

2. Os Estados Membros ratificarão o presente Protocolo de acordo com os seus procedimentos constitucionais e depositarão o instrumento de ratificação junto do Secretário Executivo.

3. O presente Protocolo estará aberto à adesão de qualquer Estado Membro que não seja Estado signatário e será efectuada através da deposição do instrumento de adesão junto do Secretário Executivo.

4. O Secretário Executivo informará a todos os Estados Membros da recepção do instrumento de ratificação ou adesão.

ARTIGO 19

Entrada em vigor

1. O presente Protocolo entrará em vigor trinta dias após a deposição do instrumento de ratificação ou adesão por dois terços das partes contratantes.

2. No caso da adesão de um Estado Membro, o Protocolo entrará em vigor, para o referido Estado Membro, um mês depois da deposição do instrumento de adesão.

ARTIGO 20

Obrigações nacionais

Os Estados Membros tomarão todas as medidas necessárias para a implementação do presente Protocolo nos seus respectivos territórios.

ARTIGO 21

Denúncia

1. O presente Protocolo poderá ser denunciado por qualquer Estado Membro a qualquer altura.

2. A denúncia será efectuada através da deposição junto do Secretário Executivo do instrumento de denúncia que terá efeitos seis meses após a sua deposição.

3. Dentro de um período de seis meses após a deposição do instrumento de denúncia, Estado Membro depositante de tal instrumento, deverá continuar a cumprir com as disposições deste Protocolo e vincular-se às suas obrigações.

4. O Secretário Executivo informará a todos os Estados signatários de qualquer denúncia relativa ao presente Protocolo, de acordo com o parágrafo 1 do presente artigo.

ARTIGO 22

Emendas ao protocolo

1. Qualquer emenda ao presente Protocolo será adoptada por uma decisão de três quartos de todos Estados Membros da Cimeira dos Chefes de Estado ou Governo da SADC.

2. Qualquer proposta de emenda ao presente Protocolo poderá ser submetida ao Secretário Executivo por qualquer Estado Membro, para considerações preliminares pelo Conselho, desde que, todavia, esta não seja submetida antes de todos Estados Membros terem sido devidamente notificados e que um período de três meses tenha passado após a referida notificação.

ARTIGO 23

Resolução de diferendos

1. Os Estados Membros envidarão esforços no sentido de resolver de uma forma amigável, qualquer diferendo entre eles decorrente da interpretação ou aplicação do presente Protocolo, por via de negociações.

2. Caso os Estados Membros envolvidos num diferendo resultante da interpretação ou aplicação do presente Protocolo não encontrem solução amigável dentro de um mês, o caso será entregue a uma comissão *ad hoc*, para resolução, estabelecida ou nomeada para o efeito pelo Comité de Ministros. Caso a referida comissão *ad hoc* não consiga, no espaço de um mês, chegar a uma solução mutuamente aceitável, o processo será submetido ao Conselho de Ministros para resolução. O Conselho de Ministros terá dois meses para encontrar uma solução mutuamente aceitável.

3. No caso da ausência de uma solução amigável, a disputa será canalizada ao Tribunal para arbitragem, de acordo com o artigo 16 do Tratado.

ARTIGO 24

Relacionamento com outros Estados, organizações regionais e internacionais

Com base nas disposições contidas no artigo 6(1) do Tratado, os Estados Membros e a SADC manterão boas relações de trabalho e outras formas de cooperação, podendo celebrar acordos com outros Estados, organizações regionais e internacionais, cujos objectivos sejam compatíveis com os objectivos e as disposições do presente Protocolo.

ARTIGO 25

Línguas

Os textos em Inglês e Português do presente Protocolo serão ambos considerados autênticos e de igual fé.

Em fé do que, nós, os Chefes de Estado ou Governos, ou os nossos representantes devidamente autorizados, assinámos o presente Protocolo.

Feito em Blantyre, aos 10 dias de Setembro de 1997, em dois originais nas Línguas Inglesa e Portuguesa, fazendo ambos os textos igual fé.

República da África do Sul, ... República do Botswana, ... República do Malawi, República de Moçambique, *Joaquim Alberto Chissano*. ... Reino da Swazilândia, ... República da Zâmbia, ... República de Angola, ... Reino do Lesotho, ... República das Maurícias, ... República da Namíbia, ... República Unida da Tanzânia, ... República do Zimbábue, *Robert Mugabe*.

Resolução nº 50/98

de 28 de Julho

Com vista a imprimir maior dinamismo na materialização dos objectivos definidos no Programa do Governo importa estabelecer uma Política de Estradas que garanta o alcance dos resultados esperados na reposição do tráfego rodoviário e no desenvolvimento e manutenção da rede de estradas.

Nestes termos, ao abrigo da alínea e) do nº 1 do artigo 153 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina: *Único*. É aprovada a Política e Estratégia de Estradas, em anexo, que é parte integrante da presente Resolução.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.

Política e Estratégia de Estradas

1. Introdução

Moçambique é um país vasto e pouco povoado, cuja principal actividade económica é a agricultura.

O transporte rodoviário é o principal modo de transporte e garante a movimentação de cerca de 10% de cargas e 90% de passageiros e constitui o meio de acesso aos restantes modos de transporte. Como consequência as estradas são infra-estruturas de transporte nas quais se concentra na actualidade o principal esforço de investimento do país.

O estado de conservação da rede de estradas em grande medida, reflexo das guerras que afectaram o país, tem impacto extenso e profundo nas demais actividades sócio-económicas, cujo desenvolvimento deve tomar em consideração a política de estradas, para que não sejam afectadas por problemas de transporte rodoviário.

O desenvolvimento harmonioso da economia do país, depende da conjugação permanente entre os projectos de desenvolvimento e o programa de estradas.

De uma forma geral, a despeito da descontinuidade entre as bolsas de estradas que beneficiaram de melhoramentos, o estado de conservação das estradas rurais melhorou, o que se traduz pela diminuição dos tempos de viagem e dos custos de operação dos veículos e pelo aumento de tráfego.

A Política de Estradas integra-se e harmoniza-se com as restantes políticas sectoriais do Governo, por forma a garantir a rentabilidade dos investimentos realizados na rede de estradas, com o objectivo de reduzir os actuais custos de operação dos veículos.

2. Situação actual do sector de estradas

O programa de reabertura de estradas ganhou uma nova dinâmica a partir de 1992, que permitiu reduzir para cerca de um terço a extensão de estradas intransitáveis, triplicando a extensão de estradas que beneficiam de manutenção e revitalizando os corredores internacionais de transporte rodoviário.

Salvo raras excepções, a rede de estradas urbanas sofreu uma acentuada degradação devido à opção de se canalizar os recursos prioritariamente para as zonas rurais, facto acentuado pela extrema fraqueza institucional dos Conselhos Executivos.

Em todas as províncias decorrem importantes actividades de estradas levadas a cabo por empreiteiros nacionais e estrangeiros, que criaram novos postos de trabalho, com especial ênfase para os projectos de reabilitação e manutenção de estradas com uso intensivo de mão-de-obra em estradas terciárias.

Aos níveis central e provincial, a capacidade institucional cresceu com o aumento de quadros e técnicos superiores, com a implementação de sistemas de gestão e planificação e com o aumento do número de empresas que se dedicam às actividades de estradas.

Estão em projecto reformas institucionais que apontam para a autonomização progressiva do sector com o desenho de mecanismos adequados de financiamento. O sector operacional de manutenção, constituído pelas ECMEP's será reestruturado fora do Estado.

O financiamento do sector de estradas, apesar de conhecer ainda vários problemas, melhorou e permite hoje o desenvolvimento mais regular das actividades, que absorvem cerca de 30% do Orçamento Geral do Estado.

De modo geral, a sensibilidade sobre os problemas de estradas cresceu substancialmente, dando lugar a um ambiente em que a sua importância global e a do seu estado de conservação em particular, é visivelmente reconhecida.

O interesse do sector privado e dos utentes pela problemática de estradas cresceu igualmente, sendo de esperar que a curto prazo, possam desempenhar um papel preponderante na gestão da rede de estradas, particularmente a sua manutenção.

O sector de estradas, porém, continua a ser afectado por vários constrangimentos, nomeadamente: de recursos humanos e financeiros, normas administrativas e manutenção de estradas.

A despeito de um crescimento do seu quadro técnico, os órgãos públicos de gestão das estradas ainda dispõem de muitos quadros jovens e pouco experientes, precocemente chamados a exercer funções de planificação e gestão da rede de estradas, onde se confrontam no quotidiano com doadores, consultores e empreiteiros que dispõem de técnicos mais experientes e mais bem apetrechados.

Os programas de estradas exigem meios financeiros que impõem recurso a créditos e donativos complementares, ainda insuficientes, e que têm sido desembolsados com atrasos e de uma forma irregular, devido à fraca capacidade financeira do Governo e aos atrasos de algumas organizações internacionais, prejudicando os projectos nas vertentes de qualidade, preços e tempo de execução.

Como consequência da diversidade de financiadores dos projectos, os quadros do sector de estradas são obrigados a lidar com normas administrativas e contratuais diversas, que variam de organização para organização, sendo por vezes contraditórias. Isso impõe um trabalho de estudo e aplicação, o que dispersa as reduzidas capacidades existentes.

A extensão de estradas a ser mantida quadruplicou nos últimos quatro anos, o que impõe necessidades e exigências que ultrapassam as actuais capacidades, e se reflecte nos elevados custos e fraca qualidade dos trabalhos executados.

3. Pressupostos da Política de Estradas

A rede de estradas cumpre duas funções essenciais ao desenvolvimento: em primeiro lugar ela suporta o movimento de pessoas e bens que consubstancia o carácter social do vínculo de produção-distribuição; em segundo lugar, ela assegura a viabilização de regiões e projectos de desenvolvimento que carecem de vínculos estáveis com os seus mercados fornecedores e consumidores. Assim, os principais pressupostos de Política de Estradas são:

3.1 Agricultura e Comercialização

A agricultura continuará a ser uma das principais actividades económicas fundamentais para o desenvolvimento do país, contribuindo para a criação de bases para a recuperação da vida rural e para o crescimento da indústria nacional.

A comercialização desempenha um papel preponderante na promoção e incentivo da produção agrícola, e em particular, da produção familiar.

3.2. Portos

Moçambique possui uma extensa costa marítima e a cabotagem é, por natureza, o modo de transporte mais económico, daí que os portos se constituem em importantes pólos de concentração de cargas.

A localização dos portos marítimos e das principais actividades económicas do país determinam a existência de itinerários principais de transporte rodoviário onde existe potencial ou se verifica um elevado tráfego rodoviário.

3.3 Indústria e Energia

Os grandes projectos de produção de energia, minas e indústria são importantes actividades económicas que em plena operação ou em desenvolvimento geram ou gerarão tráfego rodoviário, que requer uma rede de suporte adequado.

3.4 Turismo

Moçambique dispõe de recursos turísticos de grande potencial, que fazem antever o turismo como uma das actividades que rápida e crescentemente contribuirá para o desenvolvimento da economia, gerando imenso tráfego rodoviário.

3.5 Geração de Emprego

A geração de emprego, em particular nas zonas rurais, desempenha um papel preponderante na redução da pobreza e na melhoria das condições de vida das populações. A execução de estradas com técnicas que envolvam o uso de mão-de-obra intensiva pode contribuir a curto prazo para a rápida geração do emprego.

4. Política de Estradas

A Política de Estradas visa, com base na situação actual e nos pressupostos descritos, concluir a reposição do tráfego na rede de estradas classificadas, continuar e expandir a reabilitação de estradas de tráfego elevado, garantindo a sua manutenção efectiva, priorizando a utilização de recursos locais e a utilização de sistemas modernos e eficientes de planificação e controlo.

Para o efeito, a Política de Estradas, estabelece as linhas de orientação para as actividades principais e a utilização racional dos recursos que o Estado, o sector privado e os utentes podem disponibilizar, directa ou indirectamente, para o desenvolvimento e manutenção da rede de estradas.

4.1. Reabertura de Estradas

As estradas que ainda estão intransitáveis ou havidas como tais, continuam a ser impedimento ao desenvolvimento económico e social das zonas que atravessam.

Assim, o Governo promoverá a conclusão do programa de reabertura de estradas rurais, devendo-se reabilitá-las logo depois da sua reabertura. Dado o carácter urgente da reposição do tráfego naquelas estradas, o Governo continuará a promover a utilização das opções técnicas mais rápidas de reabertura de estradas, cuidando da qualidade dos trabalhos e a sustentabilidade das estradas reabertas.

4.2. Reabilitação de Estradas

Verificando-se que o tráfego de algumas estradas já reparadas e reabertas cresceu significativamente, muitas vezes para além da sua capacidade, tornando a sua manutenção dispendiosa, o Governo promoverá o início de um programa mais abrangente de reabilitação de estradas, priorizando-as de acordo com o seu tráfego e sua viabilidade económica.

Os estudos e as tecnologias a utilizar na reabilitação serão definidos consoante a importância de cada estrada, cuidando que

mantenham a qualidade indispensável e sejam financeiramente sustentáveis.

4.3. Reabilitação e Reconstrução de Pontes

A maioria das pontes construídas nos últimos anos são metálicas e pré-fabricadas, devido ao carácter de emergência dos projectos levados a cabo.

Doravante, os projectos de reabilitação de estradas priorizarão a reabilitação e reconstrução definitiva de pontes, utilizando matérias convencionais que permitem maior utilização dos recursos locais, substituindo progressivamente as pontes metálicas, particularmente as instaladas durante o período de emergência.

Nas estradas terciárias, continuar-se-á a utilizar pontes metálicas e reintroduzir-se-á a utilização de pontes de madeira.

4.4. Itinerários principais

Os itinerários principais são constituídos pelas seguintes ligações:

- Maputo- Pemba
- Beira-Tete
- Lichinga-Ligação Norte/Sul
- Lichinga-Pemba

O Governo promoverá, com carácter prioritário, a conclusão da reabilitação das estradas que fazem parte dos itinerários principais e a garantia da sua manutenção permanente.

4.5. Corredores internacionais de transporte

A situação geográfica e estratégica de Moçambique com relação a vários portos marítimos que servem os países vizinhos do interior, determina a existência de corredores de transporte, domésticos e internacionais, que possuem infra-estruturas rodoviárias importantes.

O Governo promoverá a continuação da reabilitação das estradas que integram os corredores internacionais, dando uma atenção especial aos corredores de Nacala, Beira e Maputo.

4.6. Construção de estradas

A curto prazo, a construção de estradas vai priorizar a conclusão das que foram iniciadas e/ou interrompidas. As novas estradas serão construídas, em princípio, quando se comprove uma elevada viabilidade económica, como por exemplo, acessos para grandes projectos com relevante impacto nacional.

4.7. Manutenção de estradas

A manutenção de estradas é uma actividade prioritária que garante a rentabilização dos investimentos feitos na rede rodoviária e a redução dos custos de operação dos veículos. A construção ou reabilitação de estradas deve ser precedida da garantia de recursos para posterior manutenção.

O Governo promoverá as medidas necessárias para se dar prioridade à manutenção de estradas, dando atenção especial à manutenção periódica, promovendo medidas que incentivem a qualidade e garantindo a sua sustentabilidade e financiamento regular através de taxas específicas de utilização.

4.8. Segurança rodoviária

Os acidentes rodoviários implicam elevados danos humanos e materiais ao país. As fatalidades dos acidentes rodoviários vitimam principalmente os estratos populacionais em idade activa.

O aumento da extensão e a melhoria das condições gerais da

rede de estradas impõem que as vias se adaptem cada vez mais às necessidades e exigências da segurança rodoviária.

O Governo promoverá a colocação, manutenção e preservação da sinalização rodoviária, reduzindo as actuais deficiências, incentivando a participação e as iniciativas do sector privado e das autoridades locais, tornando assim, as estradas mais comunicativas.

4.9. Estradas primárias e secundárias

As estradas primárias asseguram a ligação entre as cidades capitais provinciais e centros principais, e estes com os portos principais e os postos importantes das fronteiras com os países vizinhos, possuindo, de uma forma geral tráfego médio ou elevado.

As estradas secundárias asseguram as ligações entre os principais centros provinciais, portos marítimos e fluviais, centros comerciais, industriais e agrícolas e estações de caminho de ferro e estes com estradas primárias, possuindo, de uma forma geral, tráfego baixo ou elevado.

O Governo promoverá a manutenção permanente e a realização da rede de estradas primárias, pavimentando as que sendo de terra ou terraplenadas, possuem um tráfego elevado, bem como a manutenção permanente e reabilitação das estradas secundárias, terraplenando as que, sendo de terra possuem um tráfego médio. A manutenção de estradas será desconcentrada às autoridades provinciais enquanto que a sua reabilitação continuará, a curto e médio prazos, a ser planificada e implementada a nível central.

4.10. Estradas terciárias

As estradas terciárias asseguram as ligações rodoviárias entre os centros populacionais distritais ou de interesse local e estes com as estradas primárias e secundárias, possuindo tráfego baixo ou muito baixo.

O Governo promoverá, de forma desconcentrada, a manutenção permanente e reabilitação de estradas terciárias, priorizando as que têm mais tráfego e incentivando o uso intensivo de mão-de-obra.

4.11. Estradas não classificadas

A gestão de estradas não classificadas irá permanecer sob responsabilidade das autoridades distritais, que deverão priorizar a manutenção daquelas que têm maior impacto, nomeadamente na comercialização agrícola.

As estruturas centrais e provinciais continuarão promovendo cursos de capacitação para as autoridades locais sobre matérias relacionadas com a manutenção de estradas não classificadas. O Governo promoverá a sua classificação regular para permitir que as mais importantes sejam integradas progressivamente na rede nacional, ao mesmo tempo que promove mecanismos para o financiamento da sua manutenção.

4.12. Estradas urbanas

A gestão e desenvolvimento das estradas urbanas estarão sob responsabilidade das autoridades locais competentes. O Governo promoverá a sua reabilitação e manutenção no quadro da materialização de uma política de desenvolvimento urbano coerente e articulada, observando a integração das estradas urbanas com outras infra-estruturas conexas. O Governo promoverá mecanismos para assegurar o desenvolvimento sustentável das estradas urbanas, respeitando e promovendo as competências próprias dos órgãos municipais.

4.13. Financiamento

Sendo as estradas, infra-estruturas públicas que contribuem para o desenvolvimento do país, o Estado financia a sua reabilitação e construção, segundo critérios de equilíbrio e equidade, de modo a promover e expandir, as actividades económicas enquanto que os utentes, através de taxas específicas de utilização, financiam a sua manutenção na proporção em que as utilizam e desgastam.

Para garantir melhor sustentabilidade das actividades do sector de estradas, o Governo tomará medidas para garantir um fluxo regular e atempado de fundos necessários à expansão e manutenção de estradas, melhorando e disciplinando os mecanismos de financiamento estudando e introduzindo novas fontes de financiamento.

4.14. Sector privado

O sector de estradas tem criado muitas oportunidades de negócio, nomeadamente na indústria de construção. O Governo continuará a intensificar acções para que o sector privado nacional possa extrair benefícios crescentes no desenvolvimento desta indústria.

O sector privado será igualmente envolvido na elaboração de projectos, construção, reabilitação e manutenção das estradas que servem fundamentalmente as suas actividades, particularmente as que resultem de novos investimentos.

4.15. Recursos locais

A gestão de estradas e a execução das obras de construção, reabilitação e manutenção de estradas são actividades dispendiosas que, para garantir a sua sustentabilidade e reduzir os seus custos, devem, de maneira crescente, ser executadas com recursos locais, particularmente, materiais, empreiteiros e consultores locais.

Assim, o Governo continuará a promover acções que visem nomeadamente:

- maior utilização de materiais locais;
- inventário, consolidação e expansão dos estudos de investigação dos materiais locais, nomeadamente através do reforço e capacitação do Laboratório de Engenharia de Moçambique;
- promoção da participação de instituições nacionais de ensino e investigação, e entidades nacionais tais como, os consultores e empreiteiros nas actividades de estradas;
- Utilização intensiva de mão-de-obra, garantindo-se emprego às populações rurais, tomando sempre em consideração as questões de género.

4.16. Meio ambiente

Embora as estradas tenham um impacto positivo global no ambiente, as actividades de estradas são desenvolvidas procurando-se mitigar os danos que a sua construção e utilização possam acarretar.

O Governo continuará a zelar pelas normas de defesa do ambiente a serem seguidas na execução de trabalhos de estradas, que devem fazer parte das especificações dos documentos de concurso para a execução de obras.

4.17. Informação e educação pública

A informação sobre as realizações do sector de estradas sobre o estado de conservação da rede será expandida, complementando-a com campanhas de educação pública por forma a permitir que vários segmentos da sociedade escolham as rotas mais adequadas,

aumentando a sensibilidade sobre a utilização das estradas, seus acessórios e equipamentos com especial ênfase para os sinais rodoviários.

4.18. Reformas institucionais

A gestão das estradas será crescentemente especializada e descentralizada, envolvendo a participação e responsabilização das autoridades provinciais e autárquicas, do sector privado dos utentes.

Para o efeito o Governo estabelecerá um sistema nacional de administração de estradas públicas com a missão de assegurar uma melhor articulação na gestão e desenvolvimento da rede rodoviária.

O sistema nacional de administração de estradas definirá as regras de transferência das responsabilidades da gestão da rede terciária para os governos provinciais e a sua responsabilidade operacional na manutenção e gestão das redes principal e secundária. Estabelecerá as necessárias articulações entre os municípios e governo para o desenvolvimento da rede de estradas urbanas; regulará a criação e funcionamento dos órgãos que irão gerir e financiar o sector de estradas.

A capacitação das instituições do sistema nacional da administração de estradas públicas e a actualização das disposições legais em vigor será determinante para promover o cumprimento das suas funções. Assim, o Governo continuará a expandir as acções já iniciadas, dando uma atenção especial à utilização e introdução de sistemas de gestão, planificação e informação e à actualização da legislação em vigor.

4.19. Desenvolvimento dos Recursos Humanos

O factor humano desempenha um papel preponderante e determinante no sucesso do sector. O Governo promoverá a expansão do programa de desenvolvimento de recursos humanos em curso, nomeadamente através de:

- 1) retenção de quadros;
- 2) institucionalização da formação profissional com ampla participação dos utentes;
- 3) formação e capacitação para todos os níveis e entidades directa ou indirectamente ligadas às estradas, tomando em consideração as questões de género.

4.20. Cooperação regional

A localização geográfica de Moçambique requer o reforço do relacionamento directo e permanente com outros países da região austral de África, nomeadamente no intercâmbio de ideias e na harmonização dos traçados e gestão das redes viárias.

O sector de estradas manterá uma actividade contínua de intercâmbio e cooperação com os organismos da região e dos países vizinhos, dando uma atenção especial à SADC, tendo em vista a integração crescente das redes de estradas e dos procedimentos de gestão.

5. Estratégia do Sector de Estradas

5.1. Objectivos

O principal objectivo da estratégia do sector de estradas é, a médio prazo, aumentar a percentagem de estradas em condições de conservação boas ou razoáveis de 39% para 70%, ou seja de

10 600Km, para 19 030 Km dotando-as de uma manutenção de rotina e periódica regular de qualidade crescente, maximizando a utilização de recursos locais e capacitando as instituições nacionais.

5.2. Acções

Para atingir o objectivo da sua estratégia, o sector de estradas desenvolverá as seguintes acções:

a) No âmbito da reabilitação

(i) a curto prazo

- concluir o programa de reabertura de estradas; e
- rever e reformular o programa de reabilitação de estradas, continuando o programa em curso.

(ii) a médio prazo

- concluir a reabilitação da ligação Norte-Sul;
- concluir a reabilitação das estradas pavimentadas;
- continuar a reabilitação das estradas primárias e secundárias de terra;
- continuar e alargar a reabilitação das estradas terciárias, com uso intensivo de mão-de-obra, desconcentrando progressivamente a sua gestão para as autoridades provinciais.

b) No âmbito da reabilitação e reconstrução de pontes:

(i) a curto prazo

- concluir a montagem de pontes metálicas, no âmbito do programa de reabertura de estradas; e
- continuar a reabilitação e reconstrução de pontes de acordo com as necessidades, importância e prioridade de cada estrada; e
- estabelecer um programa de reabilitação e reconstrução de pontes para as estradas primárias e secundárias.

(ii) a médio prazo

- concluir o programa de reabilitação e reconstrução de pontes das estradas primárias;
- continuar o programa de reabilitação e reconstrução de pontes das estradas secundárias; e
- continuar a reabilitação e reconstrução de pontes das estradas terciárias, de acordo com as necessidades, importância e prioridade de cada estrada.

c) No âmbito da manutenção de rotina

(i) a curto prazo

- continuar a manutenção de rotina de todas as estradas em condições de conservação boas ou razoáveis, melhorando a sua qualidade, baixando os custos e maximizando a utilização de recursos locais; e
- excepcionalmente, manter estradas que, embora estejam em más condições de conservação, desempenham um papel preponderante para o transporte rodoviário.

(ii) a médio prazo

- continuar a manutenção de rotina de todas as estradas em condições de conservação boas ou razoáveis, melhorando a sua qualidade, baixando os custos e maximizando a utilização de recursos locais; e
- manter regularmente toda a rede de estradas pavimentadas.

d) No âmbito da manutenção periódica

(i) a curto prazo

- rever e reformular o programa de manutenção periódica de estradas primárias e secundárias alargando-as às estradas terciárias;
 - continuar o actual programa de manutenção periódica.
 - (ii) a médio prazo
 - executar regularmente a manutenção periódica de estradas pavimentadas reduzindo o seu ciclo para períodos de cinco anos;
 - executar regularmente a manutenção periódica das estradas primárias terraplenadas, reduzindo o seu ciclo para períodos de cinco a oito anos.
- e) No âmbito das reformas institucionais
- (i) a curto prazo
 - aprovar e iniciar a implementação do sistema nacional de administração de estradas públicas, regulamentando os respectivos procedimentos; e
 - reforçar a capacidade institucional do sector, priorizando as autoridades provinciais.
 - (ii) a médio prazo
 - melhorar o sistema nacional de administração de estradas públicas concedendo mais autonomia aos seus órgãos executivos,
 - continuar o reforço da capacidade institucional do sector;
 - iniciar o processo de redução gradual da assistência técnica estrangeira;
 - iniciar e concluir o processo de transferência de responsabilidades na gestão da rede terciária de estradas para as autoridades provinciais; e
 - fortalecer a desconcentração da manutenção de rotina para as autoridades provinciais.
- f) No âmbito da indústria
- (i) a curto prazo
 - continuar a promover, incentivar e apoiar a utilização crescente de recursos locais, em particular as empresas nacionais, priorizando a manutenção de rotina de estradas e a reabilitação de estradas terciárias.
 - (ii) a médio prazo
 - continuar a promover, incentivar e apoiar a utilização crescente de recursos locais, em particular empresas nacionais, priorizando a manutenção de estradas, a sinalização rodoviária e a reabilitação de estradas; e
 - incorporar obrigatoriamente as empresas nacionais em todos os contratos com empresas estrangeiras.

GLOSSÁRIO

Estrada pública é a estrada do domínio público estatal, do domínio público autárquico ou de uso comum, nos termos da lei.

Política de estradas é o conjunto de directivas aprovadas pelo Governo sobre a conservação, uso, construção e desenvolvimento das estradas públicas enquanto infra-estruturas viárias.

Classificação de uma estrada é o acto unilateral do Governo ou entidade com competências por este delegadas, que consiste na integração de uma estrada determinada numa das classes de estradas definidas por lei.

Estrada classificada é a estrada à qual haja sido atribuída uma classe, mediante declaração pública da entidade competente.

Estrada primária é uma estrada pública que faz parte da rede principal rodoviária que assegura a ligação entre as cidades capitais provinciais e centros principais, e estes com portos principais e postos importantes das fronteiras com os países vizinhos.

Estrada secundária é a estrada pública que faz parte da rede complementar à rede primária de estradas, que assegura as ligações entre os principais centros provinciais, portos marítimos e fluviais, centros comerciais, industriais e agrícolas e estações de caminhos de ferro e estes com as estradas primárias.

Estrada terciária é a estrada que faz parte da rede de estradas que assegura as ligações rodoviárias entre os centros populacionais distritais ou de interesse local e estes com as estradas secundárias e primárias.

Estrada não classificada é a estrada à qual haja sido atribuída uma classe.

Estrada urbana é uma estrada não classificada sujeita à jurisdição de uma autoridade urbana.

Estrada intransitável é a estrada cujas condições físicas não permitem ou impedem a circulação normal de tráfego

Reabertura de uma estrada é conjunto de trabalhos que visa restabelecer o tráfego, sendo constituídos fundamentalmente por desminagem, remoção de árvores, nivelamento da plataforma e execução de pequenas obras de arte.

Reconstrução de uma estrada é o conjunto de trabalhos que visa construir uma nova sobre a existente, incluindo alteração do seu alinhamento e nível, sendo constituído fundamentalmente por aterros, obras de arte, sub-bases, bases e revestimentos superficiais.

Reabilitação de uma estrada é o conjunto de trabalhos que visam dotar a estrada das condições que tinha quando era nova, tais como, execução de obras de arte, sub-bases, bases e revestimentos superficiais.

Manutenção de rotina é o conjunto de trabalhos que tem lugar com uma periodicidade inferior a um ano, para evitar danos, deteriorações rápidas, constituído fundamentalmente por corte de capim, limpezas, remoção de detritos, tapamento de buracos ou nivelamentos.

Manutenção periódica é o conjunto de trabalhos que tem lugar com a periodicidade de 3 a 5 anos, visando manter a estrada em boas condições de conservação, constituído fundamentalmente por resselagem ou reensaibramento.