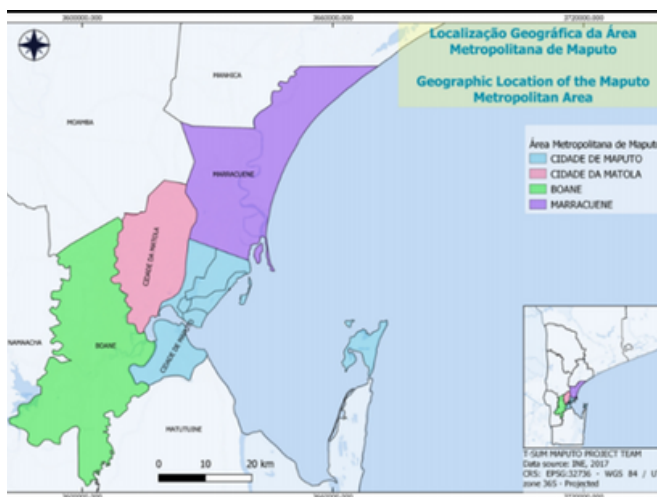


Perspectivas de mobilidade na área metropolitana de Maputo

A Área Metropolitana de Maputo (AMM), cobre a área da Cidade de Maputo e uma parte da Província de Maputo que, pela estreita ligação da actividade quotidiana, constitui um sistema socio-económico supramunicipal (T-SUM, 2023).

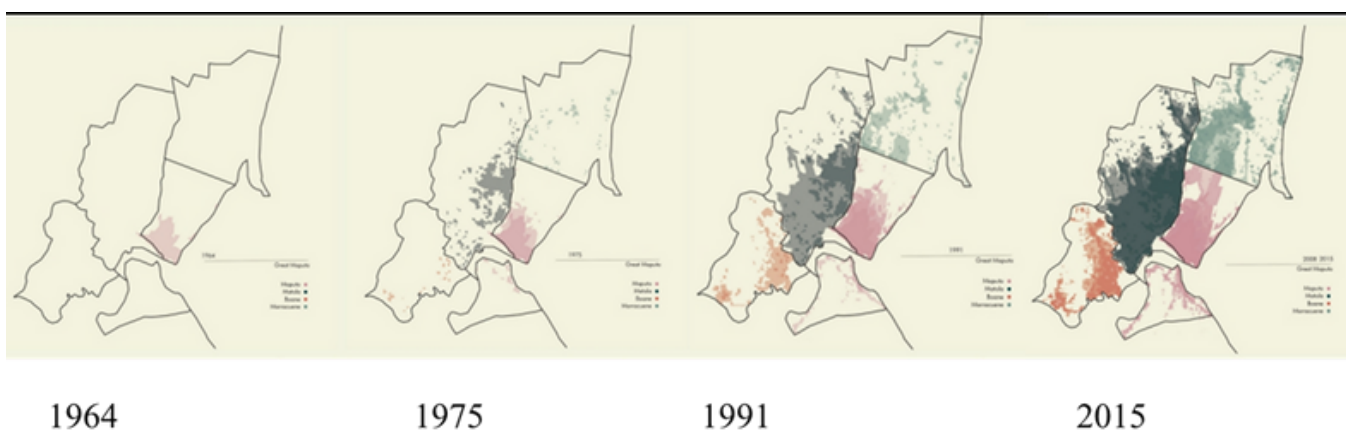
A Agência Metropolitana de Transportes (AMT) abrange os territórios Municipais de Maputo, Matola, Boane, Namaacha, Manhiça e os distritos de Marracuene e Matutine, conectando o sistema dos transportes públicos.



O mapa da área metropolitana de Maputo constituída pelos Municípios de Maputo, Matola, Boane e Distrito de Marracuene (TSUM, 2023)

Nos últimos anos, a Área Metropolitana de Maputo registou uma expansão para as zonas periféricas, com um índice de crescimento de 3 % anual, sendo agora densamente povoada na Matola, e aumentando significativamente nos distritos de Boane, Marracuene e Katembe, com uma projeção de mais de 3 milhões de habitantes em 2022, e prevista atingir cerca de 4.7 milhões no ano 2035.

As cidades de Maputo e Matola constituem pólos de desenvolvimento económico nesta região metropolitana, com deslocamentos diários da população entre as suas zonas de residência e de trabalho, mercados e escolas, na ordem de 435 mil passageiros por dia, em viagens de ida e volta, no corredor do futuro Sistema de Trânsito Rápido-BRT (Bus Rapid Transit).



O mapa ilustra a evolução da densidade populacional da área metropolitana de Maputo ao longo dos anos (TSU, 2023)

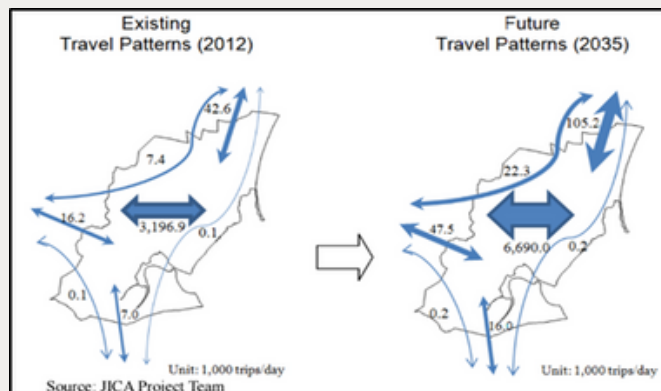
O que se sabe sobre o movimento de passageiros na área metropolitana de Maputo?

Na Área Metropolitana de Maputo (AMM), verifica-se:

- Um crescimento urbano com preferência de uso de viatura particular, e oferta insuficiente de serviços de transporte público.
- Infra-estruturas rodoviárias e veículos para transporte de passageiros degradados sem condições para acesso seguro a pessoas com deficiência física e a crianças.
- O acesso inadequado às áreas residenciais e periféricas, agravado por efeitos dos eventos climáticos.
- A falta de passeios e ciclovias, que podem acomodar peões e ciclistas com segurança, especialmente na última milha para aceder aos bairros periféricos.
- O domínio de transportes semi-colectivos privados informais, localmente conhecidos como chapas, com condições de trabalho precárias para os próprios condutores, cobradores e para os utilizadores que não lhes permite a exigência de elevados padrões de qualidade na prestação do serviço.
- Um capital humano limitado no transporte urbano, nos sectores público e privado, e uma coordenação interinstitucional e regulatória difícil e complexa.

Estudos de mobilidade mostram que os trabalhadores e estudantes (43.3% do total de passageiros em 2012, número que cresceu para 53% em 2019) entram no Município de Maputo de manhã para trabalhar e estudar, e regressam a noite às suas residências. As projecções de crescimento pela Agência de Cooperação Internacional do Japão-JICA (2014), apontam para um crescimento de viagens de passageiros anual de 3.2 milhões em 2012, para 6.7 milhões em 2035.

Durante o ano de 2020/21, foram efectuadas pesquisas sobre o sistema de transporte público de passageiros, para se identificar quais os corredores de maior densidade, de viaturas e de pessoas, onde uma solução alternativa faria sentido. Foram estes dados que depois permitiram seleccionar, no âmbito do estudo de pré-viabilidade elaborado pela consultora ITP (Integrated Transport Planning Ltd), o corredor para a solução BRT que conjuga a sustenta-



A figura mostra cenários de evolução de fluxo de passageiros e viaturas na área metropolitana de Maputo até 2035 (JICA, 2014)

bilidade financeira e operacional do serviço de autocarros rápidos, com a visão de um serviço de transporte de massas para benefício e conveniência dos cidadãos da Área Metropolitana de Maputo (AMM).

As investigações no terreno, mostram que os principais corredores de transporte público conectam Matola Gare e as zonas periféricas, via Zimpeto e divergem na Missão Roque entre a estrada Nacional EN1 e a Av. Lurdes Mutola, de onde procedem em direcção à Praça dos Trabalhadores e ao Museu. Os grandes terminais de embarque e desembarque de passageiros são o Zimpeto, a Praça dos Combatentes e a Praça dos Trabalhadores.

O movimento de semi-colectivos, autocarros e passageiros varia ao longo do dia, registando picos entre as 4 horas e as 8 horas da manhã e no final da tarde, a partir das 16 horas quando estes passageiros regressam às zonas de proveniência.

A tabela na página seguinte mostra a caracterização das soluções de transporte público disponíveis no futuro corredor do BRT, em 2021: o principal modo de transporte corresponde à rede de 30 carros dos transportes semi-colectivos (vulgo chapas) de 15 a 30 lugares, a circular numa distância de 167,000 km por dia, e a carregar 320,000 passageiros diariamente, a uma velocidade média de 16.5 km por hora. Cada chapa percorre uma média de 14.6 km por cada viagem. Já os autocarros maiores (de 50 a 90 lugares) circulam um total de 19,500 km por dia e transportam um total de 113,000 passageiros diariamente. (cont. pág. 3)

O que se sabe sobre o movimento de passageiros na área metropolitana de Maputo (cont.)?

Mode	Ownership	Typical capacity	No. of routes relating to corridor	Ave. length 1-way (km)	Total daily veh-kms	Total daily pax	Ave. speed (kph)
Chapas	Private owners formed into associations	Small, 15-person 90% of Chapas	30 on route maps, but only 24 observed	14.6	167,000	320,000	16.5
		Large, 29-person 10% of Chapas					
Bus	Private owners formed into co-operatives & municipal companies	Small, 53-person 20% of Buses	26 on route maps, but only 8 observed	14.8	19,500	113,000	16.1
		Large, 90-person 80% of Buses					
MyLove	Private owners	20 to 35-person	Unknown	Unknown	Unknown	1,700	Unknown
Total			56, but only 32 observed		186,500	434,700	

Tabela com a caracterização das soluções de transporte público disponíveis (ITP, 2021)

No primeiro mapa abaixo, as rotas com maior realce da cor vermelha representam rotas de maior movimento de semi-colectivos e autocarros. No segundo mapa, quanto maior for o círculo, maior é o número de passageiros a embarcar e a desembarcar nos autocarros e semi-colectivos. Estes estudos são

regularmente actualizados para efeitos de planeamento de rotas, frequência de autocarros, e horários de funcionamento, para permitir ajustar as operações de semi-colectivos e de autocarros à demanda para o serviço pelo público utente.



(ITP, 2021)

Estudos prévios em destaque sobre mobilidade na área metropolitana de Maputo

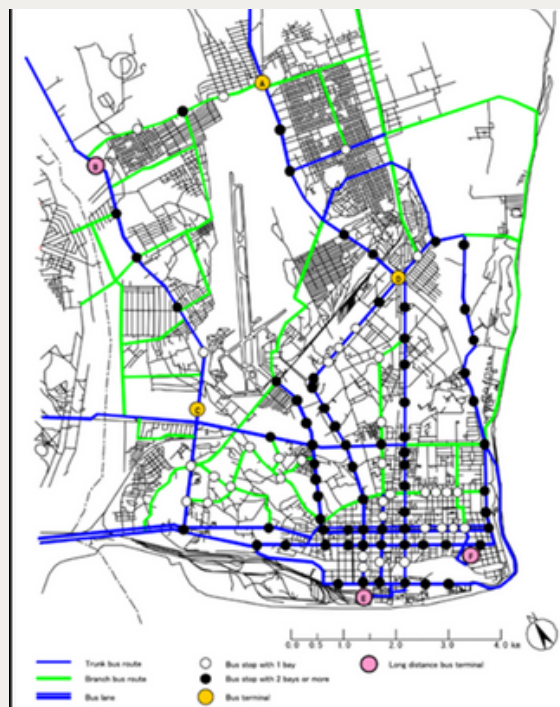
Em 1998, a Cidade de Maputo contava com cerca de 1 milhão de habitantes, e uma rede de estradas na ordem dos 830 km de comprimento, das quais somente 38% eram revestidas e com serviços de iluminação pública, e com sistemas de drenagem insuficientes ou bloqueados. Nesta altura, cerca de 40% dos utentes de transporte público usavam 2 ou mais autocarros entre a origem e o seu destino (O-D), registando-se um total de 500,000 viagens diárias.

Em 2021, a Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA), concretizou a visão de mobilidade sustentável para a Área Metropolitana de Maputo com a elaboração do Plano Director e Estudo de Viabilidade para o desenvolvimento de estradas na Cidade de Maputo, preparado por empresa de consultoria japonesa, a Oriental Consultants Co. Ltd. e Japan Engineering Consultants Co. Ltd. O estudo abrangiu toda a área da Cidade de Maputo, excluindo a Ilha da Kanhaca.

Este estudo propõe a construção, reabilitação e melhoria de cerca de 150 Km de estradas na área metropolitana de Maputo, a construção de faixas de viragem com a respectiva sinalização em 14 intersecções, e a construção de paragens e de estações terminais de autocarros. Em total, um investimento para melhoria das estradas da cidade, no espaço de 25 anos, foi projectado na ordem de 141.3 milhões USS, para reabilitar ou construir 177.9 km de estradas.

O estudo também identificou, os principais corredores de transporte de grande volume de passageiros, nomeadamente a ligação dos terminais da Praça dos Trabalhadores e do Museu, através da N1, em direcção ao Zimpeto, a conexão entre estes terminais principais com Magoanine através da Av. Julius Nyerere, da Avenida Guerra Popular e da Av. Das FPLM.

Em 2014, a empresa de consultoria Japonesa (PADECO Co. Ltd. e Nippon Koei Co. Ltd.) com fundos da Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA), apresentou ao Governo de Moçambique, o Plano Director de Mobilidade e Transporte para o Grande Maputo.



Mapa do plano de melhoria do transporte público na cidade de Maputo (JICA, 2014)

Este plano estudou a mobilidade não só na Cidade de Maputo, mas também na Cidade de Matola, Vila de Boane e Vila de Marracuene, como sendo parte do “grande Maputo”, a Área Metropolitana de Maputo (AMM), cujas fronteiras foram mais tarde definidas com a criação da Agência Metropolitana de Transportes de Maputo (AMT), em 2017, conforme o (Ponto 2 do Artigo 3, do Decreto 85/2017 de 29 de Dezembro).

Nesta altura, foram mapeados 2.010 km de vias urbanas na AMM, com um índice de pavimentação total de 30%. No movimento motorizado de pessoas, a investigação para este estudo mostrou que 60% usavam o chapa, 17% usavam o autocarro de 50 ou mais lugares, e somente 1% usavam o comboio, como meios de transporte.

O plano director identificou 15 projectos prioritários para a mobilidade e transporte da AMM, a serem desenvolvidos num período de 25 anos, com um valor de investimento entre 1.05 a 1.32 mil milhões de dólares americanos entre os quais:
(cont. pág. 5)

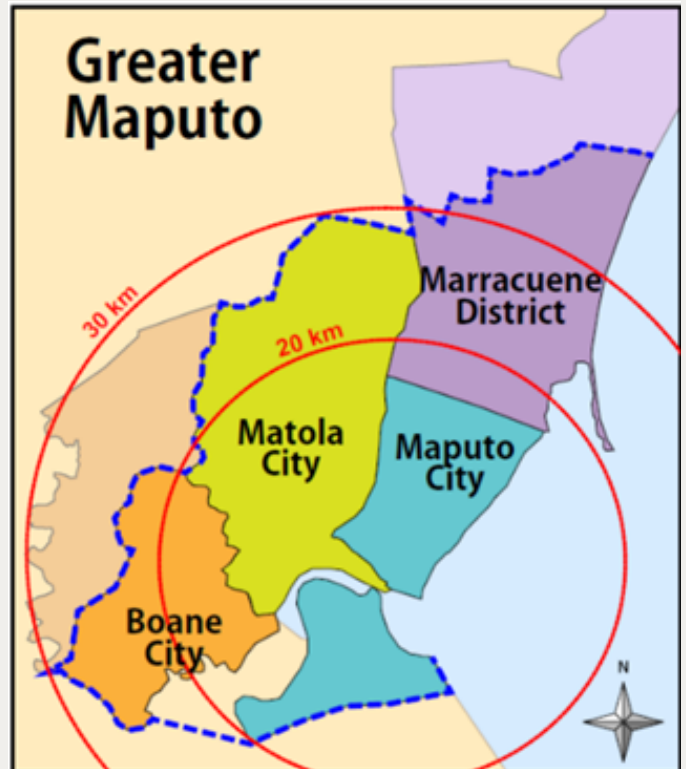
Estudos prévios em destaque sobre mobilidade na área metropolitana de Maputo (cont.)

- O sistema BRT entre o centro da Cidade (CFM/Baixa) e a Praça da Juventude (Magoanine), com um comprimento de 12.9 km e um custo de investimento estimado em 167.6 milhões de USD.
- O sistema BRT entre o centro da Cidade (CFM/Baixa) e terminando no Estádio de Zimpeto, passando por Brigada Montada e Benfica, ao longo da estrada nacional EN1, com um comprimento de 19.1 km, com 16 paragens e 3 terminais, e um custo de investimento estimado em 93 milhões de dólares americanos.

Em 2015, a ODEBRETCH desenvolveu a partir da solução proposta pela JICA de 2014, um estudo com um comprimento total de 15.4 km, 16 paragens e 4 terminais, assim como uma estação de administração e serviços de manutenção, abastecimento de combustíveis e lavagem de autocarros. O custo de investimento total foi estimado em 248 milhões de USD, para servir 226 mil passageiros por dia.

Já em 2021, esta solução foi adicionalmente estudada pela empresa consultora ITP, com donativo do Banco Mundial, resultando num sistema BRT com um troço segregado de 19 km km que se estende desde a Baixa da Cidade de Maputo até à Praça dos Combatentes, Praça da Juventude e Missão Roque. Posteriormente, em vias não segregadas com uma extensão de 39 km, ligará à Missão Roque, distribuindo para Albazini, Zona Verde, Zimpeto, Matola Gare e Marracuene com 6 rotas operadas por cerca de 100 autocarros. Prevê-se a construção de um edifício de administração e áreas de serviços de manutenção, abastecimento de combustíveis e lavagem de autocarros.

O sistema operará com capacidade para transportar 124 mil passageiros por dia, com capacidade de transportar 4 mil passageiros por hora e por sentido, estimando-se em cerca de 40 milhões de viagens pessoais por ano com um custo de investimento estimado em 224 milhões de dólares americanos (preços de 2021).



Source: JICA Project Team

Mapa do Grande Maputo (JICA, 2014)



Mapa do Corredor do BRT (ITP, 2021)

Projecto BRT na Área Metropolitana de Maputo

O estudo da ITP, financiado pelo Banco Mundial, demonstrou que uma solução de transporte de massas, o Bus Rapid Transit (BRT), para passageiros, é a solução mais viável, do ponto de vista técnico e de sustentabilidade financeira para a AMM. Neste âmbito, foram feitas pesquisas dos movimentos de autocarros e transportes semi-colectivos na AMM, assim como dos movimentos de passageiros entre os diversos terminais e paragens de transporte público urbano.

Com base neste estudo, o Banco Mundial, IBRD/IDA, ofereceu um donativo ao Governo de Moçambique para desenvolver o Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo, vulgo MOVE Maputo.

O projecto vai introduzir melhorias abrangentes no Transporte Público, através da construção de um sistema BRT – Transporte com Autocarros Rápidos. O donativo, no valor de 250 milhões de dólares, tornou-se efectivo no dia 8 de Dezembro de 2022. A entidade implementadora do projecto é a Agência Metropolitana de Transportes (AMT), tutelada pelo Ministério dos Transportes e Comunicações, em estreita colaboração com os Municípios de Maputo, Matola, Boane e do Distrito de Marracuene. O financiamento tem uma duração de 5 anos, e contempla, para além do BRT, acções de Fortalecimento Institucional e Regulatório do Transporte Urbano e Profissionalização da Indústria do Transporte Público e melhorias de pavimentação e de circulação do trânsito em algumas artérias importantes para a mobilidade, nas Cidades de Maputo e Matola.

Serão beneficiários da solução BRT, os moradores, estudantes e trabalhadores ao longo da área de influência dos corredores de transporte público seleccionados. Esta solução em particular vai endereçar o acesso de mulheres e pessoas em situação de vulnerabilidade, incluindo pessoas com deficiência e estudantes, aos autocarros BRT, e proporcionar um serviço mais seguro, mais conveniente e mais frequente, para os cidadãos que embarcam nestas rotas.

Para a concretização da solução BRT é indispensável completar o estudo anterior da ITP com um estudo completo de viabilidade e desenhos detalhados das infraestruturas do sistema BRT.



Mapa do Corredor do BRT e vias alimentadoras do sistema de transporte BRT (ITP 2021)

O concurso internacional para a selecção do consultor foi anunciado em 2022 no Jornal Notícias, jornal de maior circulação no país, e no site do Banco Mundial, com a selecção de oito concorrentes escolhidos de processos de manifestação de interesse, onde três empresas/consórcios internacionais apresentaram propostas, como concorrentes. O relatório de avaliação técnica e financeira das propostas foi submetido ao Banco Mundial para análise em Novembro de 2022 e a negociação do contracto terminou em Abril de 2023.

Foram emitidas as respectivas não objecções em todas as etapas do processo de contratação, o que seguiu a notificação de todos concorrentes, a adjudicação e a assinatura do contracto com o concorrente vencedor, a empresa Royal HaskoningDHV (Pty) Ltd, no dia 11 de Maio de 2023.

Esta consultoria vai confirmar a viabilidade técnica e financeira do projecto e preparar os desenhos detalhados de construção assim como o plano para a sua implementação. (cont. pág. 7)

Projecto BRT na Área Metropolitana de Maputo (cont.)

A consultoria terá a duração de um ano, e iniciou-se com a reunião de arranque no dia 29 de Maio 2023, e está de momento a decorrer a revisão do relatório de inception (Relatório Inicial), que vai determinar as metodologias de pesquisa e de concepção que os consultores irão seguir. Mais especificamente, este trabalho vai dar resposta às seguintes necessidades:

- Desenvolver os desenhos de engenharia e construção para o corredor BRT, incluindo as paragens, as áreas terminais, os pavimentos e faixas de rodagem, e as intersecções com outras artérias importantes.
- Desenhar e especificar o sistema de sinalização rodoviária que garante a rodagem segura dos autocarros e de outras viaturas, no corredor BRT.
- Desenhar e especificar as intervenções no sistema de drenagem no corredor BRT, com vista a reduzir a possibilidade de inundação e de deterioração rápida das estradas como resultado de chuvas intensas.
- Identificar o melhor tipo de autocarros a usar na solução BRT, tendo em consideração aspectos como dimensões, tipo de combustível (está a investigar-se a possibilidade de transitar para o consumo de gás natural comprimido ou mesmo para autocarros eléctricos, não poluentes), facilidade de embarque e desembarque para passageiros com deficiências, e outros.
- Desenhar e especificar aspectos técnicos e de gestão relacionados com a operação de um hangar de manutenção leve dos autocarros BRT, assim como de um centro de dados para monitorar o movimento dos autocarros e os sistemas de segurança rodoviária e nos terminais.
- Pesquisar como alteraram, entre os anos de 2019 e 2023, os números de autocarros, transportadores semiolectivos (vulgo Chapas) e veículos particulares, assim como de passageiros a embarcar e desembarcar nas rotas do corredor, para permitir que o plano de operações e de investimento na solução BRT possa ser desenhado tendo em vista a sustentabilidade financeira e técnica.
- Investigar e caracterizar os operadores de autocarros e transportes semiolectivos que actualmente operam na AMM, para determinar o grau do seu envolvimento na solução BRT, com vista a assegurar uma transição bem planeada e sustentável para um sistema de transporte público mais moderno, limpo, conveniente e abrangente.
- Investigar e caracterizar aspectos regulatórios que podem ser corrigidos para melhorar a participação dos operadores nas soluções de transporte público, integradas com a solução BRT.
- Recomendar sobre o sistema de bilhética electrónica (Famba), e sobre soluções para informação aos utentes do BRT sobre rotas, horários, frequência e outros relevantes.
- Calcular, com base em dados actualizados, o custo real do investimento previsto, para permitir que os processos de concurso tenham uma orientação referencial sobre o que se espera investir, e para determinar os níveis tarifários para o transporte público que podem ser estabelecidos sem comprometer o acesso e os impactos nos rendimentos familiares.
- Efectuar estudos de impacto ambiental e social, ao longo do corredor BRT, nas paragens e nos terminais, para garantir que esta solução está alinhada com os padrões moçambicanos de qualidade de gestão ambiental e social assim como do financiador, Banco Mundial.
- Finalmente, vai preparar os cadernos de encargos e apoiar a agência implementadora, a lançar os concursos para seleccionar os construtores da solução BRT.

A consultoria está valorizada em cerca de 3 milhões de dólares, que incluem impostos e encargos, e será pago em 6 tranches, após a aprovação dos entregáveis parciais do mesmo, entre Julho de 2023 e Maio de 2024.

O processo de selecção do consultor seguiu os procedimentos de procurement nacionais e do Banco Mundial e foi em todos os passos submetido ao escrutínio das equipas técnicas do financiador. Sendo um donativo ao Governo de Moçambique, para melhorar a vida dos cidadãos da Área Metropolitana de Maputo, há uma exigência de absoluta transparência nos procedimentos de concurso, selecção e adjudicação a empresa vencedora. Esta exigência aplica-se a todos os processos de concurso e adjudicação conduzidos pelo projecto.

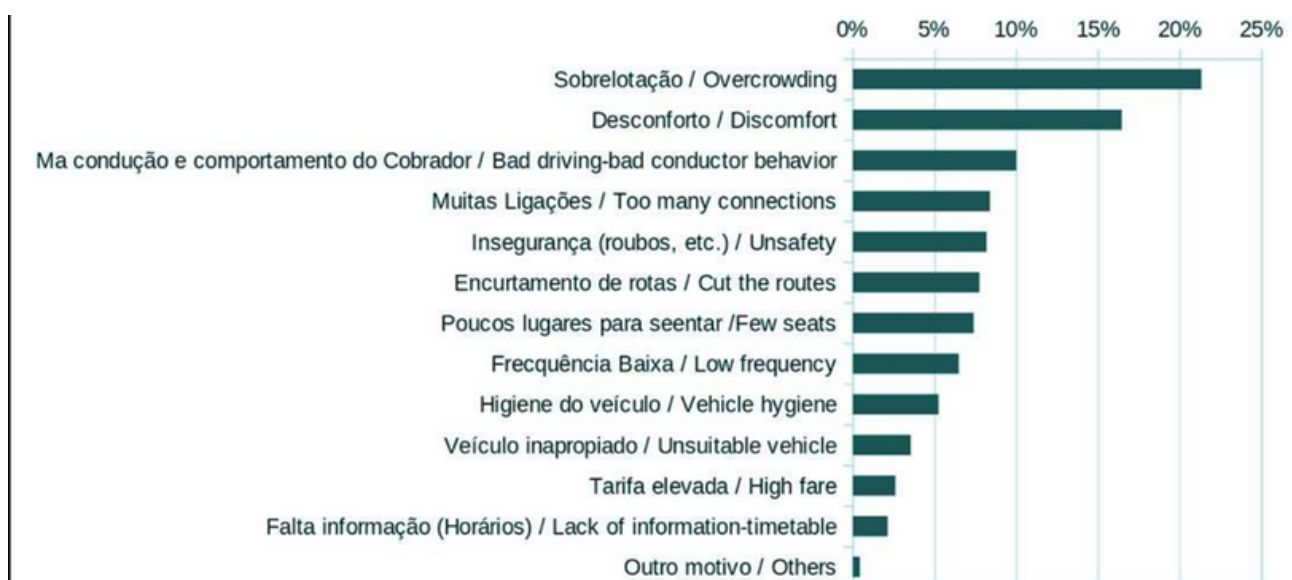
Como é que os operadores de autocarros e semi-colectivos serão impactados pelo BRT?

Em 2020 foi feita uma campanha de contagem de viaturas de transporte público a operar na AMM, e identificaram-se 2,435 semicolectivos de 15 e 26 lugares, e 384 autocarros, pertencentes a 10 cooperativas de transporte público, e a 5 empresas municipais de transporte público. Estes operadores dos autocarros são detentores de licenças com base em rotas específicas e beneficiaram de apoio governamental na aquisição de novas viaturas e na cobertura de custos de combustível.

O nível de satisfação dos utentes do transporte público é baixo, sendo que o conforto, a segurança e a conveniência

do serviço são os elementos de maior desagrado, como mostra o gráfico em baixo (Matos, 2017).

A introdução do sistema BRT vai alterar o modus operandi dos operadores, de autocarros e semi-colectivos na medida em que, as exigências de qualidade de serviço serão maiores. Assim, espera-se vir a desencadear um processo de treinamento e de profissionalização dos operadores, para que possam operar em complementaridade ou em parceria com a solução do BRT, num modelo colectivo e não individual.



Matos (2017)

Para alcançar a plena evolução de uma condição de operação individual (Chapas) para a operação colectivizada (empresa ou cooperativa), o seguinte deve ser alcançado:

- A propriedade de veículos a serem detidos e não em veículos individuais.
- A partilha colectiva das receitas da frota e dos custos operacionais.
- O emprego de todo o pessoal, incluindo a tripulação no veículo, por empresas e não por gestores de autocarros individuais.

A avaliação do desempenho contratual das operações de autocarros existentes evidencia a falta de um controlo contratual eficaz, resultando em baixos níveis de cumprimento. Para este fim, é necessário estabelecer um quadro eficaz de monitoria do desempenho das operações e da gestão contratual dos operadores.

Existem quatro elementos normalmente dentro da especificação de um contracto ou licença de operação, nomeadamente:

a) Especificação da rota. O alinhamento, a sequência de paragem e os locais de viragem. Uma lista de as estradas a servir, os locais de paragem e os locais onde os veículos irão virar ao redor e os tempos de espera entre as viagens.

b) Especificação de frequência. As frequências a operar, a diferentes horas do dia e dias da semana.

c) Requisitos aplicáveis aos veículos. O tipo, capacidade, o layout e outros recursos necessários nos veículos.

d) Elementos comuns aplicáveis a todos os serviços. Por exemplo, requisitos para exibição, determinados avisos de segurança e a obrigação de ter um número de contacto para os passageiros. (cont. pág.09)

Como é que os operadores de autocarros e semi-colectivos serão impactados pelo BRT? (cont.)

O contrato ou licença de operação a ser atribuído a estes operadores irá definir o modo de execução de cada um destes quatro elementos básicos e como serão medidos. O sistema FAMBA de bilhética electrónica fornece um meio de monitorização da actividade do veículo através de GPS para efeitos de planeamento de rotas. No entanto, os dados GPS requerem processamento e análise para permitir a realização de monitorização. A AMT irá desenvolver capacidade, tanto técnica como em termos de recursos humanos e digitais, para lhe permitir desempenhar eficazmente as suas funções de controlo.

Existem vários modelos de operação complementar disponíveis para os actuais operadores de semicolectivos e autocarros, nomeadamente: 1) corredores conectados; 2) rotas alimentadoras; e 3) rotas partilhadas. Por exemplo, com o BRT a operar o corredor entre a Baixa (CFM) e a Praça da Juventude (Magoanine), um exemplo de corredor conectado seria ter autocarros e semicolectivos a transportar passageiros entre Matola Gare e Magoanine, de onde estes transitam para a solução BRT em direcção à Baixa. Um exemplo de rotas alimentadoras, seria ter os utentes de transporte público a usarem os semicolectivos entre as suas residências e a paragem mais próxima do BRT, por exemplo, na intersecção com a Rua da Beira. Finalmente, um exemplo de rotas partilhadas seria a de abrir o corredor BRT para autocarros e semicolectivos operarem em paralelo, durante as horas de pico.

O modelo de operação concertada entre a solução BRT e os actuais operadores de transporte público será determinado por este estudo de viabilidade detalhado em curso com a visão de melhorar o serviço aos clientes, a uma tarifa o mais baixa possível, com um tempo de viagem encurtado, e com o menor número de ligações possível. O serviço ao passageiro melhorado é o objectivo deste projecto, pelo que tanto a solução BRT como os actuais operadores de autocarros e semicolectivos, serão chamados a responder às necessidades crescentes de um transporte público seguro, confiável, e de qualidade.



Esboço de faixas exclusivas do sistema BRT (@MoWT Uganda)

Saiba sobre o Mecanismo de Diálogo e Reclamações - MDR

O que é o Mecanismo de Diálogo e Reclamações - MDR?

O MDR é um sistema criado para:

- Responder a perguntas e reclamações;
- Esclarecer questões;
- Resolver problemas de implementação;
- Recolher sugestões de indivíduos ou grupos de indivíduos afectados ou interessados pela implementação das actividades dos subprojectos do MOVE Maputo.

Para que serve o MDR?

- Promover a participação e envolvimento dos parceiros no projecto
- Promover o diálogo, interação e participação dos beneficiários, partes interessadas e afectadas no Projecto
- Fornecer sugestões práticas para melhorar a implementação e aumentar a transparência
- Identificação precoce dos potenciais focos de conflitos e implementar medidas de mitigação adequadas
- Resolver potenciais problemas e minimizar riscos
- Esclarecer dúvidas (cont. pág. 10)

Saiba sobre o Mecanismo de Diálogo e Reclamações - MDR (cont.)



Quem pode apresentar uma sugestão ou reclamações?

Qualquer pessoa ou grupo de pessoas que tenham alguma relação com os subprojectos ou se sintam afectada pelas suas actividades poderá apresentar uma questão, queixa ou reclamação.

O Projecto MOVE aceita reclamações anónimas.

Onde apresentar as sugestões, queixas e/ou reclamações?

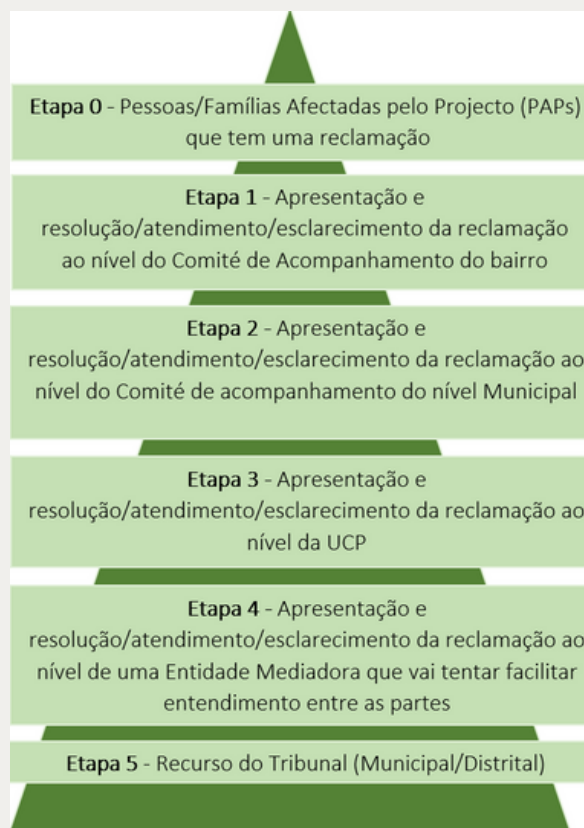
As sugestões e/ou reclamações poderão ser submetidas a nível das comunidades, através dos comités de acompanhamento do bairro e do nível municipal, e inclusive a nível nacional através dos seguintes canais:

- Linha verde grátis: 800 4041
- Whatsapp: +258 83 30 22 471
- Email: mdr.move@amt.gov.mz
- Formulário de manifestação disponível nos comités de acompanhamento das obras, na Agência Metropolitana de Transportes, no Ministério dos Transportes e Comunicações e no estaleiro das obras
- Encontros com os comités de acompanhamento das obras

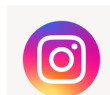
Níveis de resolução dos problemas do MDR

O MDR prioriza soluções amigáveis para resolver os problemas, sendo possível encontrar acordos ao nível local. O MDR tem 5 níveis principais de resolução de problemas:

- Nível do bairro (comités de acompanhamento das obras)
- Nível do município (comité de acompanhamento das obras),
- Unidade de Coordenação do Projecto
- Nível independente (mediador), e
- Sistema Judicial.



Visite as nossas Redes Sociais:



Endereço: Av. Mártires de Inhamitanga nº 336 · 1º andar, CP. 276 · Telef. +258(21)359849 ·
Fax: 21 359 848 Maputo
<https://www.amt.gov.mz/>