigação, incluindo o pagamento de indemnizações em dinheiro e preparação dos PAR/PRMS.

Para além do pagamento das compensações/substituições de activos consoante os requisitos do QPR estima-se que a informação/disseminação, formação/formação mobilizará uma parte considerável dos fundos. Isto será seguido pela garantia da lisura nos processos de identificação, selecção, enquadramento e atendimento dos beneficiários do projecto e por fim pela formulação, monitorização e avaliação da implementação dos PAR/PRMS para que sejam consistentemente feitos em conformidade com este documento orientador. Sob dois

cenários, i.e. o mais baixo e o mais elevado em termos de custos estão os itens a serem considerados para a implementação do QPR, bem como para a a preparação, implementação, monitorização e avaliação dos PAR/PRMS. Os dois cenários são diferenciados apenas pelas possíveis variações dos pagamentos das compensações/acções de restauração dos activos a ser potencialmente afectados. A cada cenário acresceu-se uma taxa de 15% para cuidar de “Contingências”.

Tabela 17-1: Estimativa de orçamento para a implementação do Projecto

Itens	Cenário 1 (mais baixo)	Cenário 2 (mais elevado)
	Montante Total em US\$ 1,000.00	Montante Total em US\$ 1,000.00
Implementação de QPR		
Arranque do projecto e preparação para a implementação - acções de divulgação e disseminação do projecto e seus critérios de operação	\$250,000.00	\$250,000.00
Contratação e mobilização de prestadores de serviços para o QPR	\$400,000.00	\$400,000.00
Assistência, identificação, preparação e acompanhamento dos Subprojectos e evitar/minimizar reassentamento	\$280,000.00	\$280,000.00
Assistência técnica geral (gestão/facilitação geral dos processos de reassentamento, por ex. comunicação e engajamento)	\$150,000.00	\$150,000.00
Assistência técnica específica (tratamento de assuntos técnicos específicos, por ex. valoração de activos afectados, mapeamento, gestão de bases de dados de PAPs e seus activos, etc.)	\$125,000.00	\$125,000.00
Monitorização	\$300,000.00	\$300,000.00
Inspeção	\$ 80,000.00	\$80,000.00
Revisão anual	\$ 50,000.00	\$50,000.00
Revisão trienal de auditoria	\$ 15,000.00	\$15,000.00
Formação e Capacitação		
A nível central	\$125,000.00	\$125,000.00
A nível provincial	\$ 80,000.00	\$80,000.00
A nível distrital/municipal	\$250,000.00	\$250,000.00
ONGs, CBO, Associações Comunitárias	\$170,000.00	\$170,000.00

Itens	Cenário 1 (mais baixo)	Cenário 2 (mais elevado)
	Montante Total em US\$ 1,000.00	Montante Total em US\$ 1,000.00
Elaboração e implementação de AIASs, PGASs, PARs		
Elaboração e implementação de PSR/PRMS incluindo custos de compensação/restauração dos activos afectados	\$2,919,187.43	\$10,710,468.60
Subtotal	\$5,194,187.43	\$12,985,468.60
Contigência (15%)	\$779,128.11	\$1,947,820.29
Grande Total	\$5,973,315.54	\$14,933,288.89

O custo total de implementação do QPR e dos seus instrumentos mais directos poderá variar entre **\$5,973,315.54** (cinco milhões, novecentos setenta e três mil, trezentos e quinze dólares norte-americanos e cinquenta e quatro cêntimos) e **\$14,933,288.89** (catorze milhões, novecentos e trinta e três mil, duzentos e oitenta e oito dólares norte-americanos oitenta e nove cêntimos).

18. REFERÊNCIAS

ACIS (2007) “Legal Framework for Environmental Licensing in Mozambique” Ed. 1, Beira, Mozambique.

ANE (2012) External Evaluation of the Implementation of the Resettlement Action Plan for the Rehabilitation of N1 Road between Jardim and Benfica, Maputo, Mozambique.

Araújo; M. (1999) – “Cidade de Maputo – Espaços Contrastantes: do Urbano ao Rural”, Maputo.

Araújo, M. (...) Espaço Urbano Demograficamente Multifacetado: As cidades de Maputo e da Matola

BR/GoM (Dezembro de 2015) “Decreto nº 54/2015 Regulamento sobre o Processo de Avaliação de Impacto Ambiental”, Maputo, Moçambique

BR/GoM (Setembro de 2014) “Diploma Ministerial, 156/2014, de 19 de Setembro “Directiva Técnica do Processo de Elaboração e Implementação dos Planos de Reassentamento”, Maputo, Moçambique

BR/GoM (Dezembro de 2013) Decreto 94/2013 de 31 de Dezembro – “Regulamentação da Actividade de Consultoria de Empreiteiros e Obras Cívicas”, Maputo, Moçambique

BR/GoM (Agosto 2012) “Decreto 31/2012, de 8 de Agosto, “Regulamento sobre o Processo de Reassentamento Resultante das Actividades Económicas”, Maputo, Moçambique

BR/GoM (2011) “Decreto nº 25/2011 - Regulamento do Processo de Auditoria Ambiental”, Maputo, Moçambique

BR/GoM (2006) “Decreto nº 129/2006 - Directrizes Gerais para a Elaboração de Avaliação do Impacto Ambiental”, Maputo, Moçambique

BR/GoM (2006) “Decreto nº 130/2006 - Directiva Geral para o Processo de Participação Pública”, Maputo, Moçambique.

DNGRH (2017) Elaboração do Plano Estratégico para a Utilização e Desenvolvimento da Bacia Hidrográfica do Rio Zambeze – Monografia, Volume 09 Socio-economia.

GoM. (2008a). *Legislação sobre a Terra e Regulamento da Lei de Terras*. Maputo: Imprensa Nacional de Moçambique.

GoM. (2009b). *Política e Legislação sobre o Ordenamento Território*. Maputo: MICOA.

INE. (2017) “Dados Definitivos do IV Recenseamento Geral da População e Habitação”, Maputo, Moçambique.

INE. (2016). Inquérito ao Orçamento Familiar (IOF) 2014-2015.

JICA/CMCM (2014) Comprehensive Urban Transport Master Plan for the Greater Maputo, Final Report Volume 1 Master Plan Report, Maputo, Mozambique.

MGCAS (2016) Perfil de Género de Moçambique

MICOA (2013) – Estudo sobre o Grau de Implementação dos Instrumentos de Ordenamento Territorial em Moçambique, Maputo, Moçambique.

MISAU (2020) Relatório Anual das Actividades Relacionadas ao HIV/SIDA

MISAU e INE (2015) Inquérito de Indicadores de Imunização, Malária e HIV/SIDA. Relatório Suplementar. Incorporando os Resultados de Biodindicadores de Aintiretrovirais

ONU (2015) Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável; Nova Iorque, EUA.

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

República de Moçambique (2007). "Boletim da República (BR) de 18 Julho de 2007: Lei do Ordenamento do Território". Ministério da Coordenação para a Acção Ambiental (MICOA).

República de Moçambique (2007). "Boletim da República (BR) de 30 de Maio de 2007: Política de Ordenamento do Território". Ministério da Coordenação para a Acção Ambiental (MICOA)

Serra, C. (2012). Da Problemática Ambiental a Mudanças: Rumo a um Mundo Melhor. Maputo: Escolar Editora.

The World Bank, (n.d.). *World Bank Safeguard Policies*. Retrieved May 25, 2015, from Environmental and Social Safeguard Policies.

The World Bank (2017) Environmental and Social Framework, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433.

United Nations Development Programme (2019). Human Development Report 2019. Beyond income, beyond averages, beyond today: Inequalities in human development in the 21st century.

World Bank (April 2020) "Grievance Mechanisms for Sexual Exploitation and Abuse & Sexual Harassment in World Bank-financed Projects – Interim Technical Note", 2020 International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank 1818 H Street NW, Washington, DC 20433.

ANEXOS

Anexo 1: Documentação do Processo de Participação Pública

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			
<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	OBSERVAÇÃO

<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. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Diante da questão, a equipa do consultor revisou os mapas, de modo a manter a língua portuguesa (Vide os mapas nos instrumentos ambientais e sociais do projecto)
--	--	--	---

<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. 	<ul style="list-style-type: none"> • O projecto dispõe de um PEPI que irá garantir a divulgação do projecto e impactos associados, assim como a estratégia de envolvimento de todas partes interessadas e afectadas, inclusivamente para o processo de definição das paragens. • Diante da questão, os termos foram incorporados no glossário, de modo a permitir uma melhor percepção do leitor.
---	---	--	---

<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. 	<ul style="list-style-type: none"> • Em relação as reuniões e consultas públicas, o projecto preparou um Plano de Envolvimento das Partes Interessadas, que apresenta a estratégia de participação te todas partes interessadas e Afectadas. • Como forma de tornar mais credível o processo o projecto vai apresentar relatórios periódicos a comunidade para garantir execução das propostas da comunidade, isto é, as acções acordadas entre as partes, e a comunidade será parte integrante da monitoria do projecto. • O Documento do projecto prevê que o projecto abrangam o Grande Maputo que vai de Marracuene, passando pelas Cidades de Maputo e Matola, terminando em Boane
---	---	---	--

<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>NA</p>
<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>Dos instrumentos ambientais e sociais está contemplado o Quadro de Políticas do Reassentamento, que versa sobre esta temática nas suas diferentes vertentes (física e económica), dá subsídios sobre as questões de demolições e outros</p>

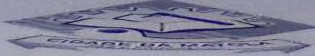
<p>Carlos Maunde (Representante do povo)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Salientou que há desajuste de actividade nas instituições do estado, cada sector ou ministério que tutela e se envolve na mobilidade urbana deve dar crédito no projecto. ● Na Zona Verde foram demolidas infraestruturas para 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 irá 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>NA</p>
---	--	--	-----------

<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>NA</p>
---	---	---	-----------

FOTOGRAFIAS



LISTA DE PRESENÇA


CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DA MATOLA
VEREACAO DE INFRAESTRUTURAS MUNICIPAIS
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES
 Lista de Presença

N	Nome	telefone	Email
01	Genalva José	847540541	
02	Cesar Macêdo	847911090	
03	Alfredo Macêdo	844730432	
04	Artur Seneca	847152280	
	Tomás A capitão	875242000	
	Eduardo Matjawa	849416274	
7	Amisse Passa	862602687	amissenata@gmail.com
8	Benjamin Duarte José	824186290	benjaminide@gmail.com
9	Jorge Lino Figueira	845562985	
10	Benjamin Matlombe	849350781	
11	Amancio Gue	816695371	amanciogue@gmail.com
12	Carla Isabel	812486498	
13	Alaude M. Nogue	816673740	alaudenogue@gmail.com
14	Carlos Maurício	841216841	CARLOSMAURICIO276@gmail.com
15	Jorge M. Yambisa	846627873	JHAYENIE@gmail.com
16	MARIO GUAMBE	8408000848	MARIOGUAMBE@gmail.com
17	Jose TITCHERA	87202211	

18	AICINDO GUAMBE	845866003	aicindo23@gmail.com
19	Edilio P. MATSENA	822672475	EDILIO.MATSENA@GMAIL.COM
20	Raimiro Lopez	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	PERGUNTA	RESPOSTAS	OBSERVAÇÃO

<p>Rosita A. Ngalungo (Comunidade, residente em Kamavota).</p>	<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. 	<p>NA</p>
<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. 	<ul style="list-style-type: none"> • A sugestão foi registada e será compartilhada para a equipa técnica para análise de tomada de decisão. 	<p>NA</p>
<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 compartilhada 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>NA</p>

<p>Pedro Langa (Comunidade, residente em Lulane).</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. 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Formação e Capacitação prevê formação dos operados dos transportes públicos, incluindo cobradores.
<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>O projecto contempla um plano de formações para todas partes interessadas e Afectadas em matérias diversas que podem ser úteis em outras vertentes e contribuir para o desenvolvimento humano.</p> <p>Ex. Formações em saúde e segurança rodoviária e ocupacional, serão úteis mesmo fora do projecto em causa.</p>

<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 possuem 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 irá 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 específicas 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. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Programa de Formação e Capacitação (Idem). ● Procedimento de Gestão de Mão-de-Obra dá as directrizes sobre critério, condições e exigências da Mão-de-Obra, e um dos critérios é de imparcialidade na elegibilidade, entre outros.
---	---	--	---

FOTOGRAFIAS



LISTA DE PRESENÇA

LISTA DOT	DISTRITO	MUNICÍPIO	CONTATO
1. Eduardo Nuchauz	Kamavota		844275296
2. Gue Veronima	Kamavota		840785650
3. Odete Massungue	Kamavota		847151107
4. Ivo Male	Kamavota		842616670
5. Pedro Lange	KA MAVOTA		848467187
6. Angelica Lázaro	KAVOTA		842842413
7. Miguel Afonso Malucari	Kamavota		845370551
8. José Ngubé	Komovoti		848831503
9. Zaine Anobri	KA MAVOTA		847769236
10. Paulo	KAMAVOTA		840195494
11. SALVADOR DANIEL	KAMAVOTA		844440627
12. ANTONIO CIBRILOSO	CENTRAL 3		840525667
13. Xavier Machado	D. Nº 4		848115130
14. José Manhica	Kamavota		847991181
15. Antão João Basso	Kamavota		847310951
16. Cecília Juvate Billa	Kamavota		847510377
17. Elvira de Almeida	Kamavota		873154200
18. Albino Louro	Camavota		84-9009202
19. Zetijer Joze Sagude	Kampumma		842932408
20. Arcília Ammondo	Kamico		848103517
21. Lucinda Natziro	Kamavota		845039935
22. Matilde Luis Zizise	Kampumma		847533648
23. José Manoel Malucari	Kamavota		853150588

Nome	Distrito	contacto
Jose das Castro Vota		8647410002
Jose Raimundo	KAMAVOTA	847772648
João L.M. Marcelino	Kampfun	847010479
Olga Feliciano	Kamavota	842117925
Maná H. Conceição Diniz	Kamavota	827236650
ARVALDO HELE	KAMAVOTA	844033640
Americo M. Lopes	Kamavota	847196661
Eduardo G. L. G.	Kiafunso	84048817
Alfredo M. L. G.	Kamavota	838591900
CONSTANÇO F. L. G.	KAMAVOTA	847655326
Ana Jussab	Kampfuno	845001479
SILVIA ZARUCU	PARA C. B.	842400300
Elena F. Sigauque	Hulene B.	848094858
Alberto Hevenandino	Kafumo	842571480
Paulino Mondlane	Kavota	820593627
Caria de Fatima	Kamavota	842381575
João M. M. M.	Kamavota	849394757
Rosita A. N. M.	KAMAVOTA	844479027
Deolinda Bandze	Kamavota	849473946

Nome	Distrito	contacto
Olga Eusebio Oliveira	Kamavota	842656384
Henrieta Vicente	Kamavota	848581018
João Alfredo M. M.		846846694
Momade Valente	Kamavota	847855619
Manoel C. G.	DSP - Hulene A	844955680
ARMANDO J. F. G.	GUANA	844807360
Wenceslau C. T. G.		847595662
Lucila Spornio	KAPULO DTC	847153370
João Alcino I. M.	Kamavota	844146619
Amirans Amade	Kamavota	840108187
FELIX FRANCISEL	MAHWANA	8425547
Isabel MATSINHE	KAMAVOTA	840519662
Adilino Felisberto	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	OBSERVAÇÃO

<p>Evaristo Ribeiro (Presidente da ASTROSM).</p>	<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>NA</p>
<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>NA</p>

<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>O projecto dispõe de MDR que será usado como base para as reclamações associadas ao projecto.</p>
<p>Ernesto Chauque (ASTROSM).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Qual será o tratamento das chapas de pequeno porte dentro do projecto? 	<ul style="list-style-type: none"> ● Este tipo de transporte será alocado para os alimentadores. 	

<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>NA</p>
<p>Isaías 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 especificas para atendimentos dos grupos vulneráveis, portadores de deficiência em todo processo do sistema de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • PEPI apresenta a estratégia de envolvimento e participação das PIAs pelo projecto, em função das suas especificidades e condicionalismos, ou seja, inclui também os grupos vulneráveis.

<p>Jorge Chirindza (Representante da população (membro do Conselho consultivo))</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quais são os mecanismos de protecção 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 protecção das infraestruturas do projecto. 	<p>NA</p>
<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 protecção das infraestruturas do projecto. 	<p>Procedimento de Udo de Segurança Privada</p>

<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>NA</p>
<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

Início: 10:35

1. Província: Maputo
 2. Município: Marracuene
 3. Distrito/Localidade: Marracuene Data: 11/12 /2021

LISTA DE PARTICIPANTES

NO	NOME	INSTITUIÇÕES	CONTACTO
1.	Vicente A. Soares	SAPT-Marracuene	842789270
2.	Arnold F. Bechtel	SAPD - Marracuene	846863830
3.	Manuel Antunes	M.F. Maputo	848253339
4.	David Bezo	C. consultiva	853225516
5.	Corvelis Alison	ACLLIN	842236612
6.	Inês Cunha	ACLLIN	848386020
7.	Esdras Paulo	ACLLIN	847409627
8.	Tomás Chizua	UEAM	847811547
9.	Augusto Madihana	Lao. SEDE	842496130
10.	Stasunha	COPTRAMAR	848816683
11.	José Sené Quizora	ACLLIN	847095261
12.	Margarida Inocência	C. consultiva	84884458



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: 11/12 /2021

LISTA DE PARTICIPANTES

NO	NOME	INSTITUIÇÕES	CONTACTO
1.	DANIEL CHIZUA	ACLLIN	846853572
2.	David Bezo	Membria do CDD	847605298
3.	Isabel José	Art. de Trabalho 2.ª	823926610
4.	Eng.º Chizua	ASTROSIN	84122320
5.	Bobaloes Mungo	COPTRAMAR	840699021
6.	João Bernardo	Conselho Consultivo	848544524
7.	Jorge Chizua	Conselho Consultivo	84771701
8.	José Sené Quizora	COPTRAMAR	846201018
9.	Evandro Ribeiro	ASSOTRAMO	846021219
10.	André Amorim	ARON	817148719
11.	FELIX MALUANA	-	812554711
12.	Stalacio Benito	T.E	84644605

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, 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	OBSERVAÇÃO
Abiner Arone (Covane Líder comunitário do B1)	<ul style="list-style-type: none"> ● Agradeceu a iniciativa do projecto de mobilidade rápida na metrópole de Maputo 	<ul style="list-style-type: none"> ● Simplesmente foi explicado os objetivos do projecto e recomendado ao vereador dos transportes a encontrar 	NA

	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	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. 	NA	NA
<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. 	NA

<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>NA</p>
<p>Ângelo 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • Quadro da Política de Reassentamento (QPR) foi elaborada para apresentar os termos e condições que vão discutir esse tipo de situação
<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 	<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>NA</p>

	<p>de Nssevene há muita gente e não há chapas que vão para la as pessoas devem caminhas várias horas para apanhar transporte público.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 		
<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 alaistradas, 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>NA</p>
<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 	<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 	<p>NA</p>

	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acrescentou que na zona de João Mateus a partir das 19h há subfacturação dos preços. 	<p>levadas a equipa técnica para avaliar a viabilidade.</p>	
<p>Moriz 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • Quadro da Política de Reassentamento (QPR). • Plano de Engajamento das Partes Interessadas (PEPI). • Foram elaborados dedicadamente para responderem questões dessa natureza ligadas ao reassentamento, perda de activos e acessos, entre outros. • Assim como o Quadro de gestão ambiental e social, dedica-se aos riscos, impactos e medidas de mitigação ambiental e social.
<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: B.09.00 Data: 29.1.12 2021

LISTA DE PARTICIPANTES

NO	NOME	INSTITUIÇÕES	CONTACTO
1	TOMÁS GONÇALVES	ASSAPABO	87227241
2	Antonio Infranciano	ASSAPABO	846693765
3	JOÃO GAMBANE	EMTPB	848702204
4	MARCIA BUIDA	So da. AMM	843606909
5	Maria Sibinde	M. da S. M. M.	849104239
6	Deolinda Azeite	M. B. B. B. M. O. M. P.	842579325
7	João Paulo Santos	OJM	844208750
8	JOSE MACIELO	So Tra Bo	845832902
9	João Bernardino	Município	847527830
10	Carvalho João	So Tra Bo	847054537
11	Carvalho João	F.M.T.R - Fiscal	840513629
12	Zacarias Eugénio Madueira	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.

Anexo 2: Formulários de triagem de subprojectos/avaliação ambiental e social preliminares

N.º de ordem:	Data de preenchimento
---------------------	-----------------------

Este formulário de AASP é concebido para ajudar na avaliação ambiental e social preliminar do projecto a serem executados no campo nos locais de incidência do projecto.

Localização do projecto:

Líderes de projecto:.....

Parte A: Breve descrição do projecto

Parte B: Identificação dos impactos ambientais e sociais

Preocupações ambientais e sociais	Sim	Não	Observações
Recursos do sector			
Será que o Projecto requer grandes volumes de materiais de construção a partir dos recursos naturais locais (areia, pedra, laterite, água, madeira, etc.)?			
Requer grande limpeza ou expropriação de áreas de terras?			
Biodiversidade			
Terá o Projecto impacto sobre espécies endémicas, raras, vulneráveis (i.e. espécies na Lista Vermelha da IUCN) e ou, recursos e componentes culturais físicos, ecológicos, económicos importantes			
Será que existem áreas de sensibilidade ambiental ou ecológica que podem ser adversamente afetadas pelo Projecto? Por exemplo, florestas, zonas húmidas (lagos, rios, planícies de inundação sazonal), etc.			
As áreas protegidas			
Terá a área do Projecto (ou suas componentes) impacto sobre áreas protegidas? (parques nacionais, reservas nacionais, florestas protegidas, Património Mundial, etc.)			
Se o Projecto está fora das áreas protegidas, mas a uma curta distância de áreas protegidas, será que poderá afetar negativamente a ecologia dentro da área protegida? (por exemplo, interferência com o voo dos pássaros, a migração de mamíferos)			
Geologia e Solos			
Do Ponto de vista geológico ou do solo, será que existem áreas instáveis (erosão, deslizamento de terra, queda)?			
Será que existem áreas de risco de salinização do solo?			

Paisagem/estética		
Será que o projecto tem qualquer efeito adverso sobre o valor estético da paisagem?		
Sítios históricos, arqueológicos ou culturais		
Terá o projecto o potencial de mudar um ou vários locais, arqueológicos, culturais históricos, ou exigir escavações?		
Perda de bens e outros		
Será que o projecto provoca a perda temporária ou permanente de habitat natural ou crítico, culturas, terras agrícolas, pastagens, árvores de fruta, casas e infraestrutura doméstica?		
Poluição		
Será que o projecto é suscetível de causar altos níveis de ruído?		
Tem o projecto o potencial de gerar uma quantidade significativa de resíduos sólidos e líquidos? (ou seja, resíduos de óleos, efluentes com elevado DBO, metais pesados, outros produtos químicos tóxicos, pesticidas, fertilizantes, poluição, etc.)		
Se "sim" será que o promotor do projecto preparou um plano para a recolha e eliminação ou gestão de resíduos?		
Será que existe Capacidade e Equipamentos para a Gestão Ambiental e Social?		
Será que existe algum risco de o projecto poder afetar a qualidade das águas superficiais, subterrâneas e fontes de água potável?		
Terá o projecto qualquer potencial de afetar a atmosfera e causar a poluição do ar (poeira, PM 10, vários gases como NOx, SO2, etc.) ?		
Estilo de vida		
Será que o projecto tem algum potencial de causar alterações no estilo de vida da população local?		
Será que o projecto tem algum potencial de levar à acentuação das desigualdades sociais?		
Terá o projecto o potencial de levar a usos incompatíveis de recursos ou a conflitos sociais entre diferentes usuários ou haverá o risco de as comunidades locais poderem perder o acesso às suas terras ou perder os direitos de uso das suas terras?		

Saúde e Segurança			
Terá o projecto o potencial de levar a riscos de acidente para os trabalhadores e comunidades?			
Terá o projecto o potencial de causar riscos à saúde dos trabalhadores e das comunidades? (ou seja, HIV/SIDA)			
Terá o projecto o potencial de levar a um aumento de vetores de doenças na população? Malária, doenças intestinais e urinárias bilharzioses e outras			
Renda local			
Será que o projecto cria empregos temporários ou permanentes?			
Será que o projecto promove o aumento da produção agrícola e/ou cria outras actividades geradoras de renda?			
Questões de género			
Será que o projecto promove a integração das mulheres e outros grupos vulneráveis e proporcionar-lhes o acesso a recursos como a agricultura irrigada, mercados, etc.?			
Será que o projecto tem em conta as preocupações das mulheres e incentiva a sua participação na tomada de decisões?			

Consulta Pública e Participação

Será que foi realizada alguma consulta e participação públicas?

Sim ___ Não ___

Se “Sim”, descrever sucintamente as medidas tomadas para esse efeito.

Parte C: Mitigação

- Para todos os “sim” dados descrever sucintamente as medidas tomadas para esse efeito.

Parte D: classificação dos projectos e do trabalho ambiental e social

- Nenhum trabalho ambiental e social necessário
- PGAS Independente

AIAS com um Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS)

- PGAS do Empreiteiro

Projecto classificado como sendo de categoria:

--	--	--

A

B

C

Ficha de Informação Ambiental Preliminar (FIAP)³⁸

Ficha de Informação Ambiental Preliminar

1. Nome da actividade:

Tipo de actividade

- a) Turística Industrial Agro-Pecuária Energética Serviços Outra

(especifique)

- Nova Reabilitação Expansão Outro

(especifique)

2. Identificação do(s) proponente(s):

³⁸ Anexo VI do DM 54/2015.

Endereço/contacto

Av. /Rua:

Telefone Fixo: _____; Fax: _____ Celular: _____/_____/_____ E-Mail _____

3. Localização da actividade

5. 1. Localização Administrativa

Bairro: _____ Vila ___ Cidade _____ Localidade ___ Distrito_ Província _____

Coordenadas geográficas:

1. _____, 2. _____

1. _____, 4. _____

5. 2. Meio de inserção:

Urbano Rural Periurbano

6. Enquadramento no Instrumento de Ordenamento Territorial

a) Espaço habitacional Industrial Serviços Outro (especifique)

7. Descrição da actividade:

7. 1. Infra-estruturas da actividade, suas dimensões e capacidade instalada (juntar sempre que possível as peças

desenhadas e descritas da actividade.

7. 2. Actividades Associadas:

7. 3. Breve descrição da tecnologia de construção e de operação:

7. 4. Actividades principais e complementares:

7. 5. Tipo, origem e quantidade da mão-de-obra

7. 6. Tipo, origem e quantidade de matéria-prima e sua proveniência:

7. 7. Produtos químicos citados cientificamente a serem usados: (caso a lista seja longa dever-se-á produzir-se em anexo):

7. 8. Tipo, origem e quantidade de consumo de água e energia:

7. 9. Origem e quantidade de combustíveis e lubrificantes a serem usados:

10. Outros recursos necessários:

7. Posse de terra (situação legal sobre a aquisição do espaço físico):

Alternativas de localização da actividade: (motivo da escolha do local de implantação da actividade e indicando pelo menos dois locais alternativos).

Breve informação sobre a situação ambiental de referência local e regional:

10. 1. Características físicas do local de implantação da actividade:

Planície Planalto Vale Montanha

10. 2. Ecossistemas predominantes:

Fluvial Lacustre Marinho Terrestre

10. 3. Zona de localização:

Costeira Interior Ilha

10. 4. Tipo de vegetação predominante:

Floresta Savana Outros

(especifique) __

10. 5. Uso do solo de acordo com o plano de estrutura ou outra política vigente:

Agro-pecuário Habitacional Industrial Protecção

Outro (especifique):

6 Infra-estruturas principais existentes ao redor da área da actividade:

Informação complementar através de mapas

- Mapa de localização (a escala conveniente)
- Mapa de enquadramento da actividade na zona de localização (a escala conveniente)
- Outra informação que julgar relevante.

10. Valor total de investimento:

Anexo 3: Formulário de apresentação de reclamações

FORMULÁRIO DE APRESENTAÇÃO DE RECLAMAÇÕES

Este formulário de ser preenchido e depois de concluído, o mesmo pode ser impresso e assinado, ou enviar uma foto da sua assinatura (instruções fornecidas abaixo) e enviar por e-mail o formulário preenchido.

1. Informações do reclamante *(Estas informações devem ser fornecidas. A identidade dos reclamantes será confidencial se eles o solicitarem. Reclamações anónimas não serão aceites.)*

Nomes e títulos:

Por favor, marque o que se aplica ao seu caso)

Posições/Organizações *(se houver)*

Endereços:

Números de contato:

Endereços de e-mail:

Por favor, indique como prefere ser contactado (e-mail, celular, etc.):

Será que solicita que a sua identidade seja mantida em sigilo? *Marque Sim ou Não abaixo*

sim **Não**

2. Informações sobre o representante autorizado *(se houver)*. *(Caso os Representantes Autorizados não sejam os próprios reclamantes, os seus nomes serão divulgados conforme necessário, a fim de garantir a transparência).*

Nomes e Títulos:

Posições/Organizações *(se houver)*:

Endereços:

Números de contacto:

Endereços de e-mail:

3. Informação do Projecto

Nome do projecto (e número do projecto, caso esse seja conhecido) Projecto (PMUAMM)

Localização do projecto (Província, Cidade, Vila, Povoação, Aldeia, Bairro, etc.):

4. A Reclamação

1. Que é o dano que acredita que o projecto financiado pelo Banco Mundial lhe causou ou provavelmente lhe causará?

Inserir texto

Porquê é que acredita que o alegado dano resulta directamente do projecto financiado pelo Banco Mundial?

Inserir texto

Por favor inclua qualquer outra informação que considere relevante.

Inserir texto

Esforços anteriores para resolver a queixa

1 Será que apresentou a sua queixa com base no mecanismo de reclamações do projecto ou com base no mecanismo de reclamações da agência implementadora do projecto?

Sim Se SIM, por favor, forneça o seguinte:

Quando, como e com quem é que as questões foram levantadas.

Inserir texto

2 Por favor, descreva qualquer resposta recebida e/ou quaisquer acções tomadas com base no mecanismo de reclamações ao nível do projecto. Por favor, explique também porquê é que a resposta ou as acções tomadas não são satisfatórias.

Inserir texto

Não Se NÃO, porque não?

Inserir texto

Como é que deseja ver a reclamação resolvida?

Inserir texto

Será que tem outros assuntos ou factos (incluindo documentos de apoio) que gostaria de partilhar?

Inserir texto

Assinatura do Reclamante (se for um Representante Autorizado que estiver a enviar a reclamação e tiver uma carta separada fornecendo autorização que foi assinada pelo Reclamante, o Reclamante não terá que assinar abaixo): *Pode imprimir o formulário e assiná-lo. Alternativamente, pode adicionar uma foto da sua assinatura, se preferir.*

Nome da pessoa que preencheu este formulário, se for diferente do Reclamante e/ou Representante Autorizado:

Inserir texto

Por favor, envie a reclamação para:

As reclamações podem ser enviadas por correio, fax, e-mail ou entrega em mãos à sede do Banco Mundial ou a qualquer escritório do Banco Mundial (por ex. Maputo).

Anexo 4: Formulário da confirmação da resolução de reclamações

Parte 1 - Informações Gerais	
Data do formulário de resolução de reclamações submetido à Equipa do Projecto	
Nome completo do reclamante	
Área / comunidade	
Província / Distrito / Município	
Gestor de projectos na área	
Parte 2 - Detalhes da queixa	
Por favor, especifique a data em que o problema ou preocupação surgiu	
Por favor, forneça detalhes da reclamação / problema / preocupação que procura resolver	
(Por favor, anexe mais informações a este formulário, se necessário)	
Parte 3 - Tentativas informais de resolução (por completar pelo reclamante)	
Eu tentei resolver essa queixa informalmente (Detalhes de tentativas informais de resolução)	
Eu não tentei resolver essa queixa informalmente (Razões para não tentar buscar uma solução informal)	
(Por favor, anexe mais informações a este formulário, se necessário)	
Parte 4 - Solução solicitada (reclamante para completar)	
(Please attach more information to this form if required)(Por favor, anexe mais informações a este formulário, se necessário)	
Parte 5 - Resultado da resolução de reclamações	
Etapa 1 - Conciliação	
Detalhes da resolução proposta	
Será que o queixoso concordou com a proposta de resolução?	
Sim	
Não	
Parte 6 - PSUD (por exemplo, ESAS ou outros gestores do projeto para concluir)	
Conservado em arquivo confidencial por	
Data	

Anexo 5: Protocolo de doação voluntária de terra

Protocolo de Doação de Terra

O processo incluirá o seguinte:

Informação oficial e avaliação inicial: determinar a adequação da DVT nas circunstâncias do projecto. As actividades que exigirão DVT como resultado do processo de triagem e do estudo da terra, especificamente o pessoal de gestão do subprojecto relacionado com o Relatório Voluntário de Contribuição Terrestre informará ao chefe da aldeia/bairro e os moradores ou proprietários de terras através de notificação oficial sobre onde serão implementadas as actividades que exigirão DVT. Deve-se registar e documentar as razões pelas quais a doação de terras é apropriada para o subprojecto. O Chefe da Comité de Reassentamento ou outra entidade relevante tomará em consideração os seguintes detalhes para essa documentação

- para quem é que a terra será usada;
- quanta terra é que o projecto exigirá tanto de forma permanente quanto temporária;
- quanta terra será doada;
- quais são as alternativas que existem à doação (por exemplo, direito de uso, direito de passagem);
- os termos da doação;
- as identidades das partes que pretendem doar;
- beneficiário/s da doação; e
- quaisquer detalhes relevantes acerca do motivo que faz com que a doação seja apropriada.

Elaboração de mapa de levantamento de terras e cronograma de aquisição de terras

Depois de recolher as informações relacionadas com a terra e os activos que serão afectados pela implementação do subprojecto, o funcionário/oficial responsável, com a assistência das pessoas relacionadas, preparará um mapa de levantamento de terras e um cronograma de aquisição de terras. O mapa do levantamento de terras deve mostrar cada parcela de terra que será afectada, e cada parcela de terra deve receber um código (uma letra ou um número).

Verificação de doações voluntárias: as seguintes condições serão confirmadas pelo Comité, incluindo o chefe da aldeia/bairro.

Confirmação de que as pessoas afectadas concordam em doar terras ou activos, com base numa reunião presencial;

Ninguém perderá mais do que 10% do total de activos produtivos;

A posse total da terra da pessoa afectada deve ser de 200 m² ou mais; e

Nenhuma realocação física será necessária.

Consulta Inicial à Aldeia/Bairro: sob a liderança do chefe da aldeia/bairro, será lançado um processo de consulta para convidar diferentes partes interessadas, incluindo proprietários de terra, para discutir e ratificar a adequação da base voluntária de doação de terras.

Transferir e formalizar a terra: o processo de doação de terras inclui procedimentos muito claros que explicam o processo que deve ser seguido para transferir a terra e formas adequadas de formalizar a respectiva transferência. O processo inclui a consideração dos requisitos legais e administrativos com base no quadro legal de Moçambique constante neste QPR e respectivo QGAS e outras fontes relevantes. O processo descreverá um processo de tomada de decisão claro e transparente.

Processo de verificação (pesquisas) para identificar a propriedade e uso da terra: o Líder Comunitário e o Assistente Técnico assegurarão que o estudo da terra inclua pesquisas específicas para entender o tipo de direito à terra que existe na área do subprojecto, e para identificar quaisquer questões particulares relacionadas com a propriedade e uso da terra. As pesquisas específicas devem ser conduzidas em cada parcela de terra proposta para doação para identificar:

- a) O proprietário ou proprietários da terra;
- b) Os usuários da terra, ou quaisquer partes que ocupam a terra (seja fisicamente ou através da propriedade de um activo ou de meios de subsistência ou actividades comerciais na terra);
- c) Quaisquer reivindicações concorrentes de propriedade ou uso;
- d) Estruturas e activos sobre a terra; e
- e) Qualquer ônus sobre a terra.

Será importante:

identificar o direito que está a ser transferido (um direito de propriedade, de uso, de passagem, etc.); e verificar se o cessionário realmente tem o direito que pretende ter.

Em muitas circunstâncias, onde não tenha havido cuidadosa diligência, pode surgir um conflito significativo num estágio posterior, quando qualquer uma das outras partes alegar deter o mesmo direito ou um direito concorrente. Em algumas circunstâncias - mas não todas - o cessionário terá provas documentais de tal direito. Onde não existe tal evidência, a devida diligência pode estabelecer direitos por intermédio de consultas com pessoas da comunidade local e vizinhos.

Consultas públicas e divulgação: a decisão de doar deve ser tomada com base numa compreensão completa dos subprojectos e das consequências de concordar em doar a terra. Assim, as partes que serão afectadas pela doação (os proprietários e usuários da terra) devem receber informações precisas e acessíveis sobre o uso da terra, por quanto tempo e o impacto que a doação terá sobre a terra e suas famílias. É importante que uma notificação prévia por escrito indicando a localização e a quantidade de terrenos solicitados seja fornecida e que o uso pretendido para o subprojecto seja revelado (publicitado).

Quando a intenção for a de privar as partes afectadas pela doação da terra permanentemente, ou por um período significativo de tempo, isso deve ficar claro. Deve-se notar que em muitas comunidades o conceito de alienação da terra é incomum e difícil de entender, e é preciso tomar cuidado para assegurar que as implicações disso sejam totalmente compreendidas. Também é importante decidir quem mais deve ser consultado sobre a doação proposta; por exemplo, cônjuges e filhos mais velhos.

Deve haver um acordo claro sobre qual parte pagará os custos associados à terra doada. Isso pode incluir custos de medição, documentação e taxas notariais, impostos de transferência, taxas de registo. Também deve incluir os custos de remedição / recanalização do terreno restante do beneficiário e qualquer nova documentação relacionada a ele.

Estabelecimento do consentimento informado: o Líder Comunitário, em coordenação com a equipa de gestão do subprojecto, verifica a autenticidade do consentimento informado ou o poder de escolha das pessoas que doaram terra ou um activo. Em particular, o seguinte será verificado e documentado no relatório de doação voluntária:

Para quê é que a terra será usada, por quem e por quanto tempo;

Quem são as pessoas/entidades privadas da propriedade ou direito de usar a terra, e o que isto realmente significa;

Será que eles têm o direito de se recusar a doar a terra;

Se existem alternativas para usar esta terra;

O que é que os doadores precisarão fazer para doar a terra (por exemplo, preparar documentos, obter consentimentos do cônjuge, pagar impostos);

O efeito da doação sobre a família e o que eles podem fazer se os doadores (ou a família ou herdeiros) quiserem a terra de volta; e

Todas as condições previstas acima.

O direito de recusar deve ser um direito legítimo, incondicional e o potencial doador deve ser capaz de exercê-lo na comunidade local e no contexto político. Por essa razão, é importante ter certeza de que a decisão de doar é realizada sem coerção, manipulação ou qualquer forma de pressão por parte das autoridades públicas ou tradicionais. Para terras colectivas ou comunais, a doação deve ser baseada no consentimento informado de todos os indivíduos que usam ou ocupam a terra.

Documentação correcta: durante o processo de DVT para investimentos em subprojectos, é importante distinguir entre: (a) o acordo para doar a terra; e (b) o documento que materializa e evidencia da transferência legal da terra. Embora seja importante ter evidência de uma intenção e concordância em doar a terra, é igualmente importante garantir, quando necessário e apropriado, que a terra seja legalmente transferida. Apesar de o processo relativo à transferência legal da terra ser geralmente complicado e demorado, o mesmo deve ser tratado. (Em circunstâncias específicas, por exemplo, quando a terra está a ser transferida para a comunidade, pode não ser necessário transferir legalmente a terra. No entanto, a experiência indica que a falta de transferência formal pode criar uma incerteza significativa no futuro, o que impacta a sustentabilidade das infra-estruturas e serviços, e pode ter um efeito negativo nas relações com a comunidade.]

O Líder Comunitário e a gestão do subprojecto devem:

Identificar a documentação apropriada, incluindo o acordo para efectuar a transferência e qualquer documentação legal que possa ser necessária;

Garantir que o acordo:

- refere-se à consulta realizada;
- estabelece os termos da transferência;
- confirma que a decisão de transferência foi feita livremente e não foi sujeita a coerção, manipulação ou qualquer forma de pressão;
- anexa um mapa preciso da terra a ser transferida (limites, coordenadas);
- estabelece quem pagará os custos da transferência (por exemplo, taxas notariais, impostos, emissões de títulos) e documentará os direitos residuais à terra;
- Assegurar que todas as partes relevantes assinem os documentos, incluindo a obtenção do consentimento dos cônjuges e das crianças acima de certa idade;
- Garantir que a transferência e o título sejam registados ou reconhecidos; e
- Assegure-se de que a terra remanescente após a terra doada seja extirpada correctamente, registada ou reconhecida

Também é importante manter um registo do processo que foi seguido. Esses documentos podem incluir o seguinte:

a) A notificação indicando a localização e a quantidade de terras solicitadas e o uso pretendido para o projecto, com um registo de quando e onde isso foi tornado público;

- b) Registos das consultas realizadas e o que foi discutido;
- c) Uma cópia da devida diligência realizada;
- d) Cópias de cada uma das declarações formais de doação, estabelecendo o consentimento informado conforme descrito acima e assinado por cada proprietário ou usuário envolvido;
- e) Cópias de todos os documentos, registos ou reconhecimentos que comprovem a transferência legal da terra; e
- f) Um mapa mostrando cada parcela de terra. A Unidade de Gestão/Implementação do Projecto deve manter um registo com documentação para cada parcela de terra doada. Essa documentação deve estar disponível para revisão do Banco Mundial e para revisão em relação a quaisquer reclamações que possam surgir.

Arranjos de resolução de reclamações: o subprojecto especifica os meios pelos quais os doadores (e, potencialmente, pessoas cujo uso ou ocupação não foi reconhecido na transferência de terras) podem levantar reclamações e medidas para garantir a consideração e a resposta oportuna às reclamações levantadas. O processo de reclamação inclui a participação de revisores não directamente afiliados à agência implementadora do projecto. O processo de reclamação não impõe nenhum custo para aqueles que levantam as reclamações, e a participação no processo de reclamação não impede a busca de recursos legais vigentes no país.

Anexo 6: Formulário de doação voluntária de terra

Este formulário ou um documento equivalente deve ser usado para registar o consentimento dos proprietários de terras que oferecem terras privadas para uma actividade da comunidade ou na comunidade que seja aceite por esta. O essencial da doação voluntária é que os doadores tenham sido consultados e informados para consentir livremente antes da doação, não sejam pressionados ou coagidos, que a doação não afectará uma proporção significativa (mais de 10%) dos seus activos produtivos e que eles tenham o direito de recusar e apresentar uma reclamação se tiverem uma queixa sobre o processo.

Formulário de Consentimento para a Doação Voluntária

Eu/Nós: _____ chefe do agregado familiar masculino/feminino _____
e/ou pessoa (s) que exerçam os direitos consuetudinários/formais sobre a terra descritos como (descrição legal, coordenadas GPS se disponível) na Aldeia /Bairro _____ Nome da Associação _____ Distrito/Município _____ Província _____
_____ declaro/(mos) por este meio que eu/nós/o grupo somos os donos/usuários da terra _____ requerida _____ para _____ (descrição):
_____ Eu/nós
estamos voluntariamente a doar a terra e/ou activos sobre a terra (área do terreno, tipo de activos/árvores/plantações, etc.) _____
_____ com a
finalidade _____ de: _____ (especificar _____ a _____ actividade)

Concordo/amos com esse objectivo a partir de (data) _____, desde que o objectivo seja cumprido ou até (especificar a data final, normalmente a expectativa de vida da instalação) _____
Eu/nós fazemos esta doação de Meu/Nosso próprio livre arbítrio. Eu/Nós renunciámos ao Meu/Nosso direito à indemnização de qualquer espécie pela duração especificada da actividade. Declaro/mos que fomos consultados e informados de forma plena e gratuita sobre a actividade antes do acordo, não fomos submetidos a nenhuma forma de coerção, entendemos que temos o direito de recusar e buscar reparação por qualquer queixa concernente a esta transacção.

Assinado: Chefe do agregado familiar masculino/feminino _____ Autoridade/Chefe Local _____ Representante da agência governamental em questão _____

Anexo 7: Avaliação de Risco e Plano de Acção sobre Violência Baseada no Género

ABREVIATURAS

SIGLA	SIGNIFICADO
CAI	Centro de Atendimento Integrado
CEDAW	Convenção para a Eliminação de todas as Formas de Violência Contra a Mulher
CGRN	Comité de Gestão de Recursos Naturais
CECAGE	Centro de Estudos de Género
Covid-19- Corona	Corona Virus Disease/ Doença do Coronavírus
FNUAP	Fundo das Nações Unidas para a População
GALS	Sistema de Aprendizagem e Acção de Género
MDR	Mecanismo de Diálogo e Reclamação
MGCAS	Ministério do Género, Criança e Acção Social
MULEIDE	Associação Mulher, Lei e Desenvolvimento
ONU Mulheres	Entidade Das Nações Unidas para a Igualdade de Género e Empoderamento das Mulheres
ONG	Organização Não-Governamental
OSC	Organização da Sociedade Civil
SDSMAS	Serviços Distritais de Saúde, Mulher e Acção Social
VBG/EAS/AS	Violência Baseada no Género, Exploração Sexual e Abuso, Assédio Sexual

1. INTRODUÇÃO

O presente anexo do Quadro da Política de Reassentamento apresenta a Avaliação de Riscos de Violência Baseada no Género (VBG), nas áreas do Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo. O projecto irá abranger as seguintes áreas geográficas: Municípios de Maputo, Matola e Boane, e Distrito de Marracuene. Objectivos gerais e específicos

- Identificar riscos preexistentes de VBG e aqueles que podem ser exacerbados ou que possam surgir com as actividades do projecto;
- Realizar o mapeamento de prestadores de serviços de VBG nas áreas circundantes do projecto que possam ser usados pelos beneficiários;
- Identificar medidas de mitigação para reduzir o risco de VBG;
- Desenvolver um Plano de Acção para mitigar esses mesmos riscos.

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 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.

2. VIOLÊNCIA BASEADA NO GÉNERO (VBG)

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 género dessa pessoa ou violência que afecta pessoas de um determinado género de forma desproporcional”. A violência baseada no género é cada vez mais usada para definir actos de violência enraizada em alguma forma de "ideologia patriarcal" com o objectivo de manter o poder social dos homens (Conselho da Europa, 2007).

Os termos violência contra mulheres e violência baseada no género, são frequentemente usados de forma intercambiável quer na literatura quer pelos defensores dos direitos das mulheres, contudo a VBG enaltece a dimensão de género, 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 género. O termo VBG providencia uma oportunidade para examinar e perceber o fenómeno da violência contra a mulher deixando de olhar para a mulher como vítima, mas sim focalizando no género e relações de poder entre o homem e a mulher criadas e mantidas por estereótipos de género (UNFEM 2001). Neste contexto as mulheres podem ser vítimas de VBG perpetrada por outras mulheres na tentativa de exercer o poder patriarcal e significa ainda que homens e rapazes podem também ser vítimas de VBG, com especial atenção à violência sexual, como

nos casos em que estes são considerados como estando “fora do padrão” tradicional dos papéis de género. No entanto é importante ter em conta que a grande maioria das vítimas de VBG são as mulheres.

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 violência baseada no género é cada vez mais usada para definir actos de violência enraizada em alguma forma de "ideologia patriarcal" com o objectivo de manter o poder social dos homens (Conselho da Europa, 2007).

2.1 CARACTERIZAÇÃO DA VBG/EAS/AS

A violência baseada no género é um obstáculo à concretização dos objectivos da promoção da igualdade de género e autonomia das mulheres, impede o desenvolvimento de uma sociedade harmoniosa, dificulta e anula o gozo dos direitos humanos e liberdades fundamentais. A violência contra mulher está associada aos estereótipos ainda prevalentes na sociedade, as assimetrias de poder, de cultura do patriarcado que condicionam atitudes e identidades de masculinidade e feminidade que conduzem a perpétua desigualdade entre homens e mulheres, como resultado de processos de socialização de mulheres e homens. Esta situação exige uma profunda mudança de atitudes dos pais, mães, família, das lideranças locais e da sociedade, a todos os níveis, com vista a cultivar uma educação e cultura de paz e respeito para com as pessoas. Os casamentos prematuros constituem uma violação dos Direitos Humanos e perpetuam a pobreza, violência baseada no género, problemas de saúde reprodutiva e perda de oportunidades de empoderamento das mulheres e raparigas.

Dados do primeiro e único inquérito abrangente do país sobre a prevalência da VBG, realizado em 2004 pelo Ministério da Mulher e Acção Social indicaram que 54% de mulheres mencionaram ter sido vítimas de violência pelo menos uma vez durante a vida, sendo a violência física e sexual as mais comuns. Um outro estudo, realizado em 2014 concluiu que 48% das mulheres que participaram do mesmo revelaram ter sofrido uma agressão psicológica severa, 39% violência física e 30% violência sexual nos 12 meses antes do estudo. Um outro inquérito realizado pela Universidade Eduardo Mondlane em 2018 nas províncias de Gaza, Nampula e Sofala concluiu que 45,5% de inquiridos relataram ter sido vítimas de violência pelo menos uma vez ao longo da vida.

Importa realçar que os dados acima, apesar de incidirem em algumas zonas/províncias, indicam que as mulheres são as maiores vítimas de VBG, que pode ser entendida como intrinsecamente ligada à masculinidade legitimada e sustentada pelo patriarcado, que coloca a mulher numa situação de subalternidade e desigualdade nas relações de poder e papéis de género. E ainda, que as violências físicas, sexuais e psicológicas constituem as mais predominantes.

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.

2.2 TIPOS DE 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 mulheres. 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).

3. CONTEXTO SOBRE VBG

3.1 QUADRO POLÍTICO-LEGAL

Desde a ratificação da Convenção para a Eliminação de todas as Formas de Violência Contra a Mulher (CEDAW) em 1997 e a adopção da Declaração e Plataforma de Acção de Beijing, bem como da consideração da igualdade de género como princípio constitucional, Moçambique fez progressos significativos a nível político, legal e institucional no que concerne aos esforços para eliminar a VBG.

Alguns marcos incluem: a existência de uma Política Nacional de Género e sua Estratégia de Implementação; o Plano Nacional para o Avanço da Mulher; a Lei sobre Violência Doméstica contra a Mulher (29/2009); a adopção e implementação de uma abordagem multisectorial integrada para ajudar vítimas de violência contra as mulheres; o Plano Nacional de Acção para a Resposta à Violência Baseada no Género no Sector da Saúde; a lei de Prevenção e Combate às Uniões Prematuras (19/2019), incluindo a Lei das Sucessões e revisão da Lei da Família. Contudo, apesar dos esforços a nível institucional, a VBG continua uma grande preocupação no país.

4. MAPEAMENTO DOS PRESTADORES DE SERVIÇOS DE VGB

O Mecanismo Multisectorial de Atendimento Integrado às Mulheres Vítimas de Violência surge no ano 2012 sob a liderança do Ministério de Género, Criança e Acção Social (MGCAS) como um instrumento de coordenação entre entidades governamentais, e com a participação da sociedade civil, para dar resposta e atendimento integrado às mulheres vítimas de violência, interligando os sectores, os papéis chave, as áreas e necessidades prioritárias. O mecanismo integrado contempla as seguintes instituições do governo: Ministério da Género, Criança e Acção Social (MGCAS), Ministério da Saúde (MISAU), Ministério do Interior (MINT) e Ministério da Justiça, Assuntos Constitucionais e Religiosos (MJCR)/IPAJ. O acesso ao mecanismo pode ser efectuado através de:

- Centro de Atendimento Integrado (CAIS): nos quais estão inseridos num mesmo espaço, os serviços de saúde, apoio psicossocial, policial e jurídicos. Existem no país 25 CAIS e nas províncias abrangidas pelo projecto apenas na província de Nampula (cidade de Nampula), sendo que Niassa não possuem CAIs.
- Gabinete de Atendimento à Família e Menor Vítima de Violência (GAFMVV): que
- funcionam sob a égide e dentro das esquadras da Polícia da República de Moçambique, existindo no país 25 gabinetes 46 e 351 secções, e 47 de atendimento;

É importante ainda mencionar o papel das organizações da sociedade civil locais e nacionais no atendimento às vítimas de violência, das lideranças comunitárias (pessoas influentes, líderes religiosos, líderes comunitários, matronas, madrinhas etc) como agentes que desempenham um papel importante na prevenção da VBG, dado o seu papel de guardiões das práticas e normas tradicionais, que algumas perpetuam e legitimam a VBG.

Apesar da existência destes serviços, existem lacunas no seu funcionamento, por um lado devido ao desconhecimento da existência dos serviços por parte das comunidades ou pelo desconhecimento. Mapeamento dos Prestadores de Serviços de VGB, dificuldades de

acesso, normalização da VBG, medo de represálias/pressão da família e da comunidade e a dependência financeira ao agressor que muitas vezes é o parceiro/esposo, o que contribui para a fraca demanda pelos mesmos; por outro lado, existem fragilidades técnicas no atendimento dos casos, falta de meios para fazer a divulgação das leis e serviços e mensagens chaves de prevenção à VBG. É importante ainda mencionar que a fraca criminalização dos casos também contribuiu para a fraca procura dos serviços.

É essencial a divulgação dos serviços de VBG existentes nas comunidades, incluindo as entidades que prestam os mesmos e o papel das lideranças comunitárias na prevenção e encaminhamento dos casos. Para alcançar um maior número de pessoas, sobretudo aquelas que tem acesso limitado à informação (mulheres e raparigas vulneráveis, afectadas por conflitos, etc.) a disseminação desta informação deve ser feita em conjunto com as sessões de sensibilização/palestras sobre VBG nas comunidades para que as pessoas saibam onde encaminhar/ou denunciar casos de VBG, bem como os serviços prestados por cada um dos provedores quer Estatais ou não Estatais. Entretanto as rádios comunitárias, uso de panfletos devem também ser considerados.

5. AVALIAÇÃO DE RISCO DE VBG E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

Dadas as vulnerabilidades identificadas e tendo em consideração estes riscos, considera-se que o projecto terá um risco alto, a considerar o escalonamento e intensificação, os efeitos da COVID-19 e os impactos ainda persistentes dos recentes desastres naturais (ciclone Kenneth). Estes eventos resultaram na deterioração socioeconómica, aumento de deslocados internos, perdas de fontes de vida, aumento da VBG tendo afetado 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

CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROJECTO	S/N	ESCALA DE RISCO	COMENTÁRIOS
O projecto será implementado numa zona Urbana, peri-urbana ou rural?	Sim	Alto	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, fraco acesso aos espaços de tomada de decisão.

Os usuários dos serviços de saúde conhecem os custos dos serviços de saúde e dos medicamentos?	s/informação	Médio	Há pouca informação difundida nas comunidades sobre esta matéria, entretanto por não se tratar de um projecto directamente ligado à saúde, este risco pode ser considerado baixo para o projecto na componente de VBG
Os provedores de serviços de saúde estão treinados para gerir a VBG como uma resposta no sector de saúde?	Sim	Baixo	No âmbito do mecanismo multisectorial, todos os técnicos que lidam com a questão da VBG nos sectores beneficiam-se de capacitações promovidas pelo governo, organizações da sociedade civil, Nações Unidas sobre o atendimento às vítimas de VBG.
Existe um código de conduta específico do local para prestadores de serviços de saúde que inclua proibições contra a) assédio sexual; b) exploração sexual; e c) abuso sexual.	Sim	Médio	
O projecto é capaz de fazer a monitoria dos riscos de VBG/EAS/AS?	SIM	Baixo	A estrutura do projecto permitirá criar mecanismos para a monitoria, sobretudo porque usará provedores de serviços especializados em matérias de VBG/EAS/AS, externos ao projecto.

Na secção 6 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:

- Sensibilização dos diversos intervenientes sobre VBG.
- Aplicação de Códigos de Conduta a todos os trabalhadores e colaboradores, com cláusulas sobre as diversas formas de VBG.
- Estabelecimento de canais de reclamações de VBG e protocolos de encaminhamento de vítimas.
- Monitoria.

Tabela 1: Plano de Acção sobre VBG\

TIPO DE ACTIVIDADE	RISCOS E CONSIDERAÇÕES	MEDIDAS DE MITIGAÇÃO, PREVENÇÃO E RESPOSTA	INSTRUMENTO DE REFERÊNCIA	INDICADORES DE EXECUÇÃO
Fortalecimento Institucional a nível nacional e outros.	<ul style="list-style-type: none"> Risco de violência baseada no género/exploração e abuso sexual/ assédio sexual a mulheres no processo de fortalecimento institucional a todos os níveis (por exemplo na implementação do programa de profissionalização dos operadores formais e informais existentes). 	Sensibilizar os gestores do projecto, UCP, UTs e contratadas, sobre o Plano de Gestão VBG/EAS/AS e disposição do MDR para diálogo e reclamações.	Plano de Envolvimento de Partes Interessadas. Plano de Acção de VBG do projecto.	Nº de acções de sensibilização realizados. Nº de participantes no processo de sensibilização relativo a VBG/EAS/AS.
		Incorporar os riscos de VBG/EAS/AS refletidos adequadamente em todos os instrumentos do projecto.		
		Realizar M&A regular do progresso das actividades de VBG/EAS/AS, incluindo a reavaliação dos riscos conforme apropriado.		Nº de M&A regular sobre a VBG/EAS/AS realizadas.

Melhorias Abrangentes do Corredor	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento da mobilidade masculina, por causa das obras 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). • Esta situação pode exacerbar-se sobretudo nas comunidades abrangidas pelo projecto que foram afectadas directa ou indirectamente (acolhimento). 	Elaborar e implementar um código de conduta a ser observado/assinado pelos trabalhadores envolvidos nas actividades de infraestruturas nos diferentes subprojectos.	Procedimento de Gestão de Mão-de-Obra	<p>Nº de subprojectos que tem um código de conduta.</p> <p>Nº de trabalhadores que assinam o código de conduta.</p> <p>Nº de subprojectos que tem um código de conduta.</p>
		Sensibilizar os gestores do projecto, UCP, UTs e contratadas, sobre o Plano de Gestao VBG/EAS/AS e disposição do MDR para diálogo e reclamações.	Plano de Envolvimento de Partes Interessadas	<p>Nº de acções de sensibilização realizados.</p> <p>Nº de participantes no processo de sensibilização relativo a VBG/EAS/AS.</p>
		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.	Plano de Envolvimento de Partes Interessadas	Nº de encontros de partilha de informação sobre o projecto com as comunidades.
		Realizar palestras e acções de sensibilização	Avaliação de risco e Plano de Acção	Nº de palestras de sensibilização

		sobre VBG/EAS/AS e uniões prematuras direccionadas aos trabalhadores nas obras (homens e mulheres), incluindo disponibilizar informação sobre a criminalização da VBG e sanções aplicáveis; ações e comportamentos proibidos no âmbito do projecto.	de VBG, realizadas para os	
		Certificar sobre a disponibilidade de um MDR com vários canais para iniciar um diálogo ou reclamação.	Plano de Envolvimento de Partes Interessadas	Nº de trabalhadores que participaram no processo de sensibilização sobre MDR.
		Realizar M&A regular do progresso das actividades de VBG/EAS/AS, incluindo a reavaliação dos riscos conforme apropriado.	Plano de Envolvimento de Partes Interessadas	Nº de M&A regular sobre a VBG/EAS/AS realizadas.
Infraestruturas rodoviárias	<ul style="list-style-type: none"> Aumento da mobilidade masculina, por causa das obras 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 	Elaborar e implementar um código de conduta a ser observado/assinado pelos trabalhadores envolvidos nas actividades de infraestruturas nos diferentes subprojectos.	Procedimento de Gestão de Mão-de-Obra	<p>Nº de subprojectos que tem um código de conduta; # de trabalhadores que assinam o código de conduta# de subprojectos que tem um código de conduta.</p> <p>Nº de trabalhadores que assinam o código de conduta.</p>

	das obras com mulheres e raparigas locais (incluindo entre trabalhadores da mesma empresa).	Comunicar previamente às comunidades, através das lideranças comunitárias, informações 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.	Plano de Envolvimento de Partes Interessadas	No de encontros de partilha de informação sobre o projecto com as comunidades.
		Realizar palestras e acções de sensibilização sobre VBG/EAS/AS e uniões prematuras direccionadas aos trabalhadores nas obras (homens e mulheres), incluindo disponibilizar informação sobre a criminalização da VBG e sanções aplicáveis; acções e comportamentos proibidos no âmbito do projecto.	Avaliação de risco e Plano de Acção de VBG,	No de palestras de sensibilização
		Sensibilizar os gestores do projecto, UCP, UTs e contratadas, sobre o Plano	Plano de Envolvimento de	Nº de acoes de sensibilização realizados.

		de Gestao VBG/EAS/AS e disposição do MDR para diálogo e reclamações.	Partes Interessadas	Nº de participantes no processo de sensibilização relativo a VBG/EAS/AS.
		Certificar sobre a disponibilidade de um MDR com vários canais para iniciar um diálogo ou reclamação.	Plano de Envolvimento de Partes Interessadas	Nº de trabalhadores que participaram no processo de sensibilização sobre MDR.
		Realizar M&A regular do progresso das actividades de VBG/EAS/AS, incluindo a reavaliação dos riscos conforme apropriado.	Plano de Envolvimento de Partes Interessadas	Nº de M&A regular sobre a VBG/EAS/AS realizadas.
Potencial Risco de VBG nas Actividades do Projecto	<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 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</p>	<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>	<p>Avaliação de risco e Plano de Acção de VBG.</p> <p>Plano de Envolvimento de Partes Interessadas</p>	<p>No de facilitadores comunitários alocados aos projectos que monitoram casos de VBG nas comunidades (desagregado por sexo)</p> <p>Nº de actores da sociedade civil e fazedores de opinião capacitados em campanhas públicas pelo fim da violência.</p>

	<p>vulneráveis e deslocadas pelo facto de estarem fora das suas comunidades e não possuírem a sua base comunitária normal de apoio.</p>	<p>Envolver o sector privado e meios de comunicação da AMM, no processo de VBG/EAS/AS.</p> <p>Introduzir um código de conduta para o privado prevenção violência no género sector sobre da baseada</p>	<p>Plano de Envolvimento de Partes Interessadas</p>	<p>Nº de empresas públicas e privadas que contribuem para a prevenção da violência baseada no género</p>
--	---	--	---	--

6. CAPACIDADE ORGANIZACIONAL

Para a implementação do Plano de Acção para Redução do Risco de VBG/EAS/AS, a equipa do projecto irá contar com um especialista de Género e VBG da UCP, bem como consultores contratados.

PESSOAL	RESPONSABILIDADE	OBSERVAÇÃO
Especialista de género e VBG	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuir para o fortalecimento da Unidade de Género. • Promover o engajamento da equipa, principalmente, nas questões de género e direitos humanos das mulheres. • Promover a participação das mulheres em posições de tomada de decisão. • Assegurar a inclusão de questões de género em todos os subprojectos do PMUAMM. • Desenvolver módulos sobre igualdade de género (incluindo a VBG) nos pacotes de formação. • Mapear os actores existentes e disponibilizar a informação para os intervenientes do projecto. • Incluir questões de Violência Baseada no Género (VBG) nos mecanismos de denúncia e reclamações, usando dispositivos acessíveis sobretudo para mulheres nas zonas rurais. • Planificar e monitorar todas as actividades relativas a componente de género do projecto. • Recolher e sistematizar as informações das lições aprendidas e de boas práticas no domínio do género. • Promover a aprendizagem sobre a inclusão de género e abordagens de VBG no projecto para informar melhorias no projecto e futuras intervenções similares. • Assegurar a implementação da metodologia GALS no projecto. 	UCP do PMUAA.
Provedores de serviços de GBV na AMM (ONG's, OSCs e OCBs).	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar o plano de acção de VBG. • Treinar facilitadores comunitários em matérias de VBG para fazerem a monitoria dos casos. 	O mapeamento pode informar a identificação de potenciais prestadores de serviços em cada província

7. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE ACÇÃO DE VBG

ITEM	AÇÃO CHAVES	ORÇAMENTO (USD)
1	Mapear os actores/provedores de serviços de VBG existentes nos locais de implementação e disponibilizar a informação para os intervenientes do projecto sobre a disponibilidade dos serviços nos 18 distritos do projecto.	130.000.00
2	Treinar Facilitadores comunitários em VBG para monitorarem casos de VBG nas comunidades.	270.000.00
3	Realizar sessões de sensibilização e palestras regulares sobre VBG nas áreas de intervenção do projecto, incluindo as principais Leis ligadas a defesa dos direitos das mulheres, com foco para VBG (incluindo nas escolas).	
4	Divulgar o fluxograma e protocolos de atendimento do mecanismo integrado de atendimento às vítimas de violência durante as sessões de mobilização e sensibilização sobre VBG nas comunidades.	
5	Desenhar e implementar um sistema de monitoria do projecto que inclua questões de género e VBG.	94.000.00

8. REFERÊNCIAS

CECAGE/UEM (2018): Inquérito sobre Violência contra Mulheres e Raparigas em moçambique-Províncias de Gaza, Sofala e Nampula;

CECAGE/UEM (2019): Estudo exploratório: Promoção da participação efectiva das mulheres e raparigas nos processos de paz, segurança e reabilitação em Moçambique;

Cruz e Klinger (2011): Gender-based violence in the world of work: Overview and selected annotated bibliography.

Meneses (2008): Mulheres submissas? Mudanças e conflitos no Norte de Moçambique. Universidade de Coimbra.

MULEIDE (2021): Mapeamento sobre a violência baseada no género no contexto de vulnerabilidade face à emergência em Cabo Delgado, com foco para as mulheres e meninas deslocadas internas;

MADER (2016) Estratégia de Género do Sector Produtivo 2016-2025;

MMAS (2012) Mecanismo Multisectorial Integrado de Atendimento à Mulher Vítima de Violência;

ONU Mulheres (2020): Avaliação profunda do impacto Idai e Kenneth sobre os assuntos de género;

ONU Mulheres e FNUAP (2020): Avaliação Rápida sobre o Impacto da COVID-19 numa perspectiva de género em Moçambique;

World Bank (2019): Gender Based Violence (GBV)- Mozambique Risk Assessment Portfolio Review

https://ec.europa.eu/info/policies/justice-and-fundamental-rights/gender-equality/gender-based-violence/what-gender-based-violence_en

https://ec.europa.eu/info/policies/justice-and-fundamental-rights/gender-equality/gender-based-violence/what-gender-based-violence_en

World Health Organization (WHO) Covid 19 Questions and Answers. 2020.

<http://www.emro.who.int/health-topics/corona-virus/questions-and-answers.html> .

UN Women (2019). Handbook: Addressing violence and harassment against women in the world of

work. <https://www.unwomen.org/>-

[/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2019/addr](https://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2019/addr)

Anexo 8: Estrutura e conteúdos gerais de um PAR

Introdução

- Descrição sucinta do projecto e componentes com ênfase para os componentes do projecto que podem ocasionar a toma de terra e reassentamento.

Minimização do Reassentamento

- Descrição detalhada dos esforços feitos para minimizar o deslocamento e os resultados de tais esforços, incluindo mecanismos usados para minimizar o deslocamento durante a implementação.

Censo e Pesquisas Socioeconómicas

- Realizar o censo detalhado das pessoas e bens afectados pelo projecto
- Apresentar os resultados do censo, do inventário de activos, avaliações de recursos naturais e pesquisas socioeconómicas;
- Identificação de todas as categorias de impactos e pessoas afectadas;
- Resumo das consultas sobre os resultados das diversas pesquisas com as pessoas afectadas;
- Elaborar sobre a necessidade de actualizações do censo,
- Inventários de activos,
- Avaliações de recursos e pesquisas socioeconómicas, se necessário, como parte da avaliação e monitorização do PAR.

Enquadramento legal

- Descrição de todas as leis e costumes locais relevantes que se aplicam ao reassentamento; identificação de lacunas entre as leis locais (de Moçambique) e as políticas do Grupo Banco Mundial; descrição dos mecanismos específicos do projecto para tratar de conflitos; políticas de direitos para cada categoria de impacto e especificação do facto de que a implementação do reassentamento será baseada em disposições específicas do PAR acordado;
- Descrição do método de avaliação usados para estruturas, terras, árvores e outros activos afectados; matriz de direitos.

Política de Atendimento (Direitos à Mitigação/Compensação)

- Especificar o quadro de política de atendimento (mitigação/compensação) a ser adoptado e aplicado em função dos potenciais impactos do subprojecto e das diferentes categorias de pessoas e entidades afectadas (PAP's), conforme delineado neste QPR e melhor detalhado em função das principais características do subprojecto. A política de atendimento faz uma síntese entre as normas do Banco Mundial e a legislação moçambicana, bem como as condições específicas do Projecto e seus respectivos Subprojectos, sempre preponderando a directriz que ofereça a melhor condição de compensação do impacto ocasionado.

Locais de Reassentamento (caso seja aplicável)

- Encetar um processo participativo para identificar locais – sempre que necessário;
- Desenvolver avaliação de vantagens e desvantagens de cada local e selecção de locais preferidos;
- Envolvimento de pessoas afectadas no desenvolvimento de uma estratégia aceitável para a substituição de moradias incluindo as tipologias a ser adoptadas;
- Alocação de terras agrícolas ou pastagens;

- Estudos de viabilidade conduzidos para determinar a adequação dos locais propostos, incluindo avaliações de recursos naturais (solos e capacidade de uso da terra, capacidade de suporte de vegetação e gado, levantamentos de recursos hídricos e florestais) e avaliações de impacto ambiental e social dos locais;
- Estabelecimento de arranjos para desenvolvimento dos locais para prática de agricultura e outras actividades económicas, etc.

Restauração da Renda

- Descrição das estratégias de restauração da renda para cada categoria de impacto, incluindo descrição dos aspectos institucionais, financeiros e técnicos;
- Consulta com populações afectadas e sua participação na finalização de estratégias para restauração de renda; promoção activa do Consentimento Livre, Prévio e Informado (CLPI) pelas diferentes categorias de PAP's com base na identificação das categorias existentes de tais pessoas e desenvolvimento e oferta de opções de reassentamento e compensação; formas de simplificar as intervenções propostas de apoio ao projecto com sistemas, programas, projectos e planos do governo (agricultura, pesca, florestas, construção, etc.);
- Descrição dos principais riscos institucionais e outros riscos para a boa execução dos programas de reassentamento;
- Monitorização da eficácia das medidas de restauração de renda;
- Proposição de programas de desenvolvimento actualmente existentes dentro ou ao redor da área do projecto e como o PAR poderia construir sinergias com esses programas

Acordos institucionais

- Descrição da (s) instituição (ões) responsável (is) pelo desenvolvimento de cada actividade; implementação de programas de recuperação de renda; e coordenação das actividades associadas e descritas no plano de acção de reassentamento; coordenação entre várias jurisdições (distrital, local e municipal) e/ou etapas de reassentamento ao longo de um período; coordenação das agências implementadoras; instituições externas (não-do projecto) envolvidas no processo de restauração de renda (desenvolvimento da terra, alocação de terras, crédito, formação) e
- Mecanismos para assegurar o desempenho adequado dessas instituições;
- Capacidade institucional e compromisso com o reassentamento;
- Mecanismos para assegurar a monitorização independente,
- Avaliação e a auditoria financeira do PAR para assegurar que as medidas corretivas sejam executadas em tempo útil.

Cronograma de implementação

- Listar as etapas cronológicas da implementação do PAR, incluindo a identificação das agências responsáveis por cada actividade e com uma breve explicação de cada actividade.
- Preparar um cronograma de implementação mês a mês das actividades a serem realizadas como parte da implementação do reassentamento.
- Descrever a ligação entre a implementação do reassentamento e o início de outras obras civis para cada uma das componentes do projecto.

Participação e Consulta

- Descrever as várias partes interessadas.

- Descrever o processo de promoção da consulta/participação das populações afectadas e das partes interessadas na preparação e planeamento do reassentamento.
- Descrever o processo de envolvimento das populações afectadas e outras partes interessadas na implementação e monitorização.
- Descrever o plano de disseminação da informação do PAR às populações e partes interessadas afectadas, incluindo informações sobre a compensação por bens perdidos, elegibilidade para compensação, assistência ao reassentamento e atendimento às reclamações.

Atendimento das Reclamações

- Descrever o passo-a-passo do processo de registo e tratamento de reclamações e fornecer detalhes específicos sobre um processo isento de custos, o tempo de resposta e meios de comunicação.
- Descrever o mecanismo a recursos.
- Descrever as provisões para se contactar tribunais civis se outras opções falharem.

Monitoria e avaliação

- Descrever o processo de monitoria interno/desempenho.
- Definir os principais indicadores de monitorização derivados da pesquisa de base.
- Fornecer uma lista de indicadores de monitorização que serão usados para monitorização interno. Descrever os arranjos institucionais (inclusive financeiros).
- Descrever a frequência de elaboração dos relatórios e o conteúdo para a monitorização interna. Descrever o processo de integração do “feedback” da monitorização interna no processo de implementação.
- Definir a metodologia da monitorização externa.
- Definir indicadores-chave para a monitorização externa.
- Descrever a frequência de elaboração dos relatórios e o conteúdo da monitorização externa.
- Descrever o processo de integração do “feedback” da monitorização externa na implementação.
- Descrever os arranjos para avaliação externa final.

Custos e Orçamentos

- Fornecer uma declaração clara sobre a responsabilidade e autoridade financeira.
- Listar as fontes dos fundos para o reassentamento e descrever o fluxo desses fundos.
- Assegurar que o orçamento para o reassentamento seja suficiente e que esteja incluído no orçamento geral do projecto.
- Identificar os custos de reassentamento, se houver custos, a serem financiados pelo governo e os mecanismos que serão estabelecidos para assegurar a coordenação dos desembolsos desses fundos para implementação do PAR dentro do cronograma do projecto.
- Preparar um orçamento estimativo, por custo e por item, para todos os custos de reassentamento, incluindo planeamento e implementação, gestão e administração, monitoria, avaliação e contingências.
- Descrever os mecanismos específicos para ajustar as estimativas dos custos e pagamentos de compensação tendo em conta a inflação e as flutuações cambiais.

- Descrever as provisões para contabilizar as contingências físicas e de preço.
- Descrever as disposições financeiras para monitoria e avaliação externa, incluindo o processo de concessão e manutenção de contratos durante todo o período de reassentamento.