

Lançado o programa piloto de formação para mulheres motoristas de transporte público urbano



Parte das 47 mulheres que irão beneficiar da formação para para operar os transportes públicos urbanos na área metropolitana de Maputo

No dia 13 de Dezembro de 2024, o Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo – MOVE Maputo, lançou o “Programa Piloto de Mulheres Motoristas de Transportes Públicos”, uma iniciativa pioneira que busca capacitar 47 mulheres para a operação de transportes públicos na região metropolitana de Maputo, sendo 21 da cidade de Maputo, Matola (22), Marracuene (3) e Boane (1).

A formação terá início em Janeiro de 2025, com duração de 8 meses, reforçando o compromisso com a inclusão e a igualdade de oportunidades, promovendo o papel das mulheres no sector de transportes e contribuindo para a transformação da mobilidade urbana.

A iniciativa visa reduzir a enorme disparidade de género, tendo um estudo estatístico revelado que 89,9% dos motoristas de transportes públicos são homens e 10,1% são mulheres.

“O Programa Piloto de Mulheres Motoristas dos Transportes Públicos Urbanos de Passageiros (ToT-B) também visa essencialmente responder os principais desafios da mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo. Nesta primeira fase da implementação do Projecto MOVE Maputo constatámos a ausência de mulheres na actividade de motoristas, sendo Moçambique um dos 14 países que alcançou a paridade” disse Fernando Andela, Director Nacional dos Transportes e Segurança do Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC). (cont. pág. 2)



Fernando Andela, Director Nacional dos Transportes e Segurança do Ministério dos Transportes e Comunicações



António Matos, PCA da Agência Metropolitana de Transportes

Lançado o programa piloto de formação para mulheres motoristas de transporte público urbano (cont.)

No decurso da formação, as beneficiárias também terão subsídio e estágio para garantir que concluem a formação sem sobressaltos.

A gestora do Programa de Formação de Mulheres Motoristas dos Transportes Públicos, Safiana Pinto explicou que o programa foi desenvolvido a fim de capacitar as mulheres, para que sejam mais interventivas neste campo masculinizado.

“Esta formação vai lhes conferir habilidades para trabalharem com os Serviços Públicos e que elas aproveitem estas oportunidades e, quiçá, sejam absorvidas no recrutamento da mão-de-obra do serviço BRT, que será introduzida com o projecto MOVE, que vai incluir os municípios de Maputo”, disse Safiana Pinto.

Por seu turno, a representante das mulheres beneficiárias reconhece que, trabalhar com transportes públicos não será uma tarefa fácil, mas “esperamos a aceitação por parte da sociedade, porque estamos eufóricas pela oportunidade concedida”.

O Programa Piloto de Mulheres Motoristas dos Transportes Públicos está orçado em 800 mil dólares, dos quais 200 mil dólares na fase inicial e a sua implementação terá início na primeira quinzena de Janeiro de 2025, com a duração de 8 meses.

A cerimónia de lançamento, realizada no Afrin Prestige Hotel, contou com a presença de representantes do Ministério dos Transportes e Comunicações, da Agência Metropolitana de Transportes, além de vereadores dos municípios de Maputo, Matola, Marracuene, Matola-Rio e Boane.



Dicanhane Nhaduco representante das mulheres beneficiárias discursa pela ocasião do lançamento do programa de formação de mulheres motoristas



Foto família pela ocasião do lançamento do programa de formação de mulheres motoristas para operar transporte público urbano na área metropolitana de Maputo

Segunda ronda de consultas públicas sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Social do MOVE Maputo

No âmbito do Estudo de Impacto Ambiental e Social pela Royal Haskoning, tiveram lugar de 12 a 17 de Dezembro reuniões para a auscultação e segundas consultas públicas com o objectivo de apresentar o rascunho do Estudo nos Municípios da Matola, Matola-Rio, Boane, Marracuene e Cidade de Maputo.

Devido a natureza complexa e nível de riscos envolvidos, este tipo de estudo é fundamental na medida em que permite identificar e avaliar os impactos potenciais, apresentar medidas para mitigar (ou potenciar) os impactos e cumprir a legislação ambiental em vigor como é o caso da Lei do Ambiente, o Regulamento sobre o Processo de Avaliação do Impacto Ambiental e a Directiva Geral para a Participação Pública no Processo de Avaliação do Impacto Ambiental.

As reuniões de auscultação e consultas públicas nestes Municípios nos Municípios mencionados foram presenciadas por mulheres, homens, jovens, empresas privadas, Serviços Distritais de Actividades Económicas, associações locais incluindo as dos transportadores na área metropolitana de Maputo.

As consultas públicas constituíram uma oportunidade para o público em geral questionar, contribuir e obter esclarecimentos sobre os diferentes aspectos relacionados com o projecto com destaque para a transição da indústria de transporte público urbano com a introdução do futuro BRT, a gestão de expectativas dos operadores privados de transporte, o cálculo do custo do bilhete para BRT, especificações dos autocarros a serem adquiridos entre outros aspectos.



Imagem da reunião no Município de Matola-Rio



Imagem da reunião no Município da Matola



Imagem da reunião no Município de Boane



Imagem da reunião no Município de Maputo

Principais questões levantadas nas segundas consultas públicas no âmbito de apresentação do estudo de impacto ambiental e social

#	QUESTÕES	RESPOSTAS
Custo do Bilhete		
1	Qual foi o cálculo do custo do bilhete?	A bilheteira do BRT vai basear-se no cálculo de uma tarifa que pode cobrir os custos de operação e de manutenção do sistema, isto é, vai permitir que as receitas da cobrança de bilhetes aos passageiros paguem na integridade os custos da energia eléctrica e óleos, das viaturas, e da sua manutenção, os custos com os salários de motoristas e cobradores, os custos com actividades regulares de limpeza e de verificações, e outros custos de gestão da frota e do serviço.
Autocarros		
2	Quais são as especificações dos autocarros a serem adquiridos?	Vão adquirir-se autocarros articulados de 18 m, que operam com baterias eléctricas, e carregam um máximo de 130 passageiros. Os autocarros têm um piso baixo, o que irá facilitar a entrada dos passageiros, e disporá de duas máquinas validadoras para tocar o cartão electrónico, quando o passageiro embarca em paragens pequenas. Nos grandes terminais, a validação do cartão (do bilhete) será feita na própria estação terminal.
3	A fonte de energia para a recarga das viaturas é fiável?	A fonte de energia para o recarregamento das baterias dos autocarros é fiável, sendo que foram acauteladas medidas de redundância no mesmo. As baterias serão carregadas à noite, no estaleiro, quando terminar o período de serviço (depois das 11:00 da noite), e antes de terminar o turno da manhã seguinte. Alguns autocarros irão parar durante o dia para carregar as baterias.
4	Por que é que as baterias não serão produzidas no país, tendo em conta que, o país já teve fábrica de produção de baterias?	A primeira geração de baterias deverá ser fornecida pelo fornecedor dos autocarros. Neste momento o país não possui uma unidade industrial para o fabrico das baterias, embora o Governo esteja a estudar a viabilidade de instalação duma unidade para o fabrico de baterias segundo a tecnologia corrente. As baterias são especiais, com uma grande dimensão (750 kWh de capacidade) e não se equiparam, na tecnologia e na complexidade, às baterias que anteriormente eram produzidas em Moçambique. Contudo, não existem impedimentos de no futuro se prever um investimento para a produção destas baterias no País, se houver interesse do Governo e de potenciais investidores.
Obras do BRT		
5	Que tipo de intervenções serão feitas nas vias?	Serão construídas duas faixas segregadas para uso exclusivo dos autocarros do serviço BRT. As faixas de tráfego misto que correm ao longo do corredor segregado serão reabilitadas. As estradas beneficiarão de pavimentação, mudança da iluminação pública para as bermas, melhoria dos passeios, eliminação da faixa separadora central (onde existe), e de instalação de sistemas de sinalização, fixa e luminosa, ao longo do corredor, para melhor gestão do tráfego.
6	O prazo de 18 meses para a execução das obras é real em função da magnitude das obras a serem feitas?	As obras vão decorrer num horizonte de 22 meses. O Empreiteiro a contratar deverá demonstrar capacidade de execução desta infra-estrutura neste horizonte temporal.
7	O Projecto terá atenção para a contratação de mão-de-obra local e de jovens em particular?	Sim, o empreiteiro é encorajado a contratar mão de obra local.
8	A rota do BRT apresentada não vai aumentar o problema de tráfego actual?	Foram feitas análises e projecções de tráfego para acautelar que o problema de tráfego actual seja minimizado. Para tal medidas como melhorias nos cruzamentos, a eliminação de estacionamento nas vias e a regulação do comércio informal serão implementadas para permitir o fluxo adequado do tráfego. O tráfego já está congestionado. Vão criar-se faixas dedicadas aos autocarros do BRT, onde estes podem circular com rapidez, e nas faixas de trânsito misto não haverá chapas ou outros autocarros, pelo que o tráfego de veículos particulares deveria fluir melhor. Contudo, reconhece-se que a única maneira de reduzir o congestionamento é reduzindo o número de viaturas a circular neste corredor. Espera-se que este serviço do BRT vai incentivar que pessoas que hoje em dia circulam na sua viatura particular, comecem a circular nos autocarros do BRT.

Principais questões levantadas nas segundas consultas públicas no âmbito de apresentação do estudo de impacto ambiental e social (cont.)

#	QUESTÕES	RESPOSTAS
Benefícios para Municípios Envolvidos		
9	Quais serão os benefícios diretos para os municípios de Boane e Marracuene?	Os passageiros de Marracuene estão na rota alimentadora e troncal do BRT, e serão diretamente beneficiados pela introdução deste serviço. Os passageiros de Boane não estão na rota do BRT. Contudo, com a entrada do BRT outros serviços de transporte público irão sentir-se estimulados a melhorar a qualidade das suas viaturas e a previsibilidade dos seus horários.
Operadores de Transportes		
10	Porquê os transportadores não estão a ser incluídos nas decisões do Projecto? Como serão geridos os transportadores actuais?	Os transportadores estão a ser consultados em matérias de operação e relativamente ao nível de organização que devem desenvolver para se elegarem e serem detentores do contrato para operação do BRT
11	Como é que os transportadores que operam actualmente vão ser incluídos no Projecto?	Iráo beneficiar de treinamento, e de assistência técnica para se profissionalizar, antes de serem elegíveis ao contrato de operação do BRT.
12	Como será gerida a permuta dos transportes semi colectivos para o BRT?	Os semi colectivos alimentadores deverão instalar e usar o sistema de bilhética electrónica, através do qual a gestão dos passageiros e das rotas será feita.
Compensações		
13	Haverá compensação financeira para os transportadores que não queiram aderir as novas rotas atribuídas?	Nenhuma licença de operação será retirada. Contudo os operadores, na sua extinção, devem concorrer para novas licenças das rotas que estejam disponíveis.
14	No caso do BRT ter pouca aderência, como será o sistema de compensação?	Sendo um corredor de muito movimento, espera-se que esta circunstância não aconteça. em geral, os contratos de operação estabelecem níveis de desempenho, abaixo dos quais podem ser negociadas compensações pelo governo/AMT.
15	Como é que os transportadores serão compensados?	Os transportadores são remunerados através das receitas colectadas, cujo volume depende do número de passageiros que transportam e das tarifas praticadas.
16	Qual será o tratamento para os vendedores informais?	Os municípios devem organizar os vendedores informais em áreas reservadas para a sua actividade económica, e onde é possível criar espaços de quiosques para que as vendas possam acontecer. Não é sustentável nem seguro manter as vendas nos passeios.
17	Será que estão estabelecidas no projecto cotas para inserção da mulher no recrutamento de mão-de-obra?	A nível do Projecto, está estabelecido que dos beneficiários das formações a serem desenvolvidas, pelo menos 30% devem ser mulheres, e pelo menos 20% dos empregos a serem gerados sejam igualmente para mulheres. Já estão em curso actividades com o objectivo de garantir o cumprimento destas metas, como é o caso do programa de formação de mulheres motoristas que tem como principal objectivo criar capacidades em mulheres para que estas possam concorrer em igualdade com os homens nas oportunidades existentes no sector.
18	Como o Projecto vai incluir as pessoas vulneráveis no BRT?	O serviço do BRT terá rampas de acesso para pessoas em cadeiras de rodas, e os autocarros serão de entrada baixa para permitir que as cadeiras de roda possam também entrar no autocarro.
19	Qual é a tarifa para pessoas vulneráveis?	O regime tarifário ainda não foi determinado. Espera-se no entanto que a prática de desconto para estudantes e pessoas idosas possa continuar.
20	Qual é o plano do projecto para gerir questões de assédio sexual nos transportes do BRT?	O Projecto possui memorando de entendimento com o Ministério do Género e Acção Social e com Serviços de Assuntos sociais, órgãos que gerem o mecanismo multisectorial de atendimento a vitimas de violência incluindo assédio sexual, nas actividades a serem desenvolvidas está contemplada a questão do reforço de capacidades do mecanismo existente para melhor responder a incidentes de VBG (incluindo assédio) nos transportes publicos, sobretudo no sistema BRT.
21	Como é que serão tratadas as questões relacionadas com a acessibilidade universal, considerando usuários com deficiências física, visual, auditiva e pessoas com estatura baixa?	O serviço do BRT terá rampas de acesso para pessoas em cadeiras de rodas, e os autocarros serão de entrada baixa para permitir que as cadeiras de roda possam também entrar no autocarro. As estações principais serão equipadas com quadros informativos em Braille, e os autocarros terão comunicação de voz entre o motorista e os passageiros, anunciando a proximidade das estações. Para além do motorista, os autocarros também transportam cobradores que terão como actividade também a de ajudar os passageiros a embarcar ou desembarcar caso seja necessário.

Principais questões levantadas nas segundas consultas públicas no âmbito de apresentação do estudo de impacto ambiental e social (cont.)

#	QUESTÕES	RESPOSTAS
22	A ENH está preocupada com os gasodutos instalados ao longo das vias principais, uma vez que estes mesmos gasodutos estão instalados a 1.50m: estarão envolvidos no processo de escavação?	Todos os provedores de serviço serão contactados e envolvidos nas obras em zonas onde as suas condutas ou cabos estão instalados, para garantir a continuidade dos serviços.
DEPOT		
23	O representante da Comunidade Mahometana instalado no DEPOT, diz não ter conhecimento do projecto, e que este espaço que fora atribuído ao projecto está em litígio, e gostava de saber quem decidiu pela cedência do espaço?	Esta questão é do âmbito do Conselho Municipal de Maputo.
24	Os vendedores de inertes reclamam o facto de não facilitarem a aquisição de espaço para os moçambicanos, eles querem saber o que vai ser feito deles que já operam há mais de 25 anos; para onde irão?	Esta questão é do âmbito do Conselho Municipal de Maputo.



PROJECTO DE MOBILIDADE
URBANA NA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

DESEJA-LHE



Boas Festas

FELIZ ANO 2025



MOVE Maputo lança concursos públicos para fiscalização de obras de BRT e construção de um Hangar para autocarros

Lançado o concurso público para a fiscalização da construção do BRT em Maputo

O Ministério dos Transportes e Comunicações, através do Projecto MOVE Maputo, lançou recentemente a solicitação de manifestação de interesse de firmas de consultorias qualificadas e experientes para prestar serviços de consultoria para a fiscalização de obras civis de construção do sistema de Transporte de Trânsito Rápido por Autocarros (BRT, sigla em Inglês). O sistema de transporte BRT consiste, entre outros aspectos, em faixas de rodagem exclusivas para autocarros de transporte público, paragens e terminais de transportes, sendo uma alternativa acessível e rápida para melhorar o serviço de transporte público e mobilidade urbana.

Em termos práticos, a firma vencedora do concurso será responsável, entre outras actividades, pela fiscalização abrangente das actividades de implementação do projecto realizadas pelo empreiteiro para garantir o cumprimento integral dos projectos, especificações técnicas e várias estipulações contidas nos Documentos do Contrato, incluindo obrigações sobre os padrões de Segurança Social e Ambiental (ESHS, sigla em Inglês) do projecto; preparação e apresentação ao MOVE de relatórios mensais de progresso sobre as normas financeiras, técnicas e ambientais e sociais, incluindo o género, a Violência Baseada no Género, a Exploração e o Abuso Sexual, bem como sobre o Assédio Sexual (VBG/EAS/AS); aspectos do progresso do projecto em termos de prevenção e consciencialização; eficácia da operação do Mecanismo de Diálogo e Reclamações nos estaleiros das obras do BRT e nas comunidades em torno da área do projecto; e apoiar o projecto MOVE Maputo na revisão e aprovação de instrumentos de gestão ambiental e social da construção, bem como no acompanhamento da sua implementação.

Importa realçar que a consultoria terá uma duração de trinta e seis (36) meses, a contar da data de entrada em vigor da consultoria.

Concurso público para o Projecto e Fiscalização de obras de construção de um Hangar “DEPOT” para autocarros

O objectivo específico desta consultoria é elaborar estudos e ensaios bem como um projecto detalhado de engenharia arquitectónica e ambiental para a fiscalização de obras de construção de um HANGAR para autocarros (local para estacionamento de autocarros, manutenção entre outros) e de uma instalação de espera para serviços de BRT Eléctrico em Maputo.

Os serviços de consultoria incluem, mas não se limitam à revisão das configurações funcionais propostas para o HANGAR e a área de espera, optimizando-as para operações rápidas e de alta qualidade; concepção de instalações de serviços ligeiros, tais como lavagem, lubrificação, limpeza, pneus e outras funções que fazem parte das rotinas diárias de manutenção e de limpeza para cada um dos 110 autocarros que o HANGAR pode acomodar; conceber vestiários, chuveiros e instalações sanitárias, lavabos, refeitório, área de recepção e de expedição para os motoristas e pessoal operador dos autocarros no HANGAR e nas áreas de espera; e conceber o estacionamento dos autocarros à sombra e as áreas de expedição dos autocarros no HANGAR e nas áreas de espera, entre outros aspectos.

Esta consultoria terá uma duração de vinte e três (23) meses, acrescidos de trezentos sessenta e cinco (365) dias de período de responsabilidade por defeitos, a partir da data de entrada em vigor da consultoria.

O projecto BRT resulta de uma doação do Banco Mundial no valor de 250 milhões de dólares para o custeio do Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo e enquadra-se nos esforços do Governo de Moçambique para melhorar a mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo.

Para mais detalhes sobre os dois concursos e outras informações do projecto aceda à página:

<https://movemaputo.gov.mz/concursos/>

Natal solidário com as crianças órfãs e vulneráveis do Orfanato de Khongolote

No dia 20 de Dezembro de 2024, colaboradores do Projecto MOVE Maputo promoveram Natal Solidário visando fortalecer laços com os que mais precisam. A iniciativa consistiu numa doação em produtos diversos tais como peças de roupa nova/usada, sapatos, fraldas descartáveis, produtos alimentares (arroz, farinha, óleo, massa, sal, açúcar, ovos, leite fresco, etc.); material de higiene pessoal (pasta dentífrica, sabão, sabonetes, omo, etc.), kits de material escolar entre outros. Os produtos doados irão beneficiar crianças órfãs e vulneráveis residentes no Orfanato de Khongolote, o qual serve actualmente cerca de 102 crianças, parte das quais vive com HIV/SIDA.

O evento culminou com um momento de confraternização com as crianças do Orfanato, tendo os colaboradores do projecto oferecido um almoço a todas as crianças. Em jeito de agradecimento, o Orfanato de Khongolote ofereceu uma obra de arte por si produzida, como parte das actividades recreativas promovidas pelo Orfanato.

Importa realçar que o Orfanato de Khongolote localiza-se numa das três vias que estão a ser asfaltadas no Município da Matola, concretamente a estrada Khongolote-Molumbela entre as estradas EN1, Molumbela e Khongolote com cerca de 2,0 km.

Outras vias que estão a ser intervencionadas nesta edilidade são Mathlemele/Wamatibjwana- com cerca de 3,0 km a partir da terceira rotunda da estrada circular de Maputo e a via Intaka/Boquisso - com cerca de 6,7 km a partir da primeira rotunda da estrada circular de Maputo.



Produtos doados ao Orfanato de Khongolote, Matola



Confraternização com as crianças do Orfanato



Obra de arte oferecida pelo Orfanato ao MOVE Maputo



Momento cultural com as crianças do Orfanato

Saiba sobre o Mecanismo de Diálogo e Reclamações - MDR



Quem pode apresentar uma sugestão ou reclamações?

Qualquer pessoa ou grupo de pessoas que tenham alguma relação com os subprojectos ou se sinta 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?

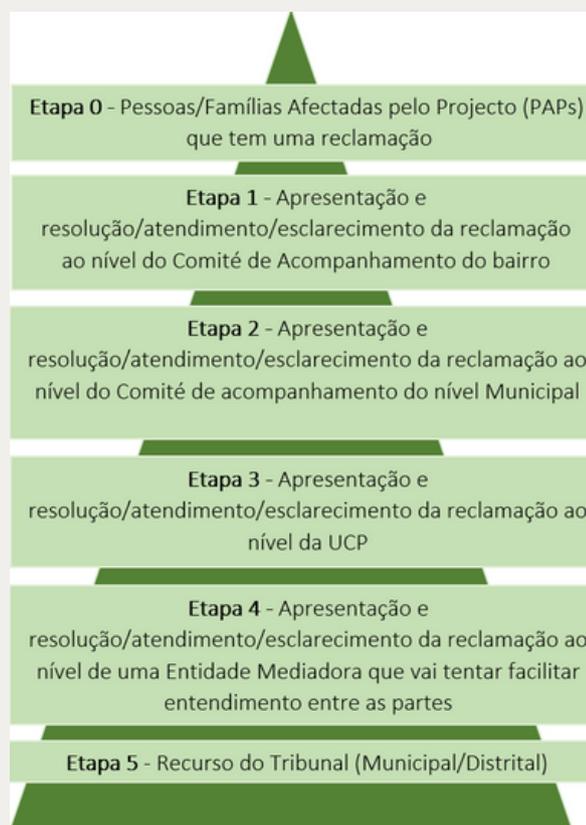
As sugestões e/ou reclamações poderão ser submetidas a nível das comunidades, através dos comités de acompanhamento do bairro e do nível municipal, e inclusive a nível nacional através dos seguintes canais:

- Linha verde grátis: 800 4041
- Whatsapp: +258 83 30 22 471
- Emails: mdr@movemaputo.gov.mz; 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:



Ave Mártires da Machava, 1050 - Cidade de Maputo - Moçambique
<https://www.movemaputo.gov.mz>