

TERMINAL RODOVIÁRIO INTERPROVINCIAL DA ZAMBÉZIA

(T R I Z A)

NOTA CONCEITUAL

Contents

1.Introdução.....	4
2.Enquadramento	4
2.1.Principal função do Terminal Rodoviário Interprovincial	5
3.Estimativa de Custo Inicial do Projecto.....	5
4.Descrição e Localização.....	6
4.1.Parcelamento de responsabilidades	6
4.2.Bloco Administrativo	6
4.3.Bloco de segurança, lei e ordem públicas.....	7
4.4.Bloco de ATMs e Balcões Bancários.....	7
4.5.Área de restauração	7
4.6.Bloco de hospitalidade	7
4.7.Blocos sanitários.....	7
4.8.Bloco de Armazéns Distritais.....	8
4.9.Bloco de armazenagem a frio	8
4.10.Bloco Hortofrutícola.....	8
4.11.Bloco de agroprocessamento.....	8
4.12.Bloco de dissecação de produtos	8
4.13.Bloco demonstrações e fornecedores de insumos agrários	9
4.14.Alas de estacionamento	9
4.15.Bloco de outros serviços	9
4.16.Sistema de distribuição e tratamento de água	9
4.17.Bloco de aterro e tratamento de lixo seleccionado	9
5.Descrição das vantagens	10
5.1. Vantagens.....	100
5.2. Desvantagens	100
5.3. Análise FOFA.....	10
6.Montante de fundos e Sustentabilidade.....	11
7.Pessoas de Contacto	Erro! Marcador não definido.

ABREVIATURAS

a) Introdução

A Província da Zambézia representa o maior espaço territorial em que se desenvolvem várias actividades económicas das quais uma delas é o Sector de Transporte de Carga e de Passageiros interprovinciais. O que contribui na estatística nacional de que 50% da população vive de trabalho de transportes de carga e de passageiros.

Este facto remete a Província da Zambézia à necessidade de valorizar o sector de transportes, daí que o conteúdo deste documento apresenta uma solução para o maior problema que os transportadores enfrentam que é a falta de terminal rodoviário interprovincial.

A essência desta nota conceptual é de descrever a importância da existência de um terminal rodoviário. Um dos maiores benefícios do terminal que se propõe é de que este seja multifuncional podendo albergar várias actividades do ramo do comércio ao nível mais elevado da cadeia de valor em que estão inseridos.

O segundo aspecto importante para a gestão da Província, é a melhor captação de dados estatísticos em relação à produção que será transacionada através deste terminal o que também permitirá maior estímulo dos transportadores pelo Governo local para o aumento da renda face a existência de um local para estacionamento, estacionamento e repouso destes em segurança.

Este terminal irá beneficiar não só os transportadores como também o Governo local e a população em geral. E este irá catapultar o desenvolvimento da cidade, distritos circunvizinhos e da Província no geral.

b) Enquadramento

Esta iniciativa, se enquadra no âmbito dos fundos do Banco Mundial através do PDUL que tem uma janela para financiar as Autoridades Locais através de uma parceria pública e privada e para além de que a cidade tem uma necessidade extrema de construção de um terminal rodoviário interprovincial que garanta o descongestionamento de tráfego no centro urbano e alocação dos transportes rodoviários da Província.

A Província da Zambézia é subdividida administrativamente em 22 Distritos no qual se explora várias actividades comerciais, o que possibilita o maior fluxo de entradas e saídas de transportadores de bens e serviços de e para Quelimane, daí a proposta patente nesta nota. Este fluxo requer um terminal organizado e multifuncional que ofereça destaque no país e na região tendo em conta a localização da Província.

Um terminal concebido de forma consciente e planificada, servirá para demonstrar o valor real dos Transportadores locais através da adição de valor que as infraestruturas em vista possibilitarão, não só trará um papel muito importante na melhoria do ambiente de negócio e como também, contribuirá no desenvolvimento socioeconómico da cidade e Província.

O Governo local passará desta forma a encaixar melhor as receitas vindas das actividades dos transportadores e as trocas comerciais estimuladas pelo terminal, podendo assim garantir melhor cobertura dos serviços sociais na base dessas receitas.

Um aspecto importante a esclarecer é o enquadramento legal do modelo que se propõe, uma vez que envolve serviços múltiplos é uma estrutura de negócios em parceria com o Sector Privado.

Principal função do Terminal Rodoviário Interprovincial

Este terminal será o ponto final dos transportadores de carga e de passageiros de todos os Distritos da província da Zambézia assim como os Provenientes de outras Províncias das regiões, Norte, Centro e Sul do País. O terminal estará organizado por proveniência Distrital de modo a facilitar na sua localização, tipo de actividade a realizar e tonelagem.

E como forma de garantir a organização do terminal, serem feitas palestras diárias de trocas comerciais para aprimorar a qualidade e a funcionalidade do mesmo, assim como palestra de moral cívica e campanhas de limpeza de modo a manter o ambiente limpo, saudável e aceitável para as trocas comerciais.

O terminal terá facilidades de hospitalidade para garantir que os transportadores associados tenham um local condigno de espera enquanto aguardam por mais cargas e passageiros, e esta facilidade vai estimular bastante a adição de valor na procedência e o cumprimento dos padrões mínimos de qualidade para a qualificação de acesso ao terminal conforme se referiu anteriormente.

c) Estimativa de Custo Inicial do Projecto

O Terminal Rodoviário Interprovincial da Zambézia é estimado em 6,895,000 (Seis milhões e oitocentos e noventa e cinco mil dólares) americanos para a construção das infra-estruturas abaixo descritas incluindo 60% do valor para a cobertura de custos operacionais para um período de 5 anos ou mais.

	Investment	Valor (USD)
1	Total CAPEX	4,925,000.00
2	Total OPEX	1,970,000.00
3	Total Investment	6,895,000.00

A linha 1 vai custear a implantação das várias infra-estruturas de especialização enquanto que a linha 2 será para cobrir os custos correntes e apetrechos.

Devido à implementação faseada, o valor final de investimento varia dos parceiros, que poderá reduzir em 30% considerando o reinvestimento dos fundos

captados no mercado nos blocos que entrarão em funcionamento na sua primeira fase.

d) Descrição e Localização

O local estratégico para a construção do Terminal Rodoviário Interprovincial da Zambézia será entre o Distrito de Nicoadala na localidade de Namacata e Quelimane, o local fica na zona de Domela a uns 5 Quilómetros da cidade de Quelimane, num terreno baldio e bem próximo a entrada da família Gruveta, reunindo todas as condições exigidas, tais como proximidade da estrada nacional, distante das zonas residênciais, extensão igual ou acima de 10 hectares, linha eléctrica, linha de canalização do FIPAG e equipamentos que consideramos indispensáveis para esse tipo de infraestrutura.

e) Parcelamento de responsabilidades

O terminal é concebido para que seja um local de realização de várias trocas comerciais desde bens e serviços como também, conservação de produtos que venham de outras Províncias cujo a gestão será feita de forma conjunta entre o Conselho Municipal e o Conselho Empresarial Provincial e onde estes terão um acordo para partilha de responsabilidades como acontece com os outros parques que temos ao nível da urbe.

A implementação deste terminal será de uma forma faseada nomeadamente, a primeira que é estabelecer o local como Terminal Rodoviário Interprovincial vedando o local e colocando as infra-estruturas indispensáveis. A segunda fase é a implantação de todas as infra-estruturas e serviços complementares, e a terceira fase é a expansão do terminal.

A configuração do terminal baseia-se na necessidade de prestar serviços diversos e de especialidade conforme a entradas e saídas de bens e serviços as seguintes divisões e blocos que vão compor o conjunto de infra-estruturas chave, mas não se limitam nas seguintes:

4.1. Bloco Administrativo

O bloco administrativo é o local onde irá funcionar a gestão do Terminal nomeadamente:

- A direcção geral;
- Os departamentos especializados e coordenação interinstitucional;
- Controlo do acesso e uso do local;
- Leilões virtuais de lotes;
- Recolha de receitas; e
- Pagamentos aos utilizadores dos serviços que serão feitos a partir deste bloco.

4.2. Bloco de segurança, lei e ordem públicas

Este é o bloco responsável pela lei e ordem no recinto, em parceria com a PRM e Polícia Municipal para controlar o tráfego de transportes e pessoas, garantir a segurança, lei e ordem para que o recinto não seja uma área de crime impune.

Para garantir a segurança dos utilizadores e frequentadores deste local serão instaladas câmeras de segurança, operado no centro de videovigilância, como forma de salvaguardar o ambiente interno e externo. Estas câmeras terão um raio de alcance de 1000 metros e de todos os principais acessos ao local. E todos os agentes de segurança serão geridos neste bloco.

4.3. Bloco de ATMs e Balcões Bancários

Considerando os serviços que o terminal irá albergar e o volume de transações que irão ocorrer no local, o plano de implantação incluirá um bloco que vai albergar ATM (Automatic Teller Machines) dos principais bancos que operam na Província da Zambézia ou novos que pretendam expandir os seus serviços e não só também serão incluídos o acesso de empresas micro financeiras.

4.4. Área de restauração

Prevendo a movimentação diária de pessoas de várias procedências da Província e de outras, o local vai oferecer serviços de restauração em moldes de quiosques, restaurantes e conveniências, alas de vendedores ambulantes de alimentos aprovados pelo terminal, de modo a permitir que os utentes se restaurem.

Neste bloco será também construída a Cozinha da Cidade (city Kitchen) que permitirá a restauração e aluguer de espaço para confeccionar alimentos, preparação para os que terão licenças de confeccionamento e venda de alimentos dentro do recinto assim como para venda aos externos que queiram revender nas barracas da cidade de Quelimane.

4.5. Bloco de hospitalidade

Este bloco conterá quartos “self contained” que permitirá o descanso dos vários utentes registados à chegada e devidamente identificados como elegíveis mediante prova de transporte de carga cuja proveniência justifique pernoitar.

Os quartos serão oferecidos a preços competitivos para os utentes do terminal rodoviário, contudo os que vierem de fora com o objectivo de usá-los terão uma taxa específica.

4.6. Blocos sanitários

Para garantir higiene no local, prevê-se que neste bloco haja sanitários para homens e mulheres, de uso pré-pago para garantir a higienização do local assim como a cobertura de custos da limpeza das casas de banho. No mesmo bloco haverá chuveiros públicos pré-pagos para os utentes do local.

4.7. Bloco de Armazéns Distritais

Atendendo a multifuncionalidade do terminal este bloco vai albergar 22 armazéns conforme o número de Distritos da Província. A infraestrutura poderá ser um ou mais vãos, parcelados para cada Distrito descarregar seus produtos e garantir a especialidade de cada um. Estes blocos é também para armazenar os produtos que chegarão diariamente para venda ou em trânsito.

4.8. Bloco de armazenagem a frio

Neste bloco serão criadas condições para armazenamento em frio, considerando a multifuncionalidade do terminal rodoviário haverá produtos pesqueiros, galinhas, hortícolas, fruta e outros que necessitem de frio para a sua conservação.

Neste bloco haverá também uma unidade de produção de gelo em cubos, flocos e em barras para auxiliar as actividades e outras necessidades ambulantes de frio.

4.9. Bloco Hortofrutícola

O bloco hortofrutícola destina-se na recepção e venda de hortícolas e fruta proveniente dos vários pontos da região, este é o bloco que vai produzir bastante bio lixo para alimentar a dissecação reaproveitando desta forma o desperdício.

Todas as folhas, cascas e fibras que restarem ou resultarem do processamento primário nas bancas e nos armazéns, serão separadas para contentores especializados para posterior recolha

4.10. Bloco de agroprocessamento

Neste bloco serão montados equipamentos para processamento como limpeza de produtos secos, frescos e embalagem. Neste bloco serão também providenciadas facilidades de abate de galinhas zambesianas e cabritos para armazenar em frio.

4.11. Bloco de dissecação dos produtos

Como o terminal rodoviário irá albergar várias actividades desde transportes e comercialização é indispensável a existência do bloco de dissecação para desidratar os produtos que perdem frescura e reaproveitá-los secos como no caso de folhas de hortaliças diversas e fruta diversa.

A dissecação é uma estratégia de recuperação de muita biomassa que o local vai produzir no bloco hortofrutícola e com a dissecação pode-se produzir ingredientes para ração peletizada.

4.12. Bloco demonstrações e fornecedores de insumos agrários

Neste bloco serão operadas lojas de fornecimento de insumos agrários e pesqueiros que os produtores poderão adquirir e levar de volta às suas zonas de origem. Pela natureza e vastidão da província, neste bloco serão criadas condições para a demonstração de vários equipamentos e utensílios úteis para auxiliar a produção agrária e pesqueira.

4.13. Alas de estacionamento

Esta área será subdividida em duas, uma para o estacionamento de viaturas de carga, e outra de passageiros, viaturas que trazem produtos ou que venham carregar produtos assim como para os passageiros, também será para os funcionários do terminal rodoviário e os utentes do bloco de hospitalidade e restauração. O estacionamento geral será fora do recinto ao longo do perímetro de vedação do recinto.

4.14. Bloco de outros serviços.

Estes blocos serão instalados os principais serviços para além da restauração acima mencionada. Estes serviços incluem serviços de Bombeiros, Bombas de combustível, lavagem e serviços completos de Auto mecânica e lojas.

O terminal deve também oferecer serviços de informação de outros terminais, Capacitação contínua dos utilizadores sobre várias matérias incluindo higiene e segurança no trabalho, Sistema de informação, Radio Terminal etc.

4.15. Sistema de distribuição e tratamento de água

O terminal rodoviário terá instalado um sistema de captação, distribuição e tratamento de resíduos aplicando um plano de gestão ambiental segundo definido no Estudo de Impacto Ambiental que será efectuado.

Dois a três furos de água devem ser a fonte primária de água para o recinto e canalizações secundárias podem garantir água do sistema de abastecimento urbano caso o local esteja nas proximidades do mesmo.

4.16. Bloco de aterro e tratamento de lixo selecionado

Este é um bloco indispensável pois o terminal rodoviário vai produzir bastante lixo e este bloco deve ser da responsabilidade do terminal sendo que a prioridade de uso será o lixo que provem deste local. Neste bloco o lixo terá um tratamento ordeiro que separa materiais orgânicos dos inorgânicos para melhor reciclagem e gerir da melhor forma possível o lixo para garantir a redução da poluição e degradação do ambiente, todo o lixo inaproveitável será conduzido para o aterro municipal ou provincial.

4.18. Construção da Estrada Namacata Quelimane via Mpurrune

Para uma melhor exploração do Porto de Quelimane da parte dos camiões de grande porte que entram e saem para carregamento de mercadoria para os países de interland e para as outras províncias, há uma necessidade de construção desta grande infraestrutura com uma extensão de aproximadamente de 20 Quilómetros que em tempo era considerado espinha dorsal.

g) Descrição das vantagens

Importa destacar algumas das mais importantes vantagens do estabelecimento do Terminal Rodoviário Provincial da Zambézia. Para melhor avaliação desta iniciativa, incluímos também uma análise FOFA (Fortalezas, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças) para consubstanciar a necessidade de se erguer o Terminal Rodoviário Interprovincial da Zambézia.

Vantagens

- Existência de um ponto central de trocas comerciais;
- Apresentação de frotas de transportes de passageiros e de carga organizada;
- Desenvolvimento de outras actividades que contribua na cadeia de valor do sector de transportes e agronegócios;
- Estimulo de produção de emprego e autoemprego;
- Melhorias na tributação das actividades económicas;

Desvantagens

- Não existem desvantagem que comprometa as vantagens

Análise FOFA

FORÇAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">• Boa localização, de fácil acesso;• Local especializado para facilitar trocas comerciais;• Capacidade de albergar várias actividades comerciais;• Adição de valor para o sector de transportes e agronegócios	<ul style="list-style-type: none">• Criação de emprego e auto-emprego para os munícipes.• Desenvolvimento socio-economico da Provincia• Aumento de procura de bens e serviços
FRAQUEZAS	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none">• Conceito novo	<ul style="list-style-type: none">• Depende de financiamento

<ul style="list-style-type: none"> • Requer um investimento significativo 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquadramento legal por esclarecer
--	--

h) Montante de fundos requeridos

A estimativa de custos para a implementação deste terminal é de USD7,000,000 (sete milhões de dólares aproximadamente. Este valor pode ser orçamento aprovado na totalidade ou a operacionalização parcial dos serviços para gerar fundos necessários para cobrir as várias áreas de serviços e blocos que poderão ser instalados a posterior assim como para a expansão do terminal rodoviário interprovincial nas fases II e III.

1.1. Bloco Administrativo (sala de leilões)	75,000.00
1.2. Bloco de segurança leis e ordem públicas	50,000.00
1.3. Bloco de ATMs e Balcões Bancários	250,000.00
1.4. Área de restauração	100,000.00
1.5. Bloco de hospitalidade (Quartos)	150,000.00
1.6. Bloco da sanitários	110,000.00
1.7. Armazéns distritais	1,000,000.00
1.8. Bloco de armazenamento a frio	150,000.00
1.9. Bloco de agroprocessamento	175,000.00
1.11. Bloco de dissecagem de produtos	120,000.00
1.12. Bloco de mostruários e demonstrações	145,000.00
1.13. Bloco de fornecedores de insumos agrários	100,000.00
1.14. Blocos especiais(ouro e pedras)e refinaria de ouro e lapidação	250,000.00
1.15. Alas de estacionamento	1,000,000.00
1.16. Sistema de distribuição e tratamento de agua	500,000.00
1.17. Bloco de aterro e tratamento de lixo	750,000.00
	4,925,000.00
	1,970,000.00
	6,895,000.00

7.Sustentabilidade do terminal rodoviário interprovincial

O Terminal Rodoviário Interprovincial irá gerar de forma directa muitos postos de trabalho para além das oportunidades de empregos oferecidos pelos vários serviços que vão funcionar no recinto do terminal rodoviário.

Mesmo se tratando de uma iniciativa pública e privada, o terminal rodoviário deve ser gerido como uma unidade comercial com princípios de gestão empresarial. Esta abordagem irá garantir que o terminal tenha autonomia e estabilidade financeira para cobrir custos inerentes à gestão do recinto, incluindo a possibilidade de devolução dos valores de investimento.

O acesso ao terminal rodoviário para transacionar produtos será mediante taxas de utilizador, taxas sobre vendas e taxas de armazenamento incluindo as taxas dos utilizadores dos vários serviços oferecidos no recinto conforme descritos acima. Os serviços oferecidos dentro do terminal rodoviário constitui

oportunidade de investimento individual para pessoas e entidades interessadas por meio de concursos públicos para a gestão dos mesmos.

O modelo de sustentabilidade final será estabelecido após estudos do melhor modelo que por natureza deve garantir a satisfação dos utentes.

CONCLUSÃO

O Terminal Rodoviário Interprovincial da Zambézia não poderia chegar num momento oportuno considerando que o sector de transportes e de agronegócios tende a crescer cada vez mais no nosso país em particular na Província da Zambézia, o aumento de transportadores de carga e de passageiros e o desenvolvimento de trocas comerciais no ramo do agronegócios é o objectivo primário da construção do terminal rodoviário interprovincial, sem um terminal sistematicamente colocado para absorver os resultados destas iniciativas, o esforço iria produzir um impacto deveras negativo que por percepção dos grupos alvo seria que o governo não cria condições para a melhoria do fornecimento dos seus serviços o que resultaria na baixa ou desistência da pratica da actividade.

O Terminal Rodoviário Interprovincial da Zambézia pode ser sustentável sendo gerindo comercialmente com uma abordagem empresarial e em parceria. A localização deste terminal deve ser estratégica no sentido de facilitar acesso e escoamento.

- I) **Pessoas de contactos para questões técnicas:** Uma vez que a proposta foi concebida peãs 2 partes, teremos equipas técnicas para ambos os lados e do lado do Conselho Municipal da Cidade de Quelimane temos Director de Estudos e Projectos o Senhor Ascensão do Rosário Chauchane pelo celular 844920250 ou 864920253 correio eletrónico chauchane@gmail.com, Coordenador do Projecto PDUL o Senhor Hortênsio Lopes Sunde 875012966 ou 843984450 correio eletrónico hortencio.lopes5@gmail.com, do lado do Conselho Empresarial Provincial temos Presidente do pelouro de Transporte o Senhor Amarildo pelo Celular 843273010 e correio eletrónico cep.zambezia@gmail.com e a senhora Sarita Alberto pelos contactos 844412961 ou 874412961 e correio eletrónico samaral91@gmail.com.

Quelimane ao 29 de Outubro de 2021

Em anexo:

1. Carta Compromisso
2. Croqui de localização do espaço
3. Declaração de concessão do espaço
4. Relatório do Campo